

## Constructions

	2005	2006	2007	2008
<b>Permis de construire délivrés</b>				
• Villas	13	20	11	7
: bâtiments				
: logements	15	20	15	12
• Bâtiments à plusieurs logements				
: bâtiments	3	5	5	1
: logements	59	10	59	16
• Autres constructions sans logements	33	46	35	57
<b>Constructions terminées</b>				
• Villas	3	12	2	23
: logements				
• Bâtiments à plusieurs logements				
: bâtiments	1	7	2	2
: logements	13	26	15	24
• Autres constructions nouvelles				
• sans logement	20	15	29	15
<b>Nombre de dossiers examinés</b>	113	135	115	87
• dont "Demandes préalables"	35	49	30	24
• dont "Autorisations"	32	39	35	30
<b>Nombre de dossiers soumis à l'enquête publique</b>	56	77	61	46
<b>Nombre de rapports de Commission technique</b>				
• Permis de construire	203	223	180	141
• Permis d'habiter/d'utiliser	38	38	36	51
• Salubrité	0	1	0	0



◆ ◆ ◆ ◆ ◆

## Logements et locaux industriels vacants

Dénombrement des logements, des locaux industriels et commerciaux vacants au 1<sup>er</sup> juin 2008.

Réalisé par l'office communal du logement à la demande du service cantonal de recherche et d'information statistiques (SCRIS), ce dénombrement a donné les résultats suivants:

### Logements vacants

7 logements disponibles se répartissant comme suit:

<u>Pièces</u>	<u>Appartements</u>	
2 ou 2 ½	4	location
3 ou 3 ½	2	location

<u>Pièces</u>	<u>Maisons individuelles</u>	
6 ou +	1	location.

### Locaux commerciaux vacants (location)

- 3 locaux disponibles d'une surface totale d'environ 800 m<sup>2</sup>



◆ ◆ ◆ ◆

## Plan partiel d'affectation (PPA) du hameau de Renges

Le projet de PPA actualisé selon les dernières remarques de la Municipalité a été transmis en début d'année pour une ultime consultation des propriétaires.

A fin mars 2008, ont été reçus leurs remarques et commentaires invoquant contradictoirement, d'une part, le souci de

mieux conserver les valeurs patrimoniales du site et, d'autre part, la crainte d'une trop forte restriction dans leurs droits à bâtir.

En conséquence, le PPA a été ajusté, en essayant de tenir compte des différentes demandes, par le bureau d'architectes-urbanistes GEA Vallotton et Chanard, afin d'être finalement transmis au service du développement territorial (SDT) pour un examen préalable complémentaire du 17 juillet au 17 octobre 2008.

Le Conseil communal a accepté, le 6 novembre 2008, un crédit d'étude complémentaire de Fr. 65'000.- au crédit initial de Fr. 100'000.-, pour la finalisation du PPA.

Suite à l'examen complémentaire du SDT, des corrections et modifications ont à nouveau été faites. Le dossier sera ensuite transmis au SDT pour un examen final début 2009 en vue de l'enquête publique qui devrait intervenir dans le courant de cette même année.



◆ ◆ ◆ ◆

## Projet de territoire

Le Conseil communal a accordé, le 8 juin 2007, un crédit d'étude pour l'élaboration d'un "projet de territoire" destiné à servir de document de référence pour le développement de projets sur le territoire communal.

Suite à l'élaboration, par le bureau d'architectes-urbanistes GEA Vallotton et Chanard, d'un recueil des attentes de la Municipalité en fin d'année 2007, une première phase d'étude diagnostique a eu lieu début 2008. Il s'agissait d'identifier les élé-

ments de concept en matière d'urbanisation, de potentialité de développement et de réseau de mobilité.

La deuxième phase d'étude a ensuite permis de définir les stratégies de développement de la commune et de les mettre en relation avec les planifications supérieures.

En fin d'année 2008, ont été présentées les premières esquisses du projet de territoire validant la démarche de travail, notamment les fiches sectorielles pour l'identification des potentialités du territoire en termes de vocation. C'est dans le courant du premier semestre 2009 que devrait être finalisé le projet de territoire.

◆ ◆ ◆ ◆

### Plan de quartier "La Brûlée"

Le Conseil communal a accordé le 8 juin 2007 un crédit d'étude pour l'élaboration d'un cahier des charges en vue de la réalisation du plan de quartier de la Brûlée.

Après que le concept de cahier des charges ait été affiné entre les propriétaires

M. et Mme Emery, leur bureau d'architecte et la Municipalité, le projet a été présenté à la cellule de pilotage technique du SDOL en mars 2008. Ce dernier a jugé le projet de haute qualité et conforme aux objectifs du SDOL et à l'affectation du lieu.

Le cahier des charges a été définitivement adopté fin août par la Municipalité et signé par les propriétaires en septembre 2008. Un projet de plan de quartier devrait parvenir au service de l'urbanisme en début d'année 2009.



◆ ◆ ◆ ◆

## Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL)



**Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Lausanne, Prilly, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Sainte-Croix, État de Vaud**

*Délégations d'Ecublens:*

- M. Pierre Kaelin, Syndic (groupe de pilotage),
- M. François Massy, Conseiller municipal (chantiers 1, 2, 4 et 6).

### Bilan 2008

En 2008, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) a poursuivi l'étude et la mise en œuvre des principes définis pour ses six "chantiers". Son travail de coordination et de concertation s'est intensifié compte tenu des schémas directeurs et projets voisins qui se développent.

En prévision: un doublement des prestations de transports publics, une future halte RER à Malley, une gare transformée à Renens, dont le secteur sera aussi réaménagé, des routes et des friches industrielles en mutation, de nouvelles jonctions autoroutières, un futur tram de Bussigny à Lausanne, des Hautes Écoles en effervescence,... l'Ouest lausannois connaît un dynamisme sans précédent et suscite l'intérêt bien au-delà des frontières communales, cantonales ou même fédérales.

Tous ces changements, liés entre eux, ne sauraient se passer d'une planification rigoureuse. C'est le mérite du SDOL et, à une plus grande échelle, du Projet d'agglomération Lausanne-Morges PALM, de permettre de définir des stratégies globales et d'accompagner leurs mises en œuvre grâce à un travail commun entre communes, canton, mais aussi les CFF, les tl, les Hautes Écoles et la Confédération.

De nombreuses séances ont notamment été organisées, réunissant le groupe de pilotage, à 8 reprises, dont une séance extraordinaire concernant les axes forts de transports publics (Gropil avec les Syndics et représentants des autorités cantonales); la cellule de pilotage technique, dix fois (cpt avec les techniciens communaux et cantonaux); le groupe ABC, huit fois (vérification de la conformité des projets de construction aux objectifs et principes du SDOL).

Des réunions pour les élus, partenaires et habitants ont également été organisées, dont le Marché du SDOL et une réunion publique d'échanges et d'information relative au chantier 1 / RC1, sans oublier une séance regroupant les secrétaires municipaux et chefs des services des communes. Le SDOL a également été présenté plus de 20 fois à des institutions, organisations ou groupes intéressés. Il a suscité plusieurs travaux académiques en 2008.

### **L'organisation et la structure du Schéma directeur**

Les huit communes de l'Ouest lausannois et la ville de Lausanne collaborent avec le canton pour la mise en œuvre des objectifs du SDOL. Sur les plans financier et légal, pour assurer la bonne mise en œuvre du SDOL, deux conventions de collaboration ont été signées en 2004.

La première lie les neuf communes signataires du SDOL et institue la commune de Renens représentante et responsable du bureau du Schéma directeur. Elle fixe également les modalités de création et de gestion du bureau du Schéma directeur, ainsi que les tâches qui lui sont déléguées.

La seconde définit la collaboration entre le groupement des communes et le canton. Afin d'assurer une coordination efficace, une cellule de pilotage technique (cpt) est formellement constituée. Elle est formée de représentants de l'État, des urbanistes communaux et du bureau du SDOL.

Le SDOL possède une valeur de contrat: en y apposant leur signature, les communes se sont engagées à poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs généraux fondés sur le Schéma directeur.

Les résultats des études directrices des chantiers forment autant d'annexes au Schéma directeur. Le développement des secteurs concernés se fait sur la base de ces résultats d'études qui servent à la révision des planifications communales. Selon les cas de figure, le bureau du SDOL accompagne, voire assure la coordination de la conduite des études de planification. Les études liées à la mobilité (transports publics, individuels, non motorisés) se poursuivent dans la perspective de leur réalisation.

### **Bureau du SDOL**

Le bureau du SDOL a déménagé, le 14 mai 2008, au centre Perrelet (H), au chemin du Closel 15, à Renens. Quittant les locaux de l'administration communale de Renens à la rue de Lausanne, il rejoint ainsi les bureaux du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), du Schéma directeur de la région morgienne (SDRM) et du bureau du Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL).

En termes d'effectif, le bureau du SDOL est composé de Mme Ariane Widmer Pham (75 %), cheffe de projet, M. Benoît Biéler (80 %), géographe, adjoint, M. Adrien Mulon (50 %), ingénieur EPFL, responsable mobilité (dès le 1<sup>er</sup> juin 2008), Mme Inès Dos Santos (70 %), secrétaire, Mme Marianne Martin (30 %), secrétaire. Le bureau du SDOL a accueilli Mme Feryel Kilani, étudiante en sciences et ingénierie de l'environnement à l'EPFL, pour un stage d'une durée de 1 mois en juillet 2008.

### **SDOL / Etudes générales**

L'élaboration d'une nouvelle carte de synthèse du Schéma directeur a commencé en 2008. Il s'agit de mettre en cohérence graphique les six chantiers d'études du SDOL qui ont considérablement évolué depuis leurs définitions en 2003. Cette synthèse sera utile aux communes, ainsi qu'à l'actualisation de la stratégie de mise en œuvre des principes et objectifs du SDOL.

Dans la même optique et à un niveau plus technique, les réflexions au sujet d'un système d'information sur le territoire à l'échelle de l'Ouest lausannois ont commencé. En effet, depuis son adoption en 2004, le Schéma directeur a été complété

par plusieurs études spécifiques établies par différents mandataires avec des représentations graphiques propres. Ces documents, sur support papier ou sous forme numérique, sont statiques et difficilement actualisables par le bureau du SDOL. Bien qu'ils traitent le même type d'informations, ils offrent une représentation hétéroclite, rendant difficile voire impossible la mise en relation des données liées aux différents projets de l'Ouest lausannois.

Aujourd'hui, le bureau du SDOL envisage de mettre en place des outils de gestion modernes et performants de type SIT (système d'information du territoire), permettant de gérer les informations par couches. Le projet vise les principaux objectifs suivants:

- Améliorer les conditions de conduite et de gestion des données et de l'information par le bureau du SDOL.
- Assurer la validité, l'uniformité, la pertinence et la pérennité des données pour mettre à disposition des partenaires des informations fiables de manière régulière, voire interactive.
- Obtenir une vue d'ensemble cohérente des projets.

Autres occupations du bureau en 2008, la représentation du SDOL dans le cadre du Projet de territoire suisse (office fédéral du développement territorial).

### Financement

Un groupe de travail a été mis sur pied, composé de représentants politiques et techniques, chargé de réfléchir au financement des équipements dans l'Ouest lausannois sur la base de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions, avec les secteurs de Malley et de l'Arc-en-Ciel comme cas d'étude.

Un avis de droit a été demandé dans ce cadre sur la question des contributions aux frais d'équipements, en particulier à propos des Plans directeurs localisés de Malley et Arc-en-Ciel. Le groupe technique a suspendu ses activités, entendu que des réflexions sont actuellement menées au niveau suisse et cantonal.

## LES SIX CHANTIERS DU SDOL

### Chantier 1 / Secteur des Hautes Écoles – Tir-Fédéral – Maladière

L'étude générale du chantier 1 a été publiée en mars 2007. Quelques mois plus tard, à la fin de l'été 2007, le secteur sud du périmètre a déjà vu des travaux commencer sous la maîtrise d'œuvre de l'EPFL.

L'ouverture du chantier de construction du Rolex Learning Center a été suivie, en juillet 2008, par celle du chantier d'un hôtel et de logements pour étudiants au sud de la route RC1. Les deux sites seront reliés par une large esplanade passant sous la route. Ces travaux ont d'importants liens avec l'étude de requalification de la route du Lac RC1 menée dans le cadre du chantier 1 du SDOL.

En ce qui concerne la partie d'autoroute comprise entre Crissier et La Maladière, elle est traitée par le service des routes et l'OFROU. Un horizon se dessine dans la période 2012-2015 pour la réalisation de deux futures jonctions (Ecublens et Chavannes) et l'amélioration de la jonction de Crissier. Parmi les projets à venir dans le cadre du chantier 1, est prévue une étude de requalification de la route de la Maladière RC 76.

### Route du Lac – RC1

Le rapport sur le concept général et la stratégie de requalification de la RC1 a été présenté et adopté au Gropil du SDOL le 17 novembre 2007. L'étude a fait ensuite l'objet d'une consultation publique du 26 février au 31 mars 2008. Le rapport final avec ses modifications et la notice sur les résultats de la consultation publique ont été adoptés par le Gropil du SDOL le 26 juin 2008.

Ce projet avait été lancé à partir d'un concours d'idées sur invitation. Il aboutit à un concept général pour l'aménagement, l'accessibilité multimodale et l'exploitation de la route du Lac sur le tronçon longeant les Hautes Écoles jusqu'à la Venoge. Il propose un "parkway" pour le secteur UNIL/Tir-Fédéral et une avenue plus urbaine pour le tronçon Tir-Fédéral/Venoge.

La réalisation du projet améliorera la sécurité des différents usagers et permettra

l'accessibilité, dans de bonnes conditions, des parcelles adjacentes à la route cantonale sur lesquelles des projets se développent, notamment à l'EPFL.

Le concept permet aussi d'améliorer la performance des transports publics, de réserver les emprises nécessaires pour renforcer ce mode de transport, d'harmoniser la largeur de la chaussée, de réaliser un aménagement paysager de qualité, ainsi que de développer un aménagement complet du réseau délimitant clairement les aménagements pour cycles, les passages pour piétons et l'accès aux parcelles bordières.

La réalisation des aménagements est prévue par étapes. Elle se poursuivra par des projets pour les tronçons UNIL/jonction de Malley et Tir-Fédéral/Venoge.



## **Chantier 2 / Secteur des voies ferrées entre Bussigny et Sébeillon**

Le périmètre du chantier 2 a vu s'ouvrir plusieurs études portant sur des sous-secteurs. Plusieurs de ces études sont pilotées par les communes concernées. Trois d'entre elles, intercommunales, sont pilotées dans le cadre du SDOL. Elles concernent des sites de développement parmi les principaux de l'Ouest lausannois et qui ont été identifiés comme stratégiques notamment par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le Plan directeur cantonal.

### Secteur Malley

Durant la période 2007-2008, l'élaboration du Plan directeur localisé (PDL) intercommunal du secteur Malley a été complétée par des études sectorielles indispensables pour démontrer sa faisabilité: complément d'étude trafic, analyse foncière, notice de risque d'accidents majeurs et concept énergétique. Ce dernier, avec l'ensemble des mesures environnementales prévues

dans le PDL, permet d'envisager la création d'un quartier durable.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2008 ont été lancés les travaux de construction de la halte RER de Prilly-Malley. A la fin de l'année, plusieurs autres projets ont vu le jour comme le début de la démarche de concertation, l'élaboration de plans partiels d'affectation, ainsi que l'étude du concept de requalification de la RC 151 dans le cadre du projet de construction du tram Lausanne-Renens.

La version finale du projet de PDL sera soumise à une consultation publique en 2009. Après toutes les démarches de légalisation (examen préalable des services cantonaux, adoption par les Municipalités des trois communes, approbation par les trois conseils Communaux, validation par le Conseil d'État) le PDL pourrait entrer en vigueur en 2010.

En 2008, le secteur de Malley a également postulé avec succès auprès de la Confédération pour devenir l'un de ses projets modèles. De 2009 à 2011, la Confédération participera financièrement à la reconversion de ce secteur et apportera son expérience et ses connaissances. Il s'agit du deuxième projet modèle de la Confédération qui s'intéresse au secteur Malley, puisque le projet "Des quartiers durables pour l'agglomération lausannoise", porté par l'association Equiterre et le bureau Tribu'architecture et soutenu par la ville de Lausanne, le SDOL et le canton de Vaud, en fait également un de ses cas d'étude.

L'objectif de ce projet est de créer un outil d'évaluation et d'aide à la décision pour les collectivités qui tentent de développer un habitat urbain favorisant la haute qualité environnementale, sociale et économique.

### Secteur gare de Renens

Sous le nom "Renens CFF-Gare de l'Ouest, interface des transports", la gare de Renens et ses abords ont fait l'objet d'un concours en 2007. Le lauréat du concours a été présenté au public le 9 janvier 2008. Il s'agit du groupement de bureaux d'urbanisme, d'ingénieurs et de paysagisme Farra & Fazan, Tekhne SA et Atelier du paysage Jean-Yves Le Baron Sàrl. Son pro-



jet, le "Rayon vert" dessine une nouvelle passerelle végétalisée enjambant les voies et repense les places nord et sud de la gare.



Une exposition de tous les projets s'est tenue dans le hall de la gare de Renens du 10 au 19 janvier. Le groupement lauréat a ensuite obtenu le mandat pour l'étude préliminaire du secteur qui permettra de développer les esquisses présentées dans le concours.

L'étude préliminaire porte plus précisément sur les éléments suivants: adaptation du faisceau des voies ferrées et des quais, ainsi que de leur accès en vue de leur mise en conformité réglementaire et de la prise en compte des projets de développements (RER vaudois, 4<sup>e</sup> voie Renens-Lausanne, 3<sup>e</sup> voie Lausanne-Genève), adaptation du passage inférieur existant, création d'un nouveau franchissement sous forme de passerelle par-dessus les voies avec accès aux quais, réaménagement des places nord et sud pour accueillir cette passerelle, ainsi que le nouveau tram et les lignes de bus, valorisation des terrains au sud des voies, assainissement phonique, adaptation de la station du m1.

Ces projets s'affineront encore en 2009, lors de l'élaboration des avant-projets de construction pour un début des travaux entre 2012 et 2014.

#### Secteur Arc-en-Ciel

Dans le secteur de l'Arc-en-Ciel, un projet de plan directeur localisé (PDL) intercommunal a été élaboré en 2007 suite à une étude test. Il a été complété à l'automne 2007 par une analyse foncière. L'examen préalable du dossier par les services cantonaux s'est déroulé durant l'été 2008 et une consultation publique aura lieu durant

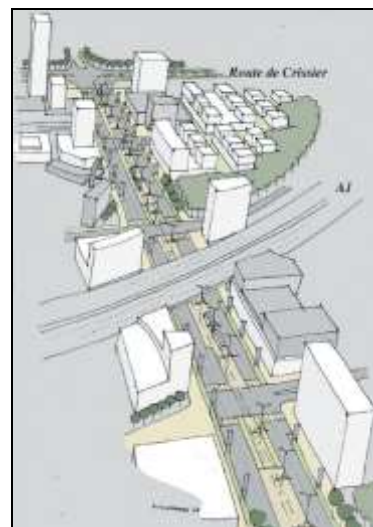
le 1<sup>er</sup> semestre 2009 pour une entrée en force attendue à l'automne.

En parallèle, pourront être élaborés des plans partiels d'affectation (PPA) permettant la mise en œuvre concrète des principes énoncés dans le PDL. La démarche de concertation se renforcera pour accompagner la légalisation du PDL et sa mise en œuvre. Elle associera les riverains et toutes les personnes intéressées.



En 2008, le boulevard de l'Arc-en-Ciel a été confirmé pour recevoir la ligne de tram Lausanne-Bussigny pour autant que les densifications prévues soient réalisées et que les nouvelles lignes de bus trouvent leur clientèle.

Dès décembre 2009, deux nouvelles lignes de bus circuleront dans le secteur de l'Arc-en-Ciel. La première venant de Lausanne, reliera la gare de Renens à la Croix du Péage (Villars-Ste-Croix), alors que la seconde mettra en lien la gare de Renens au Closalet par Mongévon et le Marcolet. Les travaux de mise en œuvre (création de voies bus, arrêts, etc.) se dérouleront durant l'année 2009.



En 2009, les communes de Crissier, Ecublens et Bussigny travailleront à l'élaboration des avant-projets de deux nouveaux franchissements pour la mobilité douce, respectivement sous les voies ferrées entre le chemin de la Forêt à Ecublens et le secteur ex-Filtrona à Crissier, ainsi que dans le secteur de la jonction de Crissier.

### **Chantier 3 / Route de Cossonay – RC 251**

Suite à l'adoption du concept général du chantier 3 par le Gropil du SDOL le 15 juin 2006, l'étude s'est poursuivie sous la forme d'un avant-projet sommaire en 2007 pour approfondir et détailler les profils types de chaque séquence de la route RC 251, ainsi que le positionnement et l'implantation de l'axe de la chaussée en prenant en compte les besoins actuels et futurs. Le rapport final de cette étude, avant-projet de requalification / Phase 3, versé comme annexe au concept général et stratégie de requalification, a été adopté au Gropil du SDOL le 26 juin 2008.

Le projet sera par la suite développé avec celui des tronçons de lignes de trolleybus des axes forts de transports publics, dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

### **Chantier 4 / Zones d'activités de St-Sulpice – Ecublens**

La mise en conformité du plan général d'affectation (PGA) d'Ecublens avec les résultats de l'étude du chantier 4 est planifiée. Le nouveau PGA de St-Sulpice a déjà intégré ces résultats. Le périmètre du chantier 4 est par ailleurs touché par l'étude en cours pour la requalification de la route cantonale RC1.

### **Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce**

Le projet de mobilité douce du SDOL et sa stratégie de mise en oeuvre ont été intégrés dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et mis en cohérence avec son réseau global. Ce réseau prévoit une hiérarchisation des tracés, notamment en relation avec les interfaces de transports publics.

Un diagnostic du réseau cyclable avec les principaux points ou tronçons à sécuriser a été réalisé. La mise en oeuvre de ces mesures est prévue en deux étapes (2011-2014, 2015-2018). Elle concerne des tronçons d'itinéraire et des franchissements d'infrastructures à créer ou à assainir, ainsi que des stationnements deux-roues à créer.

Ces réalisations permettront à la mobilité douce de jouer un rôle fondamental dans la politique de déplacement de l'agglomération. Le montant des investissements prévus en première étape de réalisation (2011-2014) dans l'agglomération est estimé à 85,4 millions de francs. Ces mesures pourraient bénéficier d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre de la politique des agglomérations. L'étude d'aménagement des principaux axes et leur jalonnement constitue un des projets à venir pour le chantier 5.

### Cartes de balades

Suite au grand succès rencontré par l'édition de cartes de balades en 2007, il a été décidé de rechercher en 2008 de nouveaux financements pour étendre cette collection. Cette volonté décrite dans la stratégie du chantier 5 s'est avérée être une réussite puisque des fonds ont été trouvés pour permettre de mener en 2009 une nouvelle série de balades avec les collaborations de Pierre Corajoud, Jean-Pierre Dewarrat et Pro Natura.

### **Chantier 6 / Transports**

#### Transports publics (TP)

Les tl ont été intégrés dans le cadre de l'élaboration de leur schéma directeur 2010-2014 l'image directrice pour le réseau de transports publics validée par le groupe de pilotage puis par les Municipalités des communes du SDOL en 2007. Ce projet fait partie des mesures du PALM prétendant à un cofinancement de la Confédération.

L'image retenue représente une offre plus que doublée (en termes de places \* km). Une consultation menée par les tl a eu lieu en juin 2008. Le Schéma directeur tl 2010-2014 a été validé par les communes, ainsi que le financement de la première étape de réalisation lors de laquelle les éléments



suivants sont spécifiés (réseau 2010 mis en vigueur en décembre 2009):

- réalisation de deux nouvelles lignes urbaines (Croix-du-Péage – Croix-de-Plan – Renens-Galicien – St-François; et Closolelet – Mongévon – Renens-Gare) se substituant à la ligne urbaine 35 actuelle;
- maintien des lignes urbaines 30, 32 et 33 et renforcement de leur offre, assurant un service en soirée et le week-end;
- maintien provisoire du terminus EPFL pour l'ex ligne T1 57 (aujourd'hui ligne n° 1 des TPM) à cadence urbaine en provenance de Morges.

Ces modifications interviendront lors du changement d'horaire de décembre 2009.

L'étude de l'aménagement routier à prévoir pour l'intégration des transports publics, des transports individuels motorisés et des modes doux dans le réseau de mobilité a été lancée fin 2007 et achevée en avril 2008. Ses résultats permettront aux communes de cibler les projets de réalisation à lancer et de planifier les engagements financiers à prévoir.

Dès 2009, le chantier 6 / TP prévoit le développement des avant-projets de la deuxième étape de mise en service du nouveau réseau de bus, prévue en décembre 2011.

#### Transports individuels motorisés (TIM)

Suite aux deux premières étapes de l'étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier dans l'Ouest lausannois menées entre 2005 et 2007, une troisième phase a étendu le périmètre d'étude au nord des voies CFF. Cette troisième étape s'est achevée en avril 2008 et a été marquée par la publication d'un "État des lieux sur le secteur nord" validé par le Gropil en octobre 2008.

Parmi les projets à venir dans le cadre du chantier 6/TIM, le Gropil du SDOL s'est déterminé pour étudier une politique de stationnement harmonisée pour l'Ouest lausannois. Dans un premier temps, il s'agit de dresser un état des lieux de l'offre de stationnement et de son utilisation afin de permettre l'élaboration d'une série d'interventions possibles et d'un plan d'action.

Les projets communaux de zones 30 km/h constituent un autre axe de travail du chantier 6/TIM.

Par la suite, la stratégie pour les transports individuels motorisés dans l'Ouest lausannois sera intégrée à l'étude de la mobilité multimodale du PALM.

#### Stationnement

Une étude pour la définition d'une politique intercommunale coordonnée en matière de stationnement a été lancée en novembre 2008 et se poursuivra jusqu'à fin 2009.

#### **Autres planifications communales**

Par ailleurs, le bureau du SDOL a accompagné plusieurs démarches de planification dans les communes de l'Ouest lausannois, en particulier:

- Chantier 1 / Étude test En Dorigny (Chavannes-près-Renens);
- Chantier 1 / Etude de faisabilité des Côtes de la Bourdonnette (Chavannes-près-Renens);
- Chantier 2 / Mandats d'étude parallèle Entrepôts (Renens);
- Chantier 2 / Plan de quartier La Croisée (Renens);
- Chantier 2 / Mandats d'étude parallèle Sébeillon (Lausanne);
- Chantier 2 / Plan directeur localisé Cocagne Bruyère (Bussigny-près-Lausanne);
- Chantier 3 / Plan de quartier En Broye (Prilly).

#### **FINANCES DU SDOL**

Les travaux menés par le bureau du SDOL se réalisent sur la base de deux budgets distincts: le budget de fonctionnement du bureau et le budget des chantiers d'étude.

#### Budget de fonctionnement du bureau

Le budget de fonctionnement du bureau du SDOL adopté pour 2009 s'élève à un montant global de Fr. 500'600.-. Le canton a décidé de reconduire son soutien par une contribution forfaitaire de Fr. 100'000.-, nouvellement fondée sur la loi sur l'appui

au développement économique (LADE), pour une période allant de 2009 à 2013.

Les communes prennent à leur charge le solde du montant, réparti au prorata de leur population, ce qui représente environ 14 % de la somme restante pour la commune d'Ecublens. La participation financière de la ville de Lausanne se fait au prorata de sa population concernée par les projets du SDOL (10'000 habitants).

#### Budget des chantiers d'études

Le budget des chantiers d'études du SDOL fait l'objet d'un budget annuel assorti d'une proposition de répartition des frais. Il comprend trois types d'études: des études générales concernant en principe l'ensemble des partenaires (par exemple assainissement phonique), des études concernant des projets de développements urbains (par exemple Malley) et des études concernant des projets d'infrastructures et d'espaces publics (par exemple Gare CFF Renens).

Le budget 2009 des chantiers d'études est de Fr. 850'000.-. Il est soumis au Gropil pour un accord de principe sous la forme d'un budget cadre. Par la suite, chaque chantier fait l'objet d'un budget spécifique que le Gropil adopte et qu'une décision municipale et cantonale confirme.

Les clés de répartition des différents chantiers sont variables. Elles sont fixées en fonction des partenaires intéressés (canton, communes, tiers). Les participations cantonales sont accordées de cas en cas, généralement sur la base de la politique cantonale pour les pôles de développement économique, respectivement de l'aide au développement économique ou de la politique d'agglomération.

Pour les études portant sur des projets d'infrastructures, les budgets pour les phases de projet et de réalisation ne figurent, en principe, plus dans le budget du SDOL. Plusieurs de ces études figurent sur la liste des mesures du PALM et devraient dès lors bénéficier d'une participation de la Confédération sur la base de sa politique pour le trafic d'agglomération.

(Source: SDOL)



## **Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM)**

Pour le Projet d'agglomération, l'année 2008 peut être qualifiée d'année de transition. En effet, après la remise du dossier à la Confédération en décembre 2007, les différentes équipes du Projet d'agglomération Lausanne-Morges – PALM – se sont penchées sur le lancement de sa mise en œuvre. Ce travail a débuté avec l'installation du bureau du PALM en avril 2008 et la validation d'un plan d'actions par le comité de pilotage pour les projets 2009-2014.

En décembre 2008 la Confédération a rendu son examen sur l'ensemble des projets d'agglomération et a mis en consultation l'arrêté fédéral sur les étapes de financements 2011-2014 du programme en faveur du trafic d'agglomération. Il en ressort que le PALM remplit les critères de conformité pour obtenir un subventionnement sur des projets qui y figurent. Le taux de cofinancement mis en consultation est de 40 %, soit le taux le plus élevé que la Confédération ait proposé, pour des contributions qui s'élèvent à 243 millions pour les années 2011-2018.

#### **Réseau d'axes forts de transports publics urbains**

Lancée en mai 2007 sous l'égide du PALM, une étude a permis d'identifier les nouvelles lignes de transports publics en site propre (axes forts) à créer dans l'agglomération. Fin 2007, une image du réseau d'axes forts était élaborée. Par décision du Conseil d'État du canton de Vaud en date du 21 mai 2008 ce réseau comprend:

- un axe fort tramway de Croix du Péage (Villars-Ste-Croix) à Rionzi (Le Mont-sur-Lausanne) via la gare CFF de Renens, la halte CFF de Prilly-Malley, la place de l'Europe à Lausanne et le plateau de la Blécherette;
- des axes forts (trolley-)bus: de Bussigny (Croix de Plan) à Lutry via le centre de Lausanne (Grand-Pont); entre la place du Tunnel et Bellevaux à Lausanne; entre la RC 251 (Prilly-Eglise) et Perrelet; sur l'avenue de Morges entre la rue de Genève et la place Chauderon; entre la place de l'Ours et Chailly-Village.

Ce réseau d'axes forts connaîtra des étapes de réalisation différenciées selon les échéances de financement définies par la Confédération, soit entre 2011 et 2014 pour l'étape 1 et dès 2015 pour l'étape 2.

En étape 1 de la réalisation du réseau d'axes forts, les communes de Lausanne, Prilly et Renens sont concernées pour le premier tronçon de la ligne de tram sur 4,7 km entre la place de l'Europe et la gare CFF de Renens. Ces trois communes sont aussi concernées, avec la commune de Crissier, par la mise en place du premier tronçon de ligne trolleybus à haut niveau de service entre Bré (Crissier) et Montétan (Lausanne).

Une demande de crédit d'études d'avant-projet a été préparée fin 2008. La demande de crédit d'ouvrage devrait suivre avec l'objectif d'une ouverture de chantier entre 2011 et 2014 pour la réalisation de l'étape 1 du réseau d'axes forts.

Les documents relatifs aux études du PALM peuvent être consultés sur le site internet [www.agglo-lausanne-morges.ch](http://www.agglo-lausanne-morges.ch).

(Source: SDOL et Lausanne Région)

♦ ♦ ♦ ♦

### **Commission de coordination Ouest lausannois – Hautes Ecoles COH**

(Communes de Chavannes-près-Renens,  
Ecublens, Lausanne, Saint-Sulpice  
+ UNIL et EPFL)



*Délégation d'Ecublens MM. Pierre Kaelin, Syndic et François Massy, Conseiller municipal*

Présidence 2008: M. Jean-Claude Cerottini, Syndic, Saint-Sulpice.

La commission a siégé à trois reprises.

Ses activités se sont déroulées dans les domaines principaux suivants:

#### **Information réciproque des partenaires et concertation sur les projets courants**

##### **EPFL**

- Mise à l'enquête publique complémentaire du projet d'hôtel pour étudiants, sur le territoire de la commune de Saint-Sulpice, suite à des modifications mineures.
- Projet de réfections intérieures des pavillons à la rue de Bassenges 13, à Ecublens; l'affectation des lieux sera de type administratif (bureaux), pour permettre la mise à disposition provisoire de surfaces pour des start-up du PSE.
- Ouverture du chantier des logements pour étudiants sur le territoire de la commune de Saint-Sulpice.
- Commencement des travaux des bâtiments du quartier de l'innovation au début de l'année 2009.

##### **UNIL**

- Pose de mâts d'éclairage sur les terrains de sports, suite à la fin des travaux de réaménagement des terrains d'athlétisme en gazon synthétique.
- Journées "Portes ouvertes à l'Université" les 30, 31 mai et 1<sup>er</sup> juin 2008.
- Un crédit a été accordé par le Grand Conseil pour financer les études en vue de la réorganisation et de l'agrandissement de l'ancienne usine Leu, destinée aux facultés géosciences et de l'environnement et des sciences sociales et politiques. Un concours architectural a été organisé pour la transformation de ce bâtiment.

### Commune de Chavannes-près-Renens

- Un nouveau quartier va voir le jour dans le secteur nord de la commune au lieu-dit "Les Ramiers", soit à l'est de l'avenue de la gare et au nord du chemin des Ramiers.
- Début des travaux du nouveau bâtiment de l'IDHEAP, suite à la délivrance du permis de construire.

### Commune d'Ecublens

Concernant le projet de requalification de la RC1, le Conseil d'Etat n'est pas entré en matière sur la demande faite par les trois communes concernées, à savoir que l'Etat de Vaud continue de maintenir et d'exploiter cet axe routier, sachant que ce dernier sera entièrement réaménagé et permettra de disposer d'infrastructures routières adaptées aux besoins et parfaitement remises en état.

Le département des infrastructures soumettra, d'ici à la fin de la législature, la révision complète de la loi cantonale sur les routes, pour répondre notamment à la problématique des routes d'agglomération, en définissant d'autres bases que l'actuel principe de route "en" et "hors" traversée.

Les communes concernées ne voient donc pas d'urgence à rediscuter le statut de la RC1, sitôt celle-ci achevée sur le tronçon concerné, puisque son statut sera de toute façon réglé ensuite selon des critères différents, par la nouvelle loi.

Les trois Municipalités proposent que l'Etat s'engage à ce que le statut de la RC1 ne soit pas rediscuté avant l'adoption de la nouvelle loi par le Grand Conseil et sa mise en application. A cette condition, elles acceptent que le projet soit soumis à l'enquête publique.

### Commune de Lausanne

- Des appels d'offres sont sollicités auprès d'investisseurs, dans le cadre du projet "Métamorphose".
- Etude des circulations concernant le projet Aligro sur les communes de Chavannes-près-Renens et Lausanne.

- Etude pour le traitement des micropolluants (résidus de médicaments, de particules ou autres polluants chimiques) présents dans les eaux usées, à la station d'épuration de Vidy.

### Commune de Saint-Sulpice

- Approbation par le Conseil communal du plan de quartier "Castolin".
- Approbation par le Conseil communal du plan général d'affectation de la commune, avec deux amendements.

### Service de développement territorial (SDT)

Information du changement de responsable à la direction du service des rives du lac; il s'agit de Mme Véronique Bovay.

#### Examen de dossiers particuliers par le groupe technique

- EPFL – PSE et quartier de l'innovation – Demande de permis de construire pour les bâtiments D, E, F, et K (bureaux) et deux parkings, l'un souterrain et l'autre à l'air libre.
- EPFL – Pavillon A garderie, situé au nord du bâtiment Odyssée et transformé en unité d'accueil de la petite enfance.
- EPFL – Antenne GPS Swisscom.
- EPFL – Bâtiment ELB – Antenne SwissCube pour le "Space Center", destinée à recevoir les signaux du premier satellite suisse.
- EPFL – Voie de secours du m1 – Création d'une ligne de sécurité dite "cul de sac de sécurité", dans la courbe située à l'est du dépôt.
- EPFL – Centre sportif, centre "Sport et Santé", comprenant une salle de sports multifonctions supplémentaire, des salles polyvalentes et divers locaux pour le centre "Sport et Santé".
- EPFL – Sens de circulation des cycles.
- EPFL/UNIL – Addenda n° 1 au plan d'affectation cantonal (PAC) 229 – Séance de conciliation avec les opposants au projet, en présence de représentants du service de développement territorial (SDT), du service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN), ainsi que du département de l'économie (DEC).

- EPFL/UNIL – Addenda n° 2 au PAC 229 – Séance publique de présentation.
- EPFL/UNIL – Réaménagement de la RC1.
- UNIL – Abattage de deux arbres pour la construction d'une conduite de pompage.
- UNIL – Aménagement de la route de ceinture en limite du parking est.
- Lausanne – Pose de trois mâts d'éclairage basculants de 16 m de haut entre deux terrains de sport.
- IDHEAP – Transformation de l'ancienne usine AMEDIS, sise à côté des archives cantonales.

◆ ◆ ◆ ◆