



L'ANNÉE 2021 EN DATES CLÉS

29 AVRIL AU 27 MAI

Adoption du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) par chacune des huit assemblées législatives

25 MAI

Ouverture au public de la passerelle Rayon Vert à la gare de Renens

FIN MAI

Distribution d'une carte vélo, indiquant les meilleurs itinéraires cyclables, à tous les foyers de l'Ouest lausannois

JUIN

Publication du Cahier de l'Ouest: *Malley, ville animale*

15 JUIN

Signature d'une convention pour réaliser la jonction de Chavannes

20 JUILLET

Ouverture du site éphémère de La Malleytte à Malley

AOÛT

Début des travaux préparatoires du tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare

27 SEPTEMBRE

Entrée en vigueur du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL)

1^{ER} AU 30 NOVEMBRE

Mise à l'enquête publique du prolongement du tramway jusqu'à Villars-Ste-Croix

À VENIR EN 2022

18 JUIN

Démarrage officiel des travaux du bus à haut niveau de service (BHNS) sur le territoire des Communes de Crissier, Prilly et Renens

25 – 26 JUIN

Festivités à l'occasion des 50 ans du Prix Wakker, organisées par Patrimoine suisse – Section vaudoise, à la Ferme des Tilleuls à Renens

25 SEPTEMBRE

Cap sur l'Ouest, la fête du district de l'Ouest lausannois en mobilité douce

26 NOVEMBRE

Cérémonie de remise de la *Distinction de l'Ouest 2022* à la Grande salle du Motty à Ecublens

 @OuestLausannois

 ouest-lausannois.ch/newsletter

IMPRESSUM

Rédaction: Benoît Biéler, directeur du Bureau SDOL / Joël Christin, responsable communication / Anne-Marie Mokrani, cheffe de projet / Cristina Ferrari, secrétaire / Marianne Martin, secrétaire / Jean-Christophe Boillat, délégué à la mobilité douce / Aymeric Sevestre, chef de projet des Axes forts pour l'Ouest lausannois / Paul-Samuel Maurice, ingénieur mobilité et transports / Rédaction et édition: Charlotte von Euw, Plates-Bandes communication. Graphisme: www.atelierpoisson.ch. Impression: Groux & Graph'style, juin 2022 / Photo de couverture: Le Rayon Vert © Michel Bonvin (détail), tiré du Cahier de l'Ouest à venir *Le Rayon Vert*.

Une année d'exception

Claudine Wyssa,
présidente du groupe
de pilotage SDOL

Les millésimes se jugent et s'apprécient en général après quelques années. Mais on peut déjà dire que 2021 compte pour SDOL.

Le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) a été finalisé et soumis par les Municipalités aux assemblées législatives le 17 mars. Son plébiscite par les huit Conseils communaux de l'Ouest lausannois, entre avril et mai, puis l'adoption par le Conseil d'État, en septembre 2021, a ensuite permis l'entrée en vigueur de cet outil qui assure une base solide aux projets communaux et intercommunaux à venir.

Si les ceps ont renforcé leurs racines, ils n'en ont pas moins donné du fruit. Plusieurs développements initiés par SDOL étaient en cours de réalisation ou ont été achevés en 2021, à l'exemple de la passerelle Rayon Vert, inaugurée le 25 mai, pour ne citer qu'un des plus emblématiques.

Les assemblages se sont également enrichis. L'année est marquée par le changement de législature. En dix-huit ans, SDOL en a déjà connu plusieurs, mais l'arrivée de nouvelles et nouveaux élu·es offre chaque fois une occasion de prendre du recul, de réfléchir et de discuter ensemble du bilan et des enjeux à venir.

Après quelques mois, des ateliers ont réuni municipales, municipaux ainsi que les cheffes et chefs de services concerné·es. Des priorités et les grands axes de réalisation pour les cinq ans à venir dans le cadre de SDOL ont ainsi pu être mis en évidence.

La mise en œuvre du PDi-OL et la préparation du projet d'agglomération 2025 apparaissent comme des objectifs centraux. La réflexion souligne les enjeux majeurs du climat et de la mobilité. Les articles de cette édition y font d'ailleurs tous référence : mise en place du réseau de voies vertes, étude du Plan canopée, développement des transports publics avec le tramway et le BHNS, bilan énergétique, parc urbain et piétonnier dans la vision que l'UNIL et l'EPFL donnent à leur site et, de manière moins directe, la volonté de maintenir des zones d'activités secondaires, permettant ainsi de favoriser une économie équilibrée et des déplacements courts.

L'intercommunalité est restée au centre de la réflexion. Pouvoir s'appuyer sur une collaboration régulière et de longue date est une chance unique. Le nouveau Gropil SDOL entend la cultiver. Partager l'information de manières claire et efficace, que ce soit avec les élu·e·s, les responsables communales et communaux ou la population, permet la qualité des échanges et des projets. Parler d'une seule voix donne en outre de la force tant à chacune de nos huit Communes qu'au district.

Côté maturation, nous n'en avons pas manqué. La crise liée au COVID-19 continue à peser après cette lente sortie de pandémie, mais elle nous a aussi appris à considérer de nombreuses questions sous des angles nouveaux.

Il valait la peine de signaler cette année particulière. Le nouvel habit donné au Bilan d'activités SDOL, qui prend désormais le titre *Éclairages*, y contribue, dans son format agrandi et aéré.



La passerelle de la route de la Pierre : un maillon du réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois réalisé fin 2021 par la Commune d'Ecublens.

© INGPHISA

VOIES VERTES : ÇA ROULE POUR L'OUEST !

Dans leur planification directrice, les Communes de l'Ouest lausannois prévoient un réseau de voies vertes pour relier entre elles toutes les centralités de la région. L'objectif ? Permettre à tous les types d'usagers et usagers de la mobilité douce de se déplacer en sécurité. Les itinéraires seront généralement situés à l'écart du trafic ou dans des zones à vitesse modérée.

À l'image de la Voie verte d'agglomération, qui traversera la région de Morges à Lutry, l'Ouest lausannois planifie la réalisation d'un réseau de voies vertes pour relier les différentes centralités de la région. Il sera mis en place progressivement, parallèlement aux autres projets de développement. Dans certains cas, des aménagements ou liaisons provisoires offriront à court terme des connexions sécurisées en attendant un aménagement définitif.

VOIE VERTE, DÉFINITION

Une voie verte est une *voie de communication réservée à la mobilité douce, développée dans un souci d'aménagement valorisant l'environnement et la qualité de vie pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité*¹. Le réseau de voies vertes s'adresse autant à un usage pendulaire que récréatif et doit permettre d'accueillir différents types de mobilité : piétonne ou cycliste, sportive, familiale, mobilité réduite. L'intention fixée pour l'agglomération Lausanne-Morges est qu'un enfant de 12 ans puisse parcourir seul une voie verte en toute sécurité. Ainsi, elle doit être aménagée de sorte que les usagers et usagers les plus lent·e·s se sentent en sécurité. Le réseau de voies vertes vise à offrir des conditions de déplacement les plus attractives possibles pour satisfaire les besoins actuels, mais, surtout, pour séduire les moins aguerris·e·s et obtenir ainsi un report modal vers le vélo et la marche.

À l'échelle de l'agglomération, une charte d'aménagement garantira une cohérence et une identité sur l'ensemble des tracés, même si la réalisation s'effectue tronçon par tronçon.

EN BONNE VOIE !

Une étude globale de faisabilité est en cours dans l'Ouest lausannois afin de déterminer les contraintes et possibilités de réalisation pour chaque tronçon planifié. Le réseau a ainsi été découpé en tronçons homogènes, tant pour la faisabilité que pour le calendrier de mise en œuvre. Ces tronçons font l'objet d'une fiche de synthèse comprenant chacune des principes d'aménagement.

Désormais, la mise en œuvre du réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois est sur les rails ! Des réalisations récentes (passage inférieur Trait-d'Union à Prilly-Malley, passerelle de la route de la Pierre à Ecublens, chemin du Marcolet à Crissier, chemin du Close à Renens) facilitent les déplacements en mobilité douce dans l'Ouest lausannois. Ces aménagements seront progressivement complétés, de manière à offrir un ensemble de liaisons cohérent à l'échelle de l'Ouest lausannois. L'étude de faisabilité en cours permettra d'obtenir une vue d'ensemble du calendrier de réalisation de ce réseau.

¹ Extrait de la Déclaration de Lille, 2000 (Association européenne des voies vertes)



Inauguration de la piste cyclable Crissier-Bussigny.

© Francisca Werren, SDOL

LE PLAN CANOPÉE DE L'OUEST LAUSANNOIS

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les huit Communes de l'Ouest lausannois ont décidé d'élaborer ensemble un Plan canopée. À la fois instrument de planification, de gestion et d'intervention, le Plan canopée de l'Ouest lausannois s'inscrit dans une visée d'atténuation des effets des activités humaines sur le climat et d'adaptation des villes aux changements climatiques.

Aujourd'hui, l'arbre ne remplit plus seulement la fonction ornementale héritée des parcs et promenades du 18^e siècle. Un glissement culturel et social s'est opéré ces dix dernières années, relevant l'importance des fonctions écologiques, environnementales, économiques et sociales de l'arbre dans nos villes. Dans ce contexte de changement climatique et de croissance démographique, de nouvelles disciplines et de nouveaux outils d'évaluation et de gestion des espaces verts, tels que le Plan canopée, sont apparus. De nombreuses villes procèdent ainsi à l'examen de leur territoire et se dotent d'un plan canopée. Son but : mesurer la surface foliaire des arbres projetée au sol (« indice de canopée ») pour ensuite fixer des objectifs quantitatifs d'arbres à planter et à protéger. Le terme de « canopée » fait référence au « couvert forestier » ou « couvert arborescent », comprenant ainsi les arbres des zones forestières et les arbres des zones urbanisées.

Il n'existe pas de plan canopée type, les objectifs et ambitions varient d'une ville à l'autre. Conçu comme un outil prospectif et stratégique, le Plan canopée de l'Ouest lausannois bénéficie de l'expérience d'autres villes, telles que Lausanne, Genève, Lyon ou Bruxelles. De manière générale, un plan canopée évalue la contribution de la végétation à l'environnement urbain sous de nombreux aspects que l'on appelle les « services écosystémiques » (voir illustration ci-après).

Cette démarche, qui découle des réflexions menées dans le cadre du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), constitue une réponse concrète aux prescriptions de l'Agenda mondial - établi par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2015 - qui fixe 17 objectifs de développement durable (ODD) pour atteindre un développement durable global.

UNE MÉTHODE EN CINQ ÉTAPES

La méthode utilisée pour élaborer le Plan canopée de l'Ouest lausannois consiste à localiser les sites déficitaires en canopée, puis de les prioriser en fonction de la densité de population et des niveaux d'attente des services écosystémiques.

1 Diagnostic : localiser les lieux déficitaires en canopée

Le diagnostic regroupe les données utiles et nécessaires à la localisation des lieux déficitaires en canopée en fonction des services écosystémiques.

2 Localisation et priorisation des lieux d'interventions

Les périmètres des lieux déficitaires sont ensuite priorisés en fonction de la densité de population (habitant·es, emplois, étudiant·es, usagères et usagers) avant d'être traduits en principes d'aménagement (décrits sous l'étape 3).

3 Principes d'aménagement en fonction de la catégorie de lieu

La canopée résulte de la plantation d'arbres que permet le territoire. Elle dépend des caractéristiques du tissu urbain - forme et emprise du bâti, parcellaire, voirie, lois et règlements et infrastructures souterraines. Environ 15 catégories de tissu urbain (avenues, quartiers jardins, parcs, centralités, zones d'activités, forêts, etc.) ont été identifiées. Il s'agira ensuite de déterminer leur indice cible de canopée à l'horizon 2040.

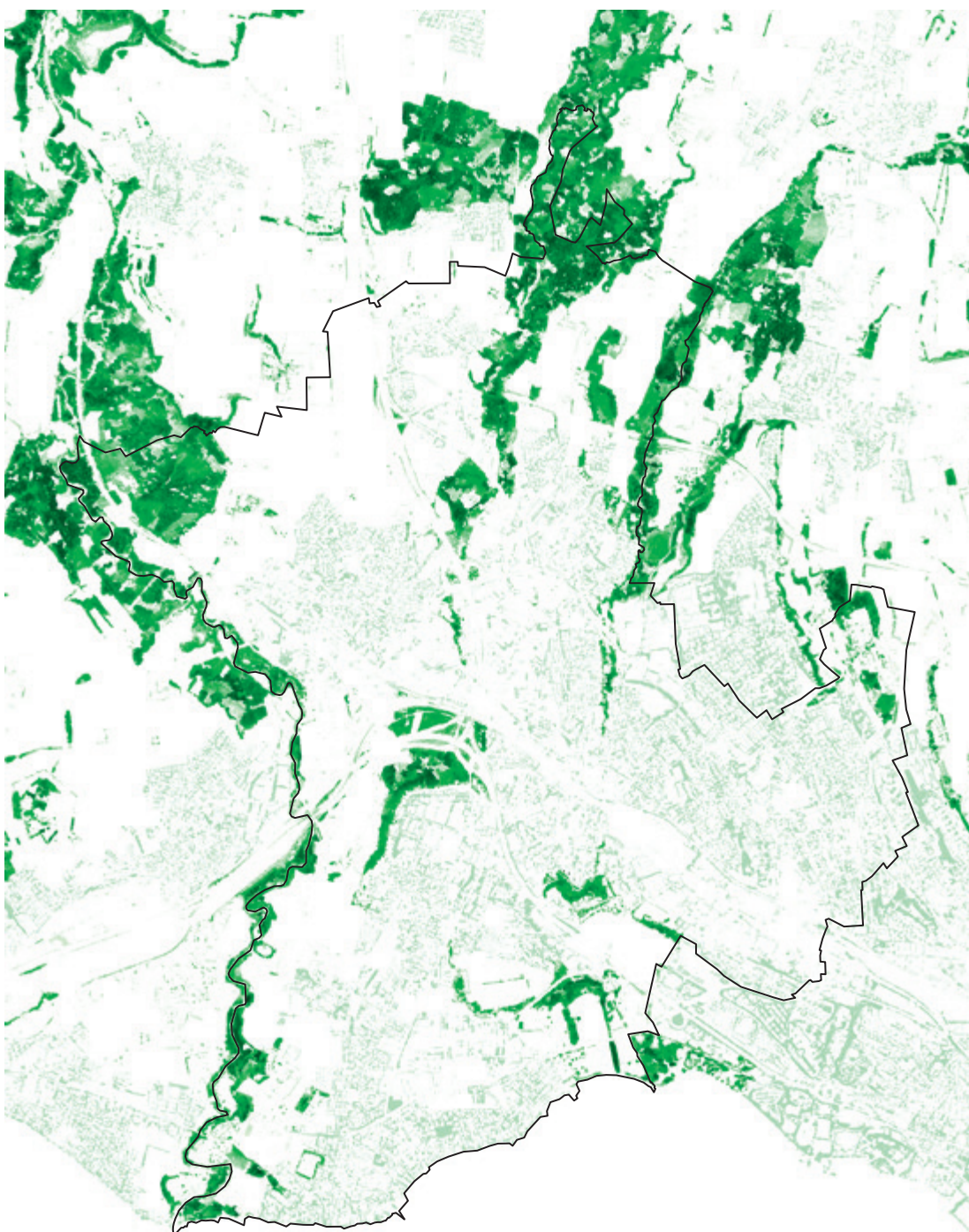
4 Études de cas

8 à 10 sites considérés comme prioritaires, stratégiques et/ou emblématiques (places, sections d'une avenue, centralités de quartier, etc.) feront l'objet d'une proposition spécifique d'aménagement paysager. L'objectif : illustrer avec des cas concrets les aménagements possibles découlant du diagnostic et des principes d'aménagement décrits aux étapes précédentes.

5 Synthèse : le Plan canopée de l'Ouest lausannois

Le Plan canopée prendra la forme d'un plan guide accompagné de principes d'intervention et comprendra :

- L'indice de canopée existant et cible de l'Ouest lausannois et par catégorie de lieu à l'horizon 2040 ;
- Les périmètres des secteurs prioritaires.



©DGE-BIODIV, 2018

Canopée existante.



Illustration des services écosystémiques de l'arbre (« Nos arbres », Ville de Genève, 2018).

DÉPART IMMINENT POUR LE TRAM ET LE BHNS

Avec l'arrivée du tramway, des bus à haut niveau de service (BHNS) ainsi que la requalification de ses routes et espaces urbains, l'Ouest lausannois amorce une transformation colossale.

Dans un souhait de mieux connecter son territoire à l'ensemble du canton et de valoriser les espaces desservis, l'agglomération Lausanne-Morges se dotera, dès 2024, de nouvelles solutions de déplacement. À la clé : des transports publics rapides et efficaces, des voies végétalisées et davantage de trottoirs et pistes cyclables.

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

Une population en pleine croissance, des besoins de déplacement toujours plus importants : la mobilité est un enjeu majeur pour l'Ouest lausannois. Dans la prolongation des politiques cantonale, régionale et fédérale de développement des transports publics, l'agglomération Lausanne-Morges prévoit d'ici à 2030 la création d'un tramway, d'une troisième ligne de métro et l'introduction de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). En complément au LEB, aux m1 et m2 – qui connaîtront aussi des améliorations – un vaste réseau de lignes de transport s'apprête ainsi à voir le jour.

Pré-nommées « Axes forts », ces nouvelles lignes viendront relier notre agglomération à l'ensemble du canton en facilitant la multimodalité et les connexions aux gares de Lausanne, Renens, Pully, Prilly-Malley et Bussigny.

UN TRAMWAY NOMMÉ AVENIR

Le tramway fait son grand retour dans la région lausannoise ! Délaissé au profit des bus en 1964, il reliera le centre de Lausanne à Villars-Ste-Croix en passant par la gare de Renens et ses multiples connexions.

Le tram circulera exclusivement à l'énergie électrique, certifiée d'origine durable. En réduisant le trafic individuel motorisé de 10%, il contribuera aussi à réduire les nuisances sonores et à améliorer la qualité de l'air. D'autres mesures environnementales seront mises en œuvre, à l'exemple de la dépollution des eaux de chaussée ou encore de la pose de revêtements phonoabsorbants.

Autres nouvelles réjouissantes : les quartiers traversés par le tramway se verront réarborés et réaménagés pour valoriser les espaces desservis. L'arrivée de ce transport écologique entraînera donc dans son sillage de nombreuses améliorations pour la population.

PREMIER COUP DE PIOCHE EN 2021

Le chantier du tramway entre Lausanne-Flon et Renens-Gare a officiellement démarré en août 2021 et s'échelonne sur une durée d'environ cinq ans. Pour célébrer le début des travaux, les porteuses et porteurs de projet ont convié la population à une journée festive à Renens ainsi qu'à une soirée de concerts à Lausanne. Financé à hauteur de 367 millions de francs par le Canton et la Confédération, ce chantier d'envergure concerne les Communes de Lausanne, Prilly, Renens et Crissier, qui prendront à leur charge les aménagements urbains avoisinants.

Le prolongement de la ligne jusqu'à Villars-Ste-Croix a quant à lui passé le cap de la mise à l'enquête le 30 novembre 2021. La quarantaine d'oppositions – un nombre jugé tout à fait acceptable pour un projet d'une telle envergure – est en cours de traitement à l'heure où nous publions ces lignes. L'approbation des plans et du financement de ce nouveau tracé d'une longueur de 3,1 km est évaluée à l'horizon 2023, avec une mise en ligne prévue en 2027.

DES RAMES « MADE IN SWITZERLAND »

Fin 2021, Stadler Bussnang AG a remporté l'appel d'offres lancé par les tl sur le plan international pour la construction des rames du tramway. Au total, douze rames ont été commandées à l'entreprise suisse, dont la première devrait être livrée en 2025.

LE TRAMWAY EN CHIFFRES

6

minutes de fréquence aux heures de pointe

23

minutes entre Lausanne-Flon et Villars-Ste-Croix

300

places par rame (soit 3 fois plus que dans un trolleybus classique)

16

stations, tous les 500 mètres

TROIS NOUVEAUX « SUPERBUS »

Le projet des Axes forts prévoit aussi la création de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sur les tronçons particulièrement fréquentés du centre-ville. La ligne de Bussigny – Lutry-Corniche desservira spécifiquement l'Ouest lausannois et viendra faciliter l'accès au centre-ville de Lausanne. Sans oublier la liaison Val-Vert – Galicien, qui contribuera à connecter Malley – quartier en pleine mutation – au tram, au BHNS et aux lignes CFF (halte Prilly-Malley).

Concrètement, un BHNS est un trolleybus plus rapide, plus confortable et plus grand qu'un bus ordinaire. Il est familièrement surnommé « superbus », car en plus de disposer d'une voie réservée sur une majorité de son tracé, il bénéficie de la priorité aux carrefours ainsi que de la possibilité de traverser le centre de certains ronds-points, un passe-droit inédit !

Ces spécificités lui permettent de garantir un temps de parcours raccourci et de respecter l'horaire. Depuis l'été 2021, douze trolleybus à double articulation circulent sur la ligne 9/84 (Lutry-Corniche – Prilly-Église). Leur mise en service, mais surtout les aménagements routiers qui les accompagnent amélioreront largement la qualité de la desserte en transports publics et de la connexion de l'Ouest à l'agglomération lausannoise.

BHNS DE L'OUEST

Cette nouvelle ligne est-ouest sera aménagée en plusieurs étapes avec un objectif de mise en service des tronçons de Prilly à Crissier (Bré) dès 2024. Les travaux, portés par les communes, débutent ce printemps 2022. Dans un second temps, le BHNS sera prolongé en direction de Bussigny.

LE BHNS EN CHIFFRES

7,5

minutes de fréquence toute la journée

2

articulations pour plus de places et d'espace dans les véhicules

150

places dans les trolleybus à double articulation (contre 110 dans les trolleybus actuels)

25

mètres de long (contre 18 pour un bus usuel)

TROIS QUESTIONS À AYMERIC SEVESTRE, CHEF DE PROJET AXES FORTS (SDOL)

QUI DIT AMÉNAGEMENT D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT DIT IMPLICATION D'UNE MULTITUDE DE PARTENAIRES : COMMENT S'ORGANISE LA COLLABORATION ENTRE COMMUNES, CANTON ET TL ?

Un projet comme les Axes forts se développe en effet sur plusieurs communes et il existe le risque de voir les enjeux propres à leur territoire se diluer dans l'ensemble. Afin de peser sur les décisions et faire entendre leur voix, il y a un intérêt certain pour les communes à mutualiser leurs ressources en nommant un représentant commun. Le Bureau SDOL a acquis les compétences et l'expérience pour endosser ce rôle. Ainsi, dans les différentes configurations de projet dans l'Ouest lausannois (tram ou BHNS), le chef de projets Axes forts est un interlocuteur

privilegié pour les partenaires (Canton, tl). Cela permet une certaine agilité dans l'avancement des projets. Cette mutualisation des moyens peut également représenter un avantage pour capitaliser sur l'expérience des phases antérieures des projets et assurer une bonne cohérence dans le temps des aménagements proposés.

DE QUELS ENJEUX DOIT-ON TENIR COMPTE DANS UN PROJET DE CETTE ENVERGURE ?

Notre territoire n'est pas extensible et l'équilibre à trouver entre les besoins d'espace pour les différentes formes de mobilité (transports publics, piétons, véhicules motorisés, cycles, etc.) et la qualité des espaces publics est souvent difficile à trouver ! Tout cela, sans pousser les

murs et avec des emprises minimales. Chaque génération a connu ce dilemme. À nous de répondre à cet enjeu en gardant à l'esprit que cet équilibre est encore susceptible de changer.

ET POUR TERMINER, UN MESSAGE À TRANSMETTRE À LA POPULATION ?

Ces changements sont enthousiasmants ! Nos villes se transforment grâce aux moyens mis en place par le Canton et l'ensemble des communes pour améliorer la qualité de vie sur le territoire. Ces projets entraînent une transformation du paysage, avec des avenues plus vertes, des mesures en faveur des piétons et des vélos et des quartiers mieux connectés les uns aux autres.



Les voies végétalisées accompagnent l'arrivée du tramway, ici à Cocagne, Bussigny.



Les BHNS seront prioritaires aux autres modes de transport et franchiront les ronds-points par le centre, ici à Prilly-Église.



L'arrêt Renens-Gare, aujourd'hui.



L'arrêt Renens-Gare, demain.



Plan du futur réseau des Axes forts
 En vert, le tracé du tramway Lausanne-Flon – Villars-Ste-Croix.
 En bleu, les deux lignes de BHNS pour l'Ouest lausannois :
 Bussigny – Lutry-Corniche et Val-Vert – Gallicien.
 En rose, les trois lignes de métro : m1, m2 et le futur m3.

LES AXES FORTS SUR LES RAILS

2021 est sans conteste l'année de mise en route officielle des différents projets des Axes forts. Alors que les premiers coups de pioche sur la ligne du tramway entre Lausanne et Renens retentissaient en août et devraient se poursuivre jusqu'en 2026, le prolongement de la ligne jusqu'à Villars Ste-Croix a pour sa part passé le cap de la mise à l'enquête publique en novembre 2021. Le démarrage des travaux est escompté à l'horizon 2024 pour une mise en service en 2027.

www.bhns-ouest-lausannois.ch

UNIL-EPFL : UN PARC URBAIN AUX MULTIPLES FACETTES

En juin 2021, l'UNIL et l'EPFL ont présenté le Schéma directeur des Hautes Écoles (SDHE). Les deux institutions y envisagent l'évolution de leur territoire à l'horizon 2050. Elles voient le campus comme un grand parc public, piétonnier, vert, durable et accueillant pour l'ensemble de la population. Mais ce territoire doit aussi répondre à de multiples enjeux, dont la croissance démographique. Les Hautes Écoles projettent une densification ciblée, en utilisant principalement les surfaces imperméables des parkings. Transformations, agrandissements, voire démolitions-reconstructions sont envisagés, en misant aussi sur la hauteur.



L'avenue Forel sera réaménagée et tissera un lien, plutôt qu'une limite, entre l'EPFL et l'UNIL, au milieu du site.

(Photo juin 2017. Plusieurs bâtiments sont apparus depuis, dont le Vortex et les constructions de la RTS.)

L'UNIL et l'EPFL font face à des défis. L'espace devient étroit. Le périmètre du PAC 229, Plan d'affectation cantonal que d'aucuns jugeaient surdimensionné lors de sa création dans les années 1970, s'est empli de constructions et d'usagères et usagers. Il ressemble aujourd'hui à une petite ville.

Les missions fondamentales des deux institutions se perpétuent, mais des enjeux nouveaux ou anciens s'y associent et gagnent en importance. La mobilité, le patrimoine paysager, la nature, le climat, l'énergie, la vie sociale sur le campus, mais aussi l'ouverture et la perméabilité par rapport aux territoires voisins sont au cœur de la réflexion qui a conduit au SDHE.

Avec une communauté de 35 000 usagers qui devrait passer à plus de 61 000 personnes en 2050, des solutions d'optimisation et de rationalisation doivent être trouvées. Sans parler des interventions de rajeunissement nécessaires sur des bâtiments dont les plus vieux atteignent 50 ans aujourd'hui.

ÉLABORÉ EN CONCERTATION

L'élaboration du SDHE comptait pour Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL) et pour le Plan directeur intercommunal (PDi-OL) qui n'était pas encore finalisé. Une coordination entre Hautes Écoles, Communes et Bureau SDOL a permis d'assurer la cohérence des visions de développement et des négociations utiles ont pu être menées dans ce cadre. Côté UNIL et EPFL, une importante concertation a été menée, impliquant les usagers du site. De grandes thématiques ont été définies pour cadrer la démarche : outre la vue générale (grand angle), y apparaissent la nature, le paysage et les espaces publics, l'urbanisation et les considérations sociales, et enfin la mobilité.

DIAGNOSTIC

Le diagnostic initial a permis de relever des forces et des faiblesses, ainsi que des menaces et des opportunités.

Au niveau de la nature, sans tout citer, la perméabilité du site vers l'extérieur présente quelques défauts. Mais aussi la perméabilité de ses revêtements. La pression du bâti et du nombre d'usagers grandissant doit être prise en considération, comme le changement climatique et les îlots de chaleur.

Concernant les paysages et les espaces publics, leur valeur, impliquant le patrimoine bâti, est reconnue, mais des coupures territoriales dues aux infrastructures, au stationnement ou à la différence entre les deux campus affaiblissent ces qualités.

Du point de vue de l'urbanisation et des considérations sociales, les forces sont nombreuses : des bâtiments emblématiques, une identité, un rayonnement, mais aussi une vie sociale déjà riche, de jour comme de nuit. Le rapport relève cependant une vision du développement trop cloisonnée, un parc immobilier vieillissant, des services incomplets ou mal répartis, une ouverture pas assez explicite des espaces publics et la menace due à la pression immobilière et à la croissance des usagers.

En matière de mobilité, les atouts sont aussi très forts. Relativement plat et bien desservi, le site offre toutes les qualités pour une mobilité durable. Les Hautes Écoles présentent d'ailleurs de bons chiffres à cet égard. Les axes à fort trafic qui entourent le campus posent tout de même certains problèmes d'accès pour les mobilités douces. Les différences de conception entre l'UNIL et l'EPFL ne favorisent en outre pas la perméabilité intérieure. La circulation automobile et les grandes surfaces de parkings ne correspondent non plus pas à la mobilité de demain. Quant au métro m1, il sature aux heures de pointe.

VISION COMMUNE

La réflexion et la concertation ont dès lors mené à des intentions générales que détaillent des fiches de mesures.

Concernant la nature, l'accent est mis sur la biodiversité, la perméabilité du sol et le réseau écologique à renforcer. L'agriculture urbaine est aussi évoquée, en lien avec la restauration.

Au chapitre du paysage et des espaces publics, l'objectif est de promouvoir le campus « en tant que grand parc urbain de l'Ouest lausannois, ouvert au public, tout en conservant un cadre favorable aux activités de formations supérieures et de recherche ». Les liaisons des espaces publics vers les communes avoisinantes sont renforcées. Les espaces publics intérieurs du campus sont requalifiés avec le même objectif. Développement de la canopée, aménagements en pleine terre, création de biotopes sur toitures ou en façades sont préconisés, en prêtant une attention particulière au paysage et au patrimoine bâti.

L'urbanisation prévoit une densification vers l'intérieur en optimisant les volumes existants et en regroupant des fonctions. Des bâtiments pourront être reconvertis, surélevés ou construits dans des endroits choisis, tels les parkings actuels. Des bâtiments hauts agiront comme des repères à chaque extrémité ouest et est du campus, ainsi qu'au centre. Une partie des terrains de sport à côté du Vortex sera construite, l'autre partie restant libre, comme prévu dans le PDi-OL. Quelques extensions du périmètre sont envisagées. Les logements et le développement de start-up sont prévus en périphérie.

Les considérations sociales mettent l'accent sur le lieu de rencontre que deviendra le campus aussi bien pour les étudiant·es que pour les habitant·es de la région. La mixité fonctionnelle et sociale augmentera avec une offre renforcée en activités et en services. Cette ouverture à toutes et tous mise sur l'information et la participation des usagères et usagers. Les associations sont concernées, mais aussi les coopératives locales. Les initiatives seront prises en compte, en particulier celles qui permettent d'enrichir la vie culturelle et sociale.

Pour ce qui est de la mobilité, le campus se voit « connecté, apaisé et pionnier ». Des requalifications favorables à la mobilité douce ainsi que le renforcement des transports publics et l'optimisation des horaires en favoriseront l'accès. Le trafic individuel motorisé sera réduit au minimum et canalisé dans des parkings relais en bordure du campus. Grand axe structurant de mobilité douce est-ouest, la Méridienne deviendra encore plus lisible. Dans le sens nord-sud, les avenues Piccard et Forel seront réaménagées et rendues aux piétons. Le site se veut aussi un « laboratoire vivant des mobilités durables, mû par la recherche de solutions innovantes ».

PLUSIEURS HORIZONS

Trois étapes de développement sont esquissées dans le SDHE : à court terme (15 à 20 ans), à moyen terme (20 à 30 ans) et à long terme (plus de 30 ans). On peut ainsi se figurer l'évolution du site et les interventions que devraient suivre les chantiers déjà entamés.

UNIL et EPFL (campus de Dorigny) : croissance et besoins estimés (source SDHE)					
		2019	2030	2040	2050
UNIL	Étudiant·es (y.c. doctorant·es)	15 482	17 801	20 794	24 289
	ETP collaboratrices et collaborateurs	3 588	4 782	6 229	8 114
	TOTAL	19 070	22 583	27 023	32 403
EPFL	Étudiant·es (y.c. doctorant·es)	11 291	12 282	13 977	15 906
	ETP collaboratrices et collaborateurs	3 119	3 462	3 880	4 348
	TOTAL	14 410	15 744	17 857	20 254
CAMPUS	Étudiant·es (y.c. doctorant·es)	26 773	30 083	34 771	40 196
	ETP collaboratrices et collaborateurs	6 707	8 244	10 109	12 461
	Entreprises, start-up, instituts (y.c. RTS)	2 295	3 656	5 583	8 526
	TOTAL	35 775	41 983	50 463	61 183

CONCEPTS URBANISTIQUES DIFFÉRENTS AU DÉPART

Lors de leur déménagement dans l'Ouest lausannois, l'UNIL et l'EPFL ont été regroupées dans le périmètre qu'on connaît, logées à la même enseigne, définie par le Plan d'affectation cantonal 229. Leurs concepts urbanistiques se sont distingués d'emblée. Côté est, l'UNIL s'est installée selon un modèle de campus à l'américaine, en disséminant des bâtiments dans l'écrin de verdure constitué par ce terrain arboré et vallonné marqué par le Château et la Ferme de Dorigny. Côté ouest, l'EPFL s'est édifiée sur un terrain plus plat et nu, selon un système modulaire orthogonal compact et une conception fortement tridimensionnelle : la circulation des piétonnes et piétons est accueillie par de larges coursives au 2^e niveau pour laisser le sol à la circulation automobile et à la logistique. Si un peu plus tard, avec la 2^e étape, les piétons ont été amenés au 1^{er} étage sur la Diagonale tout à l'ouest du site, le sol est resté longtemps dévolu à la logistique. En 2004, le bâtiment BC voit son entrée principale placée au niveau du sol. Les bâtiments nouvellement construits suivront ensuite cette tendance, à l'instar du Rolex Learning Center.

Aujourd'hui, dans un site devenu beaucoup plus dense, les conceptions différentes de départ doivent trouver des solutions de continuité. Le SDHE prévoit à cet effet plusieurs mesures, dont la piétonnisation du sol côté EPFL et des aménagements au niveau de l'avenue Forel qui réunit les deux sites.

COLLABORATIONS UNIL – EPFL

La collaboration entre des deux Hautes Écoles s'est d'emblée imposée pour les terrains de sport communs gérés en copropriété au sud de la RC1, ainsi qu'à travers la Coordination de l'aménagement de l'Ouest lausannois et des Hautes Écoles (COH) pour les questions légales en lien avec les Communes territorialement touchées par le PAC 229.

La mobilité, en particulier le m1 et les bus, a aussi été et reste un enjeu partagé entre l'UNIL et l'EPFL. Sinon, durant les trente premières années, on peut encore citer des prêts de locaux et quelques enseignements de base communs en physique et en maths.

En 2001, le projet dit « triangulaire », formalisé par l'accord SVS (sciences, vie, société), a marqué une collaboration plus décisive : les doublons d'enseignements en maths, physique et chimie qui se faisaient concurrence entre l'UNIL et l'EPFL ont été abandonnés. Un partage plus rationnel s'est opéré.

La Conférence des Hautes Écoles de Lausanne (CHEL) réunit les directions de l'EPFL et de l'UNIL au moins une fois par année. Y sont associées une délégation sport ainsi qu'une délégation infrastructures (DeInfra).

La délégation sport se réunit quatre fois par an et gère le « bien commun » que sont les infrastructures sportives en copropriété. La DeInfra se réunit encore plus souvent (env. huit fois par an) pour gérer de nombreuses questions et se répartir le travail. Elle comprend les artisans du SDHE, à savoir les équipes de la vice-présidence pour les opérations de l'EPFL et les équipes du vice-recteur campus et transition écologique de l'UNIL.

OUVERTURE ET LIENS FORTS

Benoît Frund, vice-recteur transition écologique et campus à l'UNIL, et Matthias Gäumann, vice-président pour les opérations et la gestion à l'EPFL, ont présidé l'élaboration du SDHE. Ils répondent à quatre questions.



Benoît Frund, vice-recteur à l'UNIL.



Matthias Gäumann, vice-président à l'EPFL.

OUTRE LES BESOINS DU PDI-OL, QU'EST-CE QUI A MOTIVÉ L'ÉLABORATION COMMUNE DU SDHE?

Benoît Frund : Depuis 2014, un règlement du Conseil d'État impose à l'UNIL d'élaborer une planification de ses besoins en termes de développement immobilier à long terme. À part les réflexions initiales des années 1960-70 et une étude de 2013, l'UNIL n'avait pas vraiment de document directeur. Nous partageons des enjeux et collaborons régulièrement avec l'EPFL. Il était naturel qu'on élabore ce schéma directeur ensemble, sans quoi plusieurs questions importantes seraient restées non résolues. La gestion devient compliquée si une main ne sait pas ce que fait l'autre...

Matthias Gäumann : Je n'étais pas impliqué au tout début de l'exercice, mais Pierre Gerster, chef service construction gestion, l'était. L'UNIL et l'EPFL ne sont pas directement parties prenantes et décisionnelles dans le PAC 229 ou dans le PDI-OL. Elles représentent cependant des

communautés importantes (35 000 personnes aujourd'hui). L'élaboration du SDHE nous a permis de contribuer au PDI-OL en projetant ce que sera le campus UNIL-EPFL dans les décennies à venir.

Avec la croissance de l'école, le développement du quartier de l'innovation qui compte aujourd'hui quelque 150 start-up et 2500 personnes, les sociétés établies qui interagissent avec l'écosystème d'innovation présent et le développement urbain des communes, on habite désormais une région dense. Nous devons absolument penser les prochaines étapes en harmonie avec l'UNIL et les Communes.

COMMENT ALLEZ-VOUS TRAITER LES DIFFÉRENCES ET LA CONTINUITÉ ENTRE LES SITES DE L'UNIL ET DE L'EPFL ?

MG : Le SDHE prête attention aux flux de personnes entre les sites. Des constructions importantes sont prévues du côté ouest de l'UNIL. En particulier le nouveau bâtiment des sciences de la vie qui va renforcer le pôle sciences expérimentales de l'UNIL et atténuer le contraste avec l'EPFL. En parallèle, l'EPFL va tendre vers une réduction d'accès aux voitures. Le contexte très minéral de ce côté sera atténué par des aménagements favorables à la nature et à la mobilité douce. Les piétonnes et piétons pourront toujours cheminer sur les coursives, mais elles et ils seront aussi à l'aise au niveau du sol, dans des espaces publics plus accueillants. **BF :** Les différences sont assumées. Il ne s'agit pas de les gommer. Mais on essaie de résoudre des questions de coupures, en particulier au niveau de l'avenue de Forel située entre l'UNIL et l'EPFL. L'idée est d'en faire une couture plutôt qu'une séparation. L'impression de deux urbanismes qui se tournent le dos est révoquée : on essaie de transférer les bonnes idées de chacun et d'amener les développements urbains passés à se prendre la main.

LE SDHE PRÔNE UN SITE PLUS OUVERT. COMMENT ? Y AURA-T-IL UNE DIVERSIFICATION DES FONCTIONS ?

MG : Le site est un lieu d'étude et de travail, mais aussi de vie. Il est devenu très animé, même le soir. L'offre culturelle est variée. L'espace d'exposition EPFL Pavilions attire par exemple de nombreux visiteurs et visiteuses. Mais il y a surtout les associations d'étudiant-es qui développent des activités et une vie très riche. Elles assument comme une sorte de 4^e mission de l'EPFL, à côté des officielles que sont la recherche, l'éducation et l'innovation. Certaines de ces associations sont centrées sur la technique, d'autres sur la culture. Elles débordent les murs de l'institution et organisent régulièrement des événements. Tout le monde connaît Balélec ou Japan Impact qui drainent un large public, mais il y a beaucoup d'offres plus petites et plus spécifiques pour tous les goûts.

Une proposition centrale du SDHE est de renforcer le rôle de grand parc urbain que peut assumer le site. Le campus se veut accueillant : un endroit où l'on a envie de flâner. Le développement de la canopée y participera tout en assumant d'importantes fonctions pour la nature et contre les îlots de chaleur.

BF : Nous ne voulons pas d'une cité scientifique intimidante dans laquelle on hésiterait à entrer. Notre objectif est à l'opposé. Le campus est plus intéressant s'il est une ville que s'il est une zone sans rapport avec la réalité. En venant depuis la gare de Renens, je traverse nombre de barrières : chemin de fer, autoroute, ligne du m1, forêt, rivière... La collaboration avec les Communes en vue de favoriser la perméabilité du site compte beaucoup. Avec la densification, les contacts sont plus nourris. Le SDHE n'est pas une pièce isolée, tant s'en faut ! Il est en lien avec le PDI-OL.

Outre les infrastructures qui participent à l'ouverture du site, il y a aussi les services et les activités. Le public du théâtre La Grange vient de l'ensemble de l'agglomération, voire

au-delà. De multiples événements scientifiques, associatifs, sportifs ou culturels ont lieu à l'UNIL. Côté services, on peut citer les cafétérias et restaurants ouverts à tout le monde. Et il y a aussi les collaborations qui se développent, à l'image de celle entre le Service culturel de l'UNIL et la Ferme des Tilleuls à Renens ou celle entre le programme LIVES et le Service de la cohésion sociale de Chavannes, à la base du projet « Cause commune ».

VOUS PARTICIPEZ AUX SÉANCES DU GROUPE DE PILOTAGE SDOL DEPUIS UN PEU PLUS D'UNE ANNÉE. QU'Y TROUVEZ-VOUS ?

MG : Nous sommes invités au Gropil et avons principalement un rôle d'observateurs et de relais. Cela favorise une vue large du contexte et du développement urbanistique. Certains aspects de mobilité, comme les bretelles autoroutières, les nouvelles voies cyclables ou la passerelle à venir par-dessus l'autoroute à Chavannes, sont importants pour nous. Il y a aussi dans les Communes des développements qui sont intimement liés au parc de l'Innovation, aujourd'hui plein à craquer. Les sociétés se disséminent et nous suivons ces déploiements. Pour ce qui est de nos mises à l'enquête, l'organe exécutif est la COH (voir encadré), formellement associée au PAC 229.

BF : Avoir un endroit où l'on peut partager des questions joue un rôle facilitateur. Les discussions du Gropil sont parfois éloignées de nos préoccupations quotidiennes, mais elles nous permettent de mieux comprendre certains choix et les chemins qui y ont conduit. Le fait de se voir régulièrement et de se reconnaître compte. Une discussion informelle peut permettre de résoudre des questions de compréhension mutuelle qui, sans cela, auraient valu plusieurs échanges de courriers.



Schéma directeur des Hautes Écoles (SDHE), mai 2021.

ÉNERGIE : OÙ EN EST-ON ?

Le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL, entré en vigueur en septembre 2021) incluait, en accord avec la loi cantonale sur l'énergie, un volet énergétique visant à favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables¹. Il s'agissait de poser un diagnostic sur la consommation énergétique du bâti dans l'Ouest lausannois et de fixer des stratégies et mesures, celles-ci ayant été inscrites dans le PDi-OL. Le bureau spécialisé Navitas a rédigé un rapport technique complémentaire² qui 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 (COEEN) et la Société à 2000 watts.

	Total	Par habitant·e	Moyennes cantonales
Consommation d'énergie finale (hors Hautes Écoles)	1106 GWh	15.5 MWh	14.0 MWh
Émissions de gaz à effet de serre (GES)	195 300 t	2.8 t	2.6 t

CANTON ET CONFÉDÉRATION : DES OBJECTIFS COMMUNS

Par suite de la décision prise en 2011 d'abandonner progressivement l'énergie nucléaire, le Conseil fédéral a élaboré une Stratégie énergétique 2050 (OFEN, 2016). Celle-ci fixe des objectifs en termes de réduction de la consommation moyenne d'énergie par personne de -16% à l'horizon 2020 et -43% à l'horizon 2035 par rapport à 2000. Pour l'électricité, ces objectifs sont respectivement de -2% et -13%. Dans la foulée, le Canton s'est doté en juin 2019 d'une Conception cantonale de l'énergie (CoCEn). Ses objectifs sont alignés à ceux de la stratégie fédérale. La première génération du Plan climat vaudois, publiée en juin 2020, prévoit néanmoins d'accélérer la mise en œuvre de la CoCEn en ramenant les objectifs de 2035 à 2030.

POINT DE SITUATION

Les données collectées auprès des Communes (consommation des bâtiments communaux, registres), des distributeurs d'énergie (énergie délivrée, marquage, plan de réseau) et du Canton (registre cantonal des bâtiments, registre des chaudières, bilan des grands consommateurs) ont permis de quantifier et cartographier les besoins et les consommations énergétiques actuels dans l'Ouest lausannois et pour chaque Commune³. Sont traitées les consommations énergétiques liées au chauffage des bâtiments et à la production d'eau chaude sanitaire ainsi que les consommations d'électricité. La mobilité et les consommations énergétiques des processus industriels thermiques ne sont en revanche pas prises en compte dans ces bilans.

En 2015, la population était de 72 170 habitants pour 45 570 emplois plein temps. Le parc bâti (hors Hautes Écoles) comportait plus de 6 700 bâtiments chauffés, totalisant une surface de référence énergétique de plus de 4,8 mio de m². Les consommations énergétiques du parc bâti pour le chauffage des locaux, la production d'eau chaude sanitaire, les applications électriques hors chaleur et les émissions de gaz à effet de serre (GES) correspondantes sont résumées dans le tableau ci-dessus.

Conclusion : la comparaison avec l'estimation des moyennes cantonales montre que le parc bâti de l'Ouest lausannois consomme plus d'énergie et émet plus de gaz à effet de serre (GES) par habitant·e que la moyenne du canton. Cette situation s'explique par la forte densité d'emplois du territoire.

Approvisionnement en chaleur : on constate la dominance des énergies fossiles (mazout 38% et gaz 41%). La part d'énergie primaire renouvelable pour la production de chaleur est de 10%.

Consommation d'électricité : en 2015, la consommation d'électricité totale de l'Ouest lausannois (énergie finale) se montait à 505 GWh⁴.

PRÉPARER L'AVENIR

Les Communes de l'Ouest lausannois ont inscrit dans leur Plan directeur intercommunal leur volonté de réduire la consommation d'énergie du bâti par habitant·e et d'augmenter la part d'énergie renouvelable locale. Suivant cette intention, et avec les objectifs cantonaux et fédéraux en ligne de mire, des scénarios énergétiques par commune et à l'échelle de l'Ouest lausannois sont en cours d'élaboration. Ils donneront une image de l'évolution possible de la consommation et de la production d'énergie dans le district ainsi qu'à l'échelle de chaque commune. Ces scénarios reposeront sur une série d'hypothèses concernant la diminution de la consommation énergétique du parc bâti (taux de rénovation annuel du bâti existant, besoins de chaleur pour les nouvelles constructions, gains d'efficacité électrique sur la consommation des appareils existants) et la transition de l'approvisionnement vers les énergies renouvelables, en privilégiant les ressources situationnelles (solaire thermique et photovoltaïque, géothermie à faible et moyenne profondeur, rejets thermiques industriels, hydrothermie, etc.). Ces paramètres pourront être suivis dans le temps afin de monitorer l'évolution des besoins énergétiques du parc bâti et de pouvoir prendre les mesures adéquates.

CHOYER SES SURFACES D'ACTIVITÉS, UNE NÉCESSITÉ

L'Ouest lausannois accueille environ 50% de toutes les surfaces d'activités de l'agglomération et 12% de celles du canton de Vaud. Pourtant, les entreprises du secteur secondaire peinent à trouver des emplacements pour s'implanter ou se relocaliser. La cause ? Deux phénomènes combinés : la raréfaction des zones industrielles et artisanales en milieu urbain (ZIZA) et la concurrence des activités tertiaires et commerciales, voire du logement. Pour y répondre, les Communes de l'Ouest lausannois ont inscrit dans leur Plan directeur intercommunal (PDi-OL) leur volonté de préserver les grands sites à prédominance d'activités secondaires. Ces intentions seront reprises dans la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA), prévue à l'échelle de l'agglomération.

En 2014, les sites d'activités de l'Ouest lausannois occupaient 370 hectares, dont 275 entièrement bâtis. Un processus de reconversion a eu lieu ces dernières années avec plusieurs projets sur des sites d'activités (environ 50 hectares) bien desservis par les transports publics et localisés à proximité des centralités urbaines existantes ou planifiées. Ces reconversions répondent à la volonté de créer des quartiers urbains denses et mixtes au sein du périmètre compact de l'agglomération, mais elles nécessitent parfois la délocalisation des entreprises non compatibles avec du logement.

SURFACES D'ACTIVITÉS EN VOIE DE DISPARITION

Le Plan directeur cantonal indique que la combinaison d'une offre foncière faible, relative à l'importance de la demande, et des démarches de reconversion de zones d'activités pour le développement des quartiers mixtes produisent une tension sur le marché. Cette offre insuffisante occasionne une augmentation significative de la valeur des terrains, avec un risque de délocalisation des entreprises industrielles et manufacturières. Ainsi, si des mesures adaptées ne sont pas appliquées⁵, cette situation, déjà tendue en 2015, débouchera sur une situation de pénurie à l'horizon 2030. Un constat identique dans tout l'Arc lémanique.

ÉVICTION HORS DE L'AGGLOMÉRATION

Dans l'agglomération Lausanne-Morges, le nombre d'emplois secondaires n'a augmenté que de 0,2% par an entre 2005 et 2015, alors que l'ensemble des emplois a cru de 2,2% par an. Seuls les emplois secondaires liés à l'activité de la construction ont connu une croissance similaire (+2,3% par an). La croissance du secteur secondaire étant bien plus élevée dans le reste du canton, on peut conclure à un phénomène progressif d'éviction des activités secondaires hors de l'agglomération, avec pour conséquence une forte réduction de la proportion des emplois secondaires (de 16 % du total des emplois en 2005 à 13% en 2015).

PRÉSERVER LES GRANDS SITES D'ACTIVITÉS

Dans leur Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), les Communes du district se sont donc fixé comme objectif de préserver les grands sites d'activités bien

localisés et de les restructurer. Cette démarche est conforme à la politique cantonale des pôles de développement (PPDE), ayant pour objectif d'améliorer l'offre foncière dans le canton afin de répondre aux besoins de l'économie. Elle se traduit par l'identification, la planification, la réalisation et la promotion de sites stratégiques de développement d'activités bien localisés et attractifs (SSDA), contribuant à répondre aux besoins de l'économie, plus particulièrement aux demandes d'implantation des entreprises.

TROIS SSDA POUR L'OUEST LAUSANNOIS

Les SSDA sont localisés dans ou à proximité des agglomérations et des centres cantonaux et régionaux. Ils bénéficient d'une bonne desserte en transports publics et en mobilité douce ainsi que d'une desserte routière adaptée à leur destination. Selon une liste actualisée en 2021, trois SSDA sont sélectionnés dans l'Ouest lausannois : Arc-en-Ciel (Bussigny et Crissier), sites Bussigny-Ecublens et Vallaire-Venoge (Ecublens). D'autres sites d'intérêt régional ou communal ont également été identifiés dans le PDi-OL et seront maintenus, densifiés et restructurés, à l'image des sites Croix-du-Péage à Villars-Ste-Croix ou de la Vernie à Crissier.

UNE SRGZA POUR L'AGGLOMÉRATION

Le PDCn fixe également l'obligation pour les régions du canton (dans notre cas, l'agglomération Lausanne-Morges) d'établir une Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA). Cette démarche est aujourd'hui en cours, sous le pilotage de la Direction générale du territoire et du logement (DGTL), en partenariat avec les secteurs de l'agglomération (SDOL pour l'Ouest lausannois), les associations régionales (Lausanne Région et ARCAM) et les autres services cantonaux concernés (SPEI, DGMR, etc.).

À l'avenir, l'activité économique devrait ainsi toujours disposer d'espaces en suffisance pour se développer, non seulement dans des secteurs mixtes (mêlés avec du logement), mais aussi dans de grands sites dédiés spécifiquement aux activités industrielles et artisanales.

¹ Ce volet s'appuie également sur la Planification énergétique territoriale réalisée préalablement par les Communes de Prilly et Renens.

² Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, Rapport technique – diagnostic et scénario énergétique, Navitas Consilium SA, version finale provisoire, février 2022.

³ L'année de référence des données ayant servi de base à l'état des lieux est 2015.

⁴ Données transmises par les fournisseurs d'énergie (Romande Energie et SIL) et les Hautes Écoles.

⁵ PDCn, ligne d'action D11.



© 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 2021

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

Depuis près de 20 ans, Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, St-Sulpice et Villars-Ste-Croix œuvrent pour guider leur développement territorial de façon concertée et cohérente, en collaboration avec le Canton. À travers l'entité Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL), qui remplace depuis 2016 le Schéma directeur établi en 2003, les huit communes ont renouvelé leur engagement à concevoir ensemble leur avenir territorial et urbain.

Les huit communes se sont dotées dernièrement d'un Plan directeur intercommunal (PDi-OL), adopté successivement par les Conseils communaux et le Conseil général des huit communes du district, puis approuvé par le Conseil d'État vaudois. Ce document précurseur offre une vision partagée du territoire à l'horizon 2040. Fruit d'une concertation continue, il ouvre la possibilité d'une nouvelle génération de projets sur lesquels les Conseils et la population auront à se prononcer dans les prochaines années. Les espaces verts, la mobilité, l'énergie ou encore l'accueil des activités économiques ainsi que beaucoup d'autres trésors et ressources de l'Ouest lausannois en bénéficieront, dans la recherche constante d'un développement harmonieux. Avec ces huit décisions, l'Ouest lausannois, fort de ses 79'000 habitant-es, sait où il va et confirme la voie de la collaboration intercommunale. Il disposera 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.

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-es, en répondant à une politique cantonale de densification et de respect de l'environnement. Urbanisme, mobilité, paysage, environnement et énergie, logement et activités, patrimoine et identité régionale constituent ses domaines d'activités. SDOL représente aussi les communes de l'Ouest lausannois au sein des organes du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

STRUCTURE ET ORGANISATION

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

GROUPE DE PILOTAGE (GROPIL)

Le Gropil constitue l'organe suprême de SDOL. Composé des syndiqués 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, présidente du Gropil, syndique de Bussigny / J.-F. Clément, vice-président du Gropil, syndic de Renens / A. Clerc, syndic de St-Sulpice (jusqu'en juin); É. Dubuis, syndic de St-Sulpice (dès juillet) / G. Cherix, syndic de Villars-Ste-Croix / A. Gillièron, syndic de Prilly / Ch. Maeder, syndic d'Ecublens / S. Rezso, syndic de Crissier (jusqu'en juin); L. Bovay, syndic de Crissier (dès juillet) / J.-P. Rochat, syndic de Chavannes-près-Renens (jusqu'en juin); L. Laabar, syndique de Chavannes-près-Renens (dès juillet) / B. Biéler, directeur du Bureau SDOL.

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

Invité-es : G. Muheim, président de Lausanne Région (jusqu'en septembre), T. Amy, président de Lausanne Région (dès décembre) / A. Radaelli, secrétaire générale de Lausanne Région / É. Marclay, vice-président EPFL (jusqu'en juillet) / M. Gäumann, vice-président a.i., pour les Opérations (dès août), EPFL / B. Frund, vice-recteur UNIL / J. Christin, responsable communication du Bureau SDOL / M. Martin, secrétaire du Bureau SDOL.

En 2021, le Gropil s'est réuni lors de 5 séances, dont une séance élargie aux municipales et municipaux en charge de l'urbanisme et de la mobilité.

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-es des services cantonaux ou de leurs suppléant-es 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 2021, la CPT s'est réunie lors de 6 séances.

LE BUREAU SDOL

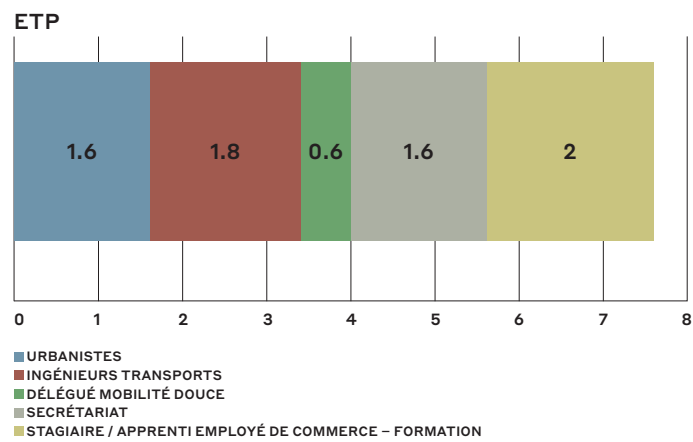
Le Bureau SDOL assume le fonctionnement de l'entité SDOL et rend des comptes au Gropil. Il est administrativement rattaché à la Ville de Renens, à laquelle les sept autres communes délèguent certaines de leurs attributions pour l'accomplissement de tâches juridiques, administratives et organisationnelles 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, rue de Lausanne 35.

Les postes fixes du Bureau SDOL représentent 5.6 EPT à fin décembre 2021. Ils sont occupés par : B. Biéler, directeur (80%), J.-C. Boillat, délégué mobilité douce (60%), P.-S. Maurice, ingénieur transports et mobilité (90%), A.-M. Mokrani, cheffe de projet (80%), A. Sevestre, ingénieur transports et chef de projet des Axes forts (90%), C. Ferrari, secrétaire (70%), A. Berseth, secrétaire (60%), jusqu'à fin août, M. Collaud, secrétaire (60%), dès le 1^{er} décembre, M. Martin, secrétaire (30%).

De plus, le Bureau SDOL emploie de manière régulière un-e stagiaire à 100%. En 2021, ce poste a été occupé par Q. Briod, jusqu'à fin février, et par C. Bovay, dès le 1^{er} mars. Un poste d'apprenti-e employé-e de commerce a été créé en 2021. Il est occupé depuis le 1^{er} août 2021 par A. Lima Teixeira, apprenti de 1^{re} année.



RENCONTRES

En 2021, la présidente et le directeur de SDOL ont rencontré diverses autorités :

- Les président-es des Conseils communaux et général, 25 janvier, Renens
- les syndiqués/syndics et les municipales/municipaux en charge de l'urbanisme et des transports suite à la nouvelle législature, 2 septembre, Bussigny
- les président-es des Conseils communaux et général, 8 novembre, Renens
- les syndiqués/syndics et les municipales/municipaux en charge de l'urbanisme et des transports et les responsables techniques communales/communaux, Vision stratégique SDOL 2021-2026, atelier 1, 9 décembre, Ecublens.

PRÉSENTATION ET COLLABORATIONS DIVERSES

En 2021, les collaborateurs de SDOL ont été sollicités à plusieurs reprises pour faire part de leur expérience, participer à des rencontres ou contribuer à des projets académiques et de recherche :

- EPFL, New Climate in... Lausanne - « Sols urbains : Redéfinir les valeurs d'une réserve », 2 mars, visio-conférence
- UNIL, Projet urbain, « Atelier micropaysage(s) dans l'Ouest lausannois », 8 mars, Ecublens
- État de Vaud - DGTL, EBP Schweiz AG, « État des lieux des agglomérations vaudoises », 29 avril, Lausanne
- Service de l'aménagement du territoire de Thurgovie, 4 septembre, visite guidée de Renens et environs
- Plan Partner AG, 10 septembre, visite guidée de l'Ouest lausannois
- UNIFR, « Cours bloc d'approfondissement en droit de l'aménagement du territoire », 1^{er} octobre, Renens.
- Office fédéral du développement territorial (ARE), Secrétariat d'État à l'économie (SECO) et Regiosuisse, « AggloLab », 23 novembre, visio-conférence.

ACCOMPAGNEMENT DE PROJETS COMMUNAUX

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

- Communication mobilité douce à Ecublens
- Projet de piste cyclable et trottoir à Villars-Ste-Croix
- Aménagement Flumeaux et stationnement vélo à Prilly
- Projet d'aménagement cyclable à Bussigny Croix-de-Plan
- Participation à l'atelier sur la mobilité dans le cadre de l'élaboration du plan climat de la Ville de Renens
- Soutien technique et administratif pour le projet de liaison de mobilité douce sur le chemin du Closel
- Soutien à la préparation des demandes de contributions fédérales pour les projets communaux
- Accompagnement des rencontres délégué-es énergie et développement durable des communes (suivi Carvelo2go)
- Organisation et coordination de l'appel d'offres mandataires pour le projet de liaison verticale en faveur de la mobilité douce. 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.
- Accompagnement de l'APREMADOL (Association pour la prévention et le maintien à domicile dans l'Ouest lausannois) pour les réflexions concernant la mobilité professionnelle des collaboratrices et collaborateurs.

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 Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), qui a fait l'objet d'un préavis intercommunal, est, lui, intégré aux comptes d'investissement de la Ville de Renens dans la section 3711.9004.

Le budget de fonctionnement inclut les frais annuels du Bureau. Il est financé par les huit communes au prorata de leur population (à l'exception de la Ville de Prilly, qui participe en fonction de sa population résidente dans le périmètre de SDOL, le solde faisant partie du SDNL) et par une subvention du Canton. La convention avec le Canton a été renouvelée en décembre 2020 et est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021 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 de cas en cas, généralement sur la base de la politique cantonale en matière de pôles de développement économique, respectivement de l'aide au développement économique ou de la politique d'agglomération.

COMPTES 2021

Fonctionnement

Les comptes de fonctionnement s'équilibrent à Fr. 1'137'750.83, dont :

- Fr. 857'597.63 à la charge des Communes (soit Fr. 11.29/habitant)
- Fr. 142'650.- à la charge du Canton
- Fr. 137'503.20 refacturés à divers partenaires.

La couverture des charges par les Communes est inférieure de Fr. 118'202.37 par rapport au budget et s'explique principalement comme suit :

- Traitement du personnel : pas d'indexation, manque d'un ETP à 60% durant 3 mois (démission) ainsi que divers remboursements d'assurance suite à des accidents et maladie de longue durée
- Divers mandats concernant des manifestations n'ont pas pu être accordés en raison du COVID-19
- Diverses économies en raison du COVID-19 (annonces et documentations, imprimés, frais de séances, etc.).

Études

Les comptes des études s'équilibrent à Fr. 300'620.21, dont :

- Fr. 264'380.36 à la charge des Communes
- Fr. 36'239.85.- à la charge du Canton.

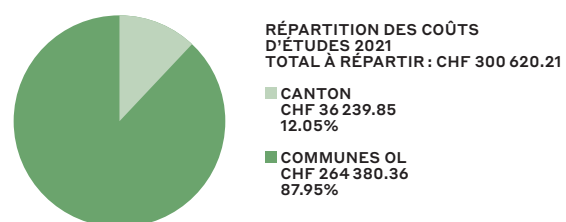
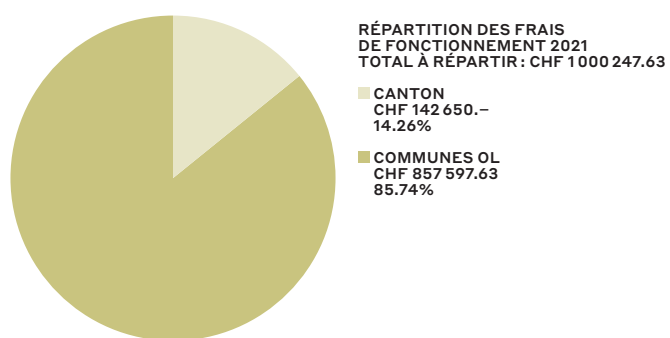
Les charges des études sont inférieures de Fr. 132'379.79 par rapport au budget et s'explique principalement comme suit :

- Les études en cours se poursuivront en 2022 :
 - > Croix du Péage, débutée en 2020 ;
 - > Compteurs vélo, débutée en 2021 ;
 - > Concept d'accessibilité multimodale dans l'Ouest lausannois (CAM-OL), débutée en 2020 ;
 - > Etudes test pour le Grand Parc Multifonctionnel du Taluchet-Caudray-Censuy, débutées en 2020 ;
 - > Etude de faisabilité des voies vertes, débutée en 2021 ;
 - > Plan canopée de l'ouest lausannois, débutée en 2021 ;
 - > Notation des jardins historiques (ICOMOS), débutée en 2021
 - > Etude d'avant-projet de la ligne 33 / Passage en bus articulé, débutée en 2018.
- La plate-forme logement a dû annuler un de ses ateliers en raison du COVID-19.
- L'étude suivante est finalement menée en interne sans mandat :
 - > Recensement des besoins en équipements publics intercommunales.
- Le montant pour le développement économique local n'a pas été utilisé du fait que les Communes ont finalement renoncé à engager un-e délégué-e économique mutualisé-e.
- Les études suivantes, prévues au budget, ont été reportées en 2022 :
 - > Diagnostic et programme d'actions pour le réseau fin piétons ;
 - > Jalonnement local piétons.

Par ailleurs, le Bureau SDOL a travaillé en 2021 pour la légalisation du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, qui ne figure pas dans les comptes de SDOL, mais dans les comptes d'investissement de la Ville de Renens. Les dépenses de l'étude du Plan directeur intercommunal se montent à Fr. 139'476.77 pour l'année 2021.

COMPTES	DÉSIGNATION	COMPTES 2021		BUDGET 2021		COMPTES 2020	
		Charges	Revenus	Charges	Revenus	Charges	Revenus
19	STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS	1438 371.04	1438 371.04	1671 400.00	1671 400.00	1253 943.53	1253 943.53
1900	SDOL – frais de fonctionnement	1137 750.83	1137 750.83	1238 400.00	1238 400.00	1118 158.35	1253 943.35
	Traitement et charges sociales	915 102.80	–	979 300.00	–	928 480.75	–
	Honoraires	122 693.93	–	143 700.00	–	100 462.72	–
	Frais divers	99 954.10	–	115 400.00	–	89 214.88	–
	Participation des Communes	–	857 597.63	–	975 800.00	–	852 780.35
	Participation du Canton	–	142 650.00	–	142 600.00	–	142 045.00
	Participation du Développement de l'Ouest	–	110 880.00	–	120 000.00	–	105 833.00
	Divers remboursements	–	26 623.20	–	–	–	17 500.00

1910-1917	SDOL – Études	300 620.21	300 620.21	433 000.00	433 000.00	135 785.18	135 785.18
	Frais de séances et imprimés	1599.85	–	9 500.00	–	5 511.00	–
	Honoraires	299 020.36	–	423 500.00	–	130 274.18	–
	Participation des Communes	–	264 380.36	–	433 000.00	–	102 785.18
	Participation du Canton	–	36 239.85	–	–	–	33 000.00



STRUCTURES PÉRENNES

PLATE-FORME LOGEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Créée en décembre 2013, la plate-forme 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, économique, sociale et démographique.

La PFL-OL organise des ateliers qui réunissent les représentant-es communales et communales, techniques et politiques concerné-es ainsi que les président-es des Conseils communaux, des représentant-es des commissions d'urbanisme et des expert-es et invité-es.

Soutenue pour son lancement par la Confédération et le Canton, la PFL-OL est prise en charge depuis 2019 dans le cadre du budget des études SDOL. Un contact étroit avec Confédération et Canton est cependant maintenu, avec la participation active du responsable de l'Office du logement vaudois au comité de la PFL-OL et la participation régulière de représentant-es du Canton et de la Confédération aux ateliers de la plate-forme.

Du fait de la pandémie, seul un des deux ateliers prévus en 2021 a pu avoir lieu. Il s'est tenu le 17 novembre à Chavannes-près-Renens. Plusieurs expert-es y ont apporté leur expérience en abordant la question : « L'offre rencontre-t-elle la demande ? ». Avoir une bonne représentation de la demande et des critères de choix résidentiel et s'en approcher en parvenant à développer une offre correspondante, au bon moment, constitue un enjeu important, en particulier pour limiter la pénétration. L'atelier a permis aux participant-es d'échanger et d'évoquer les difficultés, mais aussi des pistes pour améliorer cette correspondance.

La PFL-OL peut aussi servir de cadre à certaines réalisations concrètes et/ou réflexions pratiques sur des sujets apparus utiles à développer lors des ateliers. En 2021, elle a ainsi accompagné la réflexion intercommunale sur les possibilités qu'offre aux communes le nouveau droit de préemption, entré en vigueur en 2020. Le délai de 40 jours fixé par la loi pour l'usage de ce droit représente un défi et l'échange d'expériences, voire d'outils, permet d'envisager les meilleures possibilités de le surmonter.

GD / GT MOBILITÉ

La mobilité est l'un des enjeux principaux de l'Ouest lausannois. Pour prendre en charge cette thématique, qui nécessite une étroite collaboration entre les collectivités publiques et les partenaires concernés, un Groupe décisionnel (GD) Mobilité a été créé en 2016. Sa présidence est assurée par M. Alain Gillieron (Prilly) et sa vice-présidence par Mme Tinetta Maystre (Renens). Le GD est composé des municipales et municipales en charge des transports ainsi que de représentant-es du Canton, de la Police de l'Ouest lausannois (POL), des Hautes Écoles et des tl. Pour la coordination avec les secteurs adjacents, des représentant-es de Région Morges, des MBC et de la Ville de Lausanne sont également invité-es aux séances. Le Bureau SDOL assure son secrétariat. Cinq séances du GD Mobilité ont eu lieu en 2021, et les dossiers suivants y ont été traités :

- Le suivi de mise en œuvre des mesures infrastructurelles des PALM 2007, 2012 et 2016
- La logistique des transports de marchandises dans l'Ouest lausannois

- La gestion coordonnée du trafic de l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA)
- Le suivi du projet autoroutier du goulet d'étranglement de Crissier et des nouvelles jonctions autoroutières
- L'étude sur le concept d'accessibilité multimodale dans l'Ouest lausannois
- La consultation de l'horaire CFF 2022 et la demande d'arrêts de trains supplémentaires à Renens
- L'étude de l'avant-projet de passage de la ligne 33 des tl en bus articulés
- Le passage à 30 km/h de nuit et la nouvelle directive de mise en zone 30 km/h
- L'impact du réseau Grand-Pont des tl sur l'Ouest lausannois
- Divers dossiers liés à la mobilité douce (lancement de l'étude voies vertes, lancement de l'étude pour la mise en place de compteurs fixes pour vélos, fiche de recommandations stationnement vélo, mise en place de la signalisation de tourner-à-droite au feu rouge, communication vélo au printemps 2021).

GROUPE VÉLO (GVOL)

Sous la responsabilité du délégué Mobilité douce, le Groupe vélo de l'Ouest lausannois s'est réuni à quatre reprises en présence de représentant-es communales et communales ainsi que des associations ATE et Pro Vélo. Les points suivants ont été traités lors des différentes séances :

- Suivi des projets communaux (ch. du Closel, adaptation débouché piste cyclable Bussigny, Flumeaux Prilly)
- Tourner-à-droite pour cycliste au feu rouge
- Circulation des vélos durant le chantier du tram
- Suivi des vélos en libre-service
- Suivi de l'étude voies-vertes
- Mise à jour de la carte vélo (tout-ménage Ouest lausannois) et campagne de communication vélo 2021
- Suivi de projet Bikeable.

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL (PDI-OL)

Le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL), adopté par les huit Conseils et les huit Municipalités, constitue désormais le document de référence de la planification directrice de l'Ouest lausannois à l'horizon 2040. Le Plan directeur lie les autorités cantonales et communales entre elles et sert de guide pour les actions à entreprendre durant les vingt prochaines années.

Dans le respect de leurs spécificités, ce plan expose les grandes orientations et les principes d'aménagement du district. Il offre une vision d'ensemble des projets et coordonne les actions sur le territoire. Il est question de transports, d'urbanisme, d'activités économiques, de logement, de forêts, de parcs, de patrimoine, d'énergie, d'environnement, mais aussi d'espaces et d'équipements publics.

Le PDI-OL a été mis en consultation publique, dans une version finale, du 16 novembre au 16 décembre 2020. La population a été invitée à donner son avis par le biais d'un tout-ménage, d'articles dans la presse et les journaux communaux ainsi que d'informations sur les réseaux sociaux et les bus tl.

À l'issue de cette consultation, 49 prises de position émanant de particuliers, d'associations ou de personnes morales sont parvenues au Bureau SDOL. Celles-ci ont fait l'objet d'une analyse et d'un traitement communiqué le 17 mars 2021 au moyen d'une notice de consultation.

La version finale du PDI-OL validée par les huit Municipalités a été transmise aux Conseils communaux et général début mars 2021.

Une séance d'information des Commissions des Conseils communaux et général a eu lieu le mardi 23 mars 2021 par visioconférence. Elle a permis de présenter le PDI-OL dans les grandes lignes et de répondre aux questions des commissionnaires.

Entre le 29 avril et le 27 mai, les Conseils communaux et le Conseil général des huit communes ont adopté le PDI-OL.

Approuvé par le Conseil d'État le 25 août 2021, le PDI-OL est en vigueur depuis le 27 septembre 2021, conformément à l'application du délai référendaire.

En parallèle, une liste de mesures communales et intercommunales est en phase de développement, chaque mesure faisant l'objet d'une fiche ad hoc. Ces éléments constitueront le programme d'actions de chaque municipalité pour la mise en œuvre du PDI-OL. Sa validation par les municipalités est prévue dans le courant du premier semestre 2022.

Le PDI-OL et les documents en lien avec ce dernier sont accessibles sur le site www.ouest-lausannois.ch/PDI.

SITES

SECTEUR CROIX-DU-PÉAGE (SITE E)

Dans la perspective de l'arrivée du tramway à Croix-du-Péage, et pour répondre aux demandes de certaines entreprises implantées dans le secteur, la Commune de Villars-Ste-Croix étudie 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 verrous à une densification du secteur et élaborer des propositions d'adaptation du règlement en vigueur. Les résultats de cette étude ont confirmé l'opportunité d'adapter le règlement des constructions (RPGA) pour permettre une densité et une hauteur des bâtiments plus importantes ainsi qu'assouplir certaines règles contraignant la constructibilité. L'étude a fait l'objet d'une présentation au Conseil général à l'automne 2018. À la suite de cette présentation, la Municipalité a confirmé son souhait de modifier le RPGA en établissant un nouveau plan d'affectation (PA), processus qui a débuté en 2021 et devrait aboutir en 2022. Pour cela, un crédit complémentaire a été approuvé par le Conseil général en mai 2021.

SECTEUR MALLEY (SITE E)

Le Bureau SDOL participe aux séances du Groupe de pilotage stratégique 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 réflexions sur le développement de ce secteur.

TALUCHET-CAUDRAY-CENSUY

Situé sur les Communes de Chavannes-près-Renens et Renens, au sud de la gare de Renens, le site Taluchet-Caudray-Censuy est au cœur d'un territoire dynamique où de nombreux projets sont planifiés et 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 un lieu stratégique pouvant contribuer de manière significative à l'adaptation des villes face aux changements climatiques. Compte tenu de ses nombreuses qualités, le périmètre Taluchet-Caudray-Censuy, qui comprend la piscine de Renens, des équipements sportifs et scolaires, le cimetière de Renens, le Bois du Caudray et la rivière de la Mèbre, peut accueillir un grand parc multifonctionnel offrant des espaces de détente et de loisirs, lesquels sont actuellement insuffisants dans l'Ouest lausannois.

Fortes de ce constat, les Communes 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.

Les deux Municipalités ont validé respectivement en décembre 2020 et en janvier 2021 le Document cadre – document qui précise les enjeux, les objectifs, le budget et le processus de projet. La démarche est pilotée au niveau technique par le Bureau SDOL.

Dans un premier temps, les études test permettront d'analyser le potentiel du site et de faire émerger des solutions répondant aux objectifs dans une démarche interactive. Dans un second temps, l'Image directrice du périmètre permettra de définir les zones à urbaniser, les équipements publics à créer, les terrains agricoles ou naturels à préserver et les aménagements à prévoir.

Le cahier des charges et ses annexes ont été validés par le Groupe décisionnel le 8 décembre 2021. La séance de lancement est prévue début mars 2022.

INFRASTRUCTURES

GARE DE RENENS

Le projet de réaménagement de la gare de Renens et de ses abords est mené par les Communes de Renens, de Chavannes-près-Renens, de Crissier et d'Ecublens, les CFF, l'État de Vaud ainsi que les tl. Le chantier a débuté en juin 2015 et s'est partiellement terminé avec l'inauguration de la passerelle le Rayon Vert le 25 mai 2021.

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

NOUVELLES JONCTIONS AUTOROUTIÈRES

Le Bureau SDOL a accompagné les communes dans le cadre de la mise à l'enquête publique de ce projet à l'automne 2018. Compte tenu de la forte opposition qui s'est manifestée autour de la future nouvelle jonction de Chavannes-près-Renens, l'OFROU, le Canton, la Commune de Chavannes et SDOL (représentant les communes de l'Ouest lausannois) 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. Adapté avec une couverture végétalisée, le nouveau projet s'intègre dans le paysage et 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'autoroute sera couverte sur une longueur de 150 mètres environ.

CONCEPT D'ACCESSIBILITÉ DANS L'OUEST LAUSANNOIS

Cette étude a permis de préciser les principes de fonctionnement du concept d'accessibilité multimodale par poches dans l'Ouest lausannois. Les planifications du Plan directeur intercommunal et du projet d'agglomération déjà entreprises ont ainsi pu être complétées.

Le diagnostic de la situation actuelle ainsi que le concept d'accessibilité pour la situation future mettent en avant plusieurs principes à suivre pour un 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 par la redistribution spatiale des usagers et usagers de transports individuels
- Un partage plus équilibré de l'espace public entre les modes de déplacement
- L'adaptation de l'offre en 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 mieux définir les limites entre les six bassins versants de l'Ouest lausannois et d'identifier douze nouvelles mesures à mettre en œuvre pour concrétiser le concept de ces poches. Le détail de ces mesures, leur porteur et leur horizon de réalisation sont définis dans le rapport d'étude.

Le bureau Transitec a été mandaté pour mener cette étude en 2020 et 2021. Ce sujet a été suivi par les Groupes technique et décisionnel Mobilité. Un rapport final a été présenté en automne 2021 et la validation du rapport final est prévue pour début 2022.

LIGNE 33 TL

La ligne urbaine la plus longue du réseau tl approche de la saturation et a fait l'objet en 2019 d'un avant-projet étudiant les aménagements nécessaires à son passage en bus articulés. Le Bureau SDOL a piloté ce projet et accompagné les Communes de Renens, Prilly, St-Sulpice et d'Ecublens, qui sont desservies par cette ligne. Le suivi de cette étude a été effectué par le Groupe technique et décisionnel Mobilité en 2021 et des séances bilatérales ont eu lieu avec les Communes de Renens, d'Ecublens et de St-Sulpice. La validation du planning de réalisation et de la répartition du cofinancement par la Confédération (mesure 17.OL.01 du PALM 2016) est prévue pour mars 2022. La mise en service des bus articulés pourrait se faire fin 2023.

AXES FORTS (AFTPU)

Le Bureau SDOL collabore avec la direction du projet des Axes forts. Il conduit et participe aux études de la phase de planification des projets partiels des Axes forts suivants : l'extension du tramway t1 vers l'Ouest (PP1), le BHNS (PP5) sur la route de Cossonay et son prolongement vers Bussigny (PP10) ainsi que l'évolution du m1. À ce titre, les représentant-es du Bureau SDOL participent aux séances des COPROJ (10 séances) et des Groupes techniques (20 séances) ainsi qu'aux séances techniques avec les mandataires.

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

L'année 2021 a permis l'élaboration des documents de demande de l'autorisation de construction. Le projet a ainsi été soumis à l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT) en octobre et mis à l'enquête publique du 1^{er} au 30 novembre.

Des contacts ont été menés avec de nombreuses et nombreux riverain-es directement impacté-es par une emprise foncière afin de clarifier et d'expliquer le projet.

Parallèlement à ce processus de demande d'autorisation de construire, le projet des réseaux techniques souterrains (communaux et privés) a été affiné.

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

Le traitement du recours à l'autorisation de construire s'est déroulé au cours du premier semestre 2021. Le second semestre a été consacré à la préparation de l'exécution des travaux. Le Bureau SDOL est impliqué dans cette préparation et dans le suivi des travaux, avec pour mandat de soutenir la coordination des trois communes concernées (Crissier, Renens et Prilly). Une convention a été signée dans ce sens entre le Bureau SDOL et les trois communes.

La convention de cofinancement du projet a également été signée par la Confédération en octobre 2021. Le lancement des travaux est planifié pour début 2022.

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

Les remarques reçues lors de la consultation du dossier d'avant-projet ont été analysées début 2021 et les partenaires du projet ont été concertés pour les traiter. Une mise à jour du dossier est prévue pour début 2022.

Le complément d'étude pour les aspects paysagers se poursuivra également en 2022.

Métro m1

Cette étude exploratoire pilotée par l'État de Vaud vise à identifier les évolutions souhaitables du m1. Les représentant-es du Bureau SDOL participent au Groupe technique et au comité de projet.

L'étude a commencé à l'automne 2020. Le planning prévoit l'aboutissement d'un projet assez mature pour être déposé auprès de la Confédération dans le cadre du PALM de 5^e génération en 2025.

ÉTUDES THÉMATIQUES ET TRANSVERSALES

ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET D'OPPORTUNITÉ DES VOIES VERTES DE L'OUEST LAUSANNOIS

L'étude de faisabilité des voies vertes dans l'Ouest lausannois a démarré au printemps 2021. Les premières phases de l'étude ont permis de découper le réseau en tronçons homogènes du point de vue de leur faisabilité. Des variantes de tracé ou des propositions d'aménagement temporaire ont été étudiées pour les tronçons problématiques. L'analyse préliminaire par tronçon est en cours de travail et les résultats finaux de l'étude sont attendus pour le printemps 2022.

Cette étude permettra de fixer les principes généraux d'aménagement pour chaque tronçon sous forme de fiche spécifique ainsi qu'une vision d'ensemble du réseau de voies vertes sous forme de carte et tableau de synthèse.

MISE EN PLACE DE COMPTEURS VÉLOS PERMANENTS

La mise en place de compteurs pour vélos a été validée par le GD mobilité. Une démarche a été initiée avec TvT services/SIE pour définir les emplacements, déployer et gérer l'entretien du matériel ainsi que piloter les données. Le déploiement des compteurs est prévu pour le premier semestre 2022.

ÉLABORATION D'UN CONCEPT LOGISTIQUE POUR L'AGGLOMÉRATION LAUSANNOISE

Le Bureau SDOL accompagne l'étude lancée par le Canton de Vaud visant à mieux prendre en compte le transport de marchandises dans les politiques publiques. À ce titre, le Bureau SDOL participe aux séances techniques et décisionnelles.

PLAN CANOPÉE DE L'OUEST LAUSANNOIS

Les huit communes, avec la participation de la DGTL et de la DGE, collaborent à l'élaboration du Plan canopée de l'Ouest lausannois, piloté 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* ».

Ainsi, le Plan canopée, qui s'inscrit dans une visée d'adaptation des villes face aux changements climatiques et d'atténuation des effets des activités humaines sur le climat, doit permettre 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 - espèces, sols, plantations, gestion et entretien (Charte de l'arbre) ;
- Pérenniser la démarche : sensibiliser la population et fédérer les professionnel-le-s autour du Plan canopée.

Le Document cadre a été validé par le Gropil et les huit municipalités au printemps 2021. À la suite de l'appel d'offres sur invitation lancée en juin 2021, une équipe pluridisciplinaire regroupant architecte-paysagiste, biologiste, pédologue et géographe a été retenue.

La séance de lancement a eu lieu le mercredi 13 octobre 2021 en présence des mandataires et du Groupe technique. À cette occasion, la méthodologie proposée par le bureau SDOL et validée par le Gropil a été confirmée et étayée par le groupe de mandataires.

ÉVALUATION DES JARDINS HISTORIQUES ICOMOS

Cette démarche vise à :

- actualiser le recensement ICOMOS 2011
- renseigner les objets par une description
- 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 et règlements des PACom en cours de révision.

La séance de lancement, en présence des représentant-es techniques de chaque commune, des mandataires et de SDOL s'est déroulée au printemps 2021.

La visite de chaque jardin a eu lieu durant l'été et l'automne 2021. Les propriétaires concerné-es ont été informé-es au préalable par courrier de la démarche et de la visite de leur jardin.

Les séances d'analyse et l'évaluation des jardins sont en cours et se poursuivront jusqu'en avril 2022. Elles ont lieu en présence d'expert-es du paysage et du patrimoine architectural, de représentant-es des communes - municipales et municipaux - accompagné-es de leurs représentant-es techniques de l'urbanisme et des espaces verts.

La liste des 76 jardins dignes d'intérêt répertoriés dans l'Ouest lausannois en 2011 a été mise à jour et complétée d'une dizaine d'objets supplémentaires.

Le document final regroupera les plans, le relevé photographique et l'évaluation consignnant les éléments à protéger de chaque jardin. Il fera l'objet d'une validation par le Gropil et les Municipalités avant diffusion.

PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE TERRITORIALE DE L'OUEST LAUSANNOIS - 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 qui 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 (COGEN) et la Société à 2000 watts. Durant l'année 2021, les 8 communes 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, pilotée par le Bureau SDOL, démarrera en début d'année 2022.

INSTRUMENTS

SITE INTERNET

À l'adresse www.ouest-lausannois.ch, le site de SDOL présente les projets en cours et les thématiques abordées conjointement par les huit communes et le Canton pour le territoire de l'Ouest lausannois ainsi que les structures de collaboration mises en place. Une newsletter permet de rester informé-e de l'avancement des projets.

MAQUETTE DE L'OUEST LAUSANNOIS

La maquette de l'Ouest lausannois à l'échelle 1/1000, réalisée par l'Atelier des maquettes de l'EPFL, continue d'être mise à jour au gré des opportunités et de l'avancement des projets. Les bâtiments construits durant les dernières années sont progressivement ajoutés. Certains modules sont présentés de façon permanente dans les locaux de l'Université de Lausanne.

Les modules rennais ont été exposés depuis l'automne 2020 et durant l'année 2021 au Pavillon des Corbettes. La maquette a ainsi pu être utilisée par la Commune de Renens dans le cadre de plusieurs projets, notamment pour des séances concernant la révision du Plan d'affectation communal (PACom), les études de faisabilité pour le site des Pépinières et le développement du chemin du Closel. Elle a également été le support de discussions lors de réunions de diverses commissions, dont la Commission des finances.

AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

FONCTIONNEMENT

Gouvernance PALM

L'entité SDOL participe à la conduite partenariale du PALM. Dans ce cadre, les représentant-es de SDOL ont assisté à 4 séances du Comité de pilotage PALM et à 13 séances de la Direction technique PALM.

Les sujets principaux traités au sein de ces plates-formes avec incidence sur l'Ouest lausannois étaient les suivants :

- L'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et infrastructurelles des PALM 2007, 2012 et 2016
- Le système de suivi (monitoring) des mesures d'urbanisation et d'infrastructures
- L'appel à projets pour le remplacement des mesures abandonnées
- L'établissement de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA)
- L'élaboration du budget des études du PALM pour l'année 2022
- L'initiation de la démarche d'élaboration du Projet d'agglomération de 5^e génération (à soumettre à la Confédération en 2025).

Depuis 2017, la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) met sur pied des rencontres régulières avec l'ensemble des actrices et acteurs des agglomérations vaudoises. Ces rencontres se font sous la forme d'informations et de discussions ou d'ateliers participatifs. Le Bureau SDOL a participé à 3 séances durant l'année 2021.

GS MOBILITÉ DOUCE

Le Bureau SDOL a pris une part active au Groupe mobilité douce du PALM (3 séances). Les sujets traités ont été, entre autres, la question des vélos en libre-service, le jalonnement vélo d'agglomération, les comptages vélos, les aménagements cyclables post-confinement, l'instauration de tourner-à-droite cyclable au feu rouge, le stationnement vélo dans les nouvelles constructions, la stratégie cantonale vélo 2035 ainsi que divers échanges d'expériences entre les secteurs de l'agglomération.

MISE EN ŒUVRE DES MESURES PALM

Suivi des mesures infrastructurelles des PALM 2007, 2012 et 2016

Le Bureau SDOL s'est mis à disposition des communes pour les soutenir dans leurs demandes de contributions fédérales aux mesures infrastructurelles. Le tableau de bord intégrant l'ensemble des mesures PALM 2007, 2012 et 2016, avec les informations sur leur avancement, a été actualisé.

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 15 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 d'établissement pour les 26 communes de l'agglomération. Elle 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.

Cette démarche est pilotée par la Direction technique du PALM, dont le Bureau SDOL est membre, et implique les représentant-es politiques et techniques des 26 communes. Une fois établie, cette SRGZA sera soumise aux 26 municipalités pour validation avant envoi aux services cantonaux concernés.

PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE DE L'AGGLOMÉRATION

Conformément au programme de mise en œuvre du projet d'agglomération, le Copil PALM a été informé en décembre du lancement de l'étude pour la planification énergétique d'agglomération. Cette étude est conduite par la DGE dans le cadre des structures PALM. Des groupes spécialisés et de consultation ont été constitués à cette occasion. Des représentant-es des communes, dont le Bureau SDOL, les gestionnaires des réseaux et les fournisseurs d'énergie participent à ces groupes.

La version finale du rapport, qui comprend un diagnostic énergétique du territoire, une stratégie énergétique et des mesures, a été transmise aux municipalités des 26 communes du PALM pour validation en décembre 2021.

PROJET D'AGGLOMÉRATION 2025 (PA5)

Les partenaires du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ont renoncé à déposer un Projet d'agglomération de 4^e génération auprès de la Confédération en 2021. Ils se préparent cependant à lui 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, en 2012 et en 2016, par exemple pour le tramway Lausanne-Flon-Villars-Ste-Croix et de nombreuses autres mesures réalisées ou en cours. Sur le territoire de l'Ouest lausannois, l'apport de la Confédération se monte à près de 163 millions de francs.

Pour le projet de 5^e génération, les premières réflexions ont été menées en 2021 et portant notamment sur le périmètre ainsi que sur la structure de projet à mettre sur pied pour aboutir dans les délais en impliquant tous les partenaires.