



L'ANNÉE 2023 EN QUELQUES DATES

27 AVRIL - 7 MAI

18 000 personnes assistent au Festival Hyper Ouest dans les 8 communes de l'Ouest lausannois

FIN MAI

Le Syndic de Crissier Laurent Bovay reprend la présidence de SDOL

1^{ER} JUILLET

Intégration du Bureau du Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL) au sein de la structure SDOL

21 AOÛT

Prolongement de la ligne de bus t1 1 jusqu'à EPFL/Colladon

12 OCTOBRE

La passerelle Rayon Vert reçoit le Prix du Flâneur d'Or

1^{ER} NOVEMBRE

Vingt ans du Bureau SDOL

EN 2024

20 MARS

Dix ans de la plateforme logement de l'Ouest lausannois

29 AVRIL

Rencontre sur les plans de mobilité à l'attention des entreprises de l'Ouest lausannois

JUIN

Publication de *Ouest lausannois, patrimoine bâti* dans la série des guides *Architecture de poche*

ÉTÉ

Mise en ligne d'une plateforme de suivi d'indicateurs Énergie-Climat

9 SEPTEMBRE

Conférence de lancement de la démarche Ouest RénoVe

22 SEPTEMBRE

Cap sur l'Ouest

NOVEMBRE

Mise en consultation publique du Projet d'agglomération Lausanne-Morges 2025

8 DÉCEMBRE

Nouvel horaire CFF et desserte de la gare de Renens par les trains Grandes lignes

 @OuestLausannois

 ouest-lausannois.ch/newsletter

IMPRESSUM

Rédaction: Benoît Biéler, directeur du Bureau SDOL / Joël Christin, responsable communication / Cristina Ferrari, secrétaire / Madrine Collaud, secrétaire / Marianne Martin, secrétaire / Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce / Grégoire Zuppinger, chef de projet mobilité / Aymeric Sevestre, chef de projet des Axes forts pour l'Ouest lausannois. Rédaction et édition: Belen Sampayo, Plates-Bandes communication. Graphisme: www.atelierpoisson.ch. Impression: Groux Arts Graphiques SA, mai 2024 / Photo de couverture: Malley @photodrone.pro

Rester en phase

Laurent Bovay,
président du groupe
de pilotage SDOL.

Les grands principes de l'aménagement du territoire emportent facilement l'adhésion. Qui ne souscrit pas au fait que construire de manière étendue et éparpillée génère du trafic et des nuisances tout en grignotant la campagne ? Qui ne convient pas que développer les transports publics et densifier autour des gares et des réseaux permet de freiner le mitage du territoire ? Il n'est par ailleurs économiquement pas possible de développer des transports publics performants sans une certaine densité d'usager·ère·s et de bâtiments.

Ces principes sont à la base de SDOL, fondé il y a vingt ans pour assurer la qualité du développement urbain et limiter les nuisances liées au trafic en étudiant ensemble, entre Communes, chaque situation à l'échelle qui lui est propre. C'était une démarche pionnière, qui a précédé la mise en œuvre de la politique des agglomérations, la révision du plan directeur cantonal de 2008 et la révision de la LAT de 2014. Un large consensus, chez les élu·e·s comme dans la population, a accompagné d'abord le schéma directeur, dès 2003, puis le plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, plébiscité par les huit Conseils communaux en 2021. Dans quelques cas, l'accord apparaît moins parfait au moment de passer à des mises en œuvre sur le terrain. On a pu voir, notamment à Bussigny il y a quelques années, puis à Crissier ou à Saint-Sulpice en 2023, des projets importants tomber suite à des référendums. Manque-t-il une transition entre les principes largement admis et la concrétisation ? Le passage d'une étape à l'autre est-il trop rapide ? Est-il au contraire trop lent en nous faisant perdre de vue la vision globale ? La qualité desdits projets est-elle en cause ? Chaque cas nécessite sa propre analyse. Quoi qu'il en soit, il importe d'être à l'écoute et de bien saisir les moments où se produisent des déphasages, afin de les prévenir et de pouvoir avancer ensemble, avec la population et avec des objectifs partagés. La concertation est large. La mise en place d'une communication régulière et adaptée s'avère nécessaire.

Ces dix dernières années, des projets sont passés en phase de réalisation, pas forcément dans l'ordre idéal ou selon la planification initiale. Les chantiers exigent une bonne dose de patience de nous toutes et tous qui les subissons. Mais ces travaux de construction vont bientôt déboucher sur des réalisations importantes pour toute la population et plusieurs générations à venir. Les moyens de transport attendus apaiseront la pression du trafic et rendront d'immenses services aux habitant·e·s comme aux entreprises. Quant aux développements urbains qui vont de pair, les plus imposants, liés aux grandes friches de l'Ouest lausannois, sont en cours de réalisation. Ceux qui suivront seront forcément plus petits.

Les vingt ans de SDOL laissent déjà entrevoir une transition vers un cycle d'études et de projets plus divers. Dans tous les cas, réfléchir en commun, comme le permet SDOL, se révèle toujours plus utile, que ce soit pour dessiner les grandes lignes d'évolution du territoire, pour faciliter et améliorer la transition entre les principes et les réalisations concrètes ou pour trouver des pistes face aux enjeux territoriaux dans la situation nouvelle qui se présentera après les gros chantiers. Nos voix réunies sont aussi plus fortes et mieux entendues dans les négociations.

Quant à l'expérience accumulée, elle constitue une grande richesse. Nous la partageons entre nous, mais aussi désormais plus intensément avec les Communes du Nord. En 2023, le Bureau du Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL) a en effet rejoint celui de SDOL, à Renens, sous une direction technique unique assumée par M. Benoît Biéler. Les deux entités restent bien distinctes, mais des synergies sont ainsi possibles et les réflexions de chacun profitent à l'autre.

ET SI CES PROJETS AVAIENT ÉTÉ RÉALISÉS ?

L'Ouest lausannois a toujours suscité des projets. Tous ne se sont pas réalisés. Il y en a de grande ampleur ou de plus locaux et anecdotiques. Certains n'ont eu qu'une très éphémère existence, d'autres ont perduré durant de nombreuses années, à l'instar du canal d'Entreroches qui caresse encore aujourd'hui pour quelques personnes, le rêve de voir un jour le Rhin relié au Rhône. Petit florilège de projets non réalisés, en images.

01 OLYMPIE À CHAVANNES-PRÈS-RENEIS

Une cité olympique permanente aurait pu voir le jour au bord du lac, entre Chavannes-près-Renens et St-Sulpice. En 1911, le Comité international olympique lance un concours dans l'idée d'économiser et de simplifier l'organisation des Jeux Olympiques. Alphonse Laverrière, architecte de la gare de Lausanne, de la tour Bel-Air et du Tribunal fédéral, et son associé Eugène Monod gagnent le concours. Le projet ne se réalisant pas, Alphonse Laverrière en conçoit un nouveau, moins étendu, qu'il situe à Dorigny, avec un stade à l'emplacement de l'actuelle Unithèque (dite « la Banane ») de l'UNIL et un bassin de natation imbriqué dans le Léman. Il prévoyait déjà un tramway pour relier cette « Olympie » au centre de Lausanne.

02 UN PORT MARCHAND À ST-SULPICE ET UN PROJET D'IMPORTANCE EUROPÉENNE

Relier la Méditerranée à la mer du Nord est un vieux rêve qui a pris ici la forme d'un serpent de mer. En 1635, un projet soutenu par des Hollandais, des Français, des Genevois, des Vaudois et des Bernois vise à raccorder par un canal le lac de Neuchâtel et le Léman, seul tronçon manquant entre le Rhône et le Rhin. Les travaux aboutissent à relier Yverdon à Orny en 1640, puis Orny à Cossonay, en 1648, par une portion du canal d'Entreroches. Cependant, les difficultés techniques liées au dénivelé pour compléter les quelque 15 km restants jusqu'au Léman, ainsi que le manque de financement empêcheront la finalisation de la liaison.

Depuis, plusieurs projets se sont succédé, soutenus notamment par l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, la société anonyme Transhelvetica et la Confédération. Aujourd'hui, ce vieux rêve perdure, notamment porté par l'Association suisse pour la navigation intérieure (ASNAV), mais il a beaucoup de plomb dans l'aile, en particulier depuis 2006, avec l'abandon de la protection du canal par le Grand Conseil vaudois et la libération progressive des surfaces réservées au projet, ainsi que par la liquidation de Transhelvetica SA en 2017.

La forme du canal et ses liens avec l'Ouest lausannois apparaissent dans l'avant-projet chiffré de 1912-1913, réalisé par l'ingénieur William Martin, ainsi que dans le résultat du concours de 1947-1948, qui incluait un plan d'aménagement de la région montrant les affectations et la coordination des infrastructures. Un rapport technico-économique détaillé a encore été établi en 1954, ainsi qu'un projet de master à l'EPFL en 2012.

03 PORT MARCHAND DE LA CHAMBERONNE – 1926

En 1926, un port marchand lémanique est envisagé à l'embouchure de la Chamberonne, soit l'emplacement des terrains de sport universitaires actuels. Le plan montre que ce port devait être relié par des voies ferrées à la gare de Renens et servir aux zones industrielles prévues entre les deux.

04 AÉROPORT CIVIL ET MILITAIRE À ECUBLENS

Un aéroport aurait pu occuper le site actuel de l'EPFL et de l'UNIL, jusqu'à la Sorge, à Ecublens, en débordant largement sur Chavannes du côté des terrains de football actuels et légèrement sur St-Sulpice, avec un accès protégé au lac pour les hydravions, près du parc des Pierrettes. Créé en 1911, l'aérodrome de la Blécherette devenait inapproprié par rapport au développement de l'aviation et aux ambitions de la Ville et du Canton. Dès 1934, la Ville de Lausanne mène des études sur le site d'Ecublens.

Elle dépose une demande de concession en 1936. Pour des besoins d'aviation militaire, la Confédération entre en jeu dès 1938. En 1942, le projet commun prévoit une partie militaire côté nord-ouest et une partie civile le long de la route du lac. Lausanne ambitionne une portée intercontinentale, mais se heurte au Parlement fédéral qui donnera au projet un statut plus régional en 1945. La votation du 17 novembre 1946 verra finalement le projet refusé par près de 55 % de la population vaudoise. L'intérêt militaire fera toutefois perdurer l'idée jusqu'à la suppression de la concession, en 1957.

05 EXNAL OU L'URBANISATION DU TRIANGLE LAUSANNE-BUSSIGNY-MORGES

Exnal est un vaste projet d'aménagement du territoire et de ville témoin qui aurait pu voir le jour à l'occasion de l'Expo 64. Il émane de l'Association pour l'aménagement urbain et rural du bassin lémanique (APA.URBAL), groupe pluridisciplinaire fondé en 1956 par l'architecte avant-gardiste et ancien municipal lausannois Marx Lévy (1924-2017). Il est inspiré et influencé par l'écrivain et architecte zurichois Max Frisch (1911-1991), qui avait suggéré la construction d'une ville nouvelle dans le cadre de l'Expo 64, et par Le Corbusier (1887-1965) qui aurait pu prendre la direction de cette « exposition » destinée à durer. Le plan prenait pour périmètre un triangle Lausanne-Bussigny-Morges (LBM). Il prévoyait notamment de créer, au nord du hameau de Renges, une cité nouvelle de près de 8000 habitant-e-s, quasiment sur le modèle du plan

de Meaux de Le Corbusier. Un complexe industriel était prévu à proximité, ainsi qu'une zone agricole modèle entre Ecublens et Bussigny. Un noyau d'exposition était encore prévu au-delà de la Venoge. La réalisation aurait eu une incidence forte sur la structure de l'agglomération.

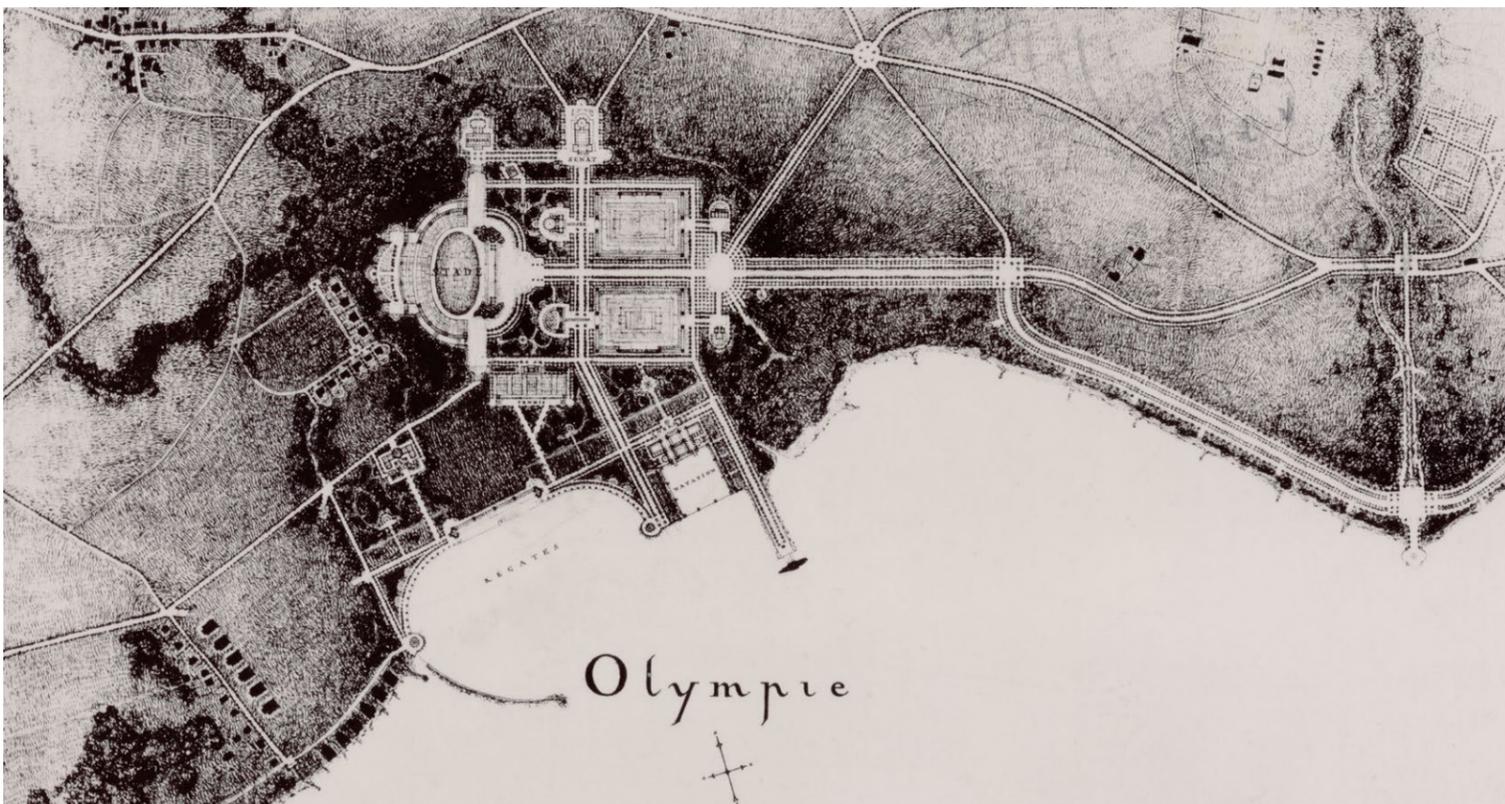
Le projet a du succès auprès du public et des journaux. Mais tous les architectes ne sont pas favorables à mêler urbanisation et aménagement du territoire de manière ainsi effective et volontariste. Jean-Pierre Vouga, alors président de la section vaudoise de la Fédération des architectes suisses, puis architecte de l'État dès 1960, ne conçoit pas l'aménagement du territoire comme pouvant sortir ainsi de la planche à dessin. Pour d'autres raisons, le projet a eu à faire face à Jean Tschumi, qui présidait notamment la commission d'études d'architecture.

06 PROJETS POUR UN CENTRE RENENS-GARE COHÉRENT (1959-1970)

Un concours d'idées pour l'aménagement du centre de Renens-Gare a été lancé par la Municipalité en octobre 1959, en vue d'aboutir à un plan directeur. Il s'agit de constituer, par-dessus les frontières communales, un noyau urbain « répondant aux besoins généraux de toute l'agglomération ». Le système de circulation doit notamment pallier le problème de la coupure des voies. Les limites parcellaires posent de nombreux problèmes et les premières places reviennent aux projets qui s'en affranchissent.

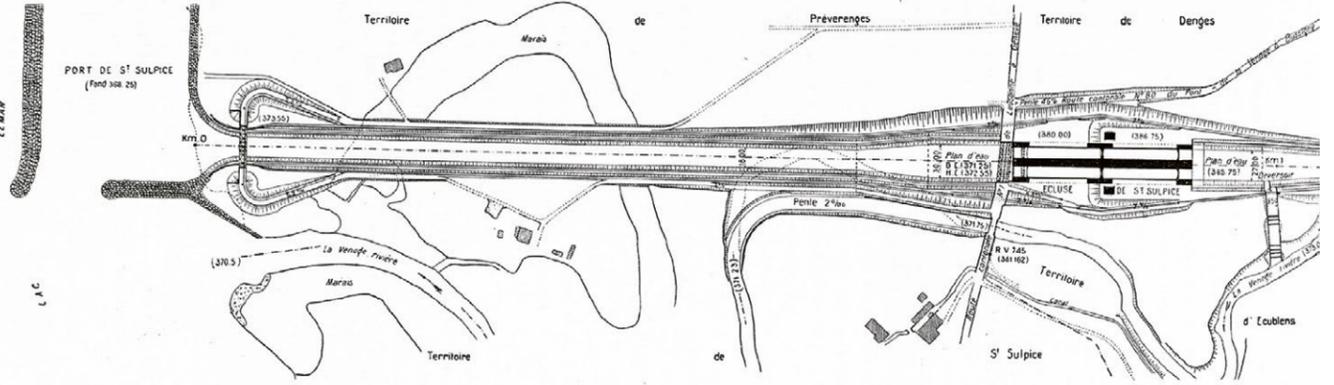
C'est le cas du projet lauréat, de l'architecte William F. Vetter, avec de claires liaisons nord-sud, mais qui semblent trop coûteuses au jury, comme les idées concernant les niveaux qui y sont développées. Plusieurs études suivent, sur la base d'une convention entre les Communes de Renens et Chavannes-près-Renens. Le livre *Le Rayon Vert*, des *Cahiers de l'Ouest lausannois* (août 2022, p. 49) note : « L'Office communal d'urbanisme de Renens propose la réalisation d'une gare couverte intégrant une liaison entre les deux communes voisines. Après l'élaboration par la Commune de Chavannes-près-Renens d'un mémoire ayant pour objet la construction d'un pont par-dessus le chemin de fer, le projet est repris en 1969 dans la perspective de créer une liaison intercommunale plutôt qu'un axe de transit ; [...] Renens et Chavannes-près-Renens peinent toutefois à s'entendre. »

01



Alphonse Laverrière, Olympie. Plan d'ensemble, 1918. (Archives de la construction moderne [ACM] EPFL, Fonds Alphonse Laverrière)

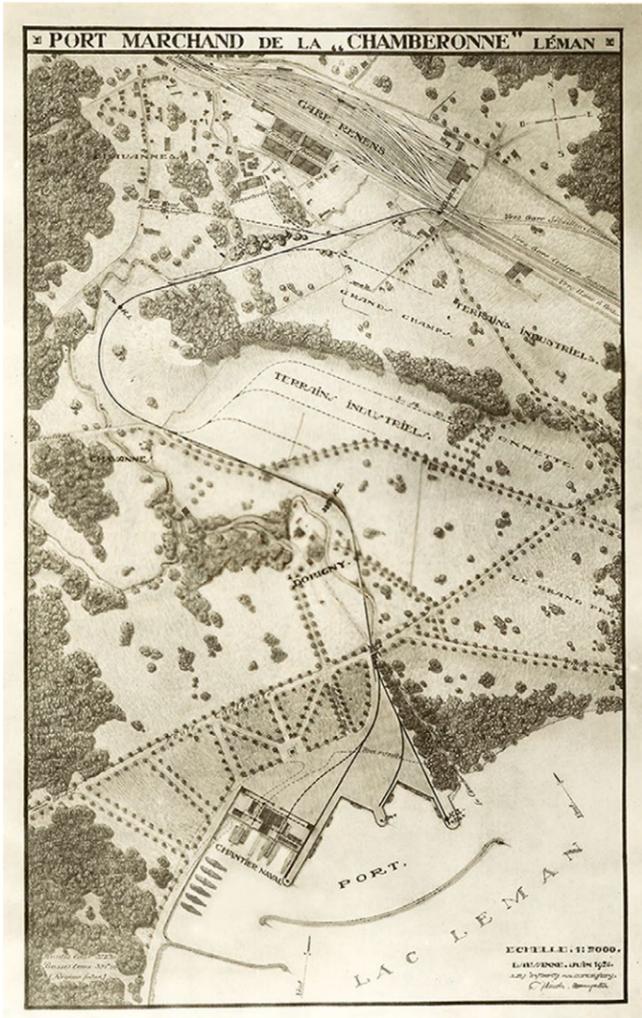
02



Le projet des architectes Georges & Arthur Lerch, lauréats du concours d'idées de 1947-48 « pour le raccordement du canal transhelvétique au lac Léman et l'établissement d'un plan directeur de la région Morges - Ouchy - Vuflens-la-Ville », fait apparaître un port fluvial entre Bussigny et Echandens. (BTS 074 - 1948 - cahier 17)

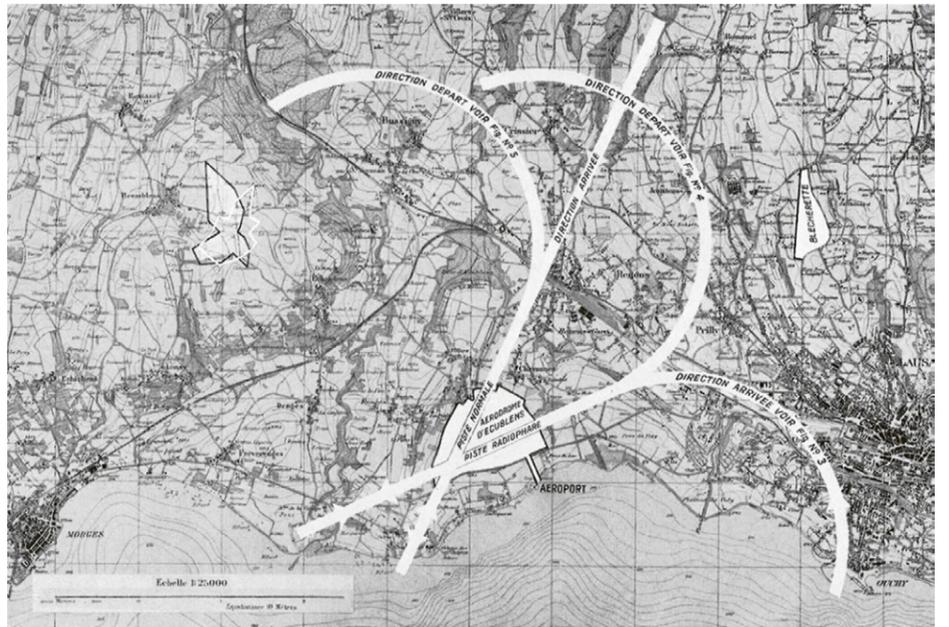
Port et écluse de St-Sulpice, selon le plan de William Martin en 1913. (BTS 039 - 1913 - cahier 16)

03



Plan d'aménagement du « Port marchand de la Chamberonne », Léman, 1926. (Archives de la Ville de Renens)

04



Plan d'envols et d'arrivées de l'aéroport d'Ecublens, qui devait voir se réaliser deux pistes en dur, « normale » et « radiophare », disposées en « V », ainsi que des pistes en gazon. (Revue « La Suisse », n°11, novembre 1946)

L'un des visuels créés à l'époque et qui fait la couverture de la plaquette *Aéroport vaudois Lausanne-Ecublens*, publiée en 1945. On y voit les pistes et l'accès au lac pour les hydravions. (Archives de la Ville de Lausanne)

05

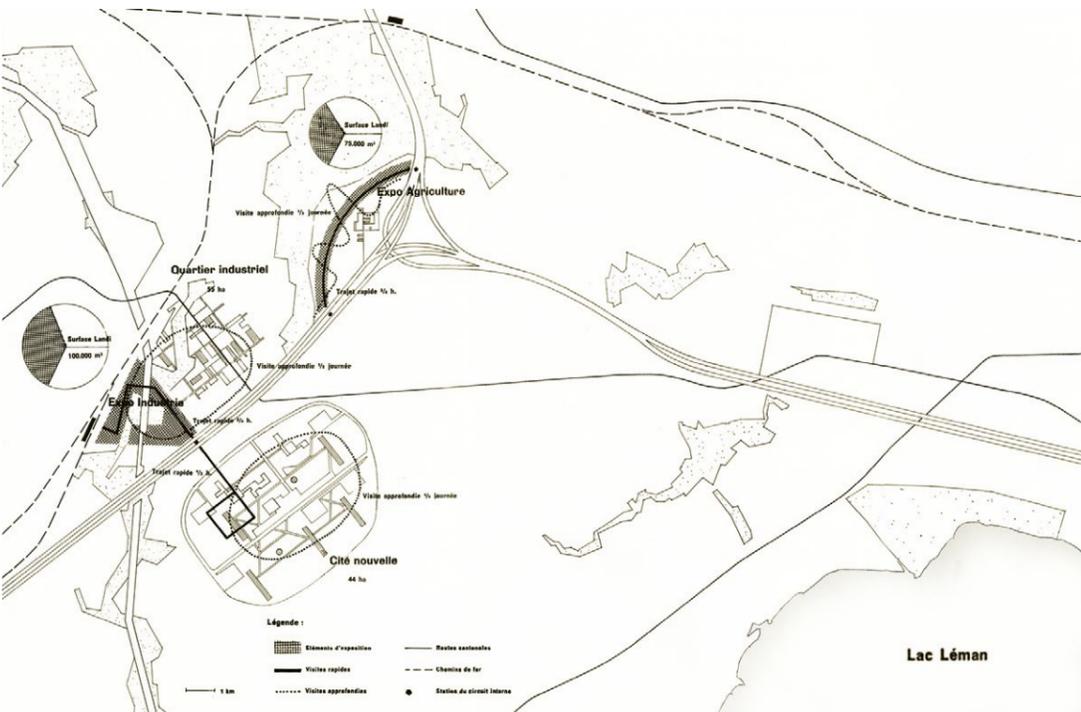
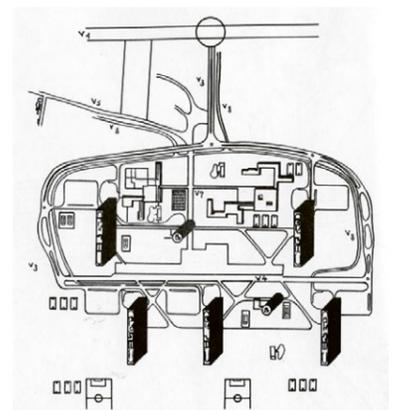
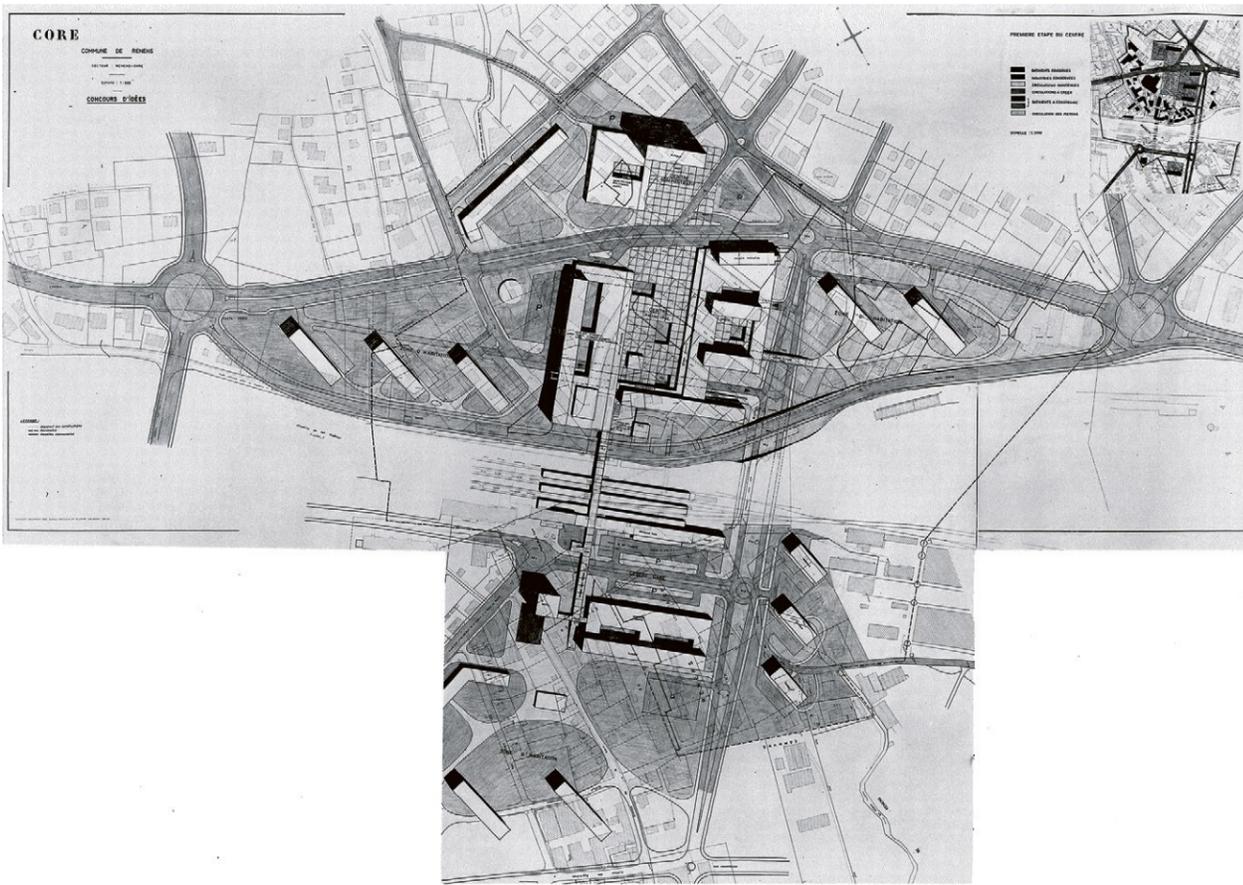


Schéma du projet Exnal. Les noyaux d'exposition reprennent les quatre fonctions humaines inventoriées par la charte d'Athènes des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM, 1933) : circuler, travailler, habiter, se cultiver le corps et l'esprit. (Doc AVL)



Le Corbusier, Projet de Cité radieuse, Meaux. Plan repris dans ses principes par Marx Lévy pour la cité nouvelle d'Exnal. (FLC / 2014, ProLitteris, Zurich)



Le plan du lauréat du concours d'idées de 1959 dessine plusieurs liaisons nord-sud par rapport à la gare et s'affranchit des contraintes parcellaires. (Archives de la Ville de Renens)

Dans l'un des projets de l'Office communal d'urbanisme de Renens, en 1969, la gare de Renens est couverte et intègre une liaison routière entre les deux communes, ainsi qu'un parking. (Archives de la Ville de Renens)



LAURÉAT DU FLÂNEUR D'OR, LE RAYON VERT DONNERA BIENTÔT ACCÈS AUX TRAINS GRANDES LIGNES

Le premier prix du Flâneur d'Or a récompensé la passerelle Rayon Vert en 2023. Ce prix des aménagements piétons est décerné tous les trois ans par l'association Mobilité piétonne Suisse. Il a été remis aux quatre Communes concernées Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, ainsi qu'à leurs mandataires, le groupement Rayon Vert.

La passerelle a été adoptée dès son inauguration. On se demande aujourd'hui comment on a pu s'en passer auparavant. Pratique et spacieuse, elle est aussi emblématique par sa forme et sa végétation. Elle occupe d'emblée une place dans l'histoire de l'Ouest lausannois en symbolisant parfaitement le tournant qu'a pris son développement depuis le début du XX^e siècle.

SYMBOLE DU CHANGEMENT

Le trafic individuel motorisé a été l'aune de la planification durant de nombreuses années. Depuis les premières réflexions dans le cadre de SDOL, des échelles plus urbaines, favorisant les mobilités douces et les transports publics, sont mises en avant pour développer une ville à taille humaine. À la suite des phases d'études, des réalisations, cofinancées par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération, se sont multipliées ces dix dernières années. De la halte CFF de Prilly-Malley à de simples mais indispensables trottoirs, en passant par le développement du réseau de bus, les passerelles et les voies vertes, l'Ouest lausannois se rend accessible et agréable pour une mobilité durable, alors qu'il était menacé par la pollution et les engorgements.

Le Rayon Vert recoud le territoire et change les échelles pour les piétons. La distance économisée motive à l'emprunter. Mais il ne s'agit pas que du temps gagné. Son confort, ses larges escaliers et sa rampe donnant sur des places conviviales ainsi que la cohérence et la qualité des aménagements lui confèrent une forte valeur identitaire et incitative.

HUB DE TRANSPORTS STRATÉGIQUE

Outre le fait de relier le nord et le sud, la passerelle agit comme la colonne vertébrale d'une interface de transports publics en plein essor. Elle connecte tous les modes de transport : bus (sept lignes), train, métro et bientôt tramway.

Forte de sa transformation réussie, la gare de Renens est appelée à jouer un rôle nouveau et profitable pour nombre d'usager·ère·s. Dès la fin 2024, des trains Grandes lignes desserviront cette porte d'entrée du district et du campus universitaire en offrant des relations directes avec le pied du Jura, le Valais, Genève et l'aéroport.

Ils répondront à une demande importante et croissante, en lien notamment avec le métro m1, les hautes écoles, le futur tram t1 et le développement urbain. La gare de Renens absorbera ainsi une partie des flux longue distance jusqu'ici concentrés à la gare de Lausanne.

TROISIÈME PLUS IMPORTANT BASSIN DE POPULATION DE SUISSE ROMANDE

L'arrêt de trains Grandes lignes était très attendu. Il a fait l'objet de demandes récurrentes des habitant·e·s, des Communes de l'Ouest lausannois et des hautes écoles exprimées par lettres, interventions au Grand Conseil et réponses lors de consultations sur les horaires annuels.

Comptant plus de 80 000 habitant·e·s et 50 000 emplois, et accueillant notamment trois sites stratégiques d'activités (SSDA)



d'enjeu cantonal (Vallaire, Bussigny-Ecublens et Arc-en-Ciel), quatre hautes écoles (EPFL, UNIL, ECAL, Campus Santé) et des gymnases drainant des travailleur·euse·s et des étudiant·e·s de tout le canton, l'Ouest lausannois est un grand générateur de déplacements. Le bassin de population desservi classe d'ores et déjà la gare de Renens troisième de Suisse romande, derrière celles de Genève et de Lausanne. Il ne va cesser de croître avec les développements actuels de grands quartiers tels que Les Cèdres à Chavannes, L'Orée et Ley Outre à Crissier, ou Malley-Centre à Prilly et Renens.

DIX ANS ET DE NOMBREUX THÈMES POUR LA PLATEFORME LOGEMENT

La question du logement est fondamentale pour le développement du lieu de vie qu'est l'Ouest lausannois. La question ? Il faudrait plutôt dire les multiples questions. La diversité des thèmes liés au logement est impressionnante. Cela fait aujourd'hui dix ans que la plateforme logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL) existe et les 18 ateliers qui ont réuni les Communes depuis 2014 n'ont de loin pas épuisé ces thèmes. L'atelier de mars 2024 a précisément mis en évidence les multiples services ainsi que l'étendue et la transversalité des questions qui se posent.

Même si l'on construit beaucoup, la pénurie de logements, installée depuis de nombreuses années dans l'Ouest lausannois, reste un fait en 2024. Et le faible nombre de logements vacants n'est qu'un élément parmi d'autres tels les prix, la pression foncière croissante, la mobilité, l'environnement, l'énergie, la qualité architecturale et urbaine ou l'évolution des modes de vie. Tant les besoins liés à la demande interne des Communes (jeunes, personnes âgées, etc.) que ceux liés à l'accueil des nouveaux-elles habitant-e-s sont concernés.

La PFL-OL est un lieu d'échange d'informations et d'expériences unique en Suisse romande. Elle réunit les représentant-e-s politiques et techniques communaux-ales

des domaines concernés, en particulier l'urbanisme et le social. Ses ateliers accueillent également des représentant-e-s du Canton et de la Confédération. Qu'ils prennent la forme de présentations, de tables rondes ou de visites, ils révèlent à chaque fois l'intérêt d'intégrer très en amont la question du logement dans les projets de développement urbain. Les ateliers jouent un rôle d'information pratique important. Ils ont par exemple facilité l'acquisition par les Communes de l'outil que constitue la loi cantonale sur la préservation et la promotion du parc locatif (LPPPL), entrée en vigueur en 2018. En dix ans, les politiques du logement des Communes se sont développées. Elles sont spécifiques à chacune et répondent à

des besoins divers par différents moyens, tels que la création ou le développement d'un poste lié au logement, la définition d'objectifs, les aides communales individuelles et leur réglementation, l'usage du droit de préemption, les règlements de droits de superficie ou encore la coordination avec la police des constructions.

Les deux ateliers annuels de la PFL-OL sont organisés par un bureau dont la présidence, tournante, a été assumée entre 2014 et 2016 par Germaine Müller, ancienne municipale de Bussigny, puis entre 2016 et 2019 par Anne Merminod, municipale de St-Sulpice, et depuis 2019 par Didier Divorve, municipal de Renens. Le Bureau SDOL se charge du secrétariat.

LES 18 ATELIERS



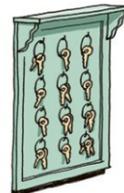
07.05.14
Démarches participatives dans les projets de logements



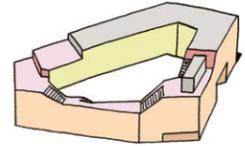
21.11.14
Loger en urgence : quelles solutions ?



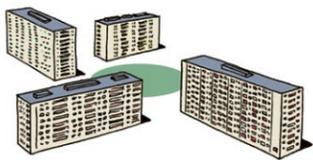
17.03.15
Logements à loyers abordables : un nouveau champ d'action pour les Communes



28.10.15
Coopérative et Commune : les clés de la collaboration



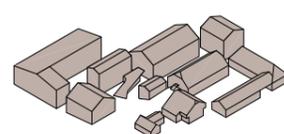
09.03.16
Visite à Zurich : Mehr als Wohnen et Kalkbreite



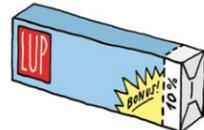
09.11.16
Ensembles : un regard neuf (patrimoine bâti du XX^e)



22.03.17
Grands ensembles de demain



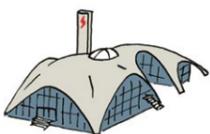
01.11.17
Reprogrammation et nouveaux modes de vie



28.03.18
L3PL : Pourquoi ? Comment ?



07.11.18
Mon voisin est ferblantier (aspects de la mixité fonctionnelle)



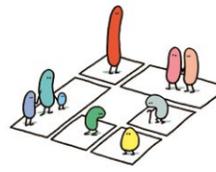
27.03.19
Visite à Genève : projet PAV (Praille Acacias Vernets)



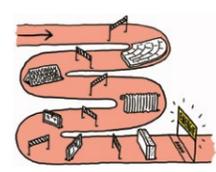
13.11.19
J'achète ? / J'achète pas ? Le droit de préemption



17.11.21
L'offre rencontre-t-elle la demande ?



23.03.22
Logements et quartiers intergénérationnels



09.11.22
Que d'énergie pour assainir le parc locatif !



29.03.23
Visite aux Plaines-du-Loup



08.11.23
Mobilité résidentielle



20.03.24
Kaleïdoscope des activités communales liées au logement

Illustrations
©Giorgio Pesce/Atelier Poisson



QUELQUES SOUVENIRS EN PHOTOS

1^{er} atelier de la plateforme logement de l'Ouest lausannois, le 7 mai 2014 à Renens.

Devant la maquette du projet Praille Acacias Vernets (PAV), à Genève, le 27 mars 2019.

Visite de la coopérative « Kalkbreite » à Zurich, le 9 mars 2016.

LE PALM, UNE VISION D'ENSEMBLE POUR L'AGGLOMÉRATION

Avec une croissance démographique soutenue et un tissu économique florissant, l'agglomération Lausanne-Morges se hisse parmi les plus dynamiques et attrayantes du pays. Pour accompagner cette évolution, une réflexion globale et concertée de l'ensemble des Communes et partenaires de la région s'avère indispensable. C'est l'objet du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) qui, depuis 2007, élabore une vision commune pour le développement du territoire. À l'aube de sa 5^e génération, attardons-nous sur les avancées et les enjeux du projet.

Le PALM réunit 26 communes, cinq schémas directeurs, deux associations régionales et trois départements de l'État de Vaud. Portés par une dynamique collective de concertation et de participation, les partenaires du PALM travaillent à une vision commune pour le développement durable de leur territoire. Depuis 2007, plus de 400 mesures ont été élaborées. Ce projet d'agglomération vise à garantir la pertinence et la pérennité de ces mesures et des investissements requis, ainsi qu'à obtenir des cofinancements fédéraux, essentiels à leur concrétisation. En effet, à travers sa politique fédérale des agglomérations et son programme d'investissement dédié au trafic d'agglomération, la Confédération apporte un soutien financier fondamental. Sur la base de l'évaluation des projets qui lui sont soumis tous les quatre ans, elle contribue au financement des infrastructures de transports, comprenant la mobilité douce, les axes routiers et les transports publics.

LE PALM, 1^{RE}, 2^E ET 3^E GÉNÉRATIONS

Le PALM de 1^{re} génération a été déposé en 2007. Il a été révisé en 2012 (2^e génération), puis en 2016 (3^e génération). Au total, ces trois générations ont permis d'obtenir près d'un demi-milliard de francs de cofinancement fédéral. Parmi ces fonds, 163 millions ont été alloués à l'Ouest lausannois et ont contribué à financer,

entre autres, le tramway, les bus à haut niveau de service (BHNS), des aménagements cyclables et des requalifications routières. En 2021, les partenaires du PALM ont renoncé à déposer un projet d'agglomération de 4^e génération. Tout au long des différentes générations du PALM, la Confédération a reconnu plusieurs aspects remarquables de l'agglomération Lausanne-Morges. Elle a notamment salué la collaboration étroite entre les schémas directeurs, les Communes et le Canton, soulignant ainsi une consolidation politique et technique robuste. La coordination efficace entre urbanisation et transports a également été relevée comme un élément clé. De plus, elle a apprécié la mise en œuvre d'initiatives participatives innovantes. Enfin, les nombreuses mesures visant à améliorer l'espace public et les parcs d'agglomération ont été reconnues pour leur contribution au maintien d'une haute qualité de vie en milieu urbain.

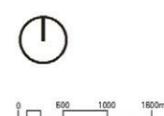
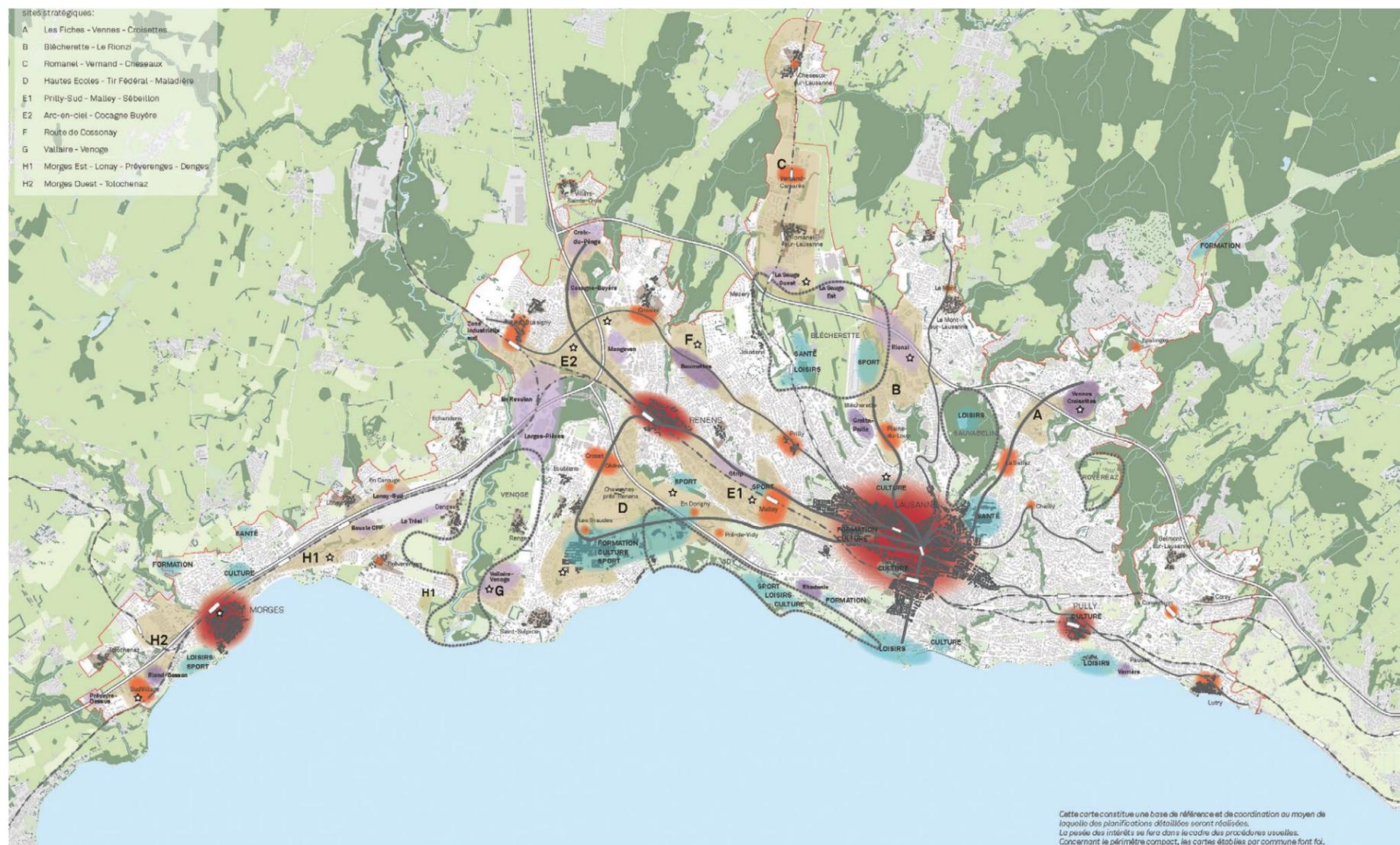
UNE 5^E GÉNÉRATION EN ROUTE

Le PALM de 5^e génération est en cours d'élaboration. Initié en 2022, il sera soumis à une consultation publique à l'automne 2024, puis validé par les 26 Municipalités et le Conseil d'État début 2025, avant d'être déposé auprès de la Confédération le 31 mars 2025 au plus tard. Après évaluation, cette dernière pourrait alors décider de participer au financement d'une nouvelle

série de mesures infrastructurelles de mobilité, comme elle l'a fait en 2007, 2012 et 2016. À l'instar des précédentes générations, le PALM 2025 proposera des stratégies et des mesures articulées autour de quatre volets thématiques majeurs, chacun étant essentiel pour le développement d'une agglomération durable et pérenne : le paysage, l'urbanisation, la mobilité et l'environnement et l'énergie.

UNE VISION D'ENSEMBLE

À la demande de la Confédération, le rapport du PALM doit intégrer un chapitre intitulé Vision d'ensemble, dépeignant l'état projeté de l'agglomération Lausanne-Morges en 2045. Cette vision s'appuie sur les projets de territoire des générations précédentes, ainsi que sur les travaux et les études menés depuis lors à l'échelle communale, intercommunale et au sein du périmètre de l'agglomération. Des ateliers de coordination thématiques, organisés au premier semestre 2023, ont permis de s'accorder sur une description de l'état de l'agglomération en 2045 et d'établir les trois principaux axes du projet de territoire du PALM 2025 : la préservation et la valorisation de grands paysages structurants ; le développement, de manière différenciée et qualitative, de bassins de vie connectés ; l'optimisation de réseaux de connexion performants.





Tramway et bus à haut niveau de service (BHNS), ici au futur arrêt Prélaz-les-Roses.



Passerelle Rayon Vert et futur tramway à la gare de Renens.



Nouvelle passerelle des Cèdres à Chavannes-près-Renens.



Liaison mobilité douce du Marcholet à Crissier.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : UN CADRE RÉGLEMENTÉ

En Suisse, l'aménagement du territoire comprend toutes les planifications spatiales aux niveaux fédéral, cantonal et communal. La Confédération établit le cadre législatif et fixe des principes à travers la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), tandis que les aspects stratégiques et pratiques relèvent de la responsabilité des cantons et des communes. Ainsi, l'aménagement du territoire se traduit, au niveau cantonal, régional et communal, par des planifications directrices et d'affectation.

Dans le canton de Vaud, l'aménagement du territoire est encadré par la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) ainsi que par le Plan directeur cantonal (PDCn). Exigé par la LAT et approuvé par le Conseil fédéral, ce dernier est l'outil principal de gestion du territoire à la disposition du Canton. En coordonnant les politiques cantonales, communales et fédérales qui ont des effets sur l'organisation du territoire, il garantit un développement cohérent et équilibré. Il établit les objectifs et les priorités en matière d'aménagement et définit les mesures nécessaires pour les atteindre.

À l'échelle communale, la stratégie de l'aménagement du territoire est définie par un plan directeur qui peut être communal, intercommunal ou régional. Élaboré par la ou les municipalités concernées, il identifie les objectifs d'aménagement sur le territoire impliqué et coordonne les politiques publiques qui y ont une incidence. Il porte sur les principaux domaines d'activité tels que l'urbanisation, la mobilité et les transports, les infrastructures ou encore la protection du paysage et de l'environnement.

Les plans d'affectation déterminent, quant à eux, l'utilisation du territoire, les types de bâtiments autorisés et les règles relatives au bruit dans les zones qu'ils délimitent. En principe, ils sont élaborés en s'appuyant sur les éléments des plans directeurs.

À l'échelle nationale, les mêmes enjeux sont abordés dans le Projet de territoire Suisse. Bien qu'il ne soit pas juridiquement contraignant, ce document offre une orientation et une aide à la décision pour le développement territorial à l'horizon 2050. Il s'agit du premier document stratégique portant sur le développement territorial du pays, conçu et soutenu à tous les niveaux de l'État (villes, communes, cantons et Confédération). Sa première version a été adoptée en 2012, et une mise à jour est prévue d'ici 2025.

SYNTHÈSE DE LA STRATÉGIE 1 DU PROJET DE TERRITOIRE SUISSE

Mettre en place des territoires d'action et renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes

Principes d'action valables pour toute la Suisse

- Soutenir un développement polycentrique du territoire.
- Renforcer les potentiels, ne pas vouloir tout partout.
- Collaborer à l'échelle des espaces fonctionnels.
- Assurer la coordination avec le développement territorial européen.

Principes d'action spatialement différenciés

Planifier à l'échelle des territoires d'action (secteur central / élargi)

- Territoires d'action reposant sur de grands centres urbains
 - Espaces métropolitains
 - Région de la ville fédérale

- Territoires d'action reposant sur un réseau de villes moyennes et petites

- Territoires d'action de l'espace alpin
- Renforcer la coopération au sein des espaces fonctionnels

- Rechercher une collaboration entre territoires d'action reposant sur de grands centres urbains

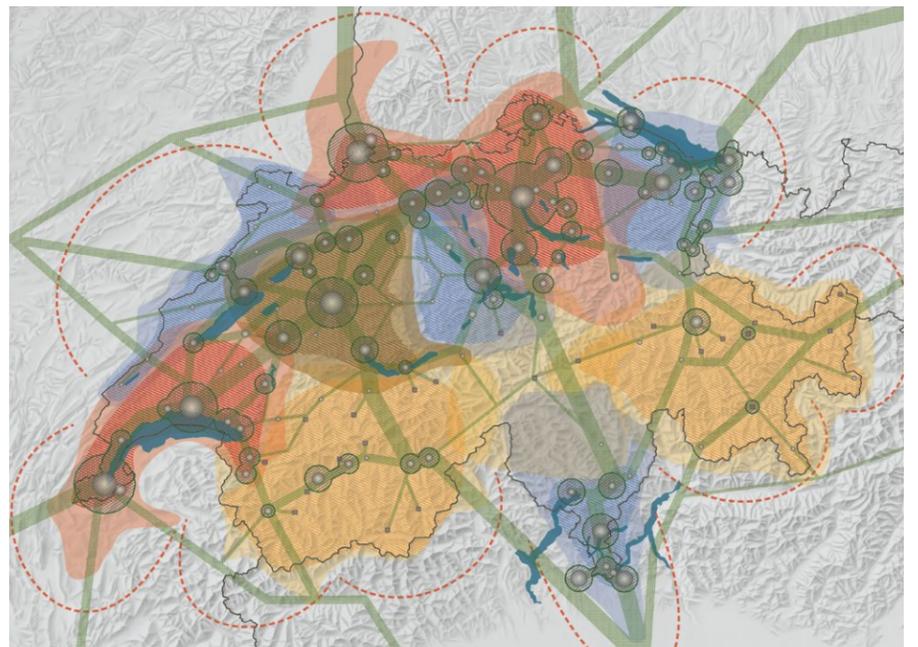
- Encourager les partenariats entre villes et agglomérations

- Mettre en réseau les centres ruraux, les centres touristiques alpins et les villes

- Mieux tirer profit de la dynamique transfrontalière

Données de base

- Centres métropolitains; grands, moyens et petits centres urbains; centres ruraux
- Centres de grandes régions touristiques alpines
- Agglomérations



RAPPORT 2023

OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

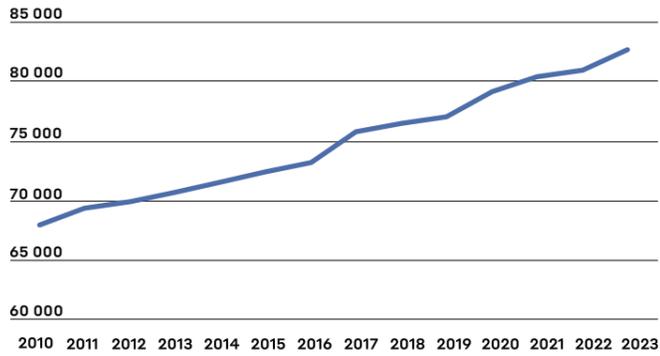
OUEST LAUSANNOIS

Ce rapport présente les évolutions récentes en matière de mobilité dans les communes de l'Ouest lausannois. En mettant en relation les projets déjà réalisés et ceux en cours avec les tendances démographiques, il offre un aperçu complet de l'évolution de la mobilité dans la région.

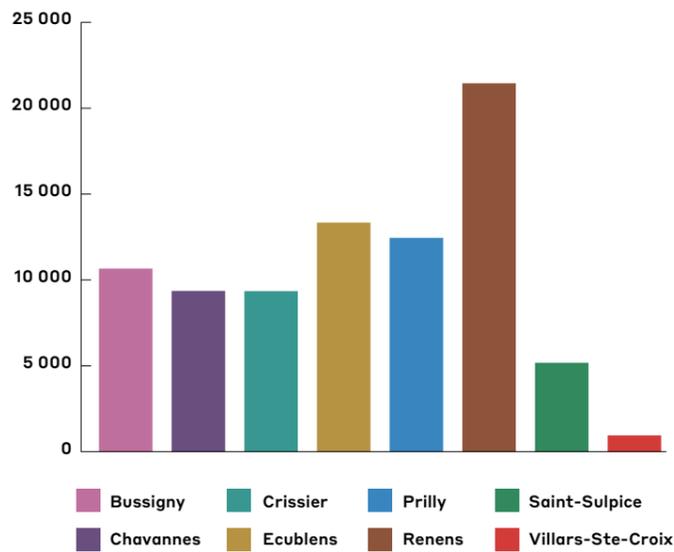


POPULATION

Croissance démographique de l'Ouest lausannois et nombre d'habitant·e·s total par commune



La population résidente de l'Ouest lausannois a atteint 82 666 habitant·e·s à la fin 2023, soit une augmentation de plus de 15 000 résident·e·s depuis 2010. Avec les grands projets urbanistiques planifiés ou actuellement en chantier, cette croissance va se poursuivre.



RÉALISATIONS 2023

MOBILITÉ ACTIVE

- RÉNOVATION DU PONT ROUGE SUR LA VENOGÉ À ECUBLENS (PHOTO)
- PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE DU CHEMIN DU CLOSEL (PHOTO)
- VÉLOSTATION DE BUSSIGNY-GARE
- DÉPLOIEMENT DE 5 COMPTEURS VÉLOS PERMANENTS

TRANSPORTS PUBLICS

- PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 JUSQU'À EPFL/COLLADON

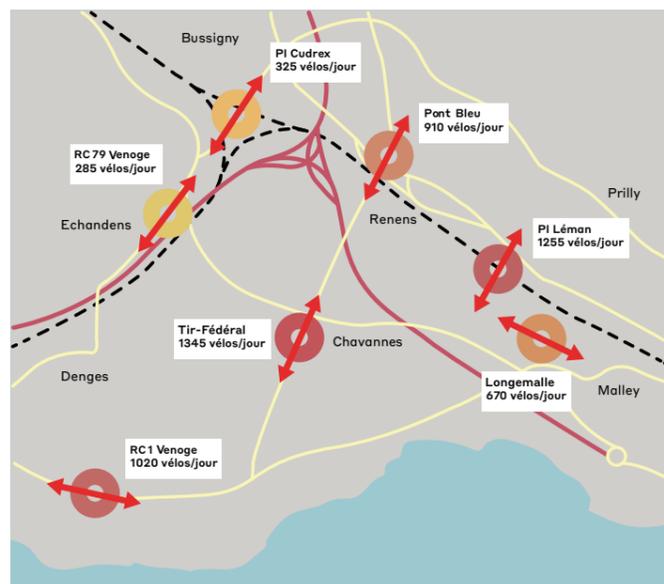


MODES ACTIFS

COMPTAGES DES VÉLOS

La mise en place de comptages permanents des vélos dans l'Ouest lausannois à partir de 2023 permettra de suivre l'évolution du nombre de cyclistes au fil des années, d'évaluer les effets des chantiers ou des nouveaux aménagements sur la fréquentation ou encore de soutenir la planification de la mobilité. Cinq compteurs vélos permanents ont été installés en été 2023 (PI Cudrex, Pont Bleu, PI Léman, Longemalle, Tir-Fédéral), auxquels s'ajoutent deux compteurs gérés par Région Morges (Venoge RC 79 et Venoge RC 1). Le dispositif sera complété après les chantiers sur les axes du tram, du bus à haut niveau de service et de la RC 1, ainsi que dans les passages inférieurs CFF de Bussigny, du 1^{er}-Août et de Malley. Une fois l'ensemble des compteurs déployé, il sera possible d'évaluer le trafic cycliste sur trois écrans représentatifs (l'écran ouest « Venoge », l'écran nord-sud « CFF » et l'écran est « Lausanne »). Les compteurs situés hors trafic (Pont Bleu et PI Cudrex) permettent également de relever les passages des trottinettes électriques.

NOMBRE DE VÉLOS MAXIMUM PAR JOUR EN 2023

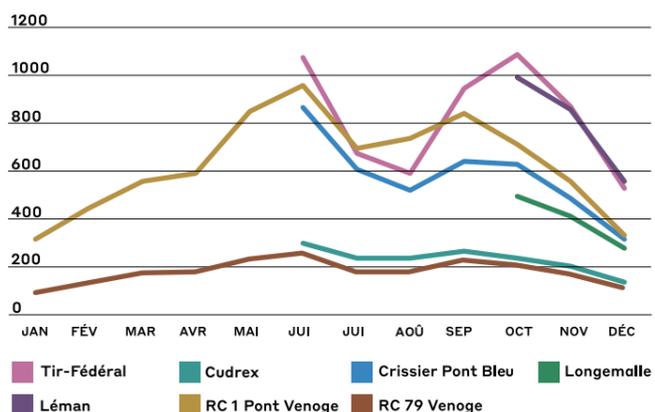


Le trafic journalier maximum dépasse les 1200 vélos par jour dans le passage inférieur du Léman et 1300 vélos par jour sur le Tir-Fédéral.



ÉVOLUTION ANNUELLE DU TRAFIC VÉLO

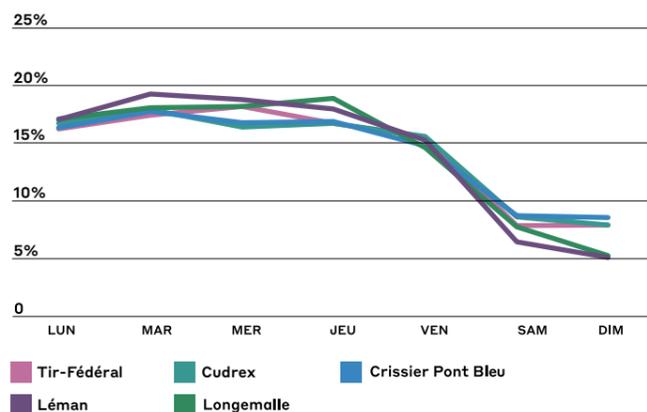
Nombre de vélos par jour en moyenne mensuelle et par compteur



Les variations annuelles sont importantes (météo, effet des vacances scolaires et universitaires). Sur les axes urbains, il subsiste un trafic vélo d'environ 40 % durant les mois d'hiver.

RÉPARTITION HEBDOMADAIRE DU TRAFIC VÉLO

Pourcentage de vélos selon le jour de la semaine



L'usage du vélo est essentiellement utilitaire (pendulaire). Le trafic du samedi et du dimanche est 2 à 3 fois moindre que le trafic en semaine.

QUELQUES CHIFFRES

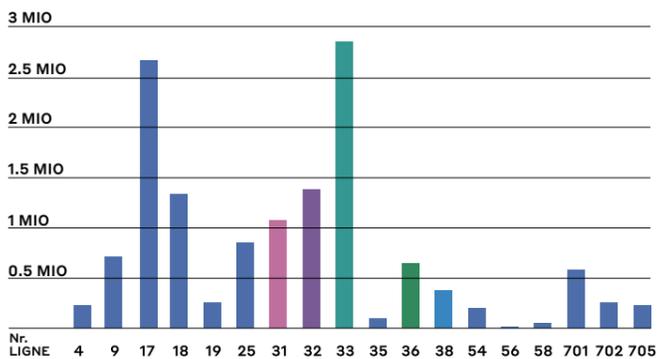
- 32 STATIONS DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE (PUBLIBIKE)
- 9 VÉLOS-CARGOS EN LOCATION (CARVELO)
- 19 POMPES POUR VÉLOS EN LIBRE ACCÈS



TRANSPORTS PUBLICS

FRÉQUENTATION TP EN 2023

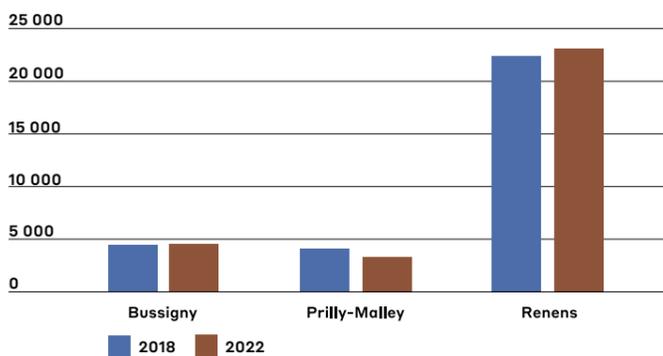
Nombre de montées aux arrêts situés dans l'Ouest lausannois pour chaque ligne de bus



Les lignes 17 et 33 représentent 45 % de la fréquentation des bus dans l'Ouest lausannois. Le M1, non représenté, a transporté plus de 8 millions de personnes en 2023 dans cette même région (sur un total de presque 15 millions sur l'ensemble de la ligne). Ce métro représente près de 40 % de l'affluence totale des transports publics dans l'Ouest lausannois, qui compte plus de 21 millions d'usagers et d'usagères (hors train).

GARES DE L'OUEST

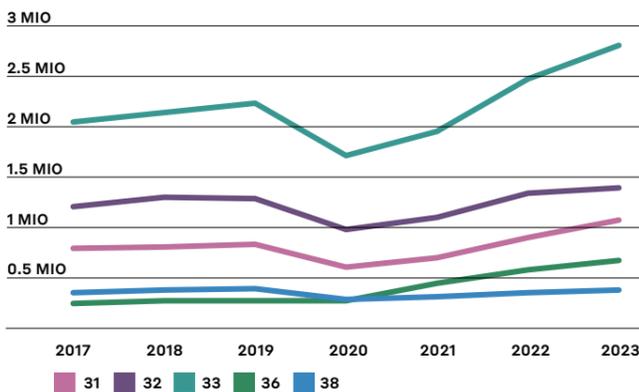
Fréquentation moyenne lors d'un jour ouvrable



Chaque jour ouvrable, plus de 30 000 personnes transitent par les gares de l'Ouest lausannois, dont 75 % en gare de Renens. Ceci équivaut à une affluence annuelle de près de 10 millions de personnes, avec une tendance générale à la hausse.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION TP

Nombre total de montées aux arrêts des lignes de bus couvrant uniquement le territoire de l'Ouest lausannois depuis 2017



Le biais du Covid explique les faibles fréquentations au cours des années 2020, 2021 et 2022. En 2023, la majorité des lignes retrouve, voire dépasse, les chiffres de fréquentation enregistrés avant la pandémie.



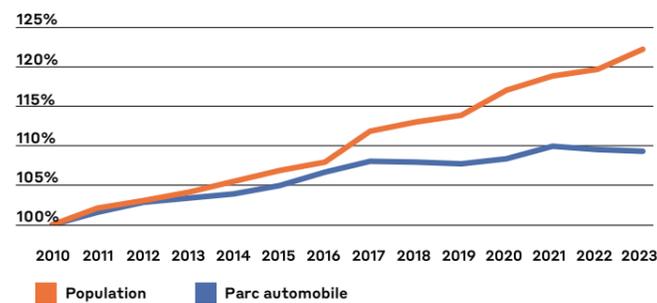
Durant l'été 2023, la ligne 1 a été étendue. Elle dessert désormais huit arrêts entre la Maladière et le nouveau terminus construit à EPFL / Colladon. Ce prolongement a entraîné une augmentation d'environ 10 % de la fréquentation sur toute la ligne. Ceci représente environ 800 montées par jour pour l'ensemble de ces nouveaux arrêts.



TRANSPORTS INDIVIDUELS

ÉVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE

Évolution du nombre de voitures de tourisme comparée à l'évolution de la population de l'Ouest lausannois depuis 2010

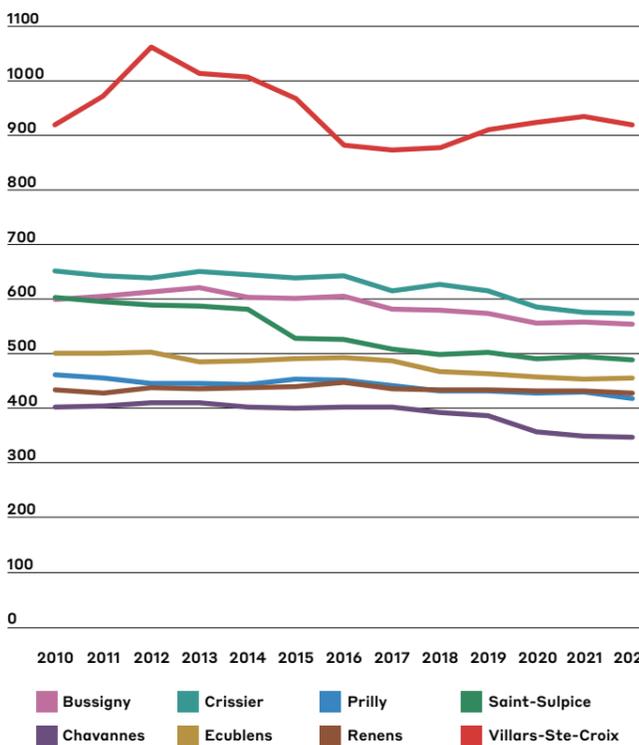


Depuis 2017, on constate un découplage entre la croissance de la population et celle du parc automobile. Celui-ci est d'ailleurs en légère baisse depuis 2021 dans l'Ouest lausannois. En 2023, il totalise quelque 36 503 voitures.



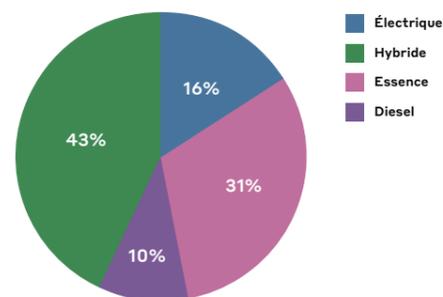
ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION

Nombre de voitures de tourisme pour 1000 habitant-e-s



TYPE DE MOTORISATION

Répartition des immatriculations de véhicules neufs au cours de l'année 2023 selon le type de carburant



En 2023, les véhicules hybrides et électriques représentent plus de la moitié des nouvelles immatriculations, tandis qu'il y a cinq ans, ils ne représentaient que moins de 10 % des immatriculations.

Le taux de motorisation dans les communes de l'Ouest lausannois a suivi une tendance à la baisse lors des dernières années.

À VENIR EN 2024

MOBILITÉ ACTIVE

- NOUVELLE PASSERELLE DES CÈDRES À CHAVANNES
- NOUVELLE LIAISON CROSET-VIGNES À ECUBLENS
- TROTTOIR ET PISTE CYCLABLE LE LONG DE LA RC 251 À VILLARS-SAINTE-CROIX
- NOUVELLE PASSERELLE OASSIS-ESPARCETTE À CRISSIER

TRANSPORTS PUBLICS

- NOUVEL HORAIRE CFF AVEC ARRÊT DES TRAINS GRANDES LIGNES EN GARE DE RENENS



© graphisme: www.atelier-poisson.ch carte: swisstopo

OUEST LAUSANNOIS

STRATÉGIE & DÉVELOPPEMENT
DE L'OUEST LAUSANNOIS
Rue de Lausanne 35 Case postale 1020 Renens 1
021 632 71 60 sdol@ouest-lausannois.ch
www.ouest-lausannois.ch Twitter @OuestLausannois

◀ OUEST
LAUSANNOIS
RAPPORT
DE GESTION
2023

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

Depuis vingt ans – célébrés le 1^{er} novembre 2023 –, Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, St-Sulpice et Villars-Ste-Croix conçoivent ensemble leur avenir territorial et urbain à travers l'entité Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL). En collaboration avec le Canton, les huit Communes agissent pour guider leur développement territorial et initier des projets de façon concertée et cohérente.

MISSION

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

STRUCTURE ET ORGANISATION

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

LE GROUPE DE PILOTAGE (GROPIL)

Le Gropil constitue l'organe suprême de SDOL. Composé des syndiques et syndics des huit Communes et, avec voix consultative, des membres de la direction des services cantonaux concernés ainsi que du directeur du Bureau SDOL, il assume la responsabilité des études et projets, de la gestion des finances, du personnel et de l'administration. Il décide des propositions à soumettre aux Municipalités et aux services cantonaux.

La composition du Gropil est la suivante :

Communes : C. Wyssa, syndique de Bussigny, présidente du Gropil jusqu'à fin mai / P. Spack Isenrich, syndique de Bussigny, dès le 1^{er} juin / L. Laabar, syndique de Chavannes-près-Renens / L. Bovay, syndic de Crissier, président du Gropil dès le 1^{er} juin / Ch. Maeder, syndic d'Ecublens / A. Gillièron, syndic de Prilly / J.-F. Clément, syndic de Renens, vice-président du Gropil / E. Dubuis, syndic de St-Sulpice / G. Cherix, syndic de Villars-Ste-Croix / B. Biéler, directeur du Bureau SDOL.

État de Vaud : A. Rabinovich, DGTL, DITS / F. Molina, DGMR, DCIRH / S. Logean, SPEI, DEIEP / S. Rodriguez, directeur, DGE, DJES.

Invité·e·s : T. Amy, président de Lausanne Région / A. Radaelli, secrétaire générale de Lausanne Région / M. Gäumann, vice-président pour les opérations, EPFL / B. Frund, vice-recteur UNIL / J. Christin, responsable communication du Bureau SDOL / M. Martin et C. Ferrari, secrétaires du Bureau SDOL.

En 2023, le Gropil s'est réuni lors de cinq séances et s'est rendu à Berne dans le cadre d'un voyage d'étude.

LA CELLULE DE PILOTAGE TECHNIQUE (CPT)

La CPT est l'organe de direction technique de SDOL. Composée des responsables communales et communales de l'urbanisme, de représentant-e-s des services cantonaux ou de leurs suppléant-e-s et du Bureau SDOL, elle assure la coordination opérationnelle entre Communes ainsi qu'avec l'administration cantonale. La CPT veille à la qualité et à la cohérence technique des études intercommunales. Elle s'exprime par ailleurs sur l'opportunité et la conformité au PALM des dossiers à enjeu régional. En 2023, la CPT s'est réunie lors de huit séances.

LE BUREAU SDOL

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

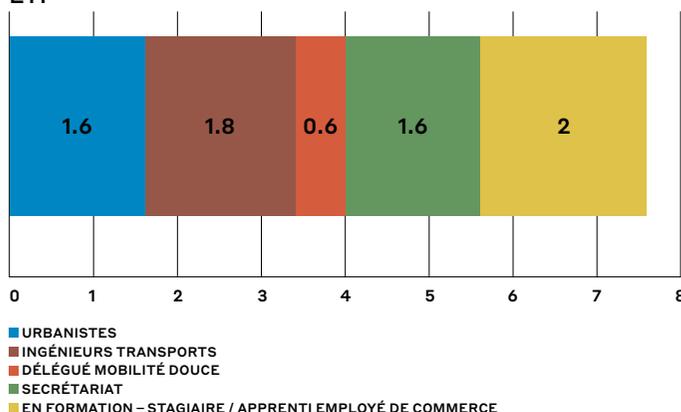
LIEU ET EFFECTIFS

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

Les postes fixes du Bureau SDOL représentent 5.6 EPT à fin décembre 2023. Ils sont occupés par : B. Biéler, directeur (80%), J.-C. Boillat, délégué mobilité douce (60%), A.-M. Mokrani, architecte-urbaniste cheffe de projet (80%), A. Sevestre, ingénieur transports et chef de projet des Axes forts (90%), G. Zuppinger, responsable transports (90%) dès le 6 février, C. Ferrari, secrétaire (70%), M. Collaud, secrétaire (60%), M. Martin, secrétaire (30%).

De plus, le Bureau SDOL emploie un-e stagiaire urbaniste à 100%. En 2023, ce poste a été occupé par G. Leuba jusqu'à fin février, et par G. Magnin dès le 1^{er} mars. Le Bureau emploie également un-e apprenti-e employé-e de commerce. Le poste a été occupé jusqu'au 31 mars par R. André, apprentie 2^e année, et dès le 14 août par A. Rashiti, apprenti 1^{er} année.

ETP



RENCONTRES

En 2023, la présidence et le directeur de SDOL ont rencontré diverses autorités et administrations :

- les président-e-s des Conseils communaux et du Conseil général pour l'année 2022-2023, 18 janvier, Renens ;
- les député-e-s de l'Ouest lausannois, en présence de Mme la Préfète Anne Marion Freiss, 21 février, Renens ;
- la Municipalité et les entreprises de Villars-Ste-Croix, 9 novembre, Villars-Ste-Croix ;

- les président-e-s des Conseils communaux et du Conseil général pour l'année 2023-2024, 22 novembre, Renens.

Le vendredi 22 septembre 2023, les membres du Groupe décisionnel Mobilité et d'autres représentant-e-s politiques et techniques des Communes se sont rendu-e-s à Berne pour une visite de terrain. Ils ont été reçu-e-s par Mme S. Stotz, responsable du service spécialisé pour les piétons et les cyclistes de la ville de Berne, et Mme C. Laub, cheffe de projet. La délégation s'est rendue à vélo dans le quartier nord pour une présentation des aménagements cyclistes. Elle a ensuite pris part à un échange sur les objectifs de la promotion du vélo et de l'espace public, en présence de Mme M. Kruit, municipale de la ville de Berne. Pour clôturer cette journée, elle a découvert la zone de rencontre « Muesmatt », dans le quartier Länggasse, accompagnée de M. S. Clausen, chef de projet pour la ville de Berne, afin d'échanger sur les projets de modération de vitesse.

PRÉSENTATION ET CONTRIBUTIONS DIVERSES

En 2023, les collaborateur-trice-s de SDOL ont été sollicité-e-s à plusieurs reprises pour faire part de leur expérience, participer à des rencontres ou contribuer à des projets académiques et de recherche :

- HEIG-VD, Projet territoire « La Plaine du Croset », 3 mars, Ecublens ;
- UNIL, « Mobilité durable : pratiques, aménagements, stratégies » (MoPAS), 7 mars, et expertise en tant que membre du jury le 16 mai, Ecublens ;
- EPFL, Unité d'enseignement « Quartiers, infrastructures et aménagements durables », 8 mars, Ecublens ;
- SVIT Romandie, Soirée d'échanges intergénérationnels, 22 mars, Crissier ;
- Hyper Ouest, Apéro Talk « Hidden Rivers », 28 avril, Renens ;
- Office fédéral de l'énergie (OFEN), Échange d'expériences du programme Région-Énergie, 8 mai, Lausanne ;
- VeloCity, Échanges d'expériences, 9-12 mai, Leipzig ;
- Journée de la mobilité, stand d'information, 31 mai, Ecublens ;
- UNIL, Rencontres Internationales de l'Urbanisme, Colloque scientifique « Pour un urbanisme du vivant », visites guidées dans l'Ouest lausannois, 9 juin, Taluchet et Malley ;
- Office fédéral des routes (OFROU), Groupe d'accompagnement (« EchoRaum ») pour la réalisation du « Guide pratique de Planification des réseaux de voies cyclables », 9 juin à Bienne et 4 septembre à Ittigen ;
- Office fédéral du développement territorial (ARE), Mise à jour du Projet de territoire Suisse, Groupe de travail tripartite, représentant de l'Association des Communes Suisses, 6 juillet, 12 octobre, 10 novembre et 5 décembre, Olten et Berne ;
- Chablais Agglo, Atelier gouvernance, 17 août, Saint-Maurice ;
- Journées européennes du patrimoine, Visites guidées « Reconversion de l'Ouest lausannois », 9 et 10 septembre, Renens ;
- SVI, « Comment se déplace l'Ouest lausannois ? », 20 septembre, Renens ;
- UNIFR, Cours bloc d'approfondissement en droit de l'aménagement du territoire, 25 septembre, Renens ;
- CODEV, Formation « Planification du territoire et actions de promotion économique », 26 septembre, Lausanne ;
- Léman Architectures Connexions, Visite secteur Venoge, 29 septembre, Cossonay-Bussigny ;
- EPFL, MAS Urban and Territorial Design, 23 octobre, Ecublens ;
- Fondation suisse des transports, « Des rues pour tous-te-s dans les agglomérations ? Craintes, obstacles, solutions », 9 novembre, vidéoconférence.

ÉVÉNEMENTS

Hyper Ouest

Un événement festif et populaire a eu lieu du 27 avril au 7 mai dans les huit Communes du district de l'Ouest lausannois. Organisé par l'association Futur Ouest, en partenariat et avec le soutien des Communes de Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Ste-Croix, cet événement a été l'occasion de fêter les 15 ans du district de l'Ouest lausannois.

À travers la musique, la danse, la performance et l'exploration, cette manifestation multi-lieux a invité à redécouvrir l'Ouest lausannois et ses trésors cachés en investissant des espaces quotidiens et des lieux en transition de façon inédite, unique et exceptionnelle. Le temps d'un événement conçu comme une fête, ces moments artistiques et éphémères ont raconté le district et ses coulisses, interrogé à travers l'art les thématiques propres à un territoire en évolution : les proximités et l'humain ; la nature et le patrimoine ; la mobilité et le bien-vivre ensemble dans la ville du futur. Au total, 18'000 personnes ont assisté aux différents événements proposés durant les 10 jours du festival.

20 ans de SDOL

Le Bureau SDOL a célébré ses 20 ans le 1^{er} novembre, à Ecublens. Cet événement a réuni les nombreuses personnes qui contribuent à l'aventure de SDOL au sein des Communes et du Canton et parmi les partenaires, tels que les TI ou les Hautes Écoles.

Le regard continue à se porter sur l'avenir du territoire, conformément à la nature intercommunale de cette structure, mais cet anniversaire a offert l'opportunité de mesurer l'importance du travail accompli et des défis que SDOL a permis de relever jusqu'ici. La liste est longue. Elle montre des réalisations marquantes initiées dans le cadre de SDOL, telles la halte RER de Prilly-Malley ou la transformation de la gare de Renens. On y trouve aussi des thématiques que les huit Communes partagent. On y voit surtout une façon d'aborder la question territoriale, dans la concertation, et une longue habitude de collaboration tant au niveau politique que technique.

PUBLICATIONS

- Éclairages 2023 et rapport de gestion 2022, juin ;
- Vision stratégique 2021-2026 - Faire l'Ouest ensemble, dépliant, juin ;
- Plateforme logement de l'Ouest lausannois, atelier N° 15 : « Que d'énergie pour assainir le parc locatif ! » ;
- Plateforme logement de l'Ouest lausannois, atelier N° 16 : « Visite aux Plaines-du-Loup » ;
- Étude de faisabilité du réseau des voies vertes de l'Ouest lausannois, décembre.

ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

Le Bureau SDOL soutient activement plusieurs études menées au niveau communal, en participant à des groupes de suivi, jurys de concours et collègues d'expert-e-s, et en apportant son expertise technique. Le Bureau SDOL a ainsi accompagné les projets suivants :

- Plan d'affectation Vallaire à Ecublens ;
- Projet de requalification de la route de la Maladière (RC 76) et de la Concorde à Chavannes-près-Renens (partie communale) ;
- Aménagements pour la mobilité douce sur la RC 251 à Villars-Ste-Croix ;
- Soutien à la préparation des demandes de contributions fédérales pour les projets communaux ;
- Développement des vélos en libre-service (coordination Publibike / Communes / Hautes Écoles et SDOL) ;
- Parc du Chêne à Renens ;
- Projet de modération au chemin du Chêne à Renens ;
- Projet d'aménagement 24-Janvier à Renens.

FINANCES

La comptabilité du Bureau SDOL est intégrée à celle de la Ville de Renens dans la section 1900. Elle comprend deux rubriques distinctes : le budget de fonctionnement et le budget des études. Toutes les factures transitent par le Bureau SDOL. Elles sont payées par la Ville de Renens et refacturées ensuite aux différents partenaires.

Le budget de fonctionnement inclut les frais annuels du Bureau. Il est financé par les huit Communes au prorata de leur population (à l'exception de la Ville de Prilly, qui participe en fonction de sa population résidente dans le périmètre de SDOL, le solde faisant partie du SDNL) et par une subvention du Canton. La convention avec le Canton a été renouvelée en juillet 2023 et est entrée en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 2023 pour une durée d'une année. Le montant accordé correspond à 45% de 2,2 ETP, pour un montant maximum de Fr. 142'650.-.

Les études de SDOL font l'objet d'un budget annuel qui fluctue fortement d'une année à l'autre en fonction des projets et des partenaires concernés. Des participations cantonales sont accordées au cas par cas, généralement sur la base de la politique cantonale des pôles de développement économique, respectivement de l'aide au développement économique ou de la politique d'agglomération.

Par ailleurs et suite au regroupement des bureaux techniques SDOL et SDNL, le nouveau compte 1980 a été créé pour les frais à la charge du Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL). Ce compte contient les traitements pour le personnel du SDNL, certains frais mutualisés (loyers, photocopieuse, achat de matériel de bureau, etc.) ainsi que les prestations réalisées par les collaborateur·trice·s de SDOL pour le SDNL. Tous ces frais sont refacturés au SDNL par des acomptes trimestriels et un bouclage final de fin d'année avec les charges effectives.

COMPTES 2023

Frais de fonctionnement

Les comptes de fonctionnement s'équilibrent à Fr. 1'220'788.25, dont :

- Fr. 969'858.05 à la charge des Communes (soit Fr. 12.46/habitant-e) ;
- Fr. 142'650.- à la charge du Canton ;
- Fr. 108'280.20 refacturés à divers partenaires.

La couverture des charges par les Communes est inférieure de Fr. 77'541.95 par rapport au budget. Les principales différences par rapport au budget sont les suivantes :

- Traitements : 0.9 ETP vacant durant 7 mois qui se répercute sur les cotisations également.
- Moins de remboursement pour la participation du bureau SDOL au projet de tramway PP1 en raison de la diminution de son implication avec le passage de la phase de planification à la phase de réalisation.
- Suite au regroupement des bureaux techniques SDOL et SDNL, mutualisation de certains frais. Par ailleurs, les prestations effectuées par les collaborateur·trice·s de SDOL pour le SDNL sont refacturées au SDNL.
- Honoraires : Inclut les honoraires spécialistes suite à l'engagement d'un mandataire externe pour 7 mois en remplacement de 0.9 ETP vacant.

Études

Les comptes des études s'équilibrent à Fr. 290'976.68, dont :

- Fr. 205'813.18 à la charge des Communes ;
- Fr. 85'163.50 à la charge du Canton.

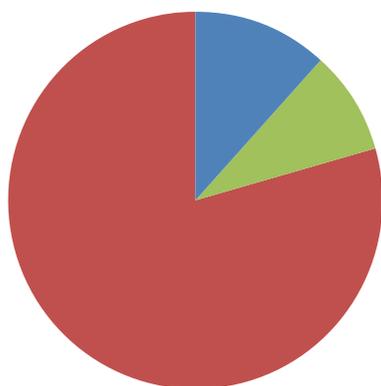
Les charges des études sont inférieures de Fr. 33'023.32 par rapport au budget. Les principales différences par rapport au budget sont les suivantes :

- Les montants prévus au budget pour certaines études n'ont pas été engagés en 2023 (travaux réalisés en interne du Bureau SDOL, report

de l'étude en 2024 ou mise en suspens du projet pendant la période l'élaboration du PALM 2025) ;

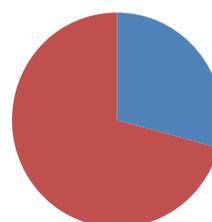
- Des études ont été initiées avant 2023 mais des montants ont été reportés sur 2023.
- Certaines dépenses prévues sur 2024 ont été anticipées en raison de l'avancement plus rapide que prévu de l'étude.
- Des subventions cantonales ont pu être obtenues après l'établissement du budget des études.

COMPTES	DÉSIGNATION	COMPTES 2023		BUDGET 2023		COMPTES 2022	
		Charges	Revenus	Charges	Revenus	Charges	Revenus
1900	SDOL – frais de fonctionnement	1 220 788.25	1 220 788.25	1 330 000.00	1 330 000.00	1 202 890.29	1 202 890.29
	Traitement et charges sociales	901 984.45	-	1 035 100.00	-	935 662.70	-
	Honoraires	218 678 .53	-	158 700.00	-	175 134.59	-
	Frais divers	100 125.27	-	136 200.00	-	92 093.00	-
	Participation des Communes	-	969 858.05	-	1 047 400.00	-	915 552.41
	Participation du Canton	-	142 650.00	-	142 600.00	-	142 650.00
	Participation du Développement de l'Ouest	-	56 548.10	-	120 000.00	-	112 167.00
	Remboursements de traitements SDNL		19 982.50				
	Remboursements divers SDNL (hors salaires)		1 912.05				
	Divers remboursements	-	29 837.55	-	20 000.00	-	32 520.88
1910-1917	SDOL – Études	290 976.68	290 976.68	324 000.00	324 000.00	334 187.43	334 187.43
	Imprimés et frais de séance	2 731.06	-	21 000.00	-	5 277.25	-
	Honoraires et frais d'expertise	288 245.62	-	303 000.00	-	328 910.18	-
	Participation des Communes	-	205 813.18	-	324 000.00	-	236 409.62
	Participation des Canton	-	85 163.50	-	-	-	97 777.81
1980	SDOL – Frais de fonctionnement SDNL	49 237.35	49 237.35				
	Traitement et charges sociales	24 249.00					
	Honoraires	23 439.95					
	Frais divers	1 548.40					
	Remboursements de traitements SDNL		24 249.00				
	Remboursements de frais SDNL		1 548.40				
	Remboursements honoraires SDOL pour SDNL		19 982.50				
	Remboursements honoraires divers		3 457.45				



RÉPARTITION DES FRAIS DE FONCTIONNEMENT 2023
TOTAL À RÉPARTIR : CHF 1'220'788.25

- CANTON
CHF 142'650.-
11,69 %
- COMMUNES OL
CHF 969'858.05
79,44%
- CONTRIBUTIONS DE DIVERS PARTENAIRES
CHF 108'280.20
8,87%



RÉPARTITION DES COÛTS DES ÉTUDES 2023
TOTAL À RÉPARTIR : CHF 290'976.68

- CANTON
CHF 85'163.50
29,27%
- COMMUNES OL
CHF 205'813.18
70,73%

STRUCTURES DE COLLABORATION PÉRENNES

GROUPE DÉCISIONNEL ET GROUPE TECHNIQUE MOBILITÉ

La mobilité est l'un des enjeux principaux de l'Ouest lausannois. Pour prendre en charge cette thématique – qui nécessite une étroite collaboration entre les collectivités publiques et les partenaires concernés –, un Groupe décisionnel (GD) Mobilité a été créé en 2016. Le GD Mobilité est composé des municipales et municipaux en charge des transports ainsi que de représentant·e·s du Canton, de la Police de l'Ouest lausannois (POL), des Hautes Écoles et des tl. Sa présidence est assurée par T. Maystre (Renens) et sa vice-présidence par S. Barry (Chavannes-près-Renens). Le Bureau SDOL assure son secrétariat. Pour la coordination avec les secteurs adjacents, des représentant·e·s de Région Morges, des MBC et de la Ville de Lausanne sont également invité·e·s aux séances. Cinq séances du GD Mobilité ont eu lieu en 2023. Les dossiers suivants y ont été traités :

- Image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois 2028-2040 ;
- Étude zones 30 sur les axes principaux de l'Ouest lausannois ;
- Organisation d'un événement sur les plans de mobilité d'entreprise ;
- Mise en place d'une stratégie électromobilité ;
- Pack mobilité à l'attention des nouveaux habitant·e·s ;
- Retour sur la consultation des horaires CFF ;
- Comptages de trafic Lausanne Région ;
- Information sur la campagne Cyclomania, la plateforme Bikeable.ch, etc. ;
- Suivi du PALM 2025.

Sur le plan technique, les dossiers sont préparés au sein du Groupe technique Mobilité, composé de représentant·e·s des mêmes instances au niveau technique, ou de groupes de travail ad hoc.

GROUPE DÉCISIONNEL URBANISME

Le Groupe décisionnel (GD) Urbanisme réunit les municipales et municipaux en charge de l'urbanisme, sous la présidence de E. Dubuis, syndic de St-Sulpice, et la vice-présidence de J.-L. Radice, municipal d'Ecublens. Il favorise l'échange d'expériences et le suivi de dossiers intercommunaux dans le domaine de l'urbanisme. Deux séances du GD Urbanisme ont eu lieu en 2023 ; les dossiers suivants y ont notamment été traités :

- Plan Canopée de l'Ouest lausannois ;
- Recensement des jardins historiques ICOMOS ;
- Horaires d'extinction des enseignes lumineuses.

Sur le plan technique, les dossiers sont préparés au sein de la Cellule de pilotage technique (CPT) de SDOL ou de groupes de travail ad hoc.

GROUPE VÉLO (GVOL)

Sous la responsabilité du délégué mobilité douce, le Groupe Vélo de l'Ouest lausannois s'est réuni à trois reprises en présence de représentant·e·s communales et communales, cantonales et cantonales ainsi que des associations ATE et Pro Vélo. Les points suivants ont été traités lors des différentes séances, dont une s'est déroulée sur le terrain :

- Suivi de différents projets (RC 1, avenue du 14-Avril, Pont Bleu, voie verte à Ecublens, modération à Chavannes-près-Renens) ;
- Suivi du projet Bikeable.ch ;
- Campagne Cyclomania 2022 et comptages temporaires de vélos ;
- Implantation de compteurs permanents du trafic cycliste.

GROUPE DE COORDINATION CULTURE

Afin d'accompagner la mise sur pied de l'événement Hyper Ouest à l'occasion des 15 ans du district, un Groupe de coordination culture a été formalisé. Il réunit les municipales et municipaux en charge de la culture. Le Bureau SDOL est responsable de l'organisation des séances

et du suivi administratif. Le Groupe de coordination culture s'est réuni à sept reprises en 2023. Outre Hyper Ouest, il a traité d'autres dossiers comme le théâtre jeune public Zig Zag, la mise en place d'un agenda culturel commun ou encore des présentations de projets d'acteur·trice·s culturel·le·s de la région.

GROUPE TECHNIQUE RÉGION ÉNERGIE

La démarche du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL, entré en vigueur en septembre 2021), incluait l'établissement d'une Planification énergétique territoriale à l'échelle de l'Ouest lausannois (PET-OL). Il s'agissait de poser un diagnostic de la consommation énergétique du bâti dans l'Ouest lausannois et de fixer des stratégies et des mesures, celles-ci ayant été inscrites dans le PDi-OL. Le bureau spécialisé Navitas a rédigé un rapport technique complémentaire. Celui-ci compile l'ensemble des données utilisées et définit des scénarios d'évolution de la consommation et de la production d'énergie dans le district pour s'inscrire dans la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération, la Conception cantonale de l'énergie (CoCEn) et la Société à 2000 watts.

Durant l'année 2021, les Communes de l'Ouest lausannois ont soumis un dossier à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) pour être reconnues comme « Région-Énergie ». Elles ont ainsi obtenu un soutien financier pour le projet de définition et de communication d'indicateurs de suivi des politiques énergétiques communales partagés à l'échelle de l'Ouest lausannois. Cette démarche, conduite au sein du Groupe technique (GT) Région énergie et pilotée par le Bureau SDOL, est menée sur une période de deux années avec une mise en ligne des indicateurs de suivi début 2024.

Le GT Région énergie réunit les délégué·e·s à l'énergie ou au développement durable des Communes de l'Ouest lausannois. Il permet l'échange d'expériences et la mise en commun d'outils dans le domaine de l'énergie. Il permet aussi de mener des études et des actions conjointes. En 2023, le GT Région énergie s'est réuni à six reprises pour traiter notamment des dossiers suivants :

- Mise en place d'une plate-forme indicateurs-énergie de l'Ouest lausannois ;
- Lancement de « Ouest RénoVe », démarche d'incitation à la rénovation des bâtiments de logements dans l'Ouest lausannois ;
- Présentation de l'Étude électromobilité de St-Sulpice et initiation d'une démarche similaire à l'échelle intercommunale ;
- Présentation du Plan de développement des réseaux thermiques de l'agglomération Lausanne-Morges ;
- Réflexion sur les horaires d'extinction des enseignes lumineuses.

PLATEFORME LOGEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS (PFL-OL)

Créée en décembre 2013, la plateforme logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL) offre un lieu d'échange sur les questions liées au logement dans les Communes. Elle permet un dialogue unique entre approches politique, urbanistique, sociale, économique et démographique.

La PFL-OL réunit les représentant·e·s politiques et techniques concerné·e·s dans les Communes. Elle invite très régulièrement les président·e·s des Conseils communaux, les représentant·e·s des Commissions d'urbanisme ainsi que des expert·e·s. Sa présidence est actuellement assurée par Didier Divorne, municipal à Renens, et sa vice-présidence par Caroline Albiker Pochon, municipale à Crissier. Un contact étroit est entretenu avec le Canton et la Confédération, grâce à la participation du directeur cantonal du logement, Florian Failloubaz, au comité de la PFL-OL et à la présence régulière de représentant·e·s du Canton et de la Confédération aux ateliers de la PFL-OL. En 2023, la PFL-OL a organisé deux ateliers.

Le 29 mars, l'atelier #16 de la PFL-OL a pris la forme d'une visite aux Plaines-du-Loup, à Lausanne. Aux portes de l'Ouest lausannois, l'important écoquartier des Plaines-du-Loup ne pouvait être ignoré par la PFL-OL. La visite a eu lieu alors que le quartier, dont le développement s'étendra jusqu'en 2035, avait accueilli ses premiers habitant·e·s

quelques mois auparavant. Avec le syndic de Lausanne et le responsable du projet, la PFL-OL a pu aborder plusieurs thèmes importants tels que la politique communale du logement – qui a une longue histoire à Lausanne –, la répartition foncière et la maîtrise d'ouvrage, les DDP et leurs règlements ou encore l'évolutivité et l'adaptation de la mise en œuvre du projet sur une telle période. En seconde partie, la PFL-OL a pu découvrir le projet sous un autre angle, du point de vue des investisseurs et des coopératives, dont des représentant-e-s ont conduit deux visites commentées en répondant à toutes les questions qui leur étaient posées.

Le 8 novembre, à St-Sulpice, l'atelier #17 de la PFL-OL a porté sur la mobilité résidentielle. Ce vaste sujet, rarement thématiqué en tant que tel, est pourtant central pour appréhender les questions du logement. Pourquoi déménage-t-on et à quelle fréquence ? Quelles sont les aspirations des habitant-e-s ou des futur-e-s habitant-e-s dans leur recherche de logement ? Qu'est-ce qui freine ou au contraire favorise les déménagements ? Avec la participation d'intervenant-e-s expert-e-s dans la recherche et dans l'immobilier, le thème a pu être développé en profondeur, couvrant différents aspects tels que la mobilité résidentielle des seniors dans l'Ouest lausannois, les parcours de vie et les structures familiales, la prise en compte des données de la mobilité résidentielle par les investisseurs immobiliers et les calculs de rendement qui les influencent. L'intérêt du milieu politique dans le développement de cette thématique et la connaissance de la mobilité résidentielle ont également été abordés.

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL (PDI-OL)

En 2021, les Communes se sont dotées d'un Plan Directeur intercommunal (PDi-OL), adopté successivement par les Conseils communaux et le Conseil général du district, puis approuvé par le Conseil d'État vaudois. Entré en vigueur le 27 septembre 2021, ce document précurseur offre une vision partagée du territoire à l'horizon 2040. Dans le respect de leurs spécificités, ce plan expose les grandes orientations et les principes d'aménagement des huit Communes du district. Fruit d'une concertation continue, il ouvre la possibilité d'une nouvelle génération de projets sur lesquels les Conseils et la population devront se prononcer dans les années à venir. Les espaces verts, la mobilité, l'énergie, l'accueil des activités économiques, ainsi que de nombreux autres trésors et ressources de l'Ouest lausannois bénéficieront de ces nouvelles orientations, dans la recherche constante d'un développement harmonieux.

Avec ce nouveau plan directeur, et fort de ses 80'000 habitant-e-s, l'Ouest lausannois sait où il va et poursuit la voie de la collaboration intercommunale. Il dispose d'un socle légal permettant à chaque Commune d'aborder les questions territoriales avec des objectifs communs, en cohérence avec les enjeux du district et avec l'appui des autres Communes.

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) est accompagné de Programmes d'actions. Ces derniers, de compétence municipale, ont été validés par les huit Municipalités au printemps 2022. Les Programmes d'actions rendent compte de la variété et de l'ampleur des actions à mener pour concrétiser le PDi-OL. Ils permettent aux Municipalités et aux administrations communales de prioriser les projets à conduire et d'anticiper les besoins en fonction de la taille et de la concomitance de ces derniers. Leur contenu est évolutif et peut être adapté et complété par les Municipalités concernées au gré des circonstances.

Le PDi-OL, les Programmes d'actions et l'ensemble des documents liés sont accessibles sur le site www.ouest-lausannois.ch/pdi

SITES

GRAND PARC DU TALLUCHET

Situé sur les Communes de Chavannes-près-Renens et de Renens, au sud de la gare de Renens, le site Talluchet-Caudray-Censuy est au cœur d'un territoire dynamique où de nombreux projets sont planifiés ou en cours de construction.

Face au développement urbain soutenu de ces dernières décennies dans l'Ouest lausannois et aux besoins en espaces verts d'une population grandissante, le secteur est apparu comme le lieu adéquat pouvant contribuer de manière significative à l'adaptation des villes aux changements climatiques.

La piscine de Renens, les équipements sportifs et scolaires du Censuy, le cimetière de Renens, le bois du Caudray et la rivière la Mèbre font partie du périmètre d'étude et pourront être intégrés à un grand parc multifonctionnel offrant des espaces de détente et de loisirs, lesquels sont actuellement en nombre insuffisant dans l'Ouest lausannois.

Les Communes de Chavannes-près-Renens et de Renens ont décidé, avec la participation de la Direction générale de l'environnement (DGE), de lancer une étude portant sur ce périmètre qui s'étend sur près de 40 hectares. Cette démarche, accompagnée par les représentant-e-s des Communes et du Canton (DGE), et des expert-e-s, est pilotée au niveau technique par le Bureau SDOL. L'approche choisie consiste à organiser des études test afin d'aboutir à une image directrice du site. Les études test, menées sur 2022, ont réuni trois jeunes équipes d'architectes et de paysagistes, lesquelles ont été invitées à imaginer, le plus librement possible, un grand parc multifonctionnel et paysager dans le secteur Talluchet-Caudray-Censuy. Un quatrième bureau a ensuite été chargé d'élaborer une image directrice du site sur la base des propositions des trois premiers bureaux.

Trois ateliers ont eu lieu à la Salle de spectacle du Collège de la Concorde. Ils ont regroupé les bureaux participants, les autorités politiques, des expert-e-s et des représentant-e-s de SDOL et du Canton. À l'issue des deux derniers ateliers d'août et de novembre 2022, des portes ouvertes ont été organisées à l'attention des propriétaires, exploitants du site, associations et riverain-e-s. Les échanges ont permis de rassembler les avis et de les intégrer à la suite de la démarche.

Durant l'année 2023, un inventaire des milieux naturels et de leurs valeurs a été réalisé de manière à alimenter l'image directrice du secteur sur le plan biologique. L'image directrice a ensuite été établie. Elle a été validée, sous réserve de dernières demandes de modifications, par le Groupe décisionnel de l'étude en décembre 2023 et sera soumise aux Municipalités en début d'année 2024.

L'image directrice servira ensuite de guide pour les nombreuses actions à entreprendre sur le terrain, contribuant ainsi à donner progressivement forme au grand parc du Talluchet.

SECTEUR CROIX-DU-PÉAGE

Dans la perspective de l'arrivée du tramway à Croix-du-Péage, et pour répondre aux demandes de plusieurs entreprises implantées dans le secteur, la Commune de Villars-Ste-Croix a souhaité étudier la possibilité d'une densification du secteur d'activités de Croix-du-Péage. Un mandat d'étude a été attribué par le Bureau SDOL à un bureau spécialisé pour identifier les obstacles à une densification du secteur et élaborer des propositions d'adaptation du règlement en vigueur. Les conclusions de cette étude ont confirmé la pertinence d'adapter le Règlement des constructions (RPGA) pour permettre une densité et une hauteur des bâtiments plus importantes et assouplir certaines règles contraignant la constructibilité. L'étude a fait l'objet d'une présentation au Conseil général de la commune à l'automne 2018. À la suite de cet exposé, la Municipalité de Villars-Ste-Croix a confirmé son souhait de modifier le RPGA en établissant un nouveau plan d'affectation (PA). Ce processus, qui a débuté en 2021, a été mené, sur le plan technique, par le Bureau SDOL avec l'appui de mandataires externes.

Le projet du nouveau PA a été validé par la Municipalité de Villars-Ste-Croix en août 2022, puis envoyé à l'examen préalable du Canton en septembre. Des demandes d'adaptation des documents ont été formulées par les services cantonaux. Des coordinations ont été nécessaires durant l'année 2023, entraînant un report de la mise à l'enquête publique du dossier en 2024. Une fois l'enquête passée, c'est le Conseil général qui adoptera le nouveau plan d'affectation avant son approbation et sa mise en vigueur par le Conseil d'État.

SITE STRATÉGIQUE D'ACTIVITÉS ARC-EN-CIEL

À la suite de l'établissement de la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) et pour répondre aux exigences du Plan directeur cantonal, plusieurs organes de gestion doivent être mis en place pour les Sites stratégiques d'activités (SSDA) de l'Ouest lausannois.

Le site de l'Arc-en-Ciel, à cheval sur Bussigny et Crissier, a fait l'objet d'un Plan directeur localisé, approuvé en 2010 et confirmé dans le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. Une structure de coordination intercommunale existait pour mener à bien les projets dans ce secteur, sous la forme de Groupes technique et décisionnel réunissant les différents partenaires publics concernés. Pour formaliser la création d'un organe de gestion du site et définir son rôle et son fonctionnement, une convention a été établie par les Communes concernées et le Bureau SDOL. Cette convention a été soumise à tous les partenaires impliqués, y compris Lausanne Région et, pour le Canton, la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) et le Service de la promotion de l'économie et de l'innovation (SPEI). Conformément à cette dernière, le Bureau SDOL est responsable de l'organisation des séances de l'organe de gestion et de son suivi administratif.

SITE STRATÉGIQUE D'ACTIVITÉS BUSSIGNY-ECUBLENS

Le site Bussigny-Ecublens a fait l'objet d'une étude baptisée « Lignes directrices et stratégie d'aménagement », validée en 2018. Une structure de coordination intercommunale existait pour mener à bien les projets dans ce secteur, sous la forme de Groupes technique et décisionnel regroupant les différents partenaires publics concernés. Afin de formaliser la création d'un organe de gestion du site et définir son rôle et son fonctionnement, une nouvelle convention a été discutée. Les partenaires concernés comprennent les Communes de Bussigny et Crissier, le Bureau SDOL, Lausanne Région et, pour le Canton, la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) et le Service de la promotion de l'économie et de l'innovation (SPEI). Le Bureau SDOL sera responsable de l'organisation des séances de l'organe de gestion et de son suivi administratif.

SECTEUR MALLEY

Le Bureau SDOL participe aux Séances Information Malley (SIM) de la Fabrique de Malley, structure intercommunale en charge de la mise en œuvre des planifications du secteur de Malley depuis 2019. Le Bureau SDOL participe également ponctuellement à des ateliers ou groupes de travail sur le développement de ce secteur.

ÉTUDES THÉMATIQUES ET TRANSVERSALES

CONCEPT D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE (CAM-OL)

Cette étude a permis de préciser les principes de fonctionnement du concept d'accessibilité multimodale par poches dans l'Ouest lausannois. Elle confirme les six leviers à utiliser pour le bon fonctionnement de la mobilité dans l'Ouest lausannois :

- l'intégration des stratégies d'urbanisme pour limiter les distances à parcourir (ville des courtes distances) ;
- la constitution d'un réseau cyclable continu et confortable ;

- la construction d'un réseau de transports publics compétitifs ;
- l'organisation des réseaux routiers par la redistribution spatiale et la modération du trafic ;
- un partage plus équilibré de l'espace public entre les modes de déplacement ;
- l'adaptation de l'offre de stationnement (public et privé) en cohérence avec les objectifs urbains et multimodaux.

L'étude a permis de mettre à jour la hiérarchie du réseau routier de l'Ouest lausannois, de mieux définir les limites entre les six bassins versants de l'Ouest lausannois et d'identifier douze nouvelles mesures à mettre en œuvre pour restreindre les nuisances de la circulation et réduire le trafic de transit dans les centralités et dans les quartiers. Le détail de ces mesures, leur porteur et leur horizon de réalisation sont définis dans le rapport d'étude.

Cette étude a été suivie par les Groupes technique et décisionnel Mobilité. Le rapport final a été soumis pour prise d'acte des huit Municipalités à la fin de l'année 2022. Depuis, elle sert de base pour l'élaboration du PALM 2025 et de l'Étude zones 30 sur les axes principaux de l'Ouest lausannois.

IMAGE DIRECTRICE DES TRANSPORTS PUBLICS 2028-2040

SDOL a lancé en 2022 une étude stratégique ayant pour objectif de définir une nouvelle image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois (IDTP-OL 28-40). Cette vision du développement des transports publics s'inscrit dans la poursuite des études du métro m1 et du PDi-OL. Elle doit permettre de définir une image du réseau de transports publics à l'horizon 2040 avec les différentes étapes de mise en œuvre à compter de 2028. Le projet identifiera les mesures infrastructurelles à entreprendre dans le territoire pour permettre la réalisation de ce réseau.

Le diagnostic a été présenté en début d'année 2023. Il a permis d'identifier les points noirs du réseau existant. La demande actuelle et future a été établie en tenant compte des différents développements urbanistiques planifiés et d'une part modale future des transports publics compatible avec les enjeux climatiques et coordonnée avec le PALM 2025.

L'étude a été alimentée grâce à l'organisation de plusieurs ateliers de travail avec les technicien-ne-s communales et communales, mais aussi avec les membres du Groupe décisionnel Mobilité. En fin d'année, l'architecture du réseau a pris forme, alimentée par les réflexions menées lors des ateliers.

L'étude est financée par les Communes de l'Ouest lausannois avec un subventionnement de la DGMR. Elle est pilotée par le Bureau SDOL qui coordonne les différents maîtres d'ouvrage communaux et mandate les tl et leurs sous-traitants pour mener l'étude. La validation de l'image directrice est prévue en début d'année 2024. Une fois validée, cette image permettra d'alimenter les projets infrastructurels en lien avec le développement des transports publics, année après année, selon un phasage bien défini.

ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET D'OPPORTUNITÉ DES VOIES VERTES

L'étude de faisabilité du réseau de voies vertes dans l'Ouest lausannois a été terminée en automne 2022. À la demande du Groupe décisionnel Mobilité, un complément d'étude a été apporté début 2023 pour traiter du secteur de la gare de Renens (passage inférieur 1^{er}-Août). L'étude a été validée par les Municipalités en été/automne 2023.

Les mesures proposées permettent de fixer le cahier des charges pour les projets d'aménagement à étudier. Certaines mesures infrastructurelles pourront faire l'objet d'un soutien financier dans le cadre du PALM 2025.

ZONES 30 SUR LES AXES PRINCIPAUX

Une étude intercommunale concernant les zones 30 a été initiée en début d'année 2023 au travers des Groupes technique et décisionnel Mobilité.

Il s'agissait d'évaluer les opportunités créées par un changement législatif entré en vigueur le 1^{er} janvier 2023 facilitant la mise en place de zones 30, notamment sur les axes principaux.

L'étude a abouti à une carte des zones et tronçons éligibles à la mise en place de zones 30, dans une vision coordonnée à l'échelle de l'Ouest lausannois. Cette étude a été menée en interne du Bureau SDOL au travers d'échanges avec les technicien-ne-s communales et communales pour définir les opportunités sur les différents territoires communaux, et d'une rencontre informelle avec la DGMR afin de discuter de la carte et d'obtenir l'interprétation de la directive d'application de la loi.

L'étude a fait l'objet de plusieurs comptes rendus aux GT et GD Mobilité. La présentation finale a été réalisée lors de la séance du GD du 28 septembre 2023. En fin d'année, la carte des zones et tronçons éligibles a été soumise aux Municipalités pour prise d'acte et autorisation d'utilisation.

PLAN CANOPÉE DE L'OUEST LAUSANNOIS

Les huit Communes de l'Ouest lausannois, avec la participation de la DGTL et de la DGE, collaborent à l'élaboration du Plan canopée de l'Ouest lausannois, pilotée par le Bureau SDOL. Cette démarche découle des réflexions menées dans le cadre du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) et répond à l'objectif 13 de l'Agenda 2030 qui consiste à « prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ».

Le Plan canopée s'inscrit pleinement dans la stratégie d'adaptation des villes face aux changements climatiques et d'atténuation des effets des activités humaines sur le climat. Il permet de répondre aux objectifs suivants :

- planter plus : préserver et développer la canopée ;
- planter aux bons endroits : établir des fiches d'actions comprenant des outils de mise en œuvre qui renseignent et priorisent les lieux d'intervention ;
- planter mieux : améliorer les connaissances et développer de nouvelles pratiques en termes d'espèces, de sols, de plantations, de gestion et d'entretien (Charte de l'arbre) ;
- pérenniser la démarche : sensibiliser la population et fédérer les professionnel-le-s autour du Plan canopée.

La démarche est menée par une équipe pluridisciplinaire regroupant architectes-paysagistes, biologistes, pédologues et géographes. La méthodologie s'articule autour de cinq étapes :

- étape 1 : établissement d'un diagnostic orienté ;
- étape 2 : identification, localisation des besoins et priorisation des lieux d'intervention ;
- étape 3 : élaboration des principes d'intervention par catégorie de lieux ;
- étape 4 : études de cas ;
- étape 5 : rapport de synthèse et plan de stratégie canopée.

À l'automne 2022, les étapes 1 et 2 ont été validées par le Gropil. En 2023, le travail s'est poursuivi sur les étapes 3, 4 et 5 et se terminera au premier semestre 2024.

RECENSEMENT DES JARDINS HISTORIQUES ICOMOS

Cette démarche découle des réflexions menées dans le cadre de l'orientation stratégique 2 du Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. Elle s'inscrit à la suite du recensement ICOMOS 2011 et vise à :

- évaluer chaque objet en fonction de ses qualités historiques, sociales et culturelles ;
- identifier les éléments structurants dignes d'intérêt à préserver ;
- mettre à disposition des Communes les éléments utiles et nécessaires pouvant être introduits dans une base légale, en particulier dans les plans d'affectation communaux en cours de révision.

Durant l'été et l'automne 2021, 95 jardins ont été visités par les mandataires spécialisés. Tous les propriétaires concerné-e-s ont été préalablement informé-e-s de la démarche et de la visite de leur jardin par courrier postal. Entre octobre 2021 et avril 2022, les expert-e-s du paysage, les technicien-ne-s communales et communales, les municipales et municipaux des Communes concernées se sont réuni-e-s lors de séances d'expertise afin d'évaluer et de noter chaque objet. Les 95 jardins ont fait l'objet de fiches ICOMOS. Elles ont été envoyées aux Municipalités pour validation à l'été 2023, puis à la Direction générale des immeubles et du patrimoine du Canton pour analyse et confirmation. Ce recensement constituera une base essentielle pour orienter le travail des Communes dans le cadre de la révision des Plans d'affectation communaux.

PARCS HABITÉS

Le territoire de l'Ouest lausannois compte une trentaine d'ensembles bâtis, quartiers de logements issus du courant architectural et urbain des années 1950-1960. Les espaces extérieurs de ces ensembles collectifs sont souvent négligés, mal entretenus et/ou ne répondent plus aux usages et aux besoins actuels (biodiversité, végétalisation, etc.).

Une démarche conjointe des Communes concernées vise à élaborer un guide des bonnes pratiques pour rassembler les informations utiles à chaque étape de projet d'aménagement de ces espaces collectifs : concertations, identifications des besoins, conception, financement, faisabilité, gestion, entretien, etc. Ce guide servira tant aux administrations communales qu'aux propriétaires fonciers, bailleurs ou copropriétaires dans leur approche de réaménagement et de gestion de leurs espaces collectifs. Cette démarche vient en complément des recensements existants.

Le Gropil SDOL a approuvé le document-cadre de la démarche en décembre 2022 puis l'a transmis aux six Municipalités concernées pour validation. Les résultats de l'étude sont attendus pour le printemps 2024.

INFRASTRUCTURES

LIGNE 33 DES TL

La plus longue ligne urbaine du réseau tl approche de la saturation. C'est pourquoi, il est prévu de la convertir en une ligne desservie par des bus articulés. L'avancement des travaux d'adaptation de la ligne 33 a été coordonné par le Bureau SDOL au cours de l'année 2023, notamment lors d'une séance impliquant les quatre Communes concernées (Renens, Prilly, St-Sulpice et Ecublens) et les tl. Les dossiers de demande de cofinancement fédéral en lien avec la mesure 17.OL.01 du PALM 2016 ont commencé à être préparés et devront être déposés au plus tard à l'été 2025, selon engagement pris par les Municipalités en juin 2022, afin de pouvoir démarrer les travaux avant fin 2025.

LIAISON VERTICALE PONT BLEU

L'étude préliminaire du projet de liaison verticale en faveur de la mobilité douce a été lancée en 2022. Il s'agit d'une mesure du PALM 2016 à la frontière des Communes de Crissier et d'Ecublens, entre le Pont Bleu et la route de Bussigny. Cette étude a permis d'orienter le choix des Municipalités vers une solution qui sera développée lors de l'avant-projet qui débutera en 2024. Cette liaison permettra un accès direct au futur arrêt du tramway et améliorera les connexions vélos dans le secteur. Le Bureau SDOL assure le pilotage technique de cette étude.

RC 151

La Direction générale de la mobilité et de routes du Canton (DGMR) a lancé en 2022 une étude pour l'aménagement d'une piste cyclable le long de la RC 151, entre Bussigny et Aclens. En 2023, Le Bureau SDOL a participé aux séances des Groupes d'accompagnement technique (deux séances) et décisionnel (deux séances). Cette étude a permis de

déterminer les besoins en termes d'aménagements cyclables sur cet axe. Elle débouchera sur une mesure infrastructurelle portée par la DGMR et pouvant être cofinancée dans le cadre du PALM 2025.

RC 76/79

En 2022, la DGMR a réactivé l'étude de réaménagement des RC 76/79 sur la base des données issues de l'étude RC 151. En 2023, le Bureau SDOL a participé aux séances des Groupes d'accompagnement technique (deux séances) et décisionnel (deux séances).

GARE DE RENENS

En 2023, la passerelle du Rayon Vert a eu l'honneur de se voir remettre le premier prix du « Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons », décerné par l'association Mobilité piétonne Suisse. Ce prix récompense des projets qui améliorent la marchabilité des villes et des communes en Suisse. Il est octroyé aux quatre Communes concernées (Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens) ainsi qu'à leurs mandataires (Groupement Rayon Vert).

Colonne vertébrale d'une interface de transport public en plein essor, la passerelle au-dessus des voies de la gare de Renens connecte tous les modes de transport (bus, train, métro et tramway dès 2026) et relie la ville sur son axe nord-sud. La largeur généreuse de la passerelle, le soin porté au mobilier pour créer des espaces de séjour confortables et la cohérence globale de toute l'interface ont permis au Rayon Vert de se distinguer.

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

C'est en mai 2023 que les CFF ont annoncé une refonte complète des horaires des trains du trafic grandes lignes circulant en Suisse romande afin d'améliorer leur ponctualité et de permettre la réalisation des nombreux travaux de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Dès décembre 2024, la gare de Renens deviendra une gare de correspondance entre des trains grandes lignes qui feront désormais halte au cœur de l'Ouest lausannois.

NOUVELLES JONCTIONS AUTOROUTIÈRES

Le Bureau SDOL a soutenu les Communes dans le cadre de la mise à l'enquête publique du projet d'assainissement du goulet de Crissier, effectuée à l'automne 2018 par l'Office fédéral de route (OFROU). Le traitement des oppositions est en cours et une décision d'approbation des plans est attendue pour 2024.

Compte tenu de la forte opposition qui s'est manifestée autour de la future jonction de Chavannes-près-Renens, l'OFROU, le Canton, la Commune de Chavannes-près-Renens, et le Bureau SDOL (qui représente les Communes de l'Ouest) ont décidé de travailler ensemble à la recherche de solutions permettant de faire évoluer le projet dans ce périmètre. Le résultat de ce travail partenarial a été présenté lors d'une conférence de presse le 15 juin 2021. Agrémenté d'une couverture végétalisée, le nouveau projet s'intègre harmonieusement dans le paysage. Il fait la part belle aux aménagements continus de mobilité douce dans le secteur, tout en garantissant le bon fonctionnement du carrefour autoroutier et du réseau routier local. Avec ce nouveau projet, l'auto-route sera recouverte sur une longueur de 150 m environ. Le travail de développement se poursuit, et une nouvelle mise à l'enquête est prévue d'ici la fin de l'année 2024.

AXES FORTS (AFTPU)

Le Bureau SDOL collabore avec la direction du projet des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU). Il conduit et participe aux études de la phase de planification des projets partiels (PP) suivants : l'extension du tramway t1 vers l'Ouest (PP1), le BHNS sur la route de Cossonay (PP5) et son prolongement vers Bussigny (PP10) ainsi que l'évolution du m1. À ce titre, les représentant-e-s du Bureau SDOL participent aux séances des COPROJ (dix séances) et des Groupes techniques (douze séances) des différents Projets partiels (PP, voir ci-dessous), ainsi qu'aux séances techniques avec les mandataires.

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 JUSQU'À CROIX-DU-PÉAGE (PP1)

La seconde étape du tramway de Renens-Gare à Croix-du-Péage permettra de requalifier des axes importants dans l'Ouest lausannois, notamment le boulevard de l'Arc-en-Ciel et la route de Buyère. Avec une cadence de 6 minutes aux heures de pointe, il permettra de relier Villars-Ste-Croix à Lausanne-Flon en 23 minutes. En complément du train et du BHNS, le tram agira ainsi comme une véritable colonne vertébrale des transports publics dans l'Ouest lausannois.

Les appels d'offres pour les travaux de génie civil ont été publiés mi-2023 et les réponses ont permis de consolider le budget du projet. L'EMPD et les préavis communaux ont été rédigés sur cette base en prévision des demandes de crédits à soumettre au Grand Conseil et aux Conseils communaux en 2024.

Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans (PAP) et à la suite de l'enquête publique de novembre 2021, des échanges formels ont eu lieu en 2023 avec les opposant-e-s aux projets. Un certain nombre d'oppositions a ainsi pu être levé. La décision d'approbation des plans est attendue de l'Office fédéral des transports (OFT) d'ici la fin de l'année 2024.

PROJET DE BHNS SUR LA ROUTE DE COSSONAY-DE MONTÉTAN À CRISSIER-BRÉ (PP5)

Le projet de BHNS (bus à haut niveau de service) sur la route de Cossonay s'inscrit dans le réseau des Axes forts du PALM. Ce projet de transport public est coordonné avec plusieurs développements urbains majeurs, dont L'Orée de Crissier, Ley Outre, En Broye, Corminjoz et Bellevue. Le projet intègre également la requalification urbaine de l'axe, incluant des aménagements piétons et cyclistes.

Crissier, Prilly et Renens ont lancé le chantier le 18 juin 2022, en vue d'une mise en service en 2025. Des dépassements de crédit ont été annoncés aux Conseils communaux des trois Communes maîtres d'ouvrage à l'automne 2023. Des mesures ont été prises pour les évaluer et en limiter l'impact. Le Bureau SDOL assure la coordination et la communication entre les Communes sur ce chantier important pour l'Ouest lausannois.

PROLONGEMENT DU BHNS DE CRISSIER-BRÉ À BUSSIGNY-GARE (PP10)

En 2023, une étude de faisabilité a été conduite, établissant les conditions d'un échelonnage du projet. Sur la base d'un prolongement en deux étapes, l'avant-projet sera complété avec le concept paysager validé. La première étape du PP10, intégralement déployée sur la commune de Crissier, permettra la réalisation de l'arrêt Lentillières conformément à ce qui est prévu dans le projet global. Les bus feront demi-tour par le chemin du Cloalet (pont Migros) et la rue de Morges. Cette première étape présente le grand avantage de ne pas nécessiter d'investissements superflus pour l'intégralité du projet et son extension jusqu'à Bussigny. En l'état actuel des études, seules des dépenses minimales sont identifiées pour la boucle de rebroussement des bus via le pont du chemin du Cloalet.

La seconde étape, intégralement développée sur la commune de Bussigny, pourra être achevée après la réalisation des travaux du tram et l'allègement du trafic dans ce secteur induit par les nouvelles jonctions autoroutières.

MÉTRO M1

Cette étude exploratoire pilotée par l'État de Vaud vise à identifier les solutions d'évolution du m1 et à les comparer au travers d'une analyse multicritère. Les représentant·e·s du Bureau SDOL participent au Groupe technique et au Comité de projet.

OUTILS COMMUNS ET COMMUNICATION

SITE INTERNET

À l'adresse www.ouest-lausannois.ch, le site de SDOL fait office de portail vers les projets en cours dans l'Ouest lausannois et les thématiques abordées conjointement par les huit Communes. Une newsletter permet de rester informé·e de l'avancement des projets. Le Bureau SDOL partage également l'actualité de l'Ouest lausannois sur son compte Twitter @OuestLausannois.

GUICHET CARTOGRAPHIQUE MUTUALISÉ

Sous l'impulsion de la Commune d'Ecublens, une réflexion a été menée au niveau technique concernant la possibilité de mutualiser un guichet cartographique à l'échelle de l'Ouest lausannois, sur le modèle de ce qui se fait, par exemple, sur la Riviera, dans le district de Morges ou autour d'Yverdon. Si les données restent de la compétence de chaque Commune, il s'agit de mutualiser leur publication sur une plateforme partagée.

En 2023, un état des lieux des outils existants a été effectué et des scénarios d'implémentation d'un outil mutualisé et de gouvernance ont été élaborés. Le principe de rassemblement des guichets cartographiques doit maintenant faire l'objet de décisions municipales, avant de pouvoir mettre en place cet outil avec les Communes intéressées.

COMPTEURS VÉLOS PERMANENTS

Dans le cadre de la stratégie de comptages des vélos dans l'Ouest lausannois, cinq compteurs permanents ont été mis en service entre le printemps et l'été 2023. Deux compteurs supplémentaires installés par Région Morges viennent compléter ce dispositif aux passages de la Venoge (RC1 et RC79). Un contrat de maintenance avec TvT services/SIE permet de garantir leur bon fonctionnement et le transfert des données en temps réel. Des compteurs additionnels seront mis en place à la suite des chantiers, en particulier le long des axes forts.

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

La maquette de l'Ouest lausannois à l'échelle 1/1000, réalisée par l'Atelier des Maquettes de l'EPFL, continue d'être mise à jour au gré des opportunités et de l'avancement des projets. Elle sert à la fois d'outil de travail pour les services communaux et de dispositif de présentation lors d'événements publics. En 2023, ces événements ont été les suivants :

- Les ateliers du PACom de Bussigny qui ont eu lieu le 30 mars, le 11 mai et le 6 juin (maquette partielle);
- Les journées thématiques et les portes ouvertes de la révision du PACom de Renens qui se sont déroulées du 22 au 25 août au Pavillon des Corbettes à Renens (maquette partielle);
- Les 20 ans du Bureau SDOL célébrés le 1^{er} novembre à HyperAktiv sur la commune d'Ecublens (maquette partielle).

Jusqu'au mois de juillet, une partie de la maquette était présentée de façon permanente dans les locaux de l'Université de Lausanne.

ÉVÈNEMENT SUR LES PLANS DE MOBILITÉ D'ENTREPRISE

Les entreprises génèrent des déplacements qui, en fonction du choix modal, ont un impact plus ou moins fort sur l'environnement. Les plans de mobilité d'entreprise permettent de rationaliser ces déplacements, avec pour objectif un impact positif tant sur les émissions de gaz à effet de serre que sur les aspects économiques et organisationnels de l'entreprise.

En collaboration avec le Canton (DGMR) et Lausanne Région, SDOL a pris l'initiative d'organiser un événement afin d'informer les entreprises sises dans l'Ouest lausannois sur les démarches et opportunités liées à la mise en place d'un plan de mobilité. Cet événement aura lieu le 29 avril 2024 au Forum du Rolex Learning Center de l'EPFL. Il se déroulera en deux temps, avec une partie dédiée aux discours et présentations, suivie d'une seconde partie consacrée à la visite des stands d'information.

SCHÉMA DIRECTEUR DU NORD LAUSANNOIS (SDNL)

En 2023, les bureaux techniques de Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL) et du Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL) ont regroupé leurs forces. Cette décision a été prise par leurs deux Groupes de pilotage au mois de mars.

Dès le 1^{er} août, les collaborateur·trice·s chargé·e·s d'œuvrer pour le compte du SDNL ont été rattaché·e·s administrativement et fonctionnellement au Bureau SDOL. Une convention de collaboration précise les prestations fournies par SDOL en faveur du SDNL. Les prestations fournies et les tâches assumées par la Ville de Renens (gestion des ressources humaines, informatique, finances, etc.) ainsi que les coûts associés à ces services sont régis par le biais d'un contrat de prestations qui s'applique également pour les collaborateur·trice·s du SDNL. La direction des deux bureaux techniques est assumée par Benoît Biéler, déjà directeur du Bureau SDOL. Les bureaux techniques sont tous deux regroupés à la rue de Lausanne 35, à Renens.

Hormis le regroupement des bureaux techniques, chaque entité reste organisée de manière indépendante et est soumise à des conventions de collaboration entre les Communes et avec l'État, ainsi qu'à des règles internes de fonctionnement. Une nouvelle Convention de collaboration intercommunale du Schéma directeur du Nord lausannois a été adoptée par les onze Municipalités partenaires. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024 et est conclue pour une durée indéterminée. Cette convention tient compte du fait que les travaux du bureau technique portent principalement sur le territoire des Communes du périmètre compact du PALM. La convention désigne la Commune de Romanel-sur-Lausanne comme commune boursière depuis le 1^{er} juillet 2023. Jusqu'à l'engagement d'un·e chef·fe de projet pour les travaux spécifiques du SDNL, le Bureau SDOL s'occupe des études en cours et représente les Communes du Nord lausannois dans les organes du PALM, en particulier pour l'élaboration du PALM 2025, en facturant ses prestations.

AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

GOVERNANCE DU PALM

L'entité SDOL participe à la conduite partenariale du PALM et y représente les Communes de l'Ouest lausannois. Dans ce cadre, les délégué-e-s de SDOL ont assisté à trois séances du Comité de pilotage du PALM (C. Wyssa, syndique de Bussigny et présidente de SDOL jusqu'à fin mai, puis L. Bovay, syndic de Crissier et président de SDOL dès début juin, ainsi que J.-F. Clément, syndic de Renens et vice-président de SDOL) et à trois séances de la Direction technique du PALM (B. Biéler, directeur de SDOL).

Les principaux sujets traités au sein de ces organes, avec incidence sur l'Ouest lausannois, ont été les suivants :

- l'aboutissement de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) ;
- l'élaboration du Projet d'agglomération de 5^e génération (à soumettre à la Confédération en mars 2025) ;
- l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et d'infrastructures des PALM 2007, 2012 et 2016 ;
- le système de suivi (monitoring) des mesures d'urbanisation et d'infrastructures ;
- l'appel à projets pour le remplacement de mesures abandonnées.

STRATÉGIE RÉGIONALE DE GESTION DES ZONES D'ACTIVITÉS (SRGZA)

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et le Plan directeur cantonal (PDCn) exigent que les régions se dotent d'une stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA), de manière à évaluer les surfaces nécessaires en zone à bâtir pour les quinze prochaines années. Pour les Communes de l'Ouest lausannois, c'est le PALM qui forme le périmètre pertinent pour cette réflexion. Ainsi, une SRGZA est-elle en cours. Cette démarche est pilotée par la Direction technique du PALM, dont le Bureau SDOL est membre, et implique les représentant-e-s politiques et techniques des vingt-six Communes de l'agglomération.

La SRGZA répondra notamment à la question du besoin de création de nouvelles zones d'activités dans l'agglomération, des possibles reconversions de telles zones en zones mixtes accueillant du logement, ainsi que de la vocation des principaux parcs d'activités. L'Ouest lausannois est particulièrement concerné par cette démarche puisque le district accueille 50% de toutes les zones d'activités de l'agglomération.

En 2022, des arbitrages ont dû être menés concernant la reconversion de certaines zones d'activités. Le rapport final de la SRGZA a été rédigé, puis soumis pour relecture au niveau technique à toutes les Communes de l'agglomération. Il a été soumis début 2023 aux vingt-six Municipalités pour validation, puis envoyé aux services cantonaux concernés pour une validation sous la forme d'un examen préalable. Leur avis est attendu pour début 2024.

La SRGZA servira ensuite de cadre pour l'élaboration de plans d'affectation communaux ou cantonaux sur les différents sites d'activités et sera suivie par la mise en place d'organes de gestion pour les sites stratégiques d'activités cantonaux (SSDA). Il s'agit, pour l'Ouest lausannois, de : SSDA Vallaire à Ecublens, SSDA Bussigny-Ecublens et SSDA Arc-en-Ciel sur Bussigny et Crissier.

PROJET D'AGGLOMÉRATION 2025 (PA5)

Les partenaires du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) se préparent à soumettre un projet en 2025. Après évaluation, la Confédération pourrait ainsi accepter de participer au financement d'une nouvelle série de mesures infrastructurelles, comme elle l'a fait en 2007, 2012 et 2016. Rien que sur le territoire de l'Ouest lausannois, la contribution de la Confédération se monte à près de 163 millions de francs pour ces trois générations de projets (tramway, bus à haut niveau de service, aménagements cyclables, franchissements, aménagements pour les bus, requalifications routières, etc.).

L'équipe de projet, à laquelle participe le Bureau SDOL, s'est réunie seize fois en 2023 pour l'élaboration du Projet d'agglomération 2025. En parallèle de cette coordination générale et en étroite collaboration avec les services cantonaux, le Bureau SDOL participe plus particulièrement à l'élaboration du volet mobilité.

Le Bureau SDOL a également coordonné l'appel auprès des porteurs de projet (Communes, services de l'État, transporteurs) pour les mesures à inscrire dans le PA5. Des séances bilatérales se sont tenues en 2023 afin d'accompagner les Communes dans la rédaction des fiches de mesures. Ces réunions se poursuivront en 2024.

Le PA5 doit être rendu à la Confédération en mars 2025. Auparavant, il aura fait l'objet d'une consultation publique en novembre 2024 puis aura été validé par les vingt-six Municipalités et le Conseil d'État.

GS MOBILITÉ DOUCE

Le Bureau SDOL est intégré au Groupe mobilité douce du PALM. Ce groupe s'est réuni à cinq reprises en 2023, notamment pour suivre et accompagner l'élaboration de la stratégie de mobilité active dans le cadre de la prochaine génération du projet d'agglomération (PA5).

MESURES INFRASTRUCTURELLES DES PALM 2007, 2012 ET 2016

Le Bureau SDOL soutient les Communes dans la rédaction des demandes de contributions fédérales aux mesures infrastructurelles. Le tableau de bord, regroupant l'ensemble des mesures des PALM 2007, 2012 et 2016, avec les informations sur leur avancement, a été actualisé au 31 décembre 2023.

CONCEPT LOGISTIQUE POUR L'AGGLOMÉRATION LAUSANNOISE

Le Bureau SDOL accompagne l'étude initiée par le Canton de Vaud visant à améliorer la prise en compte du transport de marchandises dans les politiques publiques. À ce titre, le Bureau SDOL participe aux séances techniques et décisionnelles. Une séance de restitution de l'étude s'est tenue fin 2023 avec les Communes concernées par la planification d'un éventuel hub logistique.

AGGLOMÉRATIONS VAUDOISES

Depuis 2017, la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) met régulièrement sur pied des rencontres avec l'ensemble des acteur-trice-s des agglomérations vaudoises. Ces rencontres prennent la forme d'informations, de discussions ou d'ateliers participatifs. Une rencontre de ce type a eu lieu au cours de l'année 2023.