

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL ◀ OUEST LAUSANNOIS

**NOTICE SUR LE RÉSULTAT
DE LA CONCERTATION
PUBLIQUE DU 12 FÉVRIER
AU 12 MARS 2019**

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois
05/2020

Bussigny
Chavannes-près-Renens
Crissier
Ecublens
Prilly
Renens
Saint-Sulpice
Villars-Sainte-Croix

Concertation publique du 12 février au 12 mars 2019

Le projet de Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) a fait l'objet d'une phase de concertation publique intermédiaire du 12 février au 12 mars 2019, à la fin de l'étape du projet de territoire. De nombreux événements publics ont été organisés afin de pouvoir échanger avec la population, invitée à participer par un tout-ménage et des annonces dans les journaux communaux. Une soirée publique de lancement de la consultation a eu lieu le 12 février à Renens. Des stands mobiles ont été tenus à divers endroits de l'Ouest lausannois. Enfin le 7 mars, des ateliers thématiques à St-Sulpice ont permis aux participants d'approfondir les diverses thématiques du PDi-OL. Un guide de lecture et un formulaire de récolte des remarques ont été mis à disposition de la population pour faciliter la lecture du PDi-OL et la transmission des remarques.

A l'issue de cette phase de concertation, 102 prises de position différentes ont été reçues de particuliers, d'associations ou de personnes morales. Cette notice présente les observations, les réponses et les modifications apportées au PDi-OL. Elle est également disponible sur le site www.ouestlausannois.ch.

Pour chaque prise de position, les observations ont été numérotées dans leur ordre d'apparition. Les observations des différentes prises de position ont ensuite été regroupées par sujet et une réponse globale y est apportée. Les remarques générales et les sujets majeurs sont traités en premier. Les observations sont ensuite classées en suivant l'ordre des chapitres du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois.

Les prises de position ont été numérotées comme suit (selon ordre de réception) :

- 1 Etienne Schäfer à Bussigny
- 2 Pierre Favre à Renens
- 3 Paul Grobéty à Renens
- 4 Serge Chiaradia à Le Mont-sur-Lausanne
- 5 Nathalie de Carli à Bussigny
- 6 Basile Monnier à Cheseaux-sur-Lausanne
- 7 Paul Külling à Bussigny
- 8 Corinne Rochat à Chavannes-près-Renens
- 9 Alain Blanchoud à Ecublens
- 10 Angelika Thode à Renens
- 11 Silvana Esposito à Bussigny
- 12 Dominique Baldi à Saint-Sulpice
- 13 Laurence Rohr à Chavannes-près-Renens
- 14 Patrick Millet à Bussigny
- 15 Daniel Fahrny à Ecublens
- 16 Jean-Claude Péclet à Prilly
- 17 et 18 Éric Zingre à Bussigny
- 19 Famille Eray à Prilly
- 20 Philippe Bornet à Lausanne
- 21 Laurence Plattner à Renens
- 22 Christophe Geslin à Ecublens
- 23 Pierre-André Dumont à Bussigny
- 24 Olivier Roque à Chavannes-près-Renens
- 25 Guy Van Ussel à Ecublens
- 26 Région Morges à Morges
- 27 G. Bonnard à Saint-Sulpice
- 28 Bernard et Rose-May Péclard à Prilly
- 29 Jean-Pierre Ducret à Ecublens
- 30 Daniel Mange à Lausanne
- 31 Tan Trung Nguyen à Ecublens
- 32 Pierre Court à Saint-Sulpice
- 33 Etienne Vermeulen à Saint-Sulpice
- 34 Corinne Amhof à Ecublens
- 35 Romain et Catherine Lazor à Ecublens
- 36 Isabelle Schaaf Jeanloz à Chavannes-près-Renens
- 37 Patrick Richard à Crissier
- 38 Sylvia Estoppey à Cheseaux-sur-Lausanne



- 39 et 40 Patrick Richard, Jacqueline Richard, Sylvia Estoppey à Crissier
- 41 Françoise Flourens à Crissier
- 42 Claude Penseyres - Commission urbanisme à Crissier
- 43 Anna-Valérie Varrin à Bussigny
- 44 Raphaël Pouy à Bussigny
- 45 Iria Gomez à Bussigny
- 46 Christophe Dajoz à Bussigny
- 47 Stéphane Lecorney à Chavannes-près-Renens
- 48 André Favez à Villars-Ste-Croix
- 49 Société coopérative Migros Vaud à Ecublens
- 50 Ginette Philippoz à Chavannes-près-Renens
- 51 Bertrand de Rham à Chavannes-près-Renens
- 52 Sarah Corthay à Chavannes-près-Renens
- 53 David-André Knüsel à Saint-Sulpice
- 54 Jean-Luc Jaquier à Ecublens
- 55 Sara Cavicchioli à Saint-Sulpice
- 56 et 57 Marc-Henri Collomb à Saint-Sulpice
- 58 Bernard Brodard et Bart Billiaert à Lonay
- 59 Gisèle Collomb à Saint-Sulpice
- 60 Nelly Laydu à Ecublens
- 61 Marc Morgan à Ecublens
- 62 Maurice Decoppet + 18 signataires à Saint-Sulpice
- 63 Nicolas Scherer à Bussigny
- 64 Ariane et Sébastien Apothéloz à Chavannes-près-Renens
- 65 Silvie Christen à Chavannes-près-Renens
- 66 SIE SA à Crissier et TvT Services SA à Renens
- 67 Les Verts de l'Ouest lausannois (Nicolas Morel à Ecublens)
- 68 Nicolas Morel à Ecublens
- 69 Association pour la défense des intérêts de la région des Hautes Ecoles (ADIRHE) (José Marco) à Ecublens
- 69B Association pour la défense des intérêts de la région des Hautes Ecoles (ADIRHE) (José Marco) à Ecublens
- 70 Christian Howard à Chavannes-près-Renens
- 71 François Gottraux à Bussigny
- 72 Berthe et Jean-Pierre Sumi à Ecublens
- 73 Evelyne Grandchamp à Ecublens
- 74 Association pour la préservation des rives des lacs vaudois (APRIL) (Florian Chaudet) à Lausanne
- 75 Jean-Pierre Ammann à Ecublens
- 76 Madeline et Pierre Emery à Ecublens
- 77 Philippe Schaffner à Lausanne
- 78 Association bien vivre à Chavannes (ABAC 1022) (Bertrand de Rham) à Chavannes-près-Renens
- 79 Commission permanente d'urbanisme et d'environnement à Crissier
- 80 Gross & Associés à Lausanne
- 81 Vincent Bonnard à Lausanne
- 82 Domaine de Bois Genoud SA à Lausanne
- 83 Yvan de Rham à Saint-Sulpice
- 84 Serge Veillard à Crissier
- 85 Rémi Schweizer à Crissier
- 86 Alchiero Martinoli à Ecublens
- 87 Maurice Decoppet et riverains à Saint-Sulpice
- 89 Anne Ecabert à Bussigny
- 90 Marie Bonnard Tecklenburg à Crissier
- 92 Jean-Christophe Diserens à Lausanne
- 93 Association de défense et de détente des retraités (AVIVO Section Renens & Environs) à Renens
- 94 Association DEBU (Jacques Virchaux) à Bussigny
- 95 Association Pro vélo (Zoé Dardel) à Lausanne
- 96 Yvan de Rham à Saint-Sulpice
- 97 Association Droit de Cité (Josianne Maury) à Lausanne
- 98 Urs Zuppinger à Lausanne
- 99 Association Sauvegardons Crissier (Martin Senn) à Crissier
- 100 Associations Vivre Renens et l'Ouest Lausannois (AVREOL) et Avenir Malley à Prilly et Renens
- 101 Gymnase de Renens, classes en option complémentaire « géographie » à Renens
- 102 Antonio Ramil à Renens



Table des matières

1. SOMMAIRE, CONTEXTE ET GOUVERNANCE	4
Général	4
Sujets majeurs	10
Partie introductive	21
2. DIAGNOSTIC : TREIZE ENJEUX ET OBJECTIFS	24
Enjeu 1 : La croissance démographique et économique	24
Enjeu 2 : Le développement vers l'intérieur	25
Enjeu 3 : Les centralités	25
Enjeu 5 : Le développement des Hautes Ecoles	25
Enjeu 6 : Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois	26
Enjeu 7 : Les milieux naturels	26
Enjeu 8 : Les espaces et équipements publics	27
Enjeu 9 : Les contraintes environnementales	27
Enjeu 10 : La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales	29
Enjeu 11 : La perméabilité du territoire	30
Enjeu 12 : La capacité des réseaux de transports	31
Enjeu 13 : La gouvernance et la participation	32
3. LE PROJET DE TERRITOIRE ET LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES	34
Orientation stratégique 1 Centralités et espaces publics structurants	34
Orientation stratégique 2 La variété du territoire patrimoniale spécifique	37
Orientation stratégique 3 Les sites d'activités et polarités d'équipements collectifs	46
Orientation stratégique 4 Les grands éléments paysagers	49
Orientation stratégique 5 Espaces publics de proximité	53
Orientation stratégique 6 Les ressources énergétiques	59
Orientation stratégique 7 Stratégie multimodale	63
Orientation stratégique 7a Réseau piétons	71
Orientation stratégique 7b Réseau vélo	74
Orientation stratégique 7c Les transports publics	79
Orientation stratégique 7d Les transports individuels motorisés	86
4. MISE EN OEUVRE	90



1. SOMMAIRE, CONTEXTE ET GOUVERNANCE

Général

Appréciations générales positives

- 1.1** *Je souhaite tout d'abord vous féliciter et vous remercier pour ce travail qui redonne un peu de confiance parfois usée par un ouest lausannois qui s'il recèle des pépites possède également de belles horreurs.*
- 7.1** *Le diagnostic relève les éléments déterminants, les cartes sont de bonne facture et lisibles, le document permet une lecture facilitée par des entrées multiples, bonne qualité en générale.*
- 18.12** *Merci pour votre travail, je me réjouis de voir la version définitive !*
- 23.1** *Dossier PDi-OL très documenté, complet et bien documenté.*
- 26.1** *Nous tenons à relever la qualité et la clarté du document.*
- 32.1** *Bravo pour toutes ces études.*
- 33.1** *Globalement il s'agit d'un bon outil de communication avec la population. J'ai beaucoup apprécié les 1er chapitres qui expliquent l'évolution de l'ouest-lausannois (notamment ses causes comme l'arrivée de l'UNIL et de l'EPFL).*
- 42.1** *La Commission d'urbanisme du CC de Crissier relève la grande qualité du travail préparatoire et des documents mis en consultation. Elle est globalement très satisfaite des propositions faites dans les diverses orientations stratégiques.*
- 43.1** *Dans l'ensemble, je n'ai pas de remarque particulière. Le PDi-OL semble traiter les différents aspects et assez compréhensible.*
- 44.1** *J'ai apprécié pouvoir consulter le document en ligne, il est assez clair et concis.*
- 45.1** *Dans son ensemble le PDi-OL est assez complet et détaillé. Hormis quelques petits détails. Je vous remercie pour la consultation et la mise à disposition en ligne des différentes pièces.*
- 57.1** *Outil de planification générale utile.*
- 62.1** *Nous nous plaçons à relever l'ampleur et la qualité du travail effectué ainsi que les ambitions des communes à l'origine de ce projet, notamment en ce qui concerne la préservation de la qualité de vie à long terme dans notre belle région ainsi que de ses spécificités et de la diversité de son territoire.*
- 73.3** *Le document est intéressant et le travail investi immense.*
- 81.1** *Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, dans sa version mise en consultation, représente un atout pour le futur de la région dont j'apprécie toute la valeur.*
- 83.1** *En préambule, il faut observer que l'imposant travail effectué pour synthétiser des problématiques aussi complexes que l'aménagement du territoire, la gestion des énergies ou des transports, est remarquable.*
- 84.1** *Très bonne présentation dans l'ensemble*
- 85.1** *Un travail impressionnant, et nécessaire, a été réalisé et j'aimerais commencer par remercier ici toutes les parties prenantes, que ce soit au sein du bureau du SDOL, des administrations communales ou de la société civile. Ce premier volet du PDi est réjouissant à bien des égards, et j'ai hâte de voir comment il se concrétisera dans une batterie de mesures concrètes.*
- 86.1** *Nécessaire et complet.*



- 90.1** *J'ai beaucoup apprécié la structure du rapport, la clarté des textes et des tableaux, cartes également. Dans l'ensemble, j'adhère aux analyses et aux projections pour le futur.*
- 97.2** *De manière générale, la structure du rapport ainsi que le choix des représentations graphiques est pertinente dans son ensemble. On aurait aimé avoir des indications très sommaires sur la mise en œuvre.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Appréciations générales négatives

- 3.1** *Le Plan Directeur Intercommunal (PDI-OL) est un mauvais projet pour la commune de Renens, ville la plus peuplée du District de l'Ouest-lausannois.*
- 23.2** *Des études que je trouve personnellement dépassées, certaines voir la plus part datent de 2007 -2010 etc... les mentalités ont changé (j'en veux pour preuve les manifestations des jeunes et moins jeunes sur le climat) et l'impact sur la qualité de la vie de la population s'est encore plus dégradée par rapport à ces études.*
- 28.1** *Prévoir un tel plan pour les 20 prochaines années semble quelque peu risqué : La conjoncture change vite. Ce plan veut "accompagner la croissance démographique et économique" Mais une fois les immeubles et les routes construits le terrain est "perdu". Prilly est déjà l'une des communes les plus densifiées, si ce n'est la plus densifiée, du Canton.*
- 67.2** *Le commentaire principal que nous avons à émettre sur le projet concerne les hypothèses de départ. La démarche d'élaboration du PDI tient pour acquis la situation actuelle, et effectue des projections sur la situation future. Mais on ne tient aucun compte du fait que la jeune génération se détourne de plus en plus du véhicule individuel motorisé, surtout dans les zones urbaines dans lesquelles un réseau de transport public dense représente une alternative attrayante. Le même problème existe quant à l'augmentation de la population.*
- 67.8** *De nombreuses cartes et illustrations ne comportent aucune légende, ce qui rend leur compréhension difficile. Il serait judicieux, dans la prochaine édition du rapport (celle qui inclura le chapitre 4), d'ajouter les légendes partout où cela s'avère nécessaire.*
- 84.2** *Peut-être trop de détails rend difficile la lecture et la compréhension.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Démarche intercommunale

- 17.1** *Le PDI-OL est le fruit d'un long travail, sérieux et mené en consultation périodique avec non seulement les politiques, mais aussi les représentants de la société civile, à travers ses associations de quartier, ou liées à la défense du patrimoine, de leur qualité de vie. C'est réjouissant de voir que c'est possible !*
- 41.1** *J'apprécie l'effort des communes de penser leur avenir et de partager ces réflexions avec le public.*
- 47.1** *Je trouve très pertinent de réaliser un plan d'aménagement concerté entre toutes les communes de l'Ouest Lausannois et à réfléchir à une vision à long terme.*
- 53.1** *Projet très prometteur pour coordonner tout le district de l'Ouest lausannois.*
- 67.1** *De façon générale, nous saluons la mise sur pied d'un plan directeur intercommunal, et sa prise en compte assez complète des différents éléments en relation avec la préservation de l'environnement.*
- 70.1** *Je trouve excellente la recherche de la collaboration de la population par la direction du projet et je suis fier de notre district qui joue le rôle de précurseur. Au stade*



actuel des travaux, le fait de traiter le sujet sur l'ensemble du territoire me paraît juste. J'estime que pour la phase suivante des séances par commune seraient souhaitable sans toutefois perdre la vue d'ensemble. Le fait d'organiser des séances par commune permettrait de traiter des particularités communales et de constater leur implication dans l'ensemble des projets du district.

- 75.1** Excellente idée d'émettre un plan directeur intercommunal.
- 80.1** A titre préliminaire, mes clientes saluent la dynamique de ce plan directeur intercommunal et sa cohérence avec les plans de quartier en cours d'élaboration ou en cours de pré-étude. Elles apprécient que les réflexions menées dans le cadre des groupes d'études et de développement de plans de quartier aient trouvé un relais et une bonne compréhension parmi les partenaires à l'élaboration du plan directeur intercommunal.
- 84.4** La démographie des communes en périphéries de Lausanne a explosé ces dernières années. Une des solutions de gestion ne peut-être que par l'union de ces Communes, tant dans la réflexion que dans les prises de position.
- 84.10** La gouvernance multi-communales est la seule possibilité pour unir nos efforts et obtenir des résultats probants et efficaces pour tous, du PDi au PALM
- 101.36** Spécialisation / identité propre à chaque commune. Chaque commune a sa spécialisation. Ex : Bussigny : industrie, entreprises. Cela fait que chaque commune a son rôle et l'ensemble de l'OL fonctionne plus uniformément et de façon plus efficace.

Réponse N'appelle pas de réponse.

Concertation publique

- 12.1** Je vous remercie de m'accorder la possibilité de m'exprimer sur le PDi-OL qui est actuellement en concertation publique.
- 15.1** Merci de nous offrir cette consultation.
- 22.1** Nous vous remercions tout d'abord de cette opportunité qui est donnée aux citoyens et acteurs économiques de s'exprimer sur le rapport intermédiaire du plan directeur en voie d'élaboration.
- 33.3** J'aurai également apprécié, pour les études de références, que des liens ou des documents PDF soient disponibles sur la page du site de l'Ouest-lausannois
- 46.1** La brochure est complète et bien détaillée (...) Merci de nous offrir cette possibilité.
- 61.1** Tout d'abord, je vous remercie de vos actions pour faire connaître l'état d'avancement du PDi-OL.
- 66.1** Tous les aspects liés aux flux pendulaires et aux modalités de transport sont bien abordés dans le PDi-OL (...) nous vous remercions de la possibilité donnée à tous de s'exprimer dans cette démarche participative de consultation.
- 67.7** Le projet soumis à consultation est touffu. Peu d'habitants de notre région vont le lire complètement, malgré son intérêt indéniable. Il aurait été judicieux d'en prévoir un « digest », permettant une meilleure appropriation par Madame et Monsieur Tout-le-monde.
- 93.8** En vous remerciant pour votre immense travail et votre ouverture dans le débat public
- 97.1** Nous vous remercions pour cette démarche ainsi que pour l'opportunité qui nous est offerte de prendre position.

Réponse N'appelle pas de réponse.



Délai de consultation

- 62.2** *Nous regrettons toutefois la brièveté du délai de consultation pour un dossier aussi vaste et complexe.*
- 69.3** *Il n'est pas raisonnable que la consultation publique se déroule pendant les vacances scolaires.*
- 69.4** *Pensez-vous qu'une période de consultation de 30 jours soit suffisante pour une lecture et une prise de position par des habitants du PDI ?*

Réponse La durée légale pour une consultation publique est de 30 jours. Une consultation publique formelle aura lieu à l'issue de la démarche, avant l'adoption par les Conseils communaux et généraux.

La phase de concertation du 12 février au 12 mars 2019 était une consultation intermédiaire, décidée par les autorités communales, sur une version non terminée du PDI-OL. Les modalités ont été calées sur une consultation publique formelle.

Maquette de l'Ouest lausannois

- 65.1** *Au vu de l'énorme budget consacré à la « Suppression du goulet d'étranglement de Crissier » présenté par l'OFROU en novembre dernier, pourquoi cet immense projet ne figure-t-il pas sur la maquette présentée à Renens ?*
- 72.1** *Pourquoi ce projet « Suppression du goulet d'étranglement de Crissier » présenté par l'OFROU ne figure-t-il pas sur la maquette présentée à Renens. Y a-t-il un manque de communication entre l'OFROU et les auteurs du PDI ?*

Réponse Les premiers modules de la maquette de l'Ouest lausannois ont été produits en 2008, avant que les plans des jonctions autoroutières n'aient été publiés et mis à l'enquête par l'OFROU. Une mise à jour des modules de la maquette sera faite prochainement.

Secteurs à questionnement

- 15.2** *1) Que signifie une "zone de questionnement" ?*
2) S'agit-il d'un questionnement concernant son affectation future ?
3) Est-ce que le Plan Directeur Intercommunal, dans sa forme finale, devra éliminer ces zones de questionnement et les remplacer par une affectation qui reste à définir mais différente de l'affectation actuelle "secteur calme et quartier jardin" ?
4) Quel est votre horizon temps pour faire aboutir les "questionnements" ?
- 65.6** *Que signifient les zones entourées par un carré pointillé appelées « Zones à questionnement » ? A quoi sont-elles destinées ? Qui pourrait prendre des décisions à leur sujet ?*
- 67.21** *De nombreux secteurs sont notés comme « zones à questionnement ». Une discussion plus détaillée, par secteur, serait judicieuse. Une telle discussion est-elle prévue pour la version complète du PDI (avec le chapitre 4) ?*
- 69.5** *Nous nous demandons si c'est légal d'avoir des zones à questionnement dans la consultation publique ?*
- 72.8** *Que signifient les zones entourées par un carré pointillé appelées « Zones à questionnement » ? A quoi sont-elles destinées ? Quelle emprise étrangère pourrait intervenir sur ces parcelles ? Qui pourrait prendre des décisions à leur sujet ?*



98.22 *L'identification de « secteurs à questionnements » est intéressante. Il faudrait cependant que ce volet du PDi-OL soit périodiquement mis à jour et que le chapitre « Mise en œuvre » précise pour chaque secteur identifié le cahier des charges des efforts à accomplir.*

101.32 *Trop de zones à questionnements.*

Réponse Les secteurs à questionnement correspondent à des périmètres où les vocations doivent encore être définies ou précisées. Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions. Ils sont donc indicatifs.

Cette phase de concertation était une consultation intermédiaire, sur une version non terminée du PDi-OL. Dans la version finale du PDi-OL, qui sera à nouveau mis en consultation, certains secteurs à questionnement seront retirés. D'autres resteront. Pour ces secteurs, la vocation n'aura pas pu être déterminée. Ils feront l'objet d'une mesure qui permettra, dans un second temps, de déterminer les vocations pour ces secteurs.

Thèmes manquants

41.4 *Je n'ai pas vu de diagnostic sur la capacité de l'ouest lausannois à assurer en partie au moins la production de nourriture pour ses habitants. Cette réflexion est-elle en cours à une autre échelle ?*

64.11 *La question de la mixité sociale n'est pas abordée dans le document. Il serait cependant intéressant d'avoir une planification à cette échelle des besoins en logements sociaux, subventionnés, pour étudiants, etc. et à l'inverse d'augmenter la part de logements de plus haut standing dans les communes qui en manquent. Cette démarche permettrait de tenter un rééquilibrage entre les communes riches et pauvres.*

64.12 *Une planification des équipements communautaires comme les écoles, garderie, EMS, etc. devrait également avoir lieu à l'échelle du PDI et pas seulement au niveau communal.*

66.3 *Notre proposition serait que des chapitres soient consacrés à deux thèmes :*

- *Evolution de la composition du mix énergétique (fossile. CAO. production locale. etc... et de la qualité du bâti.*
- *Impact des solutions Smart-City et multimédia.*

Il manque notamment un chapitre sur les besoins en infrastructures électriques et multimédia. Il en va de même pour tous les autres fluides.

67.9 *Concernant la pénurie de logements, il nous semble que les communes devraient se montrer un peu plus proactives et promouvoir activement des logements d'utilité publique, ainsi que des coopératives.*

83.2 *Il me semble qu'il manque deux objets qui ne sont pas traités dans le projet du PDI OL : la pollution lumineuse et les activités nautiques. Comme pour les lumières nocturnes, il y a une nouvelle activité, le stand-up paddle, qui perturbe l'habitat des volatiles des berges du lac {selon un rapport de la Station ornithologique suisse à Sem-pach}. Faudrait-il définir des zones de navigation à distance des rives ?*

84.6 *Les sous-sols ne doivent pas être oubliés. Ces grands changements dans le paysage, sont l'occasion de revisiter et de mettre en ordre nos infrastructures tant Communales que Cantonales.*

85.5 *L'objectif de garantir une certaine mixité sociale apparaît de manière éparse au sein du document. Il est reconnu à la page 57 que « l'Ouest lausannois n'a pas échappé au développement de logements dont les prix sont trop élevés pour répondre aux besoins de la majorité de la population ». Afin de garantir le développement de logements qui répondent véritablement aux besoins de la population actuelle et future, la mixité sociale devrait s'imposer comme un impératif au sein du PDi. Trois pistes au moins me semblent intéressantes pour ce faire :*



1. La nécessité de développer des logements diversifiés, proposant des loyers adaptés aux besoins des différents types de ménages, y compris de la classe moyenne, devrait être mentionnée dans les objectifs d'aménagement en lien avec l'enjeu 1. L'objectif pourrait être reformulé ainsi : « Garantir une offre suffisante en logements et places de travail, adaptée et diversifiée en typologie, en loyers et en répartition spatiale »

2. Un principe d'intervention spécifique à la promotion des logements d'utilité publique (LUP), tels que définis dans la récente L3PL, pourrait être ajouté à la page 108 : « Veiller à maintenir une diversité des logements (typologie), offrant une gamme étendue de prix et favorisant la mixité sociale (notamment à travers la création de logements d'utilité publique) ».

3. D'autres modes d'habiter et de se loger, alternatifs à la location ou à la propriété privée (par exemple à travers des coopératives d'habitation), devrait être encouragés. Un principe d'intervention pourrait à cet égard également être ajouté à la page 108.

90.3 Constat :

- sur la pénurie de logement
- sur les prix trop élevés des logements pour répondre aux besoins de la majorité de la population.

Je n'ai pas trouvé dans le rapport des orientations en vue de promouvoir dans les secteurs à développer la mixité de catégories de logements et notamment la nécessité de construire des LUP ou des logements à bas prix pour les classes de revenu les plus faibles. Cette mixité est une nécessité pour la cohésion sociale.

94.2 Il n'est pas tenu compte des conséquences financières pour les communes en matière d'équipements (scolaire, parascolaire, médical et sportif).

98.3 En matière d'équipement scolaire, parascolaire, sportif et d'animation des quartiers le projet de territoire mis en consultation est muet sur les besoins supplémentaires à satisfaire. Il est pourtant inconcevable que la croissance démographique annoncée puisse avoir lieu sans la réalisation conjointe de compléments d'équipement dans ce domaine. Or, ceux-ci requerront des terrains disponibles en main publique et chargeront les finances communales. Le PDi-OL doit être complété sur ce plan.

Réponse Un plan directeur n'a pas à être exhaustif. Pour le PDi-OL, le nombre de thématiques couvertes est déjà importants. Des choix ont été fait par les Autorités communales et les sujets comme la politique du logement, la planification scolaire, la production agricole, la pollution lumineuse, les activités nautiques et les sous-sols n'ont pas été intégrés dans la démarche. Ces sujets pourront être traités séparément par chaque commune et s'appuyer sur le PDi-OL comme base pour leur planification.

Pour le logement, une Plate-forme Logement existe dans l'Ouest lausannois avec pour but l'échange d'expérience entre collectivités publiques, mais aucune politique conjointe n'est en place.



Sujets majeurs

Croissance démographique

- 14.4** *L'Etude se base uniquement sur la prévision d'une croissance sans interruption sur un territoire et des ressources finies. La question est abordée uniquement sous l'angle comment absorber au mieux cette croissance sur notre territoire. Aucune hypothèse de stagnation ou de décroissance n'est envisagée. Par conséquent nous n'y sommes pas préparés en cas de problème. La solution ne sera pourtant pas de ne rien faire. Il manque un plan B et plan C à cette étude.*
- 16.1** *Consultation bidon pour un plan dont la réalisation a été décidée il y a dix ans avec la volonté politique de densifier au maximum l'Ouest lausannois, quoi qu'en dise la population concernée. Alors que les prévisions d'augmentation de la population restent très vagues (http://www.scris.vd.ch/Data_Dir/ElementsDir/7063/4/F/Rapport_Persp-pop_Vaud_2010-40.pdf), l'augmentation à l'horizon 2040 variant du simple au double selon les scénarios, le pouvoir politique visiblement très à l'écoute des milieux de la construction se base systématiquement sur les chiffres les plus élevés. Il s'agit donc d'un exercice-alibi visant à donner un vernis démocratique à l'opération.*
- 18.11** *N'y a-t-il pas déjà trop de secteurs en développement ? La frénésie de constructions et de projets immobiliers géants effraie les habitants. Pourquoi tout en même temps ? On peut craindre que le marché s'effondre ! Ce qui se passe actuellement n'est pas très stratégique.*
- 41.5** *A partir de combien d'habitants va-t-on considérer que l'agglomération lausannoise doit cesser de croître ?*
- 51.5** *Le document montre clairement l'ampleur de la densification prévue dans l'Ouest lausannois, district où les valeurs limites en ce qui concerne la qualité de l'air (pour les particules fines notamment) sont régulièrement dépassées aujourd'hui déjà (...) c'est pourquoi, nous demandons que cet objectif soit revu à la baisse.*
- 64.1** *En préambule, nous tenons à saluer la pertinence des diagnostics faits dans le rapport et la volonté manifestée de planifier la croissance de l'Ouest lausannois, avec des objectifs qui vont dans le sens d'améliorer ou au moins de préserver la qualité de vie des habitants.*
- 64.3** *L'augmentation de la population et des emplois étant un élément résultant de la démarche et non un but en soi. Nous craignons donc que la démarche actuelle consiste à mettre un maximum de personnes dans une zone déjà fortement sollicitée, en minimisant les nuisances, mais avec des moyens trop contraints pour le faire vraiment.*
- 72.10** *Il est impératif de penser « 2019 » car il n'y fait pas bon vivre avec*
- *partout la frénésie des nouvelles constructions,*
 - *le tout à la REINE AUTOMOBILE,*
 - *la population révoltée souhaite dire stop à la densification à tout prix qui n'améliore guère la qualité de la vie quotidienne.*
- 98.1** *Les orientations préconisées par le projet de territoire mis en consultation sont, pour l'essentiel, nettement en dessous de ce que requerraient les perspectives démographiques pour les 15 à 20 ans du plan directeur cantonal en vigueur dans lequel il a l'obligation de s'inscrire.*
- Ce plan attribue à l'Ouest lausannois la tâche d'accueillir au cours des 15 ans à venir une part prépondérante de la croissance démographique et économique du canton et le projet de territoire du PDi-OL proposé est fondé sur cette perspective.*



98.2 *Pendant les 15 ans qui séparent 2015 de 2030, la croissance devrait s'élever, d'après les prévisions prises en compte par le PDi-OL, à + 36'000 habitants :*

- *Qu'aurait dû proposer le projet de territoire du PDi-OL en réponse à ce changement s'il était respectueux des besoins de la population que cette soudaine accélération de la croissance démographique engendrera ?*
- *Une telle accélération est-elle souhaitable pour les habitants de l'ouest lausannois ?*

La réponse à la première question s'impose comme une évidence : le projet du territoire du PDi-OL aurait dû proposer

- *un programme urgent et massif de réalisations de mesures d'équipement du territoire en particulier en matière scolaire, parascolaire, sportif et d'animation de quartier, de mise à jour du réseau d'évacuation des eaux usées, de transports ;*
- *un programme d'accélération soudaine et intensive de la réalisation de mesures de protection de l'environnement en ce qui concerne en particulier la pollution de l'air, le bruit, la protection de la nature et la protection du paysage.*

98.15 *Il apparaît qu'au stade actuel de son élaboration le projet du territoire mis en consultation n'a pas démontré que la croissance démographique pronostiquée qui lui sert de base, soit souhaitable pour les habitants de l'Ouest lausannois qui sont déjà là.*

100.1 *Ce document fait fi des nombreux mouvements de protestation suscités par les projets de développement que les autorités veulent imposer dans l'Ouest lausannois : pétition « Sauvegardons Crissier » signée par 1150 personnes ; pétition « Stop aux nouveaux PPA » de Bussigny signée par 1300 personnes ; dizaines d'oppositions au PPA Malley-Viaduc ; pétition signée par 600 personnes contre la nouvelle jonction autoroutière de Chavannes. L'objectif majeur du PDi-OL - « accompagner la croissance économique et démographique » selon la terminologie officielle (p. 2) - l'emporte manifestement sur celui de « garantir la qualité de vie des habitants ».*

100.2 *Comment se fait-il que, sur la base de scénarios dont les prévisions varient du simple au double, les autorités retiennent systématiquement le plus élevé ? Pourquoi bétonner l'Ouest à un rythme aussi frénétique, sinon pour satisfaire le lobby immobilier et de la construction ? Faute d'explications convaincantes, nous jugeons les hypothèses retenues irréalistes et propre à favoriser tous les excès.*

Réponse L'enjeu de la croissance démographique est au cœur de la réflexion sur le PDi-OL. Cette croissance concerne le canton de Vaud en général. Le Grand conseil vaudois, au travers du Plan directeur cantonal, a réparti la croissance démographique cantonales attendues entre les différents types de territoire (agglomération, centres régionaux, etc.). Les agglomérations ont un rôle important à jouer dans l'accueil de nouveaux habitants afin de limiter l'étalement urbain dans les campagnes. De nombreuses communes vaudoises doivent d'ailleurs dézoner leurs zones à bâtir excédentaires dans une logique de rééquilibrage entre la croissance démographique observée dans les campagnes et celle désormais dirigée vers les agglomérations.

Les indicateurs montrent que la croissance se poursuivra dans les années à venir, même si le rythme de cette croissance sera certainement plus faible qu'utilisé pour l'établissement du Plan directeur cantonal. Les Autorités se préparent à accompagner qualitativement cette croissance en garantissant la qualité de vie des habitants, en tenant compte des enjeux environnementaux et climatique, et en préservant les spécificités et la diversité du territoire.

Le PDi-OL agit de manière différenciée sur le territoire en distinguant les secteurs sur lesquels des mutations importantes sont planifiées afin d'accueillir la majeure partie de la croissance démographique et des secteurs « calmes » qui évoluent de manière mesurée en préservant leurs qualités spécifiques. Le PDi-OL donne ainsi une vision d'ensemble de l'évolution du territoire et permet de fixer les actions à entreprendre d'ici 2040, notamment dans les domaines de la mobilité, des équipements publics, des espaces verts, etc. Ces actions seront regroupées dans des Programmes d'actions municipaux qui accompagneront le PDi-OL lors de la consultation publique légale prévue avant l'adoption par les Conseils communaux.

Chaque mesure qui découlera du PDi-OL fera l'objet d'une procédure légale qui permettra à nouveau à la population et aux Autorités de s'exprimer et de faire ses remarques.



- 51.3** *Dans le même ordre d'idée, il est absolument nécessaire de réfléchir au rapport entre densification et infrastructures de transports publics, au-delà de l'objectif extrêmement minimaliste affiché dans le PDi (« s'assurer de la bonne coordination urbanisation – transports », p. 146). Dans le cas où ceux-ci prennent du retard sur leur planification initiale, la densification doit absolument être retardée. Sinon, elle implique une hausse insupportable du trafic individuel motorisé.*
- 51.6** *Sans un développement extrêmement important des transports publics et des aménagements de mobilité douce, toute augmentation importante de la population de l'ouest lausannois se traduirait par une augmentation insupportable du trafic motorisé, avec les nuisances qui l'accompagnent (voir plus loin). C'est pourquoi nous demandons que le rythme de la densification soit adapté à celui de la réalisation effective des infrastructures de transports publics et des aménagements de mobilité douce planifiés.*
- 94.1** *La prévision de l'évolution démographique dans l'Ouest lausannois semble largement surestimée et va dans le sens d'une densification exagérée sans aucune coordination avec les transports adéquats qui devraient être en service avant la fin des constructions.*
- 98.6** *L'expérience prouve que les plannings techniques sont le plus souvent retardés par des contestations devant les tribunaux aux échéances imprévisibles.*
- Or, l'expérience prouve que face à de tels retards les autorités communales et les services cantonaux ne sont pas en mesure, au stade actuel de la législation, d'intervenir pour freiner la mise en œuvre de projets de construction ou la mise en vigueur de plans de quartier et de plans d'affectation, afin d'ajuster la croissance démographique au calendrier de la mise en œuvre effective des mesures de transport.*
- Il est regrettable que cette problématique soit ignorée par le projet de territoire mis en consultation pour les huit communes de l'Ouest lausannois.*
- 99.3** *En ce qui concerne les orientations stratégiques relatives aux espaces verts, aux infrastructures et aux transports publics dont le PDi-OL fait le constat inquiétant que « un rattrapage est nécessaire dans les infrastructures en faveur des transports publics et de la mobilité douce » : que le PDi-OL définisse de manière plus précise et contraignante, non-seulement la planification en amont de ces espaces verts, infrastructures et transports publics, avec des calendriers et des budgets officiellement accordés en tant que pré-requis [sic] contraignants à l'élaboration d'un projet immobilier d'importance, de façon à accélérer le « rattrapage » et pouvoir disposer concrètement de ces infrastructures et transports publics dès le début de l'occupation des nouveaux immeubles, et non pas plusieurs années après comme c'est le cas actuellement.*

Réponse La coordination entre urbanisation et transport est une stratégie mise en place dans l'Ouest lausannois depuis le moratoire sur les gros générateurs de trafic en l'an 2000. Les secteurs de développement sont principalement situés le long des axes forts de transports publics urbains (tramway, bus à haut niveau de service, métro m1) ou proches des gares CFF. L'objectif est de pouvoir offrir une accessibilité en transports publics attractive qui permette de renoncer facilement à l'usage de l'automobile. Des mesures sont également prises en faveur de la mobilité douce (commerces et services de proximité dans les quartiers, aménagements spécifiques, etc.)

Il faut cependant reconnaître qu'il est difficile de coordonner temporellement le développement urbain et le développement des transports publics. Le métro m1 ou la halte CFF de Prilly-Malley étaient là avant les développements urbains qu'ils desservent. D'autres infrastructures de transports ont pris du retard sur les plannings initiaux et seront mis en service après l'ouverture de certains quartiers qui les bordent. A l'échelle de la durée de vie des infrastructures et des quartiers, ces différences sont faibles. Elles peuvent cependant poser des problèmes localement. Lorsque cela est nécessaire, des mesures transitoires sont mises en place pour palier à ces décalages en s'appuyant sur le réseau de bus existant (augmentation de fréquence, déviation de ligne, etc.)



- 24.5** Une "étude des besoins en développement des Hautes Ecoles" doit encore déterminer l'avenir des terrains de sports de La Plaine, dernière zone verte de Chavannes, le secteur est donc marqué d'un point d'interrogation. Ceci n'est pas admissible car c'est précisément le rôle du PDi de déterminer ce qui va se passer d'ici 15 ans, un si vaste secteur avec une telle importance sociale et environnementale ne peut pas être tout simplement sorti du débat public.
- 33.7** Prévoir le développement des hautes écoles est très bien mais il faudra alors imposer que leurs projets ne gaspillent pas inutilement de la surface constructible comme le Learning Center de l'EPFL qui s'étale sur une grande surface mais seulement un étage (le rez-de-chaussée) pour des questions d'esthétiques et de design.
- Si les critères esthétiques sont importants, il faudra cependant que les communes concernées imposent dans leur nouveau plan d'aménagement des contraintes pour ces écoles basées par exemple sur un ratio minimum volume utilisable / surface au sol occupée.
- 51.9** Il est mentionné dans le PDi qu'une « étude des besoins de développement des Hautes Ecoles est en cours ». Ceci n'est pas admissible, car c'est précisément le rôle du PDi de déterminer ce qui va se passer d'ici 15 ans ; un si vaste secteur avec une telle importance sociale et environnementale ne peut pas être tout simplement sorti du débat public. Nous affirmons fortement notre opposition à une éventuelle transformation de ce secteur en zone bâtie. Ces terrains sont utilisés par des personnes, sociétés, écoles, ..., de toute l'agglomération. Si leur nombre devait diminuer, la zone « libérée » impérativement être remplacée par un espace vert à forte biodiversité.
- 70.4** Le sud de notre commune propose un milieu naturel extraordinaire (colline de Dorigny, Mèbre, Sorge, Chamberonne, terrain de jeux, jardins familiaux, etc.) à proximité de la ville de Lausanne. Il est primordial de préserver ces sites et d'en tenir compte lors des discussions relatives au projets d'extension avec l'EPFL et l'UNIL. Ces sites serviront de zone de délasserment et de « poumon » également pour la population au nord de l'autoroute.
- 75.2** Hautes Ecoles (EPFL surtout) : ne pas favoriser leur développement nécessairement dans notre région. L'EPFL a installé des antennes ailleurs (Sion, Fribourg...) Continuer dans cette voie pour tous les départements où c'est possible.
- 84.8** Les hautes écoles ont pris une importance hors normes. Le territoire n'est pas extensible à l'infini. Il faudra bien, un moment ou un autre, limiter la construction de ces bâtiments et faire avec les surfaces déjà attribuées.
- 98.25** Il faudrait que la destinée de cette poche territoriale soit clarifiée dans la version finale du PDi-OL.
- 98.33** Nous constatons qu'une part prépondérante du territoire de l'UNIL et de l'EPFL est utilisée à l'heure actuelle déjà en tant que parc urbain par des habitants de l'agglomération lausannoise. Le PDi-OL ne le reconnaît que très partiellement. Cet aspect du projet de territoire mériterait d'être réévalué.

Réponse Cette phase de concertation était une consultation intermédiaire, sur une version non terminée du PDi-OL. Actuellement des discussions sont en cours entre les Communes concernées, les Hautes Ecoles et le Canton pour déterminer les besoins de développement des Hautes Ecoles à long terme et l'avenir des terrains de sports de Chavannes. La version finale du PDi-OL intégrera ces éléments et sera mise en consultation publique.



4.5 *Ne pourrait-on pas déplacer les terrains de football situés au nord du campus en périphérie, à la campagne ?*

Réponse L'affectation de terrain agricole en zone permettant la construction de terrain de football est aujourd'hui rendue particulièrement difficile par la Loi sur l'aménagement du territoire. Celle-ci vise à protéger les meilleures terres agricoles (SDA) ainsi qu'à limiter l'extension de la zone à bâtir (éviter le mitage du territoire). Dans ce contexte, un déplacement des terrains de football en périphérie ne semble ni opportun, ni réaliste.

31.2 *Page 105 : nous habitons au chemin des Clos qui se trouve dans une zone en pointillée de votre plan, appelée "secteur à questionnements". D'après plusieurs discussions avec les collaborateurs de ce projet, ce secteur peut avoir un changement d'affectation dans l'avenir (probablement pour augmenter la densité ?). Nous proposons de conserver l'affectation actuelle en utilisant les surfaces libres pour créer les espaces publics, les parcs avec places de jeux, par exemple, ou les parcours Vita (ce qui manque à Ecublens). Nous imaginons mal comment nous pourrions subir encore plus de pollution de l'air, de bruit, de trafic lorsque ce secteur à questionnements nous procure.*

69.2 *Les habitants des quartiers des Clos, de Ruchoz, de la Plantaz, de Chavannes et du long de l'avenue du Tir-Fédéral disent NON AU CHANGEMENT D'AFFECTATION DU SOL et à toute autre modification qui densifierait ces zones. Ils se réservent la possibilité d'entreprendre toute action politique ou juridique à cet effet. (Concernant les) « Secteurs à questionnements », lors de la présentation publique du 12 février et des séances du SDOL par les représentants de notre association, nous n'avons pas reçu de réponses de comment interpréter cela.*

Réponse Comme cela a été expliqué à de nombreuses personnes lors des permanences de la concertation publique, les secteurs à questionnement correspondent à des périmètres où les vocations doivent encore être définies ou précisées. Ces secteurs nécessitent donc des études complémentaires afin de connaître l'orientation de leur évolution et, pour ce secteur-ci, la transition adéquate entre les quartiers résidentiels et le secteur des Hautes Ecoles.

Les éléments de légendes mentionnés sur les cartes dans ces secteurs sont indicatifs et sont amenés à évoluer en fonction des réflexions. Au cours de l'élaboration du PDi-OL, certains de ces secteurs à questionnement pourront être supprimés selon les réflexions, tandis que d'autres feront l'objet de mesures spécifiques. Les autres seront maintenus, nécessitant des études complémentaires.

La question du changement d'affectation du sol n'a donc pas été évoquée, celle-ci sera envisagée le jour où le secteur sera étudié et la vocation de celui-ci déterminée et justifiée.

101.3 *Renforcez [sic] centralités : développer le secteur à questionnements proche des Triaudes en y encourageant la création de commerces et zones de loisirs. Celles-ci seront adaptées à la population locale, mais pourraient être exploitées par les étudiants. Cela renforcerait la mixité sociale et intergénérationnelle. De plus, ces aménagements vivifieraient l'économie locale.*

Réponse A ce jour, ce périmètre nécessite des études complémentaires afin de connaître l'orientation de son évolution. Toutefois nous vous remercions pour les idées formulées, la mixité sociale et intergénérationnelle ainsi que l'ouverture de la centralité des Triaudes sur les alentours sont des objectifs partagés par les Communes.



Jonctions autoroutières

- 23.3** *Est-ce que la politique est consciente que c'est encore un pas supplémentaire pour le tout voiture et ne peut-elle pas se remettre en question 12 ans après sur ces futures nouvelles jonctions. Et que dire du nombre de pistes vers l'échangeur de Villars-ste-Croix. 8 aujourd'hui 12 ou 13 prochainement.... réaliste..... et après que faisons-nous.....on continue ...*
- 24.1** *Tant cette jonction que l'accès à celle d'Ecublens donnent lieu à des "secteurs à questionnements" : les questionnements en question ne sont pas explicités mais le fait qu'ils se situent à proximité des futures jonctions démontre que les communes ne savent pas faire face aux problèmes engendrés par ces jonctions, ceci n'est pas rassurant et n'est pas acceptable dans un document qui doit donner une vision des 15 années à venir !*
- 36.1** *Comment concilier un PDi et la future jonction à Chavannes ? Il en résultera un accroissement des nuisances. Lors de la lecture de ce document il me semble qu'aucune priorisation n'est faite entre les différents modes de mobilité, en effet, la création de nouveaux axes routiers engendrera plus de trafic automobile.*
- 36.2** *L'augmentation de la capacité autoroutière et la création de nouveaux axes routiers que l'on nomme « barreau » entre fondamentalement en contradiction avec les objectifs de qualité de vie des habitants, de la qualité de l'air et de la protection de l'environnement.*
- 41.13** *L'enjeu 9 note que la pollution est importante du côté de Crissier (oxyde d'azote, poussières fines...) : L'ajout des 2 échangeurs de Chavannes et Ecublens ne fera qu'accroître cette pollution. Même si on essaie de développer les transports alternatifs, que prévoit-on de faire en plus de cela pour lutter contre cette pollution ?*
- 51.8** *Les abords de la future jonction de Chavannes (...) le fait que ce secteur soit identifié comme « en questionnement » montre bien l'absence de coordination entre le projet fédéral et le plan directeur (...) Plus grave, cela démontre que les communes ne savent pas faire face aux problèmes engendrés par ces jonctions (...) Il s'agit donc ici d'une carence majeure. Ceci n'est pas rassurant et n'est pas acceptable dans un document qui doit donner une vision des 15 années à venir !*
- 75.3** *Le projet de l'OFROU ne fait que déplacer les problèmes et bouleverser un peu plus un paysage qui n'a que faire des nouvelles attaques.*
- 98.35** *Les nouvelles jonctions d'autoroute de Chavannes et d'Ecublens ne figurent pas sur la carte de synthèse à la page 139.*
- 100.6** *Il est surprenant qu'un plan prétendant dessiner l'avenir d'une région pour les trente ans à venir ignore le projet des nouvelles jonctions autoroutières mises à l'enquête par l'OFROU, et leurs implications pour l'agglomération.*

Réponse Pour garantir l'accessibilité dans l'Ouest lausannois, une stratégie multimodale est progressivement mise en place. Elle consiste à fortement développer les transports publics (tramway, bus à haut niveau de service, réseau de bus) et la mobilité douce (réseaux piétons et vélos). En parallèle, la part de voiture diminue. Le trafic est réorganisé pour reporter les flux principaux sur l'autoroute accessible par deux nouvelles jonctions. Cette réorganisation permet de décharger les rues des quartiers et des centralités et d'allouer, à ces endroits, une plus grande place à la mobilité douce et aux transports publics. L'ensemble des mesures favorise un report modal important de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce afin que ces derniers modes absorbent l'essentiel de l'augmentation des besoins de déplacement à l'avenir.

- 24.3** *La jonction se situe en plein milieu d'un nœud écologique majeur avec une importance reconnue comme corridor biologique et liaison paysagère...*
- 51.13** *Nous demandons instamment que l'opportunité de déclasser l'autoroute en boulevard urbain soit étudiée par le PDi, sachant que ses conclusions seraient transmises à l'OFROU.*



- 65.2** Deux lois fédérales fixent les limites d'admission concernant les particules fines PM 10 et PM 2.5. Comment pouvez-vous garantir que, avec le projet des nouvelles bretelles et l'explosion de la circulation routière, ces limites ne seront pas dépassées ?
- 67.5** Le projet de l'OFROU (...) prévoit des jonctions pharaoniques qui occupent beaucoup trop d'espace. Il serait possible de faire beaucoup plus modeste, à condition de limiter la vitesse maximale sur l'autoroute (ce qui aurait comme conséquences supplémentaires de limiter les nuisances et de diminuer le danger d'accident).
- 67.25** Faire du segment d'autoroute entre l'échangeur d'Ecublens et le giratoire de la Maladière un boulevard urbain, dont la vitesse limite maximale serait de 80 km/h, voire 60 km/h (comme la RC1 entre l'Université de Lausanne et le carrefour avec l'avenue du Tir-Fédéral).
- 70.5** Compte tenu du projet de l'OFROU, les communes concernées sont invitées à rester fermes par rapport à des mesures complémentaires visant à diminuer le bruit et la pollution de l'air. Le cas échéant, il s'agit de suppléer aux hésitations de la Confédération par manque de crédits.
- 72.2** Deux lois fédérales fixent les limites d'admission concernant les particules fines PM 10 et PM 2.5. Pourtant l'OFROU affirme dans la mise à l'enquête des futures bretelles qu'elle n'a pas tenu compte des émissions PM 10, car non disponibles.
- 72.3** Avec les nouvelles bretelles autoroutières, les routes du Villars, de Vallaire, du Tir fédéral à Ecublens, de la RC 76 et l'avenue de la gare à Chavannes-près-Renens connaîtront un accroissement de la circulation, donc de la pollution supplémentaire, surtout dans le quartier de la Mouline à Chavannes.
- 72.4** Alors que les futures bretelles touchent une bonne partie des communes du district, elles sont signalées par un simple point rouge sur les cartes et on en parle vraiment rapidement dans la présentation du PDI. C'est vraiment peu pour un projet OFROU qui va demander 10 ans de travaux en modifiant profondément la région et en posant de nombreux problèmes de circulation.
- 75.6** Pourrait-on envisager la généralisation du 80km/h entre les échangeurs d'Ecublens et de Villars-Ste-Croix ?
- 95.2** PRO VELO Région Lausanne s'est opposé au projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et aux nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes au motif que « toutes les jonctions du projet impactaient le réseau secondaire sur des axes structurants du réseau cyclable du PALM », que « le projet comportait des discontinuités et des incohérences d'intégration au réseau cyclable du PALM et du SDOL » et, enfin, qu'il posait des « problème [sic] de sécurité et de fluidité pour les vélos, particulièrement aux limites des différents projets ». Nous remarquons que le PDI n'offre pas d'élément permettant de revenir sur ces constats.
- 95.5** Plutôt que la construction de nouvelles jonctions autoroutières, la création d'un boulevard urbain nous semblerait plus pertinente pour assurer la fonction de rocade d'agglomération.
- 95.10** En p. 93, le rapport affirme que le projet de nouvelles jonctions autoroutières permettra d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce. Nous contestons cette affirmation, comme nous l'avons développé dans notre opposition au projet autoroutier. En effet, l'augmentation importante du trafic sur plusieurs axes du réseau d'agglomération et du réseau régional / communal (route de la Pierre, route de Chavannes, etc.) péjorera la sécurité et l'efficacité de ces itinéraires déjà très encombrés pour les vélos.

Réponse L'assainissement du goulet d'étranglement de Crissier qui comprend la création de deux nouvelles jonctions autoroutières à Ecublens et Chavannes a été mis à l'enquête du 9 novembre au 10 décembre 2018. Plus d'une centaine d'oppositions ont été déposées dans ce cadre, dont notamment celles de Municipalités de l'Ouest lausannois. Si elles confirment ensemble l'importance du projet de nouvelles jonctions autoroutières, elles partagent certaines critiques qui se sont fait entendre. Elles estiment que le projet doit évoluer dans sa forme et que les discussions doivent se poursuivre sur les emprises, la réduction des nuisances, l'effet de coupure du réseau autoroutier et son



intégration urbaine et paysagère. Des principes d'intervention seront ajoutés dans le PDi-OL.

Ces points sont étudiés dans le cadre de la procédure fédérale de traitement des oppositions aux jonctions autoroutières et sortent du cadre d'un Plan directeur.

- 24.2** *La nouvelle bretelle qui doit relier la nouvelle jonction de Chavannes à l'avenue de la Gare et l'avenue de la Concorde ne figure pas comme axe routier structurant, elle est indiquée à peine comme une desserte locale, et encore il faut une loupe pour le voir.*
- 98.36** *Le réaménagement de l'avenue de la Concorde prévue dans le cadre de la nouvelle jonction de Chavannes est mentionné sur la carte de synthèse sans que son rôle futur soit compréhensible, compte tenu du fait que ce plan ne mentionne pas la nouvelle jonction de Chavannes.*
- 98.38** *Ce plan ne mentionne par contre pas le tronçon de l'avenue de la Couronne [Concorde] entre la route de Chavannes et la nouvelle jonction autoroutière de Chavannes et le croisement avec l'avenue de la Gare.*

Réponse L'axe routier et l'organisation du trafic entre la future jonction autoroutière et les Avenues de la Gare et de la Concorde font partie des éléments à l'étude liés au projet de jonction autoroutière de Chavannes. Les axes de travail en cours sont notamment le design routier et l'insertion paysagère et urbanistique.

Si les Municipalités ont confirmé ensemble l'importance du projet de nouvelle jonction, elles ont estimé que celui-ci doit évoluer dans la forme. Le but est de sortir le transit d'agglomération des quartiers, d'améliorer l'insertion paysagère et urbanistique de la jonction, de réduire son impact et son effet de coupure.

Ces éléments sont ainsi étudiés dans le cadre de la jonction autoroutière et sortent du cadre d'un Plan directeur.

- 51.16** *Certaines « mesures d'accompagnement » de ce projet de nouvelles jonctions – nous pensons notamment au projet de nouvel axe prévu à Renens (secteur Censuy - Léman) pour accéder à l'autoroute – risquent par ailleurs de ne pas être prêtes à temps, avec des conséquences importantes. Ainsi, en ce qui concerne notre exemple, un flux de circulation supplémentaire serait dévié sur l'axe Préfaully - Avenue de la Gare à Chavannes, alourdissant davantage les nuisances déjà prévues dans le secteur suite à la réalisation de la jonction de Chavannes. C'est pourquoi nous demandons que ces « mesures d'accompagnement » soient réalisées ou en voient de réalisation avant la mise en service de ces jonctions.*
- 98.39** *Un problème comparable pourrait en effet se poser aux abords de la nouvelle jonction de Chavannes, si le nouveau projet routier au Censuy ne devait pas être prêt à temps pour des raisons de contestation par voie de droit, alors que la nouvelle jonction de Chavannes serait mise en service. Sans solution alternative, ce cas de figure engendrerait à coup sûr une situation chaotique sur le réseau routier de la commune de Chavannes. Dès lors, ce cas de figure mériterait une évaluation approfondie dans le cadre du PDi-OL.*

Réponse Le début des travaux des jonctions autoroutières est prévu au mieux en 2022. La durée des travaux atteindra 10 ans. Les mesures d'accompagnement seront étudiées dans ce délai de manière à éviter les reports de trafic dans les quartiers et les centralités, et à orienter le trafic automobile vers les jonctions autoroutières.

Les programmes d'actions des Municipalités, qui accompagneront le PDi-OL, préciseront les mesures prévues et les horizons de réalisation.

- 4.3** *Serait-il imaginable que l'on recouvre le tronçon d'autoroute entre l'échangeur d'Ecublens et le giratoire de la Maladière ?*



- 8.1** *Vous parlez de nuisance sonore. La Commune de Chavannes parle depuis plus de 30 ans de la couverture de l'autoroute ; cette balafre autoroutière (comme on la nomme souvent) dicte les constructions futures qui l'entourent afin de couper les nuisances pour les habitations.*

Perméabilité du territoire : encore une fois, on en revient à la couverture de l'autoroute qui résoudrait une grande partie des problèmes de notre territoire (Chavannes) enclavé par le M1 et coupé en deux par un axe autoroutier de 6 pistes. On parle de développer les transports publics mais ce bout d'autoroute, modifié éventuellement en boulevard urbain, pourrait aussi servir d'axe de mobilité douce !

Pour Chavannes, il est possible qu'un jour, le développement des Hautes Ecoles se fasse sur les terrains de foot de la Plaine. Véritable poumon d'oxygène pour la population jeune et moins jeune, ces terrains de foot pourraient être récupérés en surface sur un projet de couverture d'autoroute qui serait dévolu aux activités sportives et de loisirs.

- 36.6** *Par ailleurs, une couverture de l'autoroute à Chavannes permettrait de « raccommo-der » cette balafre provoquée par l'autoroute et nous restituerait un espace public, une centralité, un corridor vert pour la faune entre le bois du Caudray et le bois de Dorigny, une liaison arborisée nord-sud. Cette option, nous la plébiscitons depuis des années, serons-nous enfin entendus ? Pouvez-vous remonter ce concept plus haut ?*
- 51.14** *Par ailleurs, une couverture de l'autoroute à Chavannes permettrait de rétablir la continuité du territoire, de lutter contre le bruit... et de libérer de la place pour un espace public et de rencontre d'environ 2 ha avec la possibilité d'aménager des ter-rains de jeux, de sports et des espaces verts. Cette option, plébiscitée depuis des années par le Conseil Communal chavannois, doit, elle aussi, être étudiée dans le cadre du PDi.*
- 65.8** *Bien que des investisseurs privés doivent être trouvés, pourquoi ne pas recouvrir l'autoroute à Chavannes-près-Renens qui coupe le territoire en deux ? Cette mesure permettrait de réunir le sud et le nord de la commune, de lutter contre le bruit, la pollution et de libérer de la place pour un espace public.*
- 102.4** *Des mesures anti-bruit pour diminuer les nuisances du bruit de l'autoroute seraient bienvenue également. Par exemple, la construction de plus de barrières latérales.*

Réponse Les avantages d'un projet de couverture de l'autoroute, tels que le rétablissement d'une continuité dans le territoire, d'une diminution des nuisances et la création de nouvelles surfaces sont des éléments en cours d'études dans le cadre du projet de nouvelle jonction autoroutière à Chavannes. De nombreuses variantes sont à l'étude au sein des groupes de travail, où sont évalués et mis en évidence leurs différents avantages et inconvénients.

Ces éléments sont ainsi étudiés dans le cadre de la jonction autoroutière et sortent du cadre d'un Plan directeur.

Rives du lac

- 55.1** *Retirer le chemin riverain au lac, ce dernier est superflu et le chemin riverain est en incohérence avec la multitude de caractéristiques judicieuses du projet de PDi-OL comme la biodiversité le long des rives.*
- 55.2** *Le chemin riverain ne présente aucune vocation fonctionnelle hors activité de plai-sance et ne peut justifier par l'objectif de stratégie globale multimodale annoncée [sic] comme une caractéristique majeure du projet de Plan directeur intercommunal de l'ouest lausannois. Je demande à la commune de St-Sulpice de radier ce dernier.*
- 57.2** *L'inscription d'un tracé de cheminement piéton public sur tout le bord du lac est su-perflu et inutile. La situation existante permet le passage sur tout le site de la Com-mune de St Sulpice, sans jamais retourner sur une route de transit. Plutôt que de se lancer dans une opération coûteuse et qui ne sera qu'un appel d'air à plus long terme à bétonner les rives du lac (...) on en viendra peu à peu à créer un quai continu de Ouchy à Morges, qui n'ont plus rien à voir avec une rive naturelle. Ce tracé est à ra-dier du plan.*



57.3 *Il serait plus judicieux de rendre CE QUI EXISTE DEJA, plus approprié. D'engager une réflexion intelligente et partagée sur l'amélioration des tronçons existants pour le piéton avec priorité des Zone 20 comme espace résidentiel sur toutes les routes, dédié l'usage des parcs au famille et aux bien être diurne plutôt qu'aux fêtard, et manifestations bruyantes qui ne cadre pas avec l'esprit de cette commune. Le tracé continu le long de la rive du PDi-OL est à radier au profit d'une re-qualification [sic] piétonne des segments existant dans les zones où les piétons sont trop exposés.*

62.3 *La création d'un nouvel itinéraire de loisirs au bord du lac tel que prévu dans les cartes 5 et 7a nous apparaît non seulement comme superflue mais aussi comme difficilement réalisable.*

62.4 *Au vu des éléments qui précèdent, nous vous demandons de bien vouloir apporter les modifications suivantes au texte respectivement aux plans du PDi-OL :*

Page 70 : Rives du lac : suppression de la mention « avec par exemple un cheminement de bord de lac discontinu » : La saturation de ces lieux de loisirs est constatée, ainsi que des problématiques d'accessibilité avec par exemple un cheminement de bord de lac discontinu mais également d'incivilités croissantes des usagers.

Page 128 : Espace baignade :

- variante 1 : suppression de la mention « Aménager un cheminement continu sur les rives du lac »*
- variante 2 : modification : « Aménager un cheminement sur les rives du lac lorsque cela est physiquement possible, écologiquement adéquat, économiquement supportable et socialement tolérable »*

Page 131 (plan orientation stratégique 5) : plan : modification du tracé en pointillé jaune « itinéraire piéton de loisir » sur la commune de St-Sulpice, afin qu'il respecte le tracé actuel et n'empiète pas de façon continue sur les rives du lac.

Page 140 (orientation stratégique 7) : ajout : La cohabitation entre véhicules de mobilité douce (électrifiés ou non), piétons, poussettes et sportifs n'est pas compatible avec un cheminement continu sur les rives du lac de la commune de St-Sulpice. Lorsque cela est physiquement possible, écologiquement adéquat, économiquement supportable et socialement tolérable des aménagements pourront être réalisés dans le respect des tracés existants.

74.1 *(Après un long argumentaire) : Au vu de ce qui précède, APRIL s'oppose à toute implantation de cheminement riverain public supplémentaire sur les rives de la commune de St-Sulpice et demande que tout projet en ce sens soit retranché du projet de Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois.*

81.2 *Je ne partage pas le constat que les problématiques d'accessibilité soient liées à la discontinuité du cheminement de bord de lac. D'ailleurs, il me semble étonnant qu'une problématique concernant l'accessibilité soit évoquée, sachant que plus de $\frac{2}{3}$ des rives du lac de la commune de Saint-Sulpice sont accessibles au public.*

81.3 *La mise en œuvre d'un « cheminement continu sur les rives du lac » se heurterait à plusieurs obstacles (juridiques, écologiques, financiers, sécuritaires) et je trouve regrettable que le PDi-OL ne tienne pas compte du tracé déjà réalisé par la commune de Saint-Sulpice et lui impose de devoir financer ces nouvelles réalisations sans alternatives possibles.*

81.4 *Il faudrait s'inspirer du Plan Directeur Cantonal des Rives Vaudoises Du Lac Lemman [sic] et reprendre la formulation « Assurer, dans la mesure du possible, un cheminement continu sur l'ensemble des rives vaudoises du lac » (cahier 2, mesure générale E1) à la place du « Aménager un cheminement continu sur les rives du lac » et inscrire dans les plans du PDi-OL les tracés alternatifs existants.*

83.4 *Retirer la mesure d'un chemin continu sur les rives du lac; la continuité existe déjà et la présence sur les rives, encore vierges de passage, est en contradiction avec la préservation de la biodiversité et la préservation d'espaces historiques ou à caractères sociaux spécifiques. Cette mesure est d'ailleurs en contradiction avec celle qui la précède : « maintenir et améliorer les qualités paysagères et écologiques des rives du lac ».*

83.6 *Par ailleurs, un cheminement invasif sur un site ICOMOS et des rives encore préservées n'est-il pas directement contradictoire avec la protection des sites ainsi qu'avec la volonté de préserver une biodiversité ?*



Réponse Le lac est un « trésor » de l'Ouest lausannois. Ses rives ont de nombreuses fonctions. Une liaison biologique doit relier la Venoge à la Chamberonne. Des espaces de baignades sont délimités à Dornign et au Laviau. Entre ces deux espaces, l'intention à long terme est de permettre à tout un chacun de s'approcher du lac et de se promener le long de ses rives. Le cheminement envisagé sera de type itinéraire de loisirs et ne fera pas partie du réseau piétons majeurs. Son aménagement se fera progressivement et dans la mesure du possible, tout en maintenant la tranquillité des rives du lac et en préservant la biodiversité. La carte et le rapport sont modifiés dans ce sens.

Climat

- 41.2** *Il me semble par contre, que compte-tenu de la crise du climat et de ces conséquences (mort des sols, diminution drastique de la biodiversité, augmentation des températures, pression sur les territoires pour accommoder les différentes activités humaines et permettre systèmes naturels de remplir leur fonction), un plan qui se projette sur les 2040 doit être plus ambitieux en termes de modifications de nos modes de vie pour les rendre plus compatibles avec la survie de notre planète.*
- 85.6** *La réduction des émissions, et l'adaptation au changement climatique constitueront indéniablement des thématiques cruciales à l'horizon 2040. Pour donner davantage de visibilité et de poids à ces questions, le climat pourrait faire l'objet d'un enjeu spécifique, à part entière.*
- 85.7** *Enjeu 9 : Objectif : « Améliorer la qualité de l'air, diminuer l'exposition au bruit et adapter les projets aux risques environnementaux et climatiques »*
- 85.8** *Enjeu 10 : Objectif : « Limiter l'empreinte climatique du territoire à travers une réduction de la consommation d'énergie du bâti et une augmentation de la part d'énergie renouvelable locale ».*
- 97.14** *Le changement climatique influencera fortement le développement futur de nos régions. Comment est-il thématiqué dans le PDi ?*
- 98.13** *Si les autorités communales concernées sont confrontées dans le cadre de l'aménagement de leur territoire à la nécessité de choisir entre plusieurs solutions conformes au PDi-OL, elles ont l'obligation de donner la préférence à la solution la plus durable qui contribue au mieux à la lutte contre le réchauffement climatique (...) La concertation avec la population qui vit déjà sur place doit dès lors être inscrite dans le projet de territoire du PDi-OL en tant que démarche à accomplir en toute circonstance.*

Réponse Le réchauffement climatique est une tendance mondiale qui doit être pris en compte dans tout territoire. L'Ouest lausannois n'y échappe pas et le PDi-OL aborde cette question au chapitre 1.3.1 Les grandes tendances globales.

A l'échelle des Communes de l'Ouest lausannois, les orientations stratégiques traitant de l'approvisionnement en chaleur (OS6) et de la mobilité (OS7) contribuent à limiter les émissions de gaz à effet de serre, notamment au travers du report modal de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce, ainsi que par la qualité énergétique des constructions.

Il s'agit également d'adapter le territoire aux conséquences des changements climatiques. Les orientations stratégiques qui portent sur les grands éléments paysagers (OS4) et les espaces publics (OS5) visent notamment à augmenter la couverture végétale de manière à réduire les phénomènes d'îlot de chaleur et à améliorer la rétention de l'eau de pluie.

Les textes de ces orientations stratégiques ont été revus de manière à mieux mettre en évidence ces contributions à la thématique des changements climatiques.



Partie introductive

Message politique

99.1 *En ce qui concerne les buts et objectifs du PDi-OL : que la priorité soit clairement donnée à la « garantie de qualité de vie des habitants de l'Ouest Lausannois » par rapport à l'objectif « d'accompagner la croissance économique et démographique et faire rayonner la région »*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Intervenants

97.3 *p.11, groupe de concertation de la société civile : nous vous invitons à ajouter aussi notre association dans la liste (Association Droit de Cité).*

Réponse La correction sera apportée.

1.1.1 Qu'est-ce qu'un Plan Directeur intercommunal ?

33.2 *Je pense également que ce plan ne sera finalement pas contraignant pour les communes (malgré ce qui est annoncé) car il suffit de voir l'exemple de St-Sulpice dont une partie de son territoire fait pourtant partie du PAC Venoge et qui a permis de construire récemment sur certaines parcelles situées à proximité de la Venoge tout un quartier d'immeubles (même pas des maisons individuelles qui auraient réduits la pression sur la faune)*

Réponse Un Plan directeur est un instrument prévu par la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC, art. 16 et suivants). Une fois adopté par l'assemblée communale puis approuvé par le Conseil d'Etat, il devient contraignant pour les autorités communales et cantonales. Les futurs Plans d'affectation communaux devront se conformer au PDi-OL.

Dans le cas mentionné, le Plan d'affectation cantonal de la Venoge, en vigueur, autorise les constructions sur les parcelles en question.

1.1.4 La gouvernance du projet

84.3 *La gouvernance des projets s'appuie sur le plan directeur mis en place +/- depuis 15 ans et pour un horizon 2040 --> soit env. 36 ans plus tard ! Cela prend encore trop de temps. Les années et l'évolution passent très vite, il faut agir plus rapidement.*

Réponse Une structure de projet ad hoc a été mis sur pied pour l'élaboration du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, regroupant, au niveau politique, les Syndics et Municipaux en charge de l'urbanisme et, au niveau technique, les responsables communaux de l'urbanisme. D'autres organes spécifiques ont été créés à cette occasion, notamment les deux Groupes de concertation ainsi que des Groupes thématiques (énergie, environnement, etc.)



Il est vrai cependant que l'expérience de collaboration mise en place depuis le Schéma directeur de l'Ouest lausannois en 2003 sert de base à la collaboration mise en place pour le Plan directeur intercommunal. Il s'agissait de valoriser les expériences plutôt que de réinventer un modèle de gouvernance spécifique.

1.2.1 Le périmètre d'étude

33.4 *Les chiffres fournis s'étalent sur une période de 2 ans. En effet le nombre d'habitant date du 31 décembre 2017 alors que la couverture du sol date de novembre 2015. Or on peut s'attendre à ce que la couverture du sol au 31 décembre 2017 soit supérieure. N'est-il pas possible de trouver des statistiques ayant la même proximité temporelle (max. 6 mois) ?*

Réponse Malheureusement les données ne datent effectivement pas des mêmes années. Pour la version finale du PDi-OL, qui sera mise en consultation, une mise à jour de ces données est prévue.

33.5 *Et que signifie "Emplois équivalent plein temps" ? Est-ce une conversion du nombre d'emplois (qui inclurait alors des temps partiels) sur une base de 100% (et dans ce cas-là, quel est le temps de travail quotidien pris comme référence de calcul) ?*

Réponse Ces données statistiques sont directement issues de l'Office fédéral de la statistique et de Statistique Vaud. Les EPT correspondent effectivement à une conversion sur la base d'emplois à 100%.

33.6 *Pour la couverture du sol, j'aurais mis aussi des pourcentages (pour les différents types de surface) ce qui permet un rapide comparatif des communes.*

Réponse Ces ratios n'ont que peu de pertinence et dépendent fortement de la localisation de la commune au cœur ou plus en périphérie de l'agglomération. Il ne semble pas nécessaire d'alourdir ces tableaux avec ces informations supplémentaires.

1.2.2 L'évolution territoriale et institutionnelle

97.4 *P. 30, schéma démographique de la population : faut-il adapter le schéma au texte ou le texte au schéma ? Le texte qui accompagne le schéma de la démographie décrit le phénomène jusqu'aux années '70. Il manque une brève description de l'évolution jusqu'à nos jours ainsi que les tendances futures. Ne faudrait-il pas mettre « un trait non continu » pour l'évolution future de la population, vu que cette évolution peut subir des changements ?*

Réponse La croissance plus récente de l'Ouest lausannois et celle attendue sont traitées au chapitre « Enjeu 1, La Croissance démographique et économique ».

97.5 *P. 33 : Plate-forme Logement de l'Ouest lausannois (PFL-OL) : soutenue par l'office fédéral du logement, cette plateforme thématique est très intéressante. Des indications supplémentaires sur le but visé par la plateforme ainsi que les actions concrètes permettent de la valoriser davantage. On peut bien imaginer que cette plateforme thématique peut jouer un rôle intéressant pour la mise en œuvre du PDi.*



Réponse Des informations complémentaires concernant la Plate-forme Logement peuvent être trouvées sur le site internet www.ouest-lausannois.ch, rubrique « Stratégie ».

1.3.2 Les principales planifications supérieures

97.6 *P. 39 : on pourrait compléter le texte sur la politique des agglomérations avec des indications sur FORTA -> Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permet de garantir le financement sur le long terme.*

Réponse La mention du fonds FORTA est pertinente. Elle apparaît un peu plus loin, sous la mention « Fonds infrastructurels ».

1.3.3 Conformité du PDi-OL aux planifications supérieures

84.5 *La conformité du PDi doit être en adéquation avec les projets dits Cantonaux ou Fédéraux. Les transversales doivent être suffisamment fluides afin de favoriser les flux entre le nord et le sud. Les voitures sont là, on doit les gérer et non les interdire.*

Réponse N'appelle pas de réponse.



2. DIAGNOSTIC : TREIZE ENJEUX ET OBJECTIFS

Enjeu 1 : La croissance démographique et économique

Voir aussi : Sujets majeurs, Croissance démographique

Zone à bâtir

85.2 *Le PDi n'est pas totalement clair sur la question du potentiel des réserves en zones à bâtir. A la page 59, il est écrit que les réserves en zones à bâtir « à elles seules ne suffiront pas à faire face à la croissance démographique attendue à l'horizon 2030 ». Deux pages plus loin, page 61, on nous dit pourtant que « plus aucune extension de la zone à bâtir n'est prévue avant 2030 ». Et page 136, un principe d'intervention traite spécifiquement du respect des prescriptions sur les RNI dans le cas des nouvelles zones à bâtir. Qu'en est-il ? Des nouvelles zones à bâtir sont-elles prévues et à quel horizon temporel ? La question doit être clarifiée. La limitation de l'extension des zones à bâtir devrait être explicite.*

Réponse Le manque de clarté vient de la distinction entre les zones à bâtir déjà légalisées et les zones à affecter ou réaffecter. Dans les zones à bâtir déjà légalisées, les réserves (les droits à bâtir non utilisés) ne suffisent effectivement pas pour faire face à la croissance démographique attendue à l'horizon 2030. Il sera donc nécessaire d'affecter de nouvelles zones au logement. Il n'est cependant pas prévu à l'horizon 2030 d'agrandir la zone à bâtir en utilisant par exemple des surfaces agricoles. Seules des surfaces déjà à bâtir seront réaffectées pour accueillir du logement (reconversion de surface d'activités par exemple). Le texte sera adapté.

Structure d'âges

93.1 *La classe d'âges des vétérans de la société (65+) ne mérite pas seulement de la citer aussi ici, mais devrait être mieux prise en considération dans l'ensemble du Plan, car sa population et sa fragilité augmenteront tout autant que celle des plus jeunes. Ses besoins en logements pas éloignés des centres et ergonomiquement aménagés ainsi que ses nécessités dans le domaine de la mobilité sont objectivement définissables et devraient trouver trace tangible dans le PDI.*

Réponse Cet aspect apparaît également dans le Projet de territoire. L'Orientatation stratégique 2 précise que « la variété s'entend aussi dans l'offre de logements qui est adaptée, en quantité, en typologie et en répartition spatiale, aux différents besoins de la population ». L'Orientatation stratégique 7 traitant de la mobilité sera complété pour mieux prendre en compte la diversité des besoins.



Enjeu 2 : Le développement vers l'intérieur

84.7 *Les enjeux économiques doivent être une priorité et en développant nos constructions et infrastructures vers l'intérieur, nous donnons une chance à la reconstruction avant de nouvelles constructions.... qui pourraient rester vides !!*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Enjeu 3 : Les centralités

93.2 *Le renforcement des réseaux oubliée, entre autres dans ceux mentionnés, la circulation pédestre ou en fauteuil roulant etc. des moins jeunes, ainsi que les parcours des plus jeunes vers et depuis les écoles. Il est évident que tout projet de mobilité doit absolument suivre des critères concrets adaptés à ces populations souvent gênées, voire mises en danger dans leurs déplacements.*

Réponse L'Orientation stratégique 7 qui traite de la mobilité sera complétée pour mieux prendre en compte la diversité des besoins.

Enjeu 5 : Le développement des Hautes Ecoles

Voir aussi : Sujets majeurs, Hautes Ecoles

51.24 *(Il est nécessaire) pour le PDi d'établir des liens avec les compétences des hautes écoles (UNIL et EPFL) : il est incroyable que ces liens ne soient pas prévus au moins en termes de monitoring sur des aspects tels que mobilité, environnement, urbanisme ou énergie qui font l'objet de recherches européennes sans que l'ouest lausannois où les hautes écoles sont installées n'en profitent.*

Réponse Des contacts rapprochés ont lieu entre les Autorités communales et les Hautes Ecoles au travers de différentes instances, tant au niveau technique que politique. Par ailleurs, les collaborations avec les instituts académiques sont fréquentes (projets de recherche, expertises, suivi de travaux d'étudiants, etc.). Le PDi-OL traite cependant des aspects territoriaux.

67.11 *Aucune mention des Hautes écoles autres que l'Université de Lausanne et l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne. En réalité, la liste devrait inclure également l'ECAL à Renens, ainsi que le projet de future Haute école de santé à l'est de la piscine de Renens.*

Réponse Le texte sera complété dans ce sens.



Enjeu 6 : Les caractéristiques patrimoniales spécifiques de l'Ouest lausannois

67.12 *L'illustration de la page 69 (sans légende, mais elle représente l'Hôtel de ville de Prilly, avec l'intégration d'une nouvelle aile) montre bien que l'on peut concilier les bâtiments du patrimoine avec une architecture moderne.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Enjeu 7 : Les milieux naturels

- 41.3** *En outre, il me semble qu'un aspect important du diagnostic manque : l'évaluation de la capacité du milieu naturel qui nous abrite à se renouveler et à assurer les fonctions de renouvellement de l'air, traitement des eaux etc... dont nous avons besoin (...). Il me semble donc qu'une politique plus ambitieuse serait nécessaire sur les sujets suivants :*
- *biodiversité et paysage : identifier de quelles surfaces naturelles nous avons besoin pour que notre milieu survive, et se donner les moyens de protéger ou redévelopper ces espaces naturels.*
 - *diminution plus ambitieuse de notre consommation de ressources en énergie et en eau : particuliers et industriels.*

Réponse Ces points sont abordés aux Enjeux 7, Les milieux naturels et 10, La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales. Dans le cadre d'un Plan directeur, ces enjeux n'ont cependant pas fait l'objet d'une analyse quantitative telle que proposée ni d'objectifs chiffrés. Le PDi-OL est un plan d'intention qui donne la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans. D'autres outils existent et pourront être mis en œuvre par les Communes.

84.9 *Les zones vertes doivent être protégées et réduites au minimum vital pour le bien-être de l'humain, mais aussi comme poumons de nos villes. Certains terrains agricoles ne pouvant plus être exploités convenablement de par leurs éclatements, ils doivent être utilisés en priorité avant de construire vers l'extérieur. Il faut regrouper les surfaces vers l'extérieur afin qu'elles aient un sens à une exploitation viable pour chacun.*

Réponse Comme indiqué au chapitre Enjeu 2, Le développement vers l'intérieur, aucune extension de la zone à bâtir n'est prévue avant 2030. Au-delà, les secteurs préférentiels sont indiqués en tant que Secteur mixte de développement à long terme dans l'Orientation stratégique 2.



Enjeu 8 : Les espaces et équipements publics

- 9.2** *Dans le volet milieu naturel, les cimetières ne sont pas référencés comme zone de verdure. Il serait judicieux de les intégrer dans le projet car en 2030-40 ils seront probablement quasiment inutilisés voir avec de grandes zones désaffectées.*

Réponse L'Orientation stratégique 5, qui traite des espaces publics, indique en effet les cimetières comme Espaces verts de proximité.

Enjeu 9 : Les contraintes environnementales

Pollution de l'air

- 23.8** *Quelle est la qualité de l'air actuelle et dans les futures zones Croix de Plan et Co-cagne-Buyère ? Où est la place de la population actuelle dans ce paysage urbain ?*
- 36.3** *Nous savons que la DGE ne possède pas les instruments nécessaires pour la collecte de particules fines telles que les PM 2.5. Je demande une évolution et situation réelle des PM10, PM2.5 et NO2 ici, à Chavannes, les capteurs et le lieu de mesures se situant in situ.*
- 41.13** *L'enjeu 9 note que la pollution est importante du côté de Crissier (oxyde d'azote, poussières fines...) : L'ajout des 2 échangeurs de Chavanne [sic] et Ecublens ne fera qu'accroître cette pollution. Même si on essaie de développer les transports alternatifs, que prévoit-on de faire en plus de cela pour lutter contre cette pollution ?*
- 65.3** *Le canton dispose-t-il d'appareils capables de mesurer les PM 2.5 ?*
- 98.11** *Il apparaît que la qualité de l'air s'est considérablement améliorée ces 20 dernières années. Toutefois les concentrations d'oxydes d'azote restent trop importantes dans la région de l'échangeur autoroutier de Crissier, et celles de poussières fines, en particulier les particules de moins de 2.5 microns, sont encore excessives sur la majorité du territoire de l'Ouest lausannois (voir chap. 1.3.3). »*
- Le PDi-OL ne peut se contenter de mentionner ce constat. Il doit pour le moins se prononcer sur la question de savoir si l'état de la pollution de l'air est compatible avec la très forte croissance démographique pronostiquée.*

Réponse La qualité de l'air s'est améliorée depuis 2005. Selon les mesures depuis le début de 2019, pour ce qui est du dioxyde d'azote et des particules fines (PM10) aucun dépassement des valeurs maximum admissibles n'est à noter. Par contre, les valeurs maximales d'ozone sont, selon les mois, un peu dépassées.

Le Plan des mesures OPAir a été mis à jour en 2018. Il indique que les poussières fines, en particuliers de moins de 2.5 microns, sont encore excessives sur la majorité du territoire de l'Ouest lausannois. Des mesures sont prises dans ce document cantonal.

Les orientations stratégiques du PDi-OL visent un report modal du trafic automobile vers les modes de transports moins polluants et l'utilisation de source d'énergie peu polluantes pour le chauffage des bâtiments.

Pour plus d'information sur la qualité de l'air : www.vd.ch/themes/environnement/air/qualite-de-lair/



Bruit routier

23.4 Réseau routiers le bruit. Extrait du dossier :

Les Communes et le Canton ont l'obligation d'assainir le bruit routier et peuvent à cet effet bénéficier d'une subvention fédérale sous conditions. Une étude préliminaire d'assainissement du bruit routier des routes cantonales et des routes communales principales a été menée conjointement avec les services de l'Etat et les Communes en 2009 et 2010.

Constatations : à ma connaissance rien n'a été fait à Bussigny depuis ce rapport de 2010 !!! mis à part un asphaltage spécial anti-bruit sur la rue de Lausanne et encore partiel !!! et la densité du trafic a augmenté depuis 9 ans.

Proposition : au minimum des parois anti bruit sur le viaduc enjambant les voies ferrées et le long des pistes autoroutières.

Réponse L'assainissement du bruit routier des routes cantonales et communales de la commune de Bussigny a fait l'objet d'un rapport en juillet 2015. Le canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes, et la commune de Bussigny ont mis à l'enquête publique du 28 mai au 27 juin 2016 les décisions d'allègement de l'obligation d'assainir le long de la RC 178d et des routes communales rue de Lausanne, rue de l'Industrie, En Fallien, rue St-Germain, chemin de Condémine, chemin de Cocagne, route de Buyère, route de Sullens, chemin de Riant-Mont et chemin du Cèdre.

Pour rappel, le viaduc est de compétence cantonale et l'autoroute de compétence fédérale. Les projets le long de l'autoroute sur le secteur Cocagne-Buyère doivent, selon les plans d'affectation en vigueur, comporter des bâtiments écrans au bord de l'autoroute.

Objectif

51.12 *Le PDi doit absolument fixer un cadre précis et contraignant pour s'assurer que la qualité de l'air (et donc la santé des habitants) ne soit pas sacrifiée aux objectifs de développement.*

64.6 *L'enjeu 9 a pour titre « Contraintes environnementales ». Le chapitre détaille les risques pour la qualité de l'air et les nuisances dues aux bruits, qui sont une réelle préoccupation pour la santé des habitants de l'Ouest. Les objectifs sont louables, mais il manque clairement des objectifs chiffrés et contraignants pour que l'on puisse parler de contraintes. Des dépassements observés ou prévisibles des seuils de bruit ou de pollution doivent devenir des éléments bloquants pour la validation des PGE, PPA ou la délivrance de permis de construire.*

Réponse Les intentions sont fixées dans le PDi-OL. Les outils sont cependant variés. Pour la pollution de l'air, c'est en particulier le Plan des mesures OPAir qui fixe les mesures à l'échelle de l'agglomération. Pour l'assainissement du bruit routier, c'est les propriétaires de la route qui doit prendre les mesures nécessaires pour respecter l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).



Enjeu 10 : La consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales

53.2 *L'amélioration significative du parc immobilier de la Commune de Saint-Sulpice où un bonus de 10% est octroyé à tous projets labellisés Minergie (...) la Municipalité de Saint-Sulpice ayant suspendu l'octroi d'un tel bonus, le paragraphe présent en page 84 devrait être supprimé ou à tout le moins fortement remanié.*

Réponse Le paragraphe cité a été modifié dans ce sens.

66.2 *Le thème des énergies fossiles est abordé à plusieurs endroits et nous comprenons la ligne stratégique de leur limitation dans le futur avec les transferts entre les anciens et nouveaux agents énergétiques. Mais, la "ville" de demain devra aussi intégrer d'autres aspects tels que :*

- *de la production électrique locale (un cadastre de ce potentiel existe, pour le solaire, sur diverses plateformes internet mais il n'est pas intégré dans le PDI-OL)*
- *la qualité énergétique du bâti*
- *les nouveaux modes de communication ainsi que les nouvelles technologies "Smart" auront aussi un impact important sur la "ville" de demain (Télétravail, Point de rencontre Cyber, gestion dynamique, etc ...)*

Réponse Ces thématiques sont abordées dans l'Orientations stratégiques 6 qui traite des qualités environnementales et énergétiques du bâti et qui précise que le développement d'installation de production d'électricité locale doit être facilité.

67.15 *Des aides sont prévues par les communes, mais dans un ordre dispersé, sans coordination. Il serait judicieux d'assurer une meilleure coordination entre les communes.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

41.6 *Diminution plus ambitieuse de notre consommation de ressources en énergie et en eau : particuliers et industriels. Par exemple, je n'ai pas trouvé la manière dont les communes prévoient de gérer les eaux usées, dans une agglomération qui va autant accroître le nombre de ses habitants. Est-ce-que ça ne serait pas l'endroit ou le moment de se demander si le modèle du tout à l'égout avec station d'épuration n'a pas atteint ses limites ? Ne devrait-on pas maintenant s'orienter vers d'autres modèles de gestion des eaux noires, de manière à annuler la consommation d'eau fraîche dans les toilettes et à valoriser la matière organique qui vient à manquer (mort des sols fertiles). Les pays en voie de développement sont en train de prendre de l'avance sur ces questions et pourraient nous servir de modèle (Voir le Toilet Board Council).*

98.4 *En matière d'évacuation des eaux usées, c'est un secret pour personne que la mise en séparatif du réseau n'est pas accompli dans certaines parties du territoire de l'Ouest lausannois. La problématique avait été ignorée dans les documents mis en consultation en 2017. Le document mis en consultation en ce début 2019 la traite en annonçant l'élaboration d'un PREE qui « permettra d'aligner les différents PGEE communaux et intercommunaux sur une ligne directrice commune dans le cadre de leur mise à jour ».*

Compte tenu de la croissance démographique pronostiquée, il n'est pas admissible que le projet de territoire mise en consultation se contente d'annoncer l'accomplissement de mesures de planification. Il s'agit d'un domaine aux implications lourdes pour les finances communales.



Cet aspect doit faire l'objet d'un volet à part entière du PDi-OL, pris en compte dans le cadre du projet de territoire et au stade de la mise en œuvre.

Réponse Au chapitre 1.3.4 Les études en cours, il est fait mention de la démarche d'élaboration d'un Plan régional d'évacuation des eaux (PREE). Cette étude, menée par le Canton sur le bassin versant de la Chamberonne, traitera de cette thématique qui concerne un territoire plus large que l'Ouest lausannois.

Enjeu 11 : La perméabilité du territoire

- 50.1** • *Que la continuité des trottoirs soit assurée. Ne pas devoir marcher à droite puis par manque de trottoir à gauche de la route.*
- *Un trottoir assez large pour croiser une poussette de bébé.*
- 67.16** *Il y a de nombreux endroits où il est impossible de rejoindre deux points proches sans effectuer un grand détour, dissuasif. Cette situation se rencontre spécialement dans les zones à faible densité (zones villa), les propriétaires se protégeant de tout passage par des barrières impossibles à franchir. Il serait souhaitable que les communes prennent le problème au sérieux et envisagent la mise en place de servitudes de passage à pied, même éventuellement en s'opposant aux propriétaires.*
- 67.27** *La perméabilité du territoire joue un rôle essentiel pour la mobilité douce. Il faut donc la garantir sur l'ensemble du district, y compris dans les zones villas, qui sont très désavantagées sur ce plan (ce qui encourage l'usage des transports individuels motorisés). Il faudra donc trouver des mesures concrètes permettant de remédier à ce problème.*
- 90.4** *Je circule très souvent à pied et constate que sur certains axes il n'existe actuellement aucun trottoir (ou de petites portions). Je constate que les bas-côtés des routes sont malgré tout utilisés par les piétons : traces de chemins sur la terre, l'herbe... mais n'assurant pas de sécurité ! Par exemple : route cantonale 251a (commune de Crissier).*
- 93.3** *La mobilité douce, piétonne ou autre, s'accommode difficilement avec des bordures de trottoirs à angle droit ou fortement inclinés. Les roues des cycles sont plus favorables que celles des poussettes et des fauteuils roulants. Mais les piétons peu mobiles sont encore trop souvent confrontés à des différences de niveaux parfois dangereuses. Formaliser encore et toujours un accent fort dans ce domaine nous semble évident.*
- 95.8** *P. 87 - tendances : l'amélioration des franchissements mais également des grands axes routiers restent en effet une priorité, en particulier : RC 251 Prilly - Crissier, RC 151 Bussigny - Lausanne, et bien entendu gare de Renens puisque le Rayon Vert reste impraticable à vélo.*

Réponse Ces remarques confirment le constat dressé dans ce chapitre. N'appellent pas de réponse.

- 95.7** *P. 87, 1er § : le rapport affirme qu'« il s'agit d'encourager la pratique de la mobilité douce par des aménagements confortables et sûrs ». Nous demandons de compléter cette phrase par « directs et efficaces ».*

Réponse Le rapport sera complété.



Enjeu 12 : La capacité des réseaux de transports

95.3 *En page 90, les plans de charges de trafic à l'horizon 2030 mentionnent la prise en compte des nouvelles jonctions autoroutières, des axes forts de transports publics (tram, BHNS), ainsi que des projets urbanistiques planifiés mais aucune mention n'est faite de la prise en compte du report modal vers le vélo qui partage pourtant les mêmes réseaux.*

Réponse Le rapport sera complété.

Objectif

- 41.7** *Orientation des transports plus volontariste vers les solutions de TP, et développement des solutions modales permettant notamment de couvrir le « dernier miles », et objectif chiffré pour réduire très significativement le nombre des voitures individuelles. Vu les perspectives de croissance démographique et économique, je crains que l'on se dirige vers une surutilisation du territoire et en conséquence notamment d'importantes difficultés pour les déplacements motorisés. Dans ce sens, il me semble important de choisir plus clairement et de façon plus décidée le renforcement des transports publics et de mobilité douce, en contraignant l'usage de la voiture privée au strict nécessaire. Les changements climatiques nous obligent à nous engager dans cette voie.*
- 90.2** *Vu les perspectives de croissance démographique et économique, je crains que l'on se dirige vers une surutilisation du territoire et en conséquence notamment d'importantes difficultés pour les déplacements motorisés. Dans ce sens, il me semble important de choisir plus clairement et de façon plus décidée le renforcement des transports publics et de mobilité douce, en contraignant l'usage de la voiture privée au strict nécessaire. Les changements climatiques nous obligent à nous engager dans cette voie.*
- 64.7** *L'enjeu 11 pose un diagnostic correct, mais les mesures prises ne sont pas convaincantes. On ne voit pas une réelle planification avec des mesures fortes. Les récentes mises à l'enquête des nouvelles jonctions autoroutières montrent un décalage important entre les réflexions et bonnes idées émises au niveau local et ce qui risque de se réaliser (...) Même avec un report modal, le TIM augmentera avec l'augmentation des habitants et emplois. Le postulat de base devrait être la stabilité du TIM (en tous cas en termes d'émissions polluantes), le report modal permettant ensuite une croissance modérée.*
- 85.4** *Je m'interroge donc sur l'optimisme affiché à la page 90, où il nous est dit que « globalement les charges de trafic en 2030 seront [...] maintenues ». Il me semble que cette projection devrait être nuancée, ou alors devrait être formulée explicitement comme un but à atteindre. Le cas échéant, le PDi devrait encore insister davantage sur la nécessité d'un report modal massif pour atteindre ce but. L'objectif lié à l'enjeu 12 pourrait alors être reformulé ainsi : « Renforcer le transfert modal vers la mobilité douce et les transports publics afin de maintenir les charges de trafic individuel motorisé, ainsi que réorganiser le réseau routier autour de nouvelles jonctions »*

Réponse L'intention est bien celle-ci, malgré la croissance attendue de la population dans l'Ouest lausannois, de ne pas augmenter la capacité du réseau routier et de globalement maintenir le trafic automobile. Pour cela un développement important de transports publics et des infrastructures en faveur de la mobilité douce sont prévus. Les programmes d'actions des Municipalités, qui accompagneront le PDi-OL, indiqueront plus précisément où des mesures sont prévues.



93.4 *Les réseaux de TP et particulièrement leurs gares, haltes et arrêts devraient être systématiquement passés sous un radar pointu tout au long de la future planification pour évaluer, vérifier, corriger et finalement garantir l'accessibilité exempte d'obstacles délicats pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite.*

L'inclinaison des rampes d'accès, la présence et le placement des ascenseurs, la différence de niveaux entre plancher des véhicules par rapport à la route, aux trottoirs et aux quais, etc. ne sont manifestement pas un objectif mis en priorité dans tout le périmètre du district et des communes qui le composent. Nous attendons ici une formulation plus fine et concrète dans le PDI et sa suite.

Réponse Les normes en faveur des personnes à mobilité réduite sont de compétences fédérales et mise en œuvre progressivement par les entreprises de transports et les Communes.

95.1 *Les objectifs en faveur de la mobilité cycliste ne sont pas étayés (absence d'objectifs chiffrés) et doivent être quantifiés en tenant compte du développement et du potentiel du vélo électrique. En Suisse, comme dans l'agglomération lausannoise, un trajet sur deux en voiture ne dépasse pas 5 km. Le vélo électrique se pratique sur des distances encore plus étendues en particulier pour le motif travail. L'ouest lausannois doit donc se fixer des objectifs ambitieux en matière de promotion du vélo. Nous préconisons à l'horizon du PDI une cible de 10% de déplacements réalisés à vélo, en particulier pour les trajets pendulaires.*

Réponse Aucun objectif chiffré n'a été introduit dans le PDI-OL. Celui-ci est un plan d'intention qui donne la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.

Enjeu 13 : La gouvernance et la participation

94.4 *La participation avec les habitants doit également être un préalable obligatoire pour toute planification future et arriver à une concertation pour tout projet.*

98.12 *Le document mis en consultation renvoie ce sujet (gouvernance et participation) à plus tard en indiquant à la page 55 que l'enjeu 13 « La gouvernance et la participation » sera traité dans le chapitre « Stratégie de mise en œuvre » dont la mise en discussion est « à venir ».*

Ce renvoi n'est pas recevable. Les principes régissant cet aspect de la planification directrice de l'Ouest lausannois doivent faire partie intégrante du projet de territoire (...)

98.14 *S'agissant de la participation les explications données en page 96 du rapport mis en consultation montrent que les responsables du PDI-OL ont encore du chemin à faire en cette matière, car non, la participation n'est pas un pensum à accomplir*

- parce que « la demande de la population de participer au processus de développement urbain est croissante » et*
- parce que « la rapidité et l'ampleur des transformations en cours éveillent des craintes au sein de la population » qui « peuvent s'exprimer par une attitude de défiance face aux autorités et ont un effet bloquant. »*

La participation est devenue un volet essentiel de l'aménagement du territoire depuis que la croissance démographique doit être absorbée en priorité par des territoires qui sont déjà habités, car dans ces territoires elle est seule à même de pouvoir concilier les intérêts des habitants à venir avec les intérêts des habitants qui sont déjà là.

Or, pour que cette conciliation puisse avoir lieu, elle doit prendre la forme de la concertation. Se contenter d'informer ou de consulter la population qui est déjà là n'est pas seulement insuffisant, c'est contreproductif dans bien des cas.



La concertation avec la population qui vit déjà sur place doit dès lors être inscrite dans le projet de territoire du PDi-OL en tant que démarche à accomplir en toute circonstance.

98.20 *Dans les communes de l'Ouest lausannois la croissance démographique pronostiquée s'accomplira par la force des choses de manière non négligeable par densification de territoires déjà bâtis et habités. Pas étonnant que cette perspective suscite l'inquiétude des habitants de ces quartiers et qu'il soit indispensable dès lors que les autorités optent pour un urbanisme basé sur la concertation.*

99.2 *En ce qui concerne les démarches de mise en œuvre des projets régis par le PDi-OL: que la notion et le cadre de participation et de concertation (pas seulement d'information) avec les habitants et les riverains soit clairement définie en tant que préalable obligatoire pour toute planification d'un projet d'une certaine importance, et ce dès la genèse du projet.*

Réponse La phase de concertation du 12 février au 12 mars 2019 était une consultation intermédiaire, décidée par les autorités communales, sur une version non terminée du PDi-OL. Une consultation publique formelle aura lieu à l'issue de la démarche, avant l'adoption par les Conseils communaux et généraux. Les objectifs et les mesures concernant la participation de la population lors de l'élaboration des mesures de mises en œuvre du PDi-OL seront définis à ce moment-là.



3. LE PROJET DE TERRITOIRE

ET LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Orientation stratégique 1

Centralités et espaces publics structurants

Centralité secondaire Croset-Cèdres

- 60.1** *Sur la Commune d'Ecublens, ne comprend pas l'objectif de renforcer les centralités dans des zones peu attractives telles que Croset.*
- 70.3** *Je trouve particulièrement intéressant de ne pas tenir compte des limites communales. Ainsi, une centralité entre Ecublens VD et Chavannes-Renens est prévue. Comment les communes concernées envisagent-elles la gestion de ces travaux avec deux entités politiques et des intérêts pas forcément convergents ?*
- 98.18** *La proposition de joindre les centralités du Croset et des Cèdres est pertinente, mais les mesures qu'il faudra réaliser pour atteindre ce but seront difficile à imaginer et à mettre en œuvre. En effet les centralités actuelles du Croset et des Cèdres (en construction) se situent sur deux communes distinctes. De plus, elles ne sont pas seulement séparées par l'axe routier difficilement franchissable du Tir fédéral mais en plus par un tissu urbain intermédiaire composé d'immeubles privés et d'aménagements sportifs peu perméable (...) Il est indispensable que les exigences de planification et d'aménagement de toutes les centralités identifiées par le plan d'ensemble soient précisées dans le chapitre consacré à la mise en œuvre.*

Réponse Si le Croset ne ressemble actuellement pas encore à une centralité, il s'agit néanmoins d'un objectif sur lequel s'appuyer pour le développement urbanistique des quartiers.

En effet, le secteur de la plaine du Croset ainsi que les Cèdres ont été identifiés ensemble comme une centralité secondaire dans le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Le secteur du Croset sur la Commune d'Ecublens est en plein développement depuis quelques années : un plan d'affectation, Croset-parc, a récemment vu le jour ; plusieurs aménagements de mobilité douce ont été entrepris (croisée des chemins, vélos libre-service) ; des équipements publics ont été réalisés (centre socio-culturel, logement protégés) ; des projets de requalification et de modération des rues de quartier sont prévus, etc. Ceci afin de pouvoir offrir progressivement aux habitants de la région une nouvelle centralité attractive.

Le développement de l'Ouest lausannois s'appuie sur un réseau de centres existants ou nouveaux qui constituent des lieux d'intensité urbaine bien desservis, bien reliés entre eux et qui offrent les services dont les habitants ont besoin, notamment dans une logique de diminution des déplacements de chacun. Le Croset fait donc partie des nouveaux centres à développer dans cette optique de multipolarité.

En ce qui concerne la gestion des travaux, les Communes établissent conjointement les études nécessaires et effectueront les travaux de manière conjointe ou séparée en fonction de la situation et des besoins. La collaboration des Communes est en place depuis quelques années, notamment par le biais du bureau SDOL, néanmoins, chaque Commune intervient sur son propre territoire.

Concernant les liaisons entre le Croset et les Cèdres, plusieurs projets de franchissement de l'Avenue du Tir-Fédéral ainsi que du m1 sont projetés. Ceux-ci seront notamment analysés lors de l'étude de l'évolution du métro m1.



Centralité secondaire de Malley

98.19 *La centralité secondaire de Malley déborde le périmètre du PDi-OL. Sa partie la plus vivante se développe en effet à l'heure actuelle sur le bord est de l'avenue du Chablais ou en d'autres termes sur le territoire de la commune de Lausanne qui ne fait pas partie du PDi-OL. La planification de l'essor de ce centre secondaire exige par conséquent une collaboration intercommunale qui déborde le périmètre du PDi-OL.*

Réponse Le front est de l'avenue du Chablais se situe en grande partie sur la Commune de Prilly (du Café des Bouchers à la Coop). Cependant une collaboration intercommunale est effectivement en place entre les Communes de Renens et Prilly, en coordination avec la Ville de Lausanne.

Centralité de St-Sulpice

98.17 *L'identification de la centralité principale de l'Ouest lausannois et de ses centralités secondaires est convaincante, sauf en ce qui concerne le centre de St. Sulpice qui mériterait de figurer parmi les centres secondaires.*

Réponse En comparaison avec les autres centralités de l'Ouest lausannois, le type de commerces, de service et d'équipements publics, la diversité des fonctions ainsi que l'accessibilité en transports publics ont déterminé l'attribution de St-Sulpice en centralité de quartier ou villageoise. A noter également qu'il n'existe pas un grand potentiel pour faire évoluer cette centralité vers un niveau secondaire à l'horizon du PDi-OL.

Centralité de site d'activités

67.20 *Par ailleurs, Verney-Montaney est-elle une réelle centralité ?*

Réponse Il ne s'agit pas de la situation actuelle mais de la situation projetée. La centralité identifiée au sein de la zone d'activité de Vallaire (et non sur le quartier de Verney-Montaney) découle d'une étude menée sur ce secteur. En effet, afin d'optimiser, de densifier et de valoriser le site d'activités, l'étude propose un espace public central prenant la forme d'une plateforme mutualisant certains usages. Il s'agit ainsi d'un projet d'amélioration de la zone d'activités permettant d'offrir un environnement de qualité et notamment des services pour les usagers ainsi qu'une identité propre au site.

Commerces

67.19 *On constate que les commerces de type 4 (enseignes spécialisées) ne sont prévues que dans les centralités principales et secondaires, et pas dans les zones d'activités. Pourquoi les zones d'activité ne pourraient-elles pas accueillir des enseignes spécialisées en rapport avec leurs activités ?*

Réponse Les enseignes spécialisées comprennent les commerces de type : électro-loisirs, bijoux, livres, musique, déco maison, mode, sport (textile), grands magasins. Ils sont destinés au grand public et devraient disposer d'une bonne accessibilité en transports publics et être proches des centralités. Les sites d'activités sont d'abord destinés aux activités secondaires et/ou tertiaires. Néanmoins, l'implantation d'un commerce en lien avec l'activités du site devrait être étudié au cas par cas.



97.7 *Stratégie 1 : les centralités sont marquées par la présence de commerces, de même que les axes principaux. Comment envisager le maintien et le développement des commerces ? Quelle est la stratégie ? Le document à la p. 37 parle justement de cette mutation des commerces ?*

Réponse Le PDi-OL traite de la question territoriale du commerce (où, quel type de commerce, quelle accessibilité, etc.). Le développement ou le maintien des commerces est une question plus large de promotion économique qui sort du cadre d'un plan directeur.

Espace public de centralité à Crissier

39.1 *Parcelle 707 à Crissier (...) nous relevons que cette liaison prétérîte de manière importante un développement industriel par une seule entité sur cette parcelle (sécurité du site, risques d'accidents, etc.). Plusieurs investisseurs ont relevé ce problème, d'autant plus que cette parcelle n'est pas affectée à du logement.*

Réponse Depuis la date de la concertation publique du PDi-OL, la parcelle n°707 a été vendue à des investisseurs qui ont intégrés la liaison MD dans leur projet. L'intervention devient donc caduque.

80.2 *Le projet de plan intercommunal semble vouloir partager la parcelle ,697 sise aux Lentillères par un axe horizontal d'espace public de centralité .1 Cet axe paraît inopportun et inapproprié car il divise la parcelle en deux, sans raison. Il nuit ainsi à son développement.*

80.3 *Dans le cadre des affectations, la parcelle 697 est subdivisée dans son secteur nord en une affectation mixte d'activité de type tertiaire et secondaire et un secteur sud affecté à l'activité à prépondérance secondaire. Compte tenu de la qualité de la parcelle, cette subdivision est peu opportune. La totalité de la parcelle devrait être insérée en zone d'activité mixte tertiaire et secondaire.*

Réponse Cette parcelle est concernée pour sa partie Sud par le principe de dédier spécifiquement les surfaces concernées à l'accueil et au développement des activités artisanales ou industrielles, et aux activités tertiaires liées au secondaire. La partie Nord permet d'implanter des activités administratives ainsi que des commerces de type showroom afin notamment de tenir compte de l'environnement bâti immédiat (OASSIS) et de garantir une transition entre les deux secteurs. Il est également rappelé que la topographie présente un dénivelé d'environ 10.0 m. entre le haut et le bas de la parcelle n° 697. Dès lors, une perméabilité MD au niveau intermédiaire, conjuguée à un principe d'accès à mettre en place sur une parcelle aussi longue est indispensable pour les raisons susmentionnées quel que soit l'affectation de ce site sachant qu'une affectation en logement n'est pas envisageable considérant le Plan directeur cantonal (mesure D12) et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (art. 1 à 3). Cette liaison de mobilité douce s'inscrit dans un réseau plus large destiné notamment à l'accès aux différentes lignes de TP et représente une amélioration d'accessibilité évidente.

De par sa fonction collectrice, cette liaison MD ne fera pas doublons avec les chemins des Lentillères et de Mongevon.

Par ailleurs, le PDi-OL ne fixe pas d'horizon de réalisation de cette parcelle.



Orientation stratégique 2

La variété du territoire patrimoniale spécifique

Carte

97.8 *Stratégie 2 : nous trouvons cette carte trop statique. Quel message a-t-on envie de donner ? Quelle est la relation entre les espaces ouverts et ceux à urbaniser ? Suivant la description p.112, on imagine avoir une carte qui présente la vision urbanistique de la région, ainsi que les sites à développement prioritaire. Mais ces informations sont très difficiles à lire, aussi à cause du choix des couleurs.*

Nous vous invitons à revoir la chromatographie pour éviter de fausses interprétations. Cette carte pourrait être complétée par la couche « centralités principale et secondaire » de la stratégie 1 pour avoir des indications sur les secteurs à développement prioritaire.

Réponse Cette carte exprime la diversité des situations dans l'Ouest lausannois avec des secteurs de développement proches des axes de transports publics performants, et des secteurs calmes, qui préservent la situation actuelle et les qualités patrimoniales de l'Ouest lausannois.

Cette carte comprend de nombreuses informations. Pour éviter de rendre sa lecture plus compliquée, aucune nouvelle information n'y sera ajoutée.

Quartier-jardin

98.13 *Le plan « La variété du territoire » qui présente la traduction de ce volet dans l'espace met en évidence que la densification urbaine à venir épargne les nombreux quartiers de faible densité de l'Ouest lausannois en attribuant tout au plus à certains d'entre eux le rôle de « quartier-jardin ».*

Le fait que le PDi-OL attribue à cette protection implicitement la qualité d'un principe d'aménagement à respecter est choquant et mérite par conséquent d'être réexaminé.

Réponse Les zones de faible densité actuelles sont en grande partie indiquées comme secteurs calmes, à savoir des secteurs dont « la morphologie autorisée du tissu bâti est destinée à être maintenu ». Les réserves à bâtir existantes dans ces secteurs (parcelles libres ou partiellement libres) devront être valorisées, mais ces secteurs ne sont pas destinés à être densifiés.

Selon le Plan directeur cantonal, la densité minimale (IUS) au sein du périmètre compact de l'agglomération est de 0,625 hors sites stratégiques et de 1,25 en site stratégique. Les zones de faible densité, qui ont actuellement de densité variant de 0,3 à 0,4, devrait, en cas de modification de la densité autorisée, passer au moins à 0,625. Le potentiel d'accueil ainsi créé dépasserait les perspectives de croissance. Par ailleurs, le tissu pavillonnaire serait probablement progressivement transformé en petits immeubles de plusieurs étages. Cette stratégie n'est pas retenue à l'horizon 2040.

En conséquence, à la densification des zones villas, les autorités ont préféré une stratégie qui cible les secteurs de développement, indiqués sur la carte de l'Orientation stratégique n°2.



Zonage

67.3 *Une autre remarque générale concerne le zonage. Le principe de prévoir des zones séparées pour tous les types d'occupation du sol n'est pas toujours adéquat, surtout lorsqu'on distingue des occupations qui ne sont pas contradictoires.*

Réponse Le PDi-OL ne parle pas de zones mais de secteurs mixtes dans le but de favoriser la mixité entre les logements et les activités compatibles. Des sites d'activités sont préservés pour les activités qui ont des besoins particuliers peu compatibles avec le logement (taille, accessibilité, nuisances, etc.)

Surface d'assolement

85.3 *L'emprise sur les surfaces d'assolement devrait également être clarifiée, notamment en indiquant clairement les surfaces concernées sur la carte de la page 112. Un principe d'intervention ad hoc, limitant explicitement cet impact, devrait également être ajouté.*

Réponse Les seules extensions de la zone à bâtir pour du logement sur des surfaces d'assolement (SDA) sont les secteurs mixtes de développement à long terme. Cet horizon de planification est déterminé justement par les emprises sur les SDA. D'autres emprises sur les SDA pourraient avoir lieu pour des équipements publics ou des espaces verts.

L'article 30 OAT veille cependant à garantir la disponibilité cantonale de ces surfaces. Il conditionne le classement en zone à bâtir des SDA aux éléments impératifs et cumulatifs suivants :

- Le projet doit répondre à un intérêt cantonal supérieur ;
- Le projet doit être judicieux, c'est-à-dire qu'il doit être démontré en quoi il ne pourrait pas être réalisé ailleurs sans atteinte aux SDA ;
- Le projet doit utiliser les SDA de manière optimale en démontrant notamment que l'atteinte ne pourrait pas être diminuée en faisant le projet de façon à ce qu'il prenne moins d'emprise, en correspondant par exemple à une juste densification vers l'intérieur du tissu bâti ;
- Les réserves cantonales de SDA doivent être garanties durablement. Sur ce point l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a recouru plusieurs fois avec succès contre des approbations du Canton de Vaud, en constatant notamment que ce dernier n'était pas encore en mesure de démontrer cette garantie. Une solution serait notamment de déclasser une zone à bâtir en SDA de taille et de qualité comparable.

Pour faciliter l'identification des surfaces d'assolement, une carte de l'état actuel sera ajoutée à l'Enjeu 2, Le développement vers l'intérieur.

101.30 *Utilisation du sol : points forts ;*

Priorisation de l'espace vert dans l'ensemble de l'Ouest lausannois. Préservation des zones agricoles vers Villars-Ste-Croix. Les quartiers-jardins sont intacts.

Réponse N'appelle pas de réponse.



101.33 *Trop de bétonnage.*

101.35 *Pour éviter trop de bétonnages, privilégier les éco-quartiers. Donner la possibilité aux habitants de prioriser différents projets quant aux zones à questionnements !*

101.41 *Pour la création d'espaces verts, nous souhaitons mettre en place des jardins sur les toits.*

Réponse L'intention exprimée dans le PDi-OL est d'associer tout projet à un urbanisme de qualité : qualité écologique des bâtiments, prise en compte de la biodiversité, etc. Les mesures concrètes seront traitées ultérieurement.

Bussigny – En Rente

18.10 *Le secteur En Rente (Bussigny, Business Village) apparaît en orange - "secteur mixte à potentiel de développement". Or, Le PPA en force ne prévoit que de l'emploi tertiaire. Y a-t-il un changement de vision stratégique pour cette zone ?*

Réponse La Municipalité a envisagé un changement d'affectation pour ce secteur qui passerait d'une zone d'activités tertiaire à une zone mixte. Cependant, ce changement d'affectation n'interviendra pas avant 2030.

Chavannes

24.4 *Quasiment tous les quartiers de Chavannes sont traités comme "en développement" ou "potentiel de développement", c'est-à-dire des zones à densifier, alors qu'en grande majorité, les autres communes (St-Sulpice, Ecublens, Renens) vont protéger de vastes secteurs de la densification en tant que quartiers-jardin.*

64.2 *La carte des trésors en page 4 est intéressante. On y voit au sud de la gare de Renens un ensemble bâti intéressant composé de l'ancienne usine Perrier, de l'église de Chavannes et des villas chavannoises. Ce quartier est resté relativement préservé et constitue un tout cohérent, avec une ambiance villageoise. La manière de préserver cet ensemble, qui se situe dans un périmètre plus large identifié en page 104 « Secteur mixte en développement ou à potentiel de développement (horizon à définir) » doit être renforcé (...) il s'agira en particulier à ne pas augmenter les droits à bâtir dans la zone (ou partie de la zone) de faible densité qui doit être préservée et éviter le piège du plan directeur cantonal (mesures A11) qui imposerait des densités incompatibles avec la préservation du caractère du quartier en cas de modification de la densité de la zone.*

Réponse Le secteur mixte à potentiel de développement situé entre l'avenue de la Gare et l'avenue du Tir-Fédéral a été retiré. L'intention est de préserver ce secteur avec ses qualités patrimoniales et paysagères spécifiques qui marque l'identité de la partie Nord de Chavannes.

Chavannes – Caudray-Taluchet

47.4 *Il me semble indispensable pour permettre des zones de détente pour la population et un accès à une vrai [sic] nature de garantir à maintien des milieux naturels encore existants. De mon expérience cela est en particulier le cas de la forêt de Dorigny, la forêt et la mèbre à Chavannes et vers le cimetière de Renens. Une vraie continuité entre ces passages naturels apporterait une vraie plus-value.*



- 47.6** *Concernant le secteur à questionnement (vers l'avenue de la concorde/piscine), il me semble important de ne pas transformer les zones agricoles en zones construites. On pourrait par contre en effet imaginer des potagers partagés pour transformer cette zone en zone de détente et de partage pour les habitants.*
- 92.1** *Il est rappelé que la parcelle de mes mandants est colloquée en zone intermédiaire et que dès lors, cette parcelle devait, respectivement devrait en principe au final être réaffectée en zone constructible.*
- 92.2** *Selon ce que l'on peut constater à la lecture du dossier du Plan directeur intercommunal, la parcelle de mes mandants (parcelle n°330 – Chavannes-près-Renens) figure dans un secteur « à questionnements ». Selon les explications reçues, ce statut signifie qu'une réflexion est en cours quant à l'affectation de ces secteurs. Ils appellent donc de leurs vœux la poursuite des réflexions visant, dans une future mouture du Plan directeur, à concrétiser une constructibilité, laquelle apparaît cohérente dans le cadre de l'évolution du contexte (...) A tous points de vue, le site est en phase avec les stratégies du plan directeur, notamment les stratégies multimodales en matière de transports, et de favorisation de la mobilité douce.*

Réponse Le secteur « Caudray-Taluchet » est un secteur à questionnement. Ses vocations doivent encore être définies et précisées. Une étude spécifique sera mise en place afin de connaître son évolution future.

Les éléments de légendes mentionnés dans ces secteurs sont amenés à évoluer avec les réflexions et sont donc indicatifs.

La question du changement d'affectation du sol n'est ici pas évoquée, celle-ci sera envisagée le jour où le secteur sera étudié et la vocation de celui-ci déterminée et justifiée.

Ecublens – La Brûlée

- 12.2** *Je me réfère au périmètre situé sous les bâtiments administratifs communaux du Motty, appelé « La Brûlée ». Celui-ci a récemment fait l'objet d'une étude de plan de quartier très aboutie en collaboration avec les autorités communales d'Ecublens. (...) Toutefois, dans votre rapport ce périmètre est défini comme secteur mixte à potentiel de développement à long terme. La définition « long terme » pourrait s'avérer préjudiciable à l'autonomie de décision communale.*
- 58.1** *Bureau d'architectes ayant réalisé de l'habitat principalement dans l'Ouest lausannois, nous saisissons l'opportunité que vous nous offrez pour relever un point bien précis du PDI-OL figurant sur le territoire de la Commune d'Ecublens. Il s'agit de l'important périmètre situé sur le coteau Ouest de la colline du Motty, sous l'auberge et les bâtiments administratifs communaux, au lieu-dit [sic] « La Brûlée » (...) La dimension de la parcelle, ainsi que sa déclivité pourraient permettre, le moment venu, de réaliser un projet intéressant au niveau de l'implantation et de l'élévation de ses bâtiments, tout en ouvrant la porte à une grande diversité de type d'habitation.*
- 58.2** *Les plans présentés dans votre rapport intermédiaire en font d'ailleurs référence à la page n°21 ils mettent en exergue l'implantation du plan de quartier de « La Brûlée ».*
- 76.1** *Nous sommes surpris que la parcelle no 522 (...) soit attribuée par votre projet de territoire au "secteur mixte à potentiel de développement à long terme" par le PDI-OL.*
- 76.2** *On peut également s'étonner que la "zone village" de la parcelle (522 Ecublens) soit également classée dans ce même secteur de développement à long terme. S'agissant sans nul doute d'une erreur, vous voudrez bien corriger vos plans.*
- 76.3** *Malheureusement, entretemps la LAT est entrée en application. Ceci a mis fin à nos discussions, privant la Commune d'une possibilité de développement et jetant aux orties 11 ans de travail de nos mandataires. Ne serait-il pas judicieux que les personnes concernées puissent se rencontrer pour en discuter ?*



Réponse La parcelle 522 est colloquée en zone intermédiaire et au vu des modifications du cadre juridique actuel, avec l'entrée en vigueur de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), de son ordonnance d'application (OAT) et du plan directeur cantonal (PDCn), l'affectation de nouvelles zones à bâtir est plus fortement conditionnée que par le passé.

En effet, les plans directeurs cantonaux doivent désormais définir la dimension totale des surfaces affectées à l'urbanisation (LAT art. 8a). Le PDCn définit ainsi, dans sa mesure A11, les besoins en zones d'habitations et mixtes à 15 ans pour les différents territoires du Canton et détermine la croissance démographique par « type d'espace du projet de territoire cantonal », y compris dans les périmètres compacts des agglomérations. Le potentiel d'accueil en habitants du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) doit donc être dimensionné afin de correspondre aux perspectives de croissance attribuées par le PDCn à l'horizon 2030.

Le PDCn démontre que les nombreux projets de développement prévus par les communes de l'agglomération Lausanne-Morges dépassent les perspectives de croissances attendues. Pour répondre strictement au critère de la mise en zone à bâtir de la parcelle 522, il faudrait donc démontrer que les réserves existantes dans l'agglomération, affectées en zone à bâtir, ne suffisent plus à remplir les objectifs de perspective de croissance. Ce besoin n'est absolument pas démontré pour les 15 prochaines années.

A la problématique du dimensionnement de la zone à bâtir, se rajoute la problématique des surfaces d'assolement (les SDA) représentant les meilleures terres cultivables. L'article 30 OAT veille précisément à garantir la disponibilité cantonale de ces surfaces. Il conditionne le classement en zone à bâtir des SDA aux éléments impératifs et cumulatifs suivants :

- Le projet doit répondre à un intérêt cantonal supérieur ;
- Le projet doit être judicieux, c'est-à-dire qu'il doit être démontré en quoi il ne pourrait pas être réalisé ailleurs sans atteinte aux SDA ;
- Le projet doit utiliser les SDA de manière optimale en démontrant notamment que l'atteinte ne pourrait pas être diminuée en faisant le projet de façon à ce qu'il prenne moins d'emprise, en correspondant par exemple à une juste densification vers l'intérieur du tissu bâti ;
- Les réserves cantonales de SDA doivent être garanties durablement. Sur ce point l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a recouru plusieurs fois avec succès contre des approbations du Canton de Vaud, en constatant notamment que ce dernier n'était pas encore en mesure de démontrer cette garantie. Une solution serait notamment de déclasser une zone à bâtir en SDA de taille et de qualité comparable.

En se basant sur les perspectives de croissance du Canton de Vaud et les potentiels à bâtir existants, le PALM et le PDI font le constat qu'il n'y a aucune justification possible du besoin sur des terrains en SDA au minimum jusqu'à 2030 et donnent une priorité temporelle aux projets dans l'agglomération et à Ecublens qui sont déjà en zone à bâtir pour un développement à court terme (1 à 5 ans) et à moyen terme (5 à 15 ans). Les terrains situés hors zone à bâtir du territoire d'Ecublens (la Brûlée, mais également les terrains au Plane et aux Chênes) ont pour toutes ces raisons été conservés comme potentiel à long terme, c'est-à-dire au-delà de l'horizon de planification défini par la LAT à 15 ans.

La carte définit des périmètres et ne va pas dans le détail des différentes parcelles. Le Plan général d'affectation de la Commune d'Ecublens étant toujours en vigueur, l'affectation du sol reste inchangée.



25.1 Je m'oppose à ce projet (sur la campagne de Renges) pour la raison suivante :

- Augmentation de la pression urbaine et de son trafic sur la zone protégée de la Venoge

Incohérence de mettre une zone de moyenne densité qui constituera une barrière

- entre une zone de faible densité (villas) et une zone protégée inconstructible (Venoge), notamment pour la circulation de la faune.
- Incongruité de construire un « front bâti » au bord de la campagne. Une transition douce entre zone villas et zone inconstructible est plus logique
- Dépréciation de la valeur des biens situés au-dessus de cette zone.

34.1 Le projet d'urbanisation 2014 qui pourrait être mis en œuvre dans une quinzaine d'années projette la possibilité d'un "front bâti" entre le Ch. de l'Orme et la route de Vallaire. Je m'opposerai formellement à ce type de "mur".

35.1 Nous exprimons notre plus vive opposition à la création d'une zone constructible de moyenne densité entre le chemin de l'Ormet et la route de Vallaire.

54.1 Concernant la zone agricole située entre le chemin de l'Ormet et la route de Vallaire, il est illusoire et pas nécessaire à mon avis de vouloir matérialiser un front bâti détruisant selon moi tout l'aspect bucolique de ce secteur si agréable à vivre (...) je m'oppose totalement à ce mauvais projet d'urbanistes pas sensible à une zone à protéger, en construisant de plus petites habitations.

68.1 Dans une étude effectuée pour la zone Renges-Venoge, la première de ces zones est affectée, à long terme, à de l'habitat à moyenne densité, avec des bâtiments comportant jusqu'à 4 niveaux et 12.5 m de hauteur, et un front bâti en bordure de la route de Vallaire. Cette proposition ne me semble pas adéquate pour deux raisons :

- La route de Vallaire est relativement bruyante, et il ne serait pas raisonnable de placer de l'habitat en bordure immédiate de cette route ;
- Les bâtiments prévus boucheraient complètement la vue depuis le bas de la colline du Motty, où s'étend actuellement une zone d'habitation de faible densité.

73.1 Je suis opposée à la création d'une zone constructible dans le secteur entre le Ch. de l'Ormet et la route de Vallaire ;

- en effet je pense qu'il en résulterait un trafic nettement plus important sur une route qui serait, de plus, impactée par la nouvelle bretelle autoroutière d'Ecublens prévue (ou non ?). Ce trafic supplémentaire ne peut pas être sans effets néfastes sur la protection de l'environnement dans les zones agricoles ou d'espaces verts que vous souhaitez encourager, ni sur la qualité de vie.
- Le terme de front bâti est particulièrement mal choisi, et la comparaison avec Central Park encore plus. Un front bâti est brutal. Je n'en comprends pas l'intérêt.
- Des bâtiments allant jusqu'à 4 étages ne sont pas non plus une vision d'avenir très plaisante.
- En qu'en est-il de la dépréciation des nombreux biens immobiliers impactés ?

86.2 Notre prise de position concerne les terrains agricoles situés entre le chemin de l'Ormet et la route de Vallaire (actuellement zone intermédiaire). La commission responsable du PDI considère ces terrains comme un « secteur mixte à potentiel de développement à long terme ». Plus précisément, elle affirme : « Ces secteurs ne sont pas nécessaires pour répondre aux besoins en logements et surfaces d'activités à court ou moyen terme (à l'horizon de 15 ans) (...) Les trois raisons suivantes nous poussent à exprimer notre ferme opposition à la création d'une telle zone constructible de moyenne densité entre le chemin de l'Ormet et la route de Vallaire.

1. L'espace protégé de la Venoge est passablement étroit et caractérisé par un écosystème fragile ; on est convaincu qu'une zone à moyenne densité aurait un impact négatif très important sur cet écosystème, en partant du trafic engendré jusqu'à toute autre forme de pollution (bruit, lumière artificielle, etc.) ; cette pression anthropique sur l'espace de la Venoge, déjà présente actuellement, augmenterait encore plus tout simplement parce que la densité de population autour et à l'intérieur



de ce poumon vert serait plus importante.

2. Une zone de moyenne densité constituerait une barrière entre la zone de faible densité (villas) avec ses jardins et avec les quelques zones de forêt situées à l'ouest du chemin de l'Ormet, et l'espace protégé de la Venoge, notamment pour la circulation de la faune.

3. Une transition douce entre zone villas et zone inconstructible serait beaucoup plus raisonnable et esthétiquement acceptable ; franchement, on ne voit pas du tout la nécessité d'« une limite franche et claire » ou d'un « front bâti ». En revanche, on est convaincu qu'un tel front nuirait à l'attractivité de l'espace protégé de la Venoge, qui est et qui, à notre avis, devrait demeurer un lieu où la population puisse se ressourcer, en retrouvant une proximité à la campagne qu'un front de béton gâcherait.

Réponse L'Image directrice Renges-Venoge est une étude qui fixe les grands principes de développement du secteur, il ne s'agit pas d'un projet de construction mais d'intentions. La campagne de Renges a été identifiée comme l'un des cinq grands espaces ouverts à conserver par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Sa préservation en tant qu'espace agricole et paysager constitue un enjeu important, car il est appelé à jouer un rôle capital tant au niveau local que régional. En effet, cette campagne se trouve au cœur de l'agglomération Lausanne-Morges, sur un territoire dont l'attractivité est grandissante et qui est appelé à se densifier de plus en plus. Elle subit ainsi une grande partie des pressions suscitées par la proximité de l'urbanisation. A cet effet, l'étude définit une limite de l'extension de l'urbanisation de la Commune en définissant une bande d'espaces urbanisés nécessaires à répondre au besoin de logement. L'étude localise ainsi les secteurs opportuns à un développement sur la frange est du secteur. Les nouvelles réalisations devront cependant respecter des critères qualitatifs élevés afin d'assurer une bonne transition entre l'espace agricole et l'espace bâti. Les développements urbains sont projetés à l'horizon 2030-2040, compte tenu de la croissance importante déjà en place dans le Canton mais également du fait que ces terrains empiètent des terres agricoles dont un quota cantonal minimum est fixé par la loi sur l'aménagement du territoire (LAT).

Le terme « front » n'indique pas un mur, mais correspond à la limite d'implantation des constructions au-delà de laquelle il n'est pas prévu de continuer à bâtir, garantissant ainsi la préservation des espaces ouverts situés au-delà.

L'étude vise à améliorer les transitions entre l'espace urbain, agricole et naturel, la partie urbanisée est ainsi pensée afin d'améliorer la transition entre l'espace agricole et l'urbanisation. Deux types d'espaces verts doivent compléter les surfaces bâties : des percées transversales entre les aires construites afin de permettre des connexions physiques et des échappées visuelles, ainsi que des espaces verts de proximité à l'intérieur des îlots, prévus comme espaces de quartier communs ou collectifs. La qualité paysagère de tout ce secteur devra être une priorité.

Une frange entre l'espace cultivé central et l'espace bâti sera consacrée aux pratiques de jardinage et de loisirs en relation avec les territoires urbanisés et permettra de créer une transition entre ces deux ambiances à distance de la route. En effet, les jardins potagers didactiques, éducatifs ou collectifs comme interface entre les résidences et l'espace agricole permettent de créer des lieux animés rassemblant diverses activités pratiquées de façon individuelle ou en groupe. La plantation de vergers ou de petits fruits en auto-cueillette, par exemple, crée des espaces publics à caractère intime invitant la participation des usagers et offrant des lieux de détente tout en filtrant les vues entre les différents éléments.

La densité du futur projet n'est pas fixée, elle devra cependant respecter les minima définis par le Plan directeur cantonal.



- 60.2** *Nous constatons que les parcelles 882 (partie hors PPA de Renges), 881 et 1439 figurant dans l'actuel plan général d'affectation sous zone régie par plan spécial n'ont pas une zone définie sur l'orientation stratégique 1, nous demandons qu'elles soient intégrées au secteur mixte à potentiel de développement à long terme. En effet, ces parcelles sont la prolongation naturelle du hameau de Renges et des constructions sur ces parcelles ne défigureraient en aucun cas le hameau de Renges. De plus, les parcelles de gauche "les Chênes", dont la parcelle 815, figurant dans l'actuel plan général d'affectation sous zone régie par plan spécial devraient également figurer dans la zone secteur mixte à potentiel de développement à long terme. En effet, ces parcelles sont la prolongation naturelle du hameau de Renges.*
- 60.3** *Nous ne comprenons pas pourquoi les parcelles les plus attractives de la Commune d'Ecublens figurent dans la zone secteur mixte à potentiel de développement à long terme. Ces parcelles (y compris les parcelles mentionnées ci-dessus (881 – 1439)) devraient au contraire être les projets futurs à 10 ans.*

Réponse Le périmètre du hameau de Renges a été défini lors de l'élaboration du Plan partiel d'affectation (PPA) de Renges, afin de préserver la structure bâtie et la silhouette du village (art. 2 du PPA). Le plan directeur intercommunal ne modifie pas les affectations et ne revient donc pas sur cette décision, par ailleurs conforme au précédent plan directeur communal qui proposait d'instaurer des zones « tampons » au nord et au sud du hameau.

Les parcelles qui sont indiquées comme secteur à potentiel de développement à long terme sont identifiées comme telle car ce sont des surfaces agricoles colloquées en zone intermédiaire. Au vu des modifications du cadre juridique actuel, avec l'entrée en vigueur de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT), de son ordonnance d'application (OAT) et du plan directeur cantonal (PDCn), l'affectation de nouvelles zones à bâtir est plus fortement conditionnée que par le passé.

En se basant sur les perspectives de croissance du Canton de Vaud et les potentiels à bâtir existants, le PALM et le PDI font le constat qu'il n'y a aucune justification possible du besoin sur des terrains en SDA au minimum jusqu'à 2030 et donnent une priorité temporelle aux projets dans l'agglomération et à Ecublens qui sont déjà en zone à bâtir pour un développement à court terme (1 à 5 ans) et à moyen terme (5 à 15 ans). Les terrains situés hors zone à bâtir du territoire d'Ecublens (la Brûlée, les terrains au Plane et aux Chênes) ont pour toutes ces raisons été conservés comme potentiel à long terme, c'est-à-dire au-delà de l'horizon de planification défini par la LAT à 15 ans.

Crissier

- 40.1** *Parcelle 854 à Crissier. Envisager la possibilité d'affecter ce secteur en zone « FA » (suppression de la zone « FB »).*

Réponse Cette remarque fait référence à une future révision du Plan d'affectation et de son règlement. Elle n'a pas été traitée au niveau du Plan directeur intercommunal de l'ouest-lausannois qui définit des objectifs stratégiques (secteur calme, centralités secondaires, etc.).

- 37.1** *Je relève que sur le plan relatif à ce chapitre, la parcelle 833 de Crissier :*
- *est située en "secteur calme", alors qu'actuellement, elle est en zone "MA" et "IB". Je souhaite que ces affectations soient maintenues sur l'entier de la parcelle.*
 - *n'est pas teintée "mixte avec de l'habitat", alors qu'actuellement elle est au bénéfice des affectations "MA" et "IB".*
- En précisant que cette parcelle sera largement desservie en transports publics (BHNS) et se situe en bordure d'un axe important.*



Réponse Après analyse, la parcelle n°833 sera sortie des secteurs calmes, sauf la partie de la parcelle soumise à la règle des 10 m. à la lisière forestière.

Crissier – Rue des Alpes

38.1 *Rue des Alpes à 1023 Crissier. Cette avenue étant largement desservie en transports publics, les droits à bâtir devraient être augmentés (augmentation du coefficient d'utilisation du sol).*

42.2 *Le maintien de zones calmes est nécessaire pendant la période de validité de ce PDi pendant laquelle d'importants Plans de Quartiers vont pouvoir se développer. Par contre, certaines zones, notamment le long de la rue des Alpes, pourraient voir ce choix remis en réflexion lors d'une prochaine échéance si le développement se poursuit.*

Réponse Au niveau de la rue des Alpes, l'orientation stratégique 2 prévoit une certaine densification pour la partie inférieure de la rue des Alpes alors que la partie supérieure est maintenue en secteur calme compte tenu notamment des qualités paysagères particulières, du tissu parcellaire restreint et sachant que certains autres secteurs non bâtis seront densifiés de par leur position en bordure des axes forts de transports publics.



Orientation stratégique 3

Les sites d'activités et polarités d'équipements collectifs

Voir aussi : Sujets majeurs, Hautes Ecoles

Remarques générales

- 18.9** *Il faut absolument préserver des zones pour le secteur secondaire, et éviter d'en faire des zones mixtes avec de l'habitat, car ensuite la pression (bruit, circulation, nuisances des entreprises, ainsi qu'augmentation de la valeur des terrains) chassera les entreprises et les emplois de l'Ouest lausannois. Et alors, il y aura une augmentation de la pendularité !*
- 67.10** *Il est évidemment souhaitable que l'Ouest lausannois conserve des activités du secteur secondaire. Mais il faut éviter de les disperser sur l'ensemble du territoire. Il semble notamment qu'il faudrait distinguer les activités génératrices de nuisances importantes (bruit, pollution de l'air, etc.) des autres activités du secteur secondaire.*
- 98.23** *Ce plan se contente pour l'essentiel à refléter un état existant. En traduisant l'option de ne pas affecter à l'avenir d'autres territoires à ce type d'affectation, cette option a notre soutien.*

Réponse L'Orientation stratégique 3 du PDi-OL va dans le sens d'un maintien de plusieurs grands sites d'activités pour les activités secondaires qui ne peuvent trouver place dans les secteurs mixtes (logement-activités). Ces sites doivent permettre de conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités productives.

Génération de trafic

- 22.2** *Il nous paraît toutefois important que la question de la gestion du trafic automobile et du réseau routier ne soit pas négligée pour autant, notamment du point de vue de l'accessibilité des zones industrielles et des commerces (...) il nous semble important que soit notamment mentionné dans le plan l'objectif de garantir une accessibilité de qualité pour la clientèle des entreprises de la région, qui tiennent compte de la situation des entreprises et des sites d'activités, de l'augmentation de la fréquentation de certains sites, ainsi que du mode de transport utilisé, lequel est parfois conditionné par les besoins de la clientèle.*
- 23.7** *Comment allons-nous absorber le surplus de véhicules routiers pour ces nouveaux habitants (20'000 et certainement 10'000 véhicules) (projet Arc-en-Ciel) ? Pouvez-vous imaginer un boulevard convivial traversé par une autoroute ? et bordé de garages et de pompes à essence... beau tableau et belles perspectives. Parcage de ces véhicules = bitume supplémentaire. Carrefour de la Croix de Plan et son viaduc déjà saturé ... et quand c'est insoluble les politiciens entourent le point chaud par un pointillé bleu et une phrase adaptée : Périmètres d'étude des espaces publics de transition. Exemple S1 et S2 sur le projet arc en ciel.*
- 51.10** *L'objectif annoncé (appliquer le principe de la « bonne activité au bon endroit », p. 146) doit impérativement être explicité. Il convient en effet de renforcer les mesures écologiques quant à l'implantation future d'entreprises dans l'Ouest lausannois (...)*
- *Toute implantation nouvelle de centres commerciaux doit se faire à proximité immédiate d'un moyen de transport public performant (train, métro, futur tram).*
 - *La taille des parkings de ces nouveaux centres commerciaux doit être limitée afin de garantir l'utilisation par leurs clients des transports publics et de la mobilité douce, en lieu et place des transports motorisés individuels, générateurs de nuisances importantes (pollution, bruit).*



Réponse La stratégie d'accessibilité multimodale à l'Ouest lausannois est décrite à l'Orientation stratégique 7 du PDi-OL. L'intention exprimée est de répondre à l'augmentation de la demande en déplacements par les transports publics et la mobilité douce, et de réorganiser le réseau routier autour des nouvelles jonctions autoroutières d'Ecublens et Chavannes de manière à réduire le trafic de transit dans les quartiers et dans les centralités. La jonction de Crissier sera délestée du trafic qui se rend aujourd'hui dans les bassins versant d'Ecublens et de Chavannes.

La stratégie de localisation des installations commerciales à forte fréquentation est décrite à l'Orientation stratégique 1. Elle précise les localisations privilégiées par types de commerces en tenant en particulier compte de la desserte en transports publics.

Les sites d'activités, qui dépendent notamment de l'accessibilité routière, sont principalement localisés à proximité d'une jonction autoroutière existante (Crissier) ou en projet (Ecublens). Le site de l'Arc-en-Ciel sera en outre desservi par le futur tramway Lausanne - Villars-Ste-Croix qui absorbera une partie des déplacements générés par le développement du secteur.

Ecublens – Vallaire-Venoge

67.22 *La zone d'activité Vallaire-Venoge devrait être réservée à des activités du tertiaire ou à des activités du secondaire générant peu de nuisances (petits artisans, etc.).*

83.3 *Espace Vallaire-Venoge : Il semble étonnant de vouloir exclure du secteur industriel les activités de logistique. On peut effectivement anticiper à l'horizon 2040 le développement d'activités de logistique de proximité si la société continue de se développer sur les tendances que l'on peut observer aujourd'hui. Il semble aussi contradictoire de vouloir d'une part encourager le petit commerce et interdire le commerce de destination (...).*

Réponse Sur le site de Vallaire-Venoge, identifié comme site stratégique par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), se profile l'accueil d'un certain type d'activités, compatibles avec la mise en valeur des qualités intrinsèques du lieu : des activités ne générant pas/peu de clientèle (les commerces (ICFF) y sont exclus) et pas/peu de logistique (du fait d'un certain éloignement du site aux jonctions autoroutières), et qui s'inscrivent dans une dynamique qui profite de la proximité de l'EPFL (route cantonale). Un des principes d'intervention du PDi s'intitule notamment « Tirer profit de la proximité des Hautes Ecoles pour accueillir des activités à haute valeur ajoutée dans le secteur Vallaire-Venoge et à proximité des transports publics performants. »

Les activités tertiaires, qui peuvent être accueillies dans les quartiers mixtes, ne sont pas la priorité de cette zone d'activités.

Bussigny – En Quinson

23.6 *Pourquoi les autorités donnent leur accord (PPA En Quinson) alors que la construction du futur tram n'est pas encore lancée voir acceptée ? Car lorsque aucun moyen de transport performant existe les pendulaires utilisent leur propre véhicule et ne reviennent rarement en arrière les habitudes étant présentes.*

Réponse Aujourd'hui, il existe un transport public qui est la ligne de bus n°17. Le tram remplacera cette ligne de bus avec une cadence supérieure.

Par ailleurs, toutes les communes traversées par le futur tram se sont engagées à densifier l'utilisation du sol d'ici l'ouverture du futur tram prévue en 2024-2025.



77.1 *Propriétaire des parcelles 820 et 821 de Renens, affectées par le PDi en site d'activités et qualifiée d'une liaison paysagère, je fais les remarques suivantes :*

- 1. Un PDi sert à définir des lignes fortes d'organisation du territoire, quitte à bousculer les planifications antérieures et subalternes. Idéalement, il propose une vision (...)*
- 2. Au Sud des voies ferrées, il faut construire des tours ; (...)*
- 3. Ces tours doivent être affectées aux activités et à l'habitation ; (...)*
- 4. Il faut donc affecter les parcelles au Sud des voies ferrées en secteur mixte ; (...)*
- 5. Au Sud des voies ferrées, il faut créer une bande de territoire affectée aux immeubles de grande hauteur ; (...) Le plan directeur représente une occasion à ne pas manquer pour réaliser ce qui précède.*

Réponse Le PDi-OL a en effet pour but de définir les lignes fortes d'organisation du territoire en proposant une vision directrice. Actuellement, les surfaces d'activités font l'objet d'une forte pression de la part des activités tertiaires, commerciales, voire du logement. La planification se doit de réserver certains sites spécifiquement aux activités industrielles et artisanales qui ont des besoins particuliers (voir orientation stratégique 3). En l'occurrence, vos parcelles se trouvent sur un site d'activité à prédominance secondaire qui répond au système régional de gestion des zones d'activités. Il n'est donc pas prévu d'y accueillir des tours et de l'habitat.

Mise en œuvre

5.3 *Serait-il envisageable de créer en parallèle les sites d'activités économiques et les infrastructures et de faire que l'un ne puisse exister sans l'autre ?*

98.24 *Il faut cependant reconnaître que de nombreux sites d'activités de l'Ouest lausannois dont en particulier ceux à prédominance secondaire identifiés sur le plan, se signalent par une qualité d'aménagement déplorable. Les principes d'intervention identifient de nombreuses cibles à atteindre qui sont en louables.*

Il faudrait que les besoins de planification et d'aménagement qui découlent de ces énoncés, soient précisés pour chacun de ces sites dans le chapitre du PDi-OL consacré à la mise en œuvre.

Réponse Les programmes d'actions des Municipalités, qui accompagneront le PDi-OL, préciseront les actions à mener par site d'activités et, le cas échéant, les infrastructures nécessaires. Le PDi-OL et les programmes d'actions seront mis en consultation publique formelle avant adoption par les Conseils communaux et généraux.

Carte

42.3 *Il est difficile de différencier, sur la carte, les légendes des sites d'activités "mixte avec de l'habitat" et "mixte avec du tertiaire" (sens des hachures).*

97.9 *Stratégie 3 : dans la légende et les principes d'intervention manquent les indications pour la couleur bleue.*

Réponse La carte et la légende seront retravaillées.



Orientation stratégique 4

Les grands éléments paysagers

Remarque générale

- 98.7** *Concernant les mesures paysagères, de protection de la nature et de planification des aires et réseaux destinées aux activités de loisir en plein air l'apport du projet de territoire mis en consultation est plus positif.*
- 101.10** *Bons côtés : maintien des zones agricoles. Conservation des cours d'eau notamment la Venoge. Création de voies vertes.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Liaison paysagère

- 97.10** *Stratégie 4 : la représentation cartographique de la stratégie paysagère reste très sommaire. Nous attendons un degré de précision plus important pour une représentation régionale. Nous imaginons trouver une vision du paysage pour la région et les différentes communes, mais sans descendre au niveau des quartiers ; les informations à l'échelle des quartiers sont présentées dans la stratégie 5 avec les espaces publics de proximité.*
- 97.13** *Les liaisons paysagères proposées sont trop schématiques pour un PDi et nous vous invitons à aller plus loin dans la réflexion et la représentation. Ces liaisons peuvent-elles avoir une fonction structurante et relier les futurs parcs communaux ?*
- 98.26** *Ce volet du plan est intéressant, mais la présentation cartographique n'est pas convaincante en ce qui concerne un élément, à savoir les « liaisons paysagères » :*
- Les éléments reportés sur la carte se signalent en général par une représentation topographique précise.*
- Les liaisons paysagères sont par contre représentées par des bandes schématiques larges sans pertinence topographique qui insinuent par leur présence insistante que l'avenir de l'aménagement du territoire de l'Ouest lausannois se signifierait par un renforcement significatif de la composante verte, ce qui n'est manifestement pas le cas.*
- En réalité ces « liaisons paysagères » concernent des territoires affectés pour l'essentiel à la construction mais pour lesquels le PDi-OL préconise, d'après l'énoncé des principes d'intervention, qu'une attention particulière soit attribuée aux objectifs suivants :*
- *Reconnaître et préserver l'armature paysagère du territoire.*
 - *Là où c'est possible, consolider cette armature en lui donnant plus d'espace et en tirant profit des potentiels en place (toitures, espaces délaissés, etc.).'*
- Pour que cette intention puisse se concrétiser, il serait préférable d'opter pour une délimitation parcellaire de ces liaisons paysagères et de choisir une représentation graphique qui reflète le caractère essentiellement bâti des territoires concernés.*

Réponse La représentation de ces liaisons paysagères reste en effet schématique. Elles concernent de très nombreux projets et il n'est pas possible, ni souhaitable au stade de la planification directrice, de les dessiner à l'échelle parcellaire. Les intentions sont clairement exprimées, les projets qui toucheront à ces espaces contribueront chacun à la mise en place progressive de ces continuités vertes, en tirant parti des opportunités qui se présenteront.



Grand parc multifonctionnel

- 18.7** *Il y a aussi des taches vert clair : "grand parc multifonctionnel" On peut parler de la zone de bitume et de voies plus ou moins désaffectées de la gare de triage de Renens ? Qui aurait envie de s'y délasser ? Quelle crédibilité donner aux autres taches vert clair ?*
- 97.11** *A ce jour, la carte paysagère ne permet pas encore de comprendre quelles sont les grandes orientations pour la région. On va vers un grand parc pour l'Ouest ou plusieurs parcs ? Dans ce cas, lesquels sont concernés ? Comment sont-ils mis en réseau ?*
- 101.12** *Ajouter un grand parc multifonctionnel dans la zone de Crissier.*

Réponse Le PDi-OL identifie plusieurs grands parcs multifonctionnels avec des fonctions et des caractères différents (voir carte de l'Orientatation stratégique 4). Ces grands parcs sont des espaces vides de références, structurants à l'échelle de l'Ouest lausannois. Ils viennent en complément aux espaces verts de proximité et les parcs de quartier. Ils s'appuient généralement sur les grandes liaisons paysagères que forment les cours d'eau de la Mèbre, de la Sorge et de la Venoge. Si certains existent déjà, d'autres n'en sont qu'au stade de l'intention (gare de triage de Renens par exemple).

Sur Crissier, deux grands parcs existent déjà ou sont prévus, celui de Montassé au Nord et celui de la Mèbre au Sud. En complément à ces espaces, deux parcs entre 3'000 et 4'000 m² sont en réalisation ou planifiés (OASSIS en cours de réalisation, En Chise planifié).

- 45.5** *Est-ce qu'il y a une réflexion ou étude concernant la Plannaz (à Bussigny) ? Je parle du petit snack, car le site offre déjà un vaste terrain pour le foot, beach-Volley, skate parc, pétanque, etc.. mais le snack a bien vécu et ne répondra plus aux besoins des habitants. Est-ce qu'une transformation, démolition et reconstruction est prévue ? Ce snack pourrait être repris (comme pour l'HDVB), et serait ouvert toute l'année ou saisonnier de mi-mars à mi-octobre, par exemple. Une réflexion de ce périmètre pourrait être faite pour améliorer le site qui est un point fort de Bussigny.*

Réponse Cette remarque n'est pas de l'ordre d'un plan directeur. Pour information, la Municipalité va lancer une étude sur le secteur de La Plannaz. Les horaires d'ouverture de la buvette de la Plannaz sont définis avec le tenancier selon l'affluence prévisible du public.

Cours d'eau

- 67.23** *De nombreux cours d'eau sont canalisés, voire enterrés (par exemple la Sorge). Il serait judicieux de les renaturer et, pour ceux qui ont été enterrés, si possible de les remettre partiellement en surface.*
- 97.12** *La stratégie propose de travailler avec l'eau, mais comment et où ? Par une valorisation des cours d'eau, une utilisation à des fins de paysage ?*
- 101.40** *Il faudrait entreprendre de faire réémerger certains cours d'eau.*
- 101.43** *Aménager le territoire de sorte à ce que les cours d'eau puissent émerger.*

Réponse La Commune de Prilly a récemment remis à ciel ouvert le ruisseau de Broye sur sa partie Nord. D'autres projets de renaturation de cours d'eau sont à l'étude. Ce n'est évidemment pas possible partout, notamment en raison de l'urbanisation. Les programmes d'actions des Municipalités qui accompagneront le PDi-OL indiqueront les tronçons concernés.



- 24.6** *Sur le plan de l'environnement, il n'y a pas d'inventaire ni d'action (protection / développement de milieux et d'espèces) précises prévues. Une action précise serait par ex. la restauration des populations d'hirondelles et de martinets. Cela doit aussi donner lieu à un monitoring avec une personne clairement identifiée qui y soit affectée au niveau intercommunal et que la population peut rencontrer.*
- 41.9** *Dans la zone urbaine, développer et préserver les zones de biodiversité, par exemple les haies, square. A ma connaissance, il manque certaines règles qui permettraient de mieux protéger ces zones :*
- *Editer une liste de plantes interdites (invasives) dans les jardins privés et publics (Verge d'or du Canada, Butleia, laurèle...) et éditer des conseils et des listes de plantes recommandées pour les particuliers.*
 - *Définir un objectif d'interdiction des pesticides et autres produits de synthèse, dans les pratiques des employés communaux et chez les particuliers*
 - *Identifier et préserver les haies mellifères actuellement en place et s'assurer qu'elles sont entretenues de manière adéquate : la haie qui entoure le domaine du château de Crissier notamment, subit régulièrement des coupes violentes à l'épaveuse qui l'abîment et ne lui permettent plus de jouer son rôle de biotope et abri pour les espèces d'oiseaux et d'insectes.*
- 45.4** *Je vous remercie pour ce volet très important, qui pourrait être à mon avis, plus détaillé. Quelles mesures seront prises ? Par quel biais sensibiliser la population ? Oui améliorer les espaces verts publics, l'entretien etc. c'est très bien, mais il faudrait donner l'exemple et inciter vivement la population à y participer. Peut-être qu'une brochure à l'échelle de l'Ouest-lausannois pourrait être créée, un peu dans l'idée des brochures des villes de Nyon ou Sion qui donnent des conseils utiles aux privés pour l'entretien de leurs espaces verts et les matériaux à privilégier (sans oublier la faune), plantes et arbres propices à la région. Je n'ai pas d'idée concrète, mais trouver des mesures pour éviter aussi les effets "forteresses" via des palissades ou thuyas, qui est assez fréquents.*
- 64.5** *Le PDI parle un peu des espaces verts privés. Des mesures supplémentaires pourraient être proposées pour améliorer la qualité de ces espaces. En effet, de nombreux jardins sont aménagés avec le standard clôture – haie – gazon, avec un intérêt écologique et esthétique faible. Des mesures visant à éliminer certaines clôtures, diversifier les plantations, favoriser des espaces plus naturels pourraient être encouragées par une sensibilisation, des conseils, subventions ou autres. Au total, les surfaces concernées sont importantes et l'effet sur la biodiversité et la beauté des sites pourrait être significatif.*
- 67.13** *Quel est le statut des corridors biologiques ? Les réseaux écologiques sont-ils respectés par les communes, qui semblent en être responsables ?*
- 101.14** *Prioriser la biodiversité dans les espaces de forêt.*

Réponse Les principaux réservoirs de biodiversité se situent dans les espaces de forêt. Le maillage écologique vise à assurer les déplacements de la faune et de la flore entre ces réservoirs. Pour cela, des liaisons continues ou discontinues sont planifiées. Les liaisons continues font l'objet de projet propre. Les liaisons discontinues sont progressivement mises en place, au gré des opportunités de projet qui se présentent. Les Communes agissent notamment au travers de leur plan d'affectation communal ainsi que sur les terrains dont elles ont la gestion (domaine privé communal, espaces verts, etc.). Les propriétaires privés peuvent également contribuer à la mise en place du maillage écologique. Les aspects de gestion sortent du cadre d'un plan directeur. Plus d'info sur www.ouest-lausannois.ch/strategie/reseau-ecologique.



Espace de baignade

33.8 *Il y a un chapitre consacré aux rives du lac, notamment les espaces détente. S'il convient d'en améliorer l'accessibilité, il faudrait privilégier la mobilité douce (piéton et vélo) en évitant d'augmenter les places. De plus, il serait bien de conserver au maximum ses espaces détente en l'état sans chercher à les modifier comme ce fût le cas à Prévèrenges avec ensuite son flot de monde le week-end engorgeant les parkings et au détriment de la faune.*

101.11 *Augmenter l'espace de baignade*

Réponse Les espaces de baignade sont les espaces privilégiés pour un accès au lac de la population de l'Ouest lausannois. Il n'est pas prévu de les aménager en plage publique.

Lausanne – Bois Genoud

41.8 *Il semble que l'objectif de préservation des forêts n'englobe pas toutes les zones forestières (carte p79). Par exemple la forêt de Bois Genoud n'est pas incluse dans les domaines de forêts et espaces verts à valoriser. Dans ce cas il serait nécessaire de travailler à la préservation de tous les espaces naturels qui demeurent, qu'ils soient sous propriété privée ou publique.*

82.1 *Des partenariats public-privés seraient à développer pour aider par exemple les propriétaires privés qui déploient beaucoup d'efforts pour protéger la biodiversité tout en offrant des activités récréatives. L'exemple du domaine de Bois Genoud est à cet égard illustratif : partenariat avec ProNatura, plan de gestion forestière suivi et mis en œuvre régulièrement, offre de restaurant, ferme, magasin bio, garderie d'enfants, centre aéré...*

Des aides concrètes d'entretien, d'accès par transport publics... seraient faciles à mettre en œuvre et permettrait d'améliorer l'accueil du public à peu de frais pour les budgets des communes.

Cependant, la carte p125 du PDI n'inclut pas le site de Bois Genoud dans cet enjeu paysager.

Nous conseil d'administration Bois Genoud SA, posons donc la question : Est-ce-que de tels partenariats privé-publics sont envisagés cependant ? Sinon comment allez-vous suivre cette orientation stratégique en laissant une partie des espaces ouverts en dehors des réseaux écologiques ? Au vu de la crise écologique et climatique qui nous sommes en train de vivre, une vision aussi compartimentée nous semblerait contraire aux ambitions affichées dans ce plan.

Réponse Le site de Bois-Genoud se trouve sur le territoire de la Commune de Lausanne et n'est dès lors pas inclus dans le périmètre du PDI-OL. Pour les questions traitant de ce territoire, veuillez vous adresser à l'administration communale de Lausanne.



Orientation stratégique 5

Espaces publics de proximité

Remarques générales

- 7.2** *Les principes d'intervention restent très généraux et ne permettront pas de garantir un environnement de qualité pour l'ouest lausannois densifié. La végétalisation nécessaire au bon fonctionnement d'une agglomération dense au niveau du climat et de la biodiversité (humidité, chaleur, poussière, ombrage, etc.) nécessite de réserver les surfaces nécessaires par exemple le long des voies de communication et dans les nouveaux quartiers. Des surfaces en pleine terre sont pour cela incontournables et les principes d'intervention devront être plus précis, par exemple en incitant à utiliser des indices de verdure (SIA ou autre), précisant un nombre d'arbres majeurs minimal pour garantir une canopée suffisante (le plan d'action canopée de Montréal, disponible sur internet, donne un exemple), végétalisation toitures et façades etc. Le rapport "Quand la ville surchauffe", OFEV, 2018 donne des exemples pratiques (chap. 8, mesures) qui peuvent être intégrés dans le PDi-OL.*
- 31.1** *Dans la suite du projet, nous observons que les espaces verts, les espaces publics et les jardins familiaux diminuent de plus en plus. Or nous avons, toutes et tous, besoin de ces espaces pour avoir une vie équilibrée. Avez-vous une priorisation des surfaces restantes pour augmenter ces espaces ?*
- 36.5** *J'attends de vous des objectifs plus précis ainsi qu'une réelle volonté de préserver ce qui nous reste d'espaces verts sinon de les densifier.*
- 51.11** *Les objectifs du volet environnement doivent également être précisé et revus à la hausse. Ainsi, s'il est indispensable que « les villes s'adaptent au réchauffement » (p. 35), il faudrait aussi qu'elles « luttent » contre ce réchauffement, en prenant toute une série de mesures pour lesquelles il convient de fixer des règles plus précises, par exemple :*
- Au niveau de l'aménagement de certains espaces, notamment publics, afin d'optimiser le rapport entre zones imperméables et zones perméables. Beaucoup de places actuelles, de même que nombre des aménagements des trottoirs sont en effet essentiellement recouverts de béton / de goudron. Cela a deux conséquences négatives : la création d'îlots de chaleur et la surchauffe de la ville, ainsi que l'augmentation du ruissellement et la surcharge des réseaux d'évacuation des eaux.*
 - Au niveau de l'entretien différencié des espaces verts, comme le fait depuis longtemps une Commune comme Lausanne. Cet entretien différencié permet d'économiser de l'argent, tout en favorisant la biodiversité des espaces verts.*
- Afin de s'assurer que des mesures suffisantes soient prises dans ce domaine, il paraît indispensable de fixer des objectifs plus précis et contraignants.*
- 2. Un inventaire et des actions (développement, protection) doivent impérativement être prévus pour les espaces verts de quartier. Un objectif plus précis, là aussi, en termes de maintien de la superficie dévolue aux espaces verts, en distinguant les espaces à faible / forte biodiversité, est nécessaire, afin de s'assurer que les intérêts économiques ne l'emportent pas sur les objectifs écologiques du PDi (voir ci-dessus, « priorisation »).*
- 64.4** *La carte en page 130 n'est pas convaincante, il ne suffit pas de proposer quelques « itinéraires piétons de loisir » pour pallier l'absence de parcs. Une urbanisation et une densification réussie ne pourra se faire sans se donner les moyens de créer des espaces de verdure et de détente dignes de ce nom. Une politique volontariste forte (achat de terrains par les collectivités, déclassement, ...) est indispensable pour obtenir des espaces de qualité aux bons endroits.*



101.37 *Avantages :*

Beaucoup d'espaces verts dans les extérieurs nord et sud de l'Ouest lausannois.

Dans l'ensemble du territoire, il y a de nombreuses possibilités d'aménagement de nouveaux espaces verts. Présence de cours d'eau (élément identitaire, récréatif, écologique et climatique).

101.38 *Dans les endroits concentrés en habitations, il n'y a que très peu d'espaces verts.*

Réponse Le PDi-OL vise à préserver et à créer des espaces verts, que l'urbanisation tend à restreindre. L'objectif de cette démarche est d'accroître la biodiversité, d'améliorer la qualité de vie des habitants et de lutter contre l'effet des îlots de chaleur.

Ces intentions sont fixées dans le PDi-OL. Cependant aucun objectif quantitatif n'a été introduit, car le PDi-OL est un plan d'intention qui fixe la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.

Les mesures de mise en œuvre sont variées. Elles seront inscrites dans des Programmes d'actions des Municipalités. Ces derniers décriront les horizons de réalisation, les porteurs des projets et une évaluation de leur faisabilité. Ils accompagneront le PDi-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux.

101.42 *Création d'emplois pour l'entretien des espaces verts. Des chômeurs, retraités ou bénévoles pourraient être engagés par la commune.*

101.39 *L'entretien des espaces verts nécessite un certain coût.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

67.6 *Le PDI n'aborde absolument pas la question du genre par rapport à l'aménagement du domaine public. Les espaces publics sont souvent pensés par et pour des hommes et oublient certaines spécificités des femmes en termes de sécurité, d'hygiène ou d'accessibilité, pour ne parler que des exemples les plus frappants. Or, cette question devrait apparaître clairement dans un document d'orientation tel que le PDI.*

Réponse Les principes d'intervention concernant le maillage d'espace public ont été complétés.

Espace vert de proximité

9.1 *Dans le volet mobilité vous parlez de relier les grands parcs entre eux par des axes piétonniers en jaune, or vous oubliez d'inclure les cimetières qui sont de magnifiques parcs arborisés, calmes et occupés par des animaux et oiseaux.*

18.5 *Intéressant de voir des espaces privés entre bâtiments d'habitation (Quartier Condémine - Cocagne ou Rietz à Bussigny) considérés comme espaces verts de proximité, alors que les cours d'école ne sont pas indiqués comme espaces publics de proximité ! Or, concrètement, les premiers ne sont pas accessibles au public hors locataires, tandis que les deuxièmes sont libres d'accès en dehors des heures d'école. Quelle crédibilité donner aux autres taches vertes ?*

98.34 *Certains espaces verts de proximité figurant sur le plan sont destinés à être accessibles au public librement et d'autres contre paiement (exemple : la piscine ouverte de Prilly). D'autres ne sont pas accessibles au public à l'heure actuelle. Il serait judicieux de préciser les différents modes d'accès préconisés par le plan.*

101.15 *Concentrer les zones d'espace vert de proximité dans les zones denses (bâtiments, HLM).*

101.13 *Ajouter des jardins potagers familiaux.*



101.31 *Moins de préservation de l'espace vert à Renens*

102.1 *Je proposerais la création d'espaces verts, qui à mon avis, est très positive.*

Réponse La dénomination « Espace vert de proximité » regroupe en effet une diversité de situations. Cela est dû à l'échelle du PDi-OL qui traite d'un vaste territoire couvrant 8 Communes. Les mesures de mise en œuvre seront variées. Elles seront inscrites dans des Programmes d'actions des Municipalités. Ces derniers décriront les horizons de réalisation, les porteurs des projets et une évaluation de leur faisabilité. Ils accompagneront le PDi-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux.

Crissier

80.4 *Dans l'orientation stratégique 5, il est envisagé de créer un espace vert de proximité sur la parcelle 183. Mes clientes souhaitent que ce secteur se développe avec un plan de quartier et constatent avec satisfaction que c'est également l'intention marquée sur le plan. Elles ne sont pas opposées à ce que les immeubles à réaliser puissent.*

être insérés dans un contexte paysager adéquat propre à un quartier d'habitation calme. Elles observent toutefois qu'elles ont déjà cédé une surface considérable à la commune pour permettre un chemin de mobilité douce dont l'importance est démontrée par les orientations stratégiques 7a et 7b en termes de réseau piétons et de réseau vélos. Il n'est pas raisonnable d'imaginer que d'autres surfaces puissent être mises à disposition de la collectivité de manière directe ou indirecte. Les aménagements paysagers à réaliser sur cette parcelle seront et doivent être d'abord dévolus exclusivement aux habitants du futur quartier à développer.

80.5 *Le plan directeur intercommunal prévoit que la parcelle 1997 de Crissier soit dévolue à un espace vert de proximité. Mes clientes n'y sont pas opposées pour autant que les droits à bâtir existants sur cette parcelle puissent être reportés sur la parcelle 183 comme le prévoit l'étude préalable d'un plan de quartier à réaliser sur ces deux parcelles notamment.*

Réponse Les surfaces concernées pour le passage mobilité douce n'ont pas fait l'objet d'une cession à la Commune mais d'une servitude personnelle en faveur de la Commune de Crissier relative à un passage public pour mobilité douce, avec plantations, éclairage et canalisations, avec report de l'indice d'utilisation du sol lié à cette servitude sur le solde de la parcelle n°186.

En outre, la légende du plan mentionne le texte suivant : « espace vert de proximité à créer », légende parfaitement appropriée au développement futur d'un plan d'affectation et des espaces de détente nécessaires. Demeurent réservées les notions de privé/public tenant compte que des passages publics traverseront ce futur quartier.

Prilly

28.2 *La qualité de vie en ville est péjorée. Œuvrer à son amélioration serait de créer plus d'espaces verts, de parcs publics - Prilly n'en a pas digne de ce nom-.*

19.1 *Il reste sur la commune de Prilly (centre) un petit espace encore préservé : c'est le terrain situé au parking SICPA (...) C'est un terrain rare qui reste avec la nature au sol et les arbres en profitent quand il pleut (...) Nous espérons que cette zone puisse être préservée et protégée*

Réponse Le territoire de Prilly est en effet très urbanisé. Il est toutefois également composé d'une multitude d'espaces de jeux et de détente sur lesquels la population peut se retrouver. De plus, la commune met un point d'honneur à préserver des espaces verts publics ou semi-publics lors de la réalisation des quartiers en cours ou à venir (Corminjoz Nord, Broye, Viaduc, Malley-gare, etc.). La ville travaille également sur un ambitieux projet de coulée verte reliant, dans une première étape, le sud de la rue de la



Combette au nord du parking Sicpa. Le centre de Prilly (Pré Bournoud) a récemment fait l'objet d'une démarche participative qui avait pour but de clarifier l'usage souhaité par la population de cet espace vert aujourd'hui sous-exploité. Un concours sera d'ailleurs prochainement organisé afin de mettre en œuvre la vision qui est ressortie de cette démarche.

Concernant le parking de Sicpa, il faut savoir que ce terrain est constructible et qu'il fait actuellement l'objet d'un projet de développement d'un quartier d'habitation (cf. carte orientation stratégique 2). Néanmoins le propriétaire s'est engagé, en plus de la création d'une partie de la voie verte mentionnée ci-dessus, à préserver 50 % des arbres du parking et à les intégrer à la parcelle de la voie verte.

Chavannes

51.7 *De manière plus précise, une part très importante du territoire de la Commune de Chavannes est signalée comme zone en développement ou à potentiel de développement, c'est-à-dire des zones à densifier, alors qu'en grande majorité, les autres communes (St-Sulpice, Ecublens, Renens) vont protéger de vastes secteurs de la densification en tant que quartiers-jardin. Cette part, bien plus importante que la moyenne du district, nous semble très excessive : il importe de conserver, voire de créer, sur le territoire de la commune, des espaces verts en suffisance, non seulement pour que les habitants puissent se délasser, mais aussi pour la nature et la biodiversité. Dans ce dernier cas, il s'agira de privilégier des espaces verts riches en biodiversité : les places de jeux et terrains de foot répondent au déassement des habitants, et non à la protection de la nature.*

Réponse Le développement urbanistique de Chavannes pour les quinze prochaines années est effectivement important. La Municipalité est consciente des nombreux enjeux à prendre en considération afin d'accompagner ce développement de mesures qualitatives visant à garantir et améliorer la qualité de vie des habitants de la Commune.

Le développement de grands projets tels que les Côtes de la Bourdonnette, En Dorigny, les Cèdres, les Anciennes Serres ou encore la future jonction autoroutière vont de pair avec le développement de mesures qualitatives telles que la mise en place d'une vision globale de la mobilité dans la commune visant une modération globale du trafic, des mesures paysagères et l'élaboration d'études tests (agriculture-loisirs-nature) ainsi que d'autres mesures plus ponctuelles et à plus court terme, comme par exemple la création de nouveaux cheminements piétons.

Le développement urbanistique cohérent de la Commune, qui prend aussi en compte les domaines liés à la mobilité, aux loisirs, à la biodiversité et de façon plus générale à la qualité de vie des habitants, est ainsi développé et porté par la Municipalité, en coordination avec le PDi-OL.

102.3 *D'autre part, même s'il y a déjà plusieurs magasins et restaurants dans l'Ouest lausannois, des aires de loisirs seraient toujours une valeur ajoutée pour la commune de Chavannes.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Espace public de proximité

18.6 *L'espace public de proximité sur le carrefour de Croix-de-Plan, c'est de l'humour, je pense. (En fait, je crains que ça n'en soit pas, ce qui est pire ! Quelle crédibilité donner aux autres taches jaunes) ?*



Réponse Il s'agit d'un espace public de transition figurant dans le plan directeur localisé de l'Arc-en-Ciel approuvé en 2010. Cet espace est dessiné schématiquement et n'est pas uniquement piétonnier, comme cela pourrait être interprété. Il doit marquer l'entrée est du boulevard de l'Arc-en-Ciel et regrouper autour de lui des bâtiments à caractère emblématique, avec des espaces publics de dégagement à leur pied.

98.32 *La distinction entre espaces verts de proximité et espaces publics de proximité faite par ce volet du PDi-OL insinue que les deuxièmes aient pour l'essentiel un caractère minéral. A l'heure où la jeunesse tente d'inciter les acteurs politiques à accélérer et intensifier la lutte contre la crise climatique qui nous guette, il est indispensable de clarifier ce point dans le PDi-OL : Assurer la perméabilité et la végétalisation des espaces publics doit être inscrite en tant que principe de base dans ce plan.*

Réponse Un principe sera ajouté dans ce sens.

Itinéraire piéton de loisirs

97.15 *Stratégie 5 : si l'intention de la carte est de faire des zooms dans les quartiers et voir comment on peut « déambuler » entre les quartiers, nous imaginons de trouver ici un axe structurant majeur (reprendre l'axe urbain principal ?) qui permet de relier les quartiers, et non pas de reprendre tous les itinéraires qui se trouvent dans la carte 7a, ainsi que des informations plus « fines » à l'échelle des quartiers/communes.*

Réponse Seuls les itinéraires piétons de loisirs principaux et les voies vertes ont été dessinés à la fois sur la carte des orientations stratégiques 5 et 7. Ils répondent en effet à la fois aux enjeux d'espaces publics que de mobilité.

98.28 *Le Grand Sève à Bussigny en comporte plusieurs (itinéraire piéton de loisirs) qui sont d'autant plus importantes que cette forêt se situe à proximité d'une zone urbaine future d'importance.*

98.29 *Le petit bois au Sud de Cery est traversé par un itinéraire piéton qui permet de rejoindre le Désert à Lausanne.*

98.30 *Le petit bois au nord du Croset à Ecublens comporte des itinéraires piétons dont l'intérêt mériterait d'être évalué, étant donné leur forte exposition au bruit de l'auto-route.*

Réponse Seuls les itinéraires piétons de loisirs principaux ont été dessinés sur la carte, le réseau fin n'a pas été reporté.

Equipements publics

4.4 *En 2018, les Bussignolais ont refusé de soutenir le déménagement du musée Bolo (informatique, EPFL) à Bussigny, probablement pour des raisons de financement. Pourrait-on alors imaginer que les huit communes de l'Ouest lausannois se cotisent afin de pouvoir construire ce musée ? Pourquoi ne pas créer une institution culturelle phare et emblématique dans le district, en y construisant par exemple un musée Guggenheim ? Un magnifique bâtiment ultramoderne et reconnaissable de loin, le long d'un axe fort de transport public.*

Réponse Il n'y a pas de projet de ce type à l'heure actuelle.



Parc à chien

11.1 *Cela serait vraiment utile d'avoir un parc à chien public sur Bussigny*

Réponse Cette remarque n'est pas de l'ordre d'un plan directeur intercommunal. Cette requête est transmise à la Municipalité.

Patrimoine arboré

98.8 *Une lacune importante est toutefois l'absence de toute mention relative aux arbres en Ville. Les grands arbres, en particulier, jouent un rôle de relais pour la biodiversité qui est ignoré dans le document.*

98.27 *Le plan devrait prévoir en outre des mesures d'intervention visant à préserver le patrimoine des arbres en Ville, à l'instar des programmes ambitieux mis en œuvre dans de très nombreuses villes dans le monde. Même le Grand Conseil vaudois examine actuellement un postulat Evéquoz allant en ce sens.*

Réponse Le patrimoine arboré est traité dans l'orientation stratégique 5. Pour une question de représentation graphique à cette échelle, les principes ne sont cependant pas cartographiés

36.4 *Par ailleurs, nous avons constaté l'abattage d'arbres sans compensation entre l'HI-DEAP [sic] et Géopolis, lors du nouveau tracé de la rue de la Mouline, lors de la construction du STCC (SwissTech Convention Center), des nouveaux quartiers.*

Réponse Cette remarque n'est pas de l'ordre d'un plan directeur intercommunal. Cette information est transmise aux Municipalités concernées.

Mise en œuvre

18.8 *Il faudrait vraiment clarifier cette carte : distinguer clairement l'état actuel des projets futurs, et préciser les mesures à prendre, au cas par cas.*

Réponse Des programmes d'actions et des plans des mesures viendront compléter le PDi-OL et permettront effectivement de distinguer ce qui existe déjà et ce que les autorités comptent mettre en place.

Carte

27.1 *Nous vous écrivons pour vous signaler qu'il y a manifestement une erreur sur la carte 5 (et d'autres ?). On y parle des espaces verts de proximité, ils figurent en vert sur la carte. Il se trouve que notre domicile à l'Avenue du Léman 36, Parcelle 400, est entièrement - maison, terrain - colorée en vert sur la carte 5 (et d'autres ?), ce qui n'est certes pas justifié. Nous vous prions instamment de corriger ces documents au plus vite et de nous donner acte.*

Réponse Il s'agit en effet d'une erreur. La carte sera corrigée en conséquence.



Orientation stratégique 6

Les ressources énergétiques

Consommation énergétique du parc bâti

- 14.2** *Peu de contrainte pour la production d'énergie renouvelable et la construction des nouvelles habitations qui peuvent fonctionner en autosuffisance, pas de projet pour la recherche et le développement durable, dommage l'ouest lausannois pourrait devenir un pôle dans ce domaine*
- 14.5** *Concernant les constructions nouvelles : Il est possible d'obtenir des habitats 100% autonomes en énergie même en montagne. [...] Pourquoi ne pas l'imposer dès aujourd'hui vu que c'est possible et attendre encore alors que nous sommes en plein boom de la construction immobilière dans l'ouest lausannois. Une fois ces immeubles bâtis, il ne sera plus possible de les convertir ou seulement à grands frais. N'oublions pas que la construction dégage beaucoup de CO2, raser et reconstruire est donc très polluant de ce point de vue, il vaut donc la peine de contraindre à bien construire.*
- 33.12** *Pour la réduction de la consommation d'énergie du bâti :*
- 1 En plus d'une incitation financière cantonale (subvention), il devrait y avoir une incitation financière communale (pour le bâti existant)*
- 2 Lorsqu'un propriétaire rénove son toit pour mieux l'isoler et qu'il souhaite en même temps l'agrandir partiellement pour en faire une terrasse couverte et/ou un couvert de voiture, il ne devrait pas être obligé de passer par une demande de permis de construire mais par une autorisation communale. En effet tous les émoluments et les coûts liés aux documents supplémentaires demandés pour le permis de construire dépassent la subvention et complexifie inutilement le projet (tâches administratives supplémentaires)*
- 70.6** *Je souhaite que les communes fassent preuve de plus d'anticipation auprès des propriétaires de bâtiments pour faire le bon choix lors de remplacements de chauffages. Elles doivent agir pro-activement et réunir les porteurs de projet (chauffage à distance, etc.) et les clients potentiels.*

Réponse Dans le domaine des exigences énergétiques, les communes n'ont que peu de compétences légales. C'est la Loi cantonale sur l'énergie qui pose les exigences énergétiques qui s'appliquent dans tout le canton. Les communes sont limitées à un pouvoir de sensibilisation et d'incitation auprès des propriétaires (via des bonus de constructibilité ou des aides financières par exemple), mais ne pourraient pas conditionner l'attribution d'un permis de construire à un standard énergétique plus élevé que ce que la loi exige.

Les aspects traitant des procédures de demande de permis sortent du cadre d'un plan directeur.

Chauffage à distance

- 18.2** *A Bussigny, on considère que des quartiers actuellement entièrement bâtis pourraient se brancher à un réseau de chauffage à distance (BUCAD ou CRICAD ? ce n'est pas clair), mais rien n'est prévu pour équiper Bussigny-Ouest, actuellement en développement. Le terrain a été équipé en gaz, mais pas en CAD ! Même si BUCAD est juste à côté ! Ceci en totale contradiction avec le PDi en cours de rédaction !*
- 101.27** *Un chauffage à distance devrait être pris en considération dans la mesure du possible dans le nouveau quartier de Bussigny.*



Réponse Le réseau CRICAD ne dessert pas la commune de Bussigny. Le réseau BUCAD a été dimensionné pour alimenter uniquement les bâtiments communaux du centre. En effet, un réseau plus important aurait nécessité une installation plus conséquente, avec une cheminée très importante incompatible avec des logements à proximité. Aujourd'hui, il n'est pas extensible dans cette configuration.

80.7 *Mes clientes ont enfin remarqué que plusieurs de leurs parcelles se situent dans un secteur de chauffage à distance ou de froid et de chauffage à distance à développer. Elles réservent leur appréciation à cet égard, notamment au regard de la mise en œuvre d'autres modes de chauffage respectueux ou plus respectueux de l'environnement. Dans la mesure où les dispositions relatives au chauffage telles qu'élaborées dans le projet de plan de quartier Ley Outre correspondent aux intentions des auteurs du plan directeur intercommunal, elles peuvent s'en satisfaire.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Approvisionnement énergétique

33.13 *Pour l'utilisation d'énergie renouvelable :*

1 Il est mentionné que la géothermie serait une éventuelle alternative ainsi que le chauffage à distance. Il faudrait alors que les communes facilitent la mise en place des servitudes nécessaires en intervenant directement (même financièrement si nécessaire par le biais de prime et/ou d'intervention auprès du juge de paix) auprès des propriétaires refusant des servitudes.

2 Toujours pour la géothermie et le chauffage à distance, il faudrait prévoir des incitations financières communales et ne pas percevoir de taxes ou émoluments.

67.26 *En ce qui concerne la production locale et la distribution d'énergie, la proposition d'étendre les systèmes de chauffage à distance (CAD) est la bienvenue. Le recours plus étendu au solaire photovoltaïque représente également une opportunité à saisir.*

101.24 *L'utilisation du lac comme ressource d'énergie est une excellente idée.*

101.26 *L'exploitation du dégagement de chaleur (énergie émise par les frigos, chambres froides des commerces importants de l'Ouest lausannois) est un projet qui a du potentiel.*

101.28 *Il est vrai l'utilisation d'énergie solaire doit être instaurée sur la totalité du territoire.*

101.29 *L'installation de lampadaires solaires pourrait être envisagée. Certains d'entre eux pourraient apporter de la modernité ainsi que de l'esthétisme dans les quartiers.*

Réponse Ces intentions sont fixées dans le PDi-OL. Cependant aucun objectif quantitatif n'a été introduit, car le PDi-OL est un plan d'intention qui fixe la direction et doit rester valable durant 15 à 25 ans.

Les mesures de mise en œuvre seront inscrites dans des Programmes d'actions des Municipalités. Ces derniers décriront les horizons de réalisation, les porteurs des projets et une évaluation de leur faisabilité. Ils accompagneront le PDi-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux.



Rejets thermiques

18.3 *Je ne vois pas quels sont les rejets de chaleur à Bussigny, à la Rue de l'industrie, au niveau du pont de la RC 151 BP. (A part un salon de massage ...) Les entreprises installées là sont vouées à disparaître assez vite, et remplacées par du logement (PPA en cours.*

Réponse Ce secteur présente un potentiel de géothermie moyenne profondeur. Cependant, des études doivent encore être menées afin de vérifier ce potentiel.

83.5 *Approvisionnement énergétique : il n'y a pas d'explication sur les rejets thermiques de ThermoFisher. La mesure prend-elle en compte les centrales de bois énergies en place ?*

Réponse La recherche d'approvisionnement pour le chauffage à distance prend en compte les rejets thermiques, connus lors de l'élaboration du document, les plus importants et ceux qui sont exploitables. Les opportunités ne sont pas exhaustives et feront, le moment venu, l'objet d'une analyse par secteur.

Comportements énergétiques

18.4 *Je comprends très mal la phrase : "Soutenir les démarches d'efficacité énergétique au sein des entreprises (hors gros consommateurs)." Pourquoi les "gros consommateurs" ne seraient pas soutenus dans leurs démarches d'efficacité énergétique ? Ce sont justement eux qui ont un potentiel d'économie ou d'efficacité le plus élevé ! Eux qui pourraient valoriser leur consommation en mutualisant leur chaleur résiduelle ! Eux qui devraient adapter au mieux leur consommation aux périodes de charge !*

Réponse Les gros consommateurs sont d'ores et déjà soumis à des exigences de la Loi vaudoise sur l'énergie (LVLEne). Ce sont les entreprises moins consommatrices qui représentent un enjeu supplémentaire d'économie d'énergie et pour lesquelles des mesures pourraient être prises par les Communes. Le texte sera complété pour préciser cela.

101.25 *Oui à la sensibilisation sur les bonnes pratiques mais il faudrait inclure les conséquences de l'inaction de la population quant aux gestes du quotidien.*

Réponse N'appelle pas de réponse.

Antenne mobile

33.9 *Pour les réseaux écologiques c'est très bien d'y penser et de prévoir des zones dédiées à la biodiversité comme le prévoit l'étude REV-OL. Mais lorsque certaines communes (St-Sulpice en l'occurrence) veulent faire installer une antenne de téléphonie mobile haute de 30 m (parcelle 135) dans une zone identifiée comme très intéressante par cette étude (REV-OL) du point de vue de la biodiversité et que cette zone fait déjà partie d'une réserve de faune (no 19), d'un territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP no 67) et des vallées de la Venoge et du Veyron (périmètre 3, proche du périmètre 2, du PAC Venoge), j'ai beaucoup de mal à voir comment la biodiversité va se développer harmonieusement.*

33.10 *La problématique devrait intégrer aussi des sites avec des antennes déjà existantes afin d'être cohérent (quitte à attendre la fin du droit de superficie en faveur de l'opérateur concerné en empêchant un renouvellement même tacite).*



33.11 *Puisque ces espaces et équipements seront dédiés au bien-être de la population, il serait bien d'éviter de faire comme certaines communes de Suisse qui ont autorisés l'installation d'antenne de téléphonie mobile proche de ce type de zone (notamment des parcs pour enfant).*

68.2 *Les antennes de téléphonie mobile produisent des nuisances, sous forme de radiations non ionisantes qui peuvent créer des troubles physiologiques chez certaines personnes (électrosensibles) [sic]. Ces antennes font partie des infrastructures associées au territoire. En tant que telles, elles devraient donc figurer sur les plans d'affectation de ce territoire, et ceci même si leur placement et l'intensité des ondes émises ne sont pas de compétence uniquement communale. Des principes d'implantation pourraient figurer dans les chapitres 2.9*

(Enjeu 9 : Contraintes environnementales) et/ou 3.6 (Orientation stratégique 6 : Qualité environnementale et énergétique). Il est donc souhaitable que le PDI Ouest lausannois inclue quelques principes d'implantation, par exemple celui d'éviter la proximité immédiate des zones habitées et des infrastructures publiques telles que des écoles ou des garderies (il est vraisemblable que les enfants en bas âge sont plus sensibles). Pour le moins, les zones où il est permis d'implanter des antennes devraient figurer sur les plans directeurs communaux et intercommunaux.

Réponse Un Plan directeur est un document d'aménagement du territoire qui lie les autorités communales et cantonales. Il ne s'applique pas pour les demandes de permis de construire de tiers. En conséquence, cette remarque ne peut être traitée à ce niveau.



Orientation stratégique 7

Stratégie multimodale

Stratégie multimodale

- 1.8** *Un accès aisé en mobilité douce (vélo) aux grands centres commerciaux devrait être prévu (Migros MMM, Décathlon...) (problème actuel en cas de bouchons, sentiment de danger)*
- 1.9** *Afin de prévoir des infrastructures pérennes, il serait à mon avis nécessaire de prévoir des infrastructures séparées entre vélo et piétons, en particulier liées au développement des vélos électriques.*
- 3.3** *Sans compter la fâcheuse tendance de la commune [de Renens] à privilégier le trafic automobile avant tout.*
- 14.3** *Les transports mêmes publics peuvent résoudre des problèmes de débits sur le réseau routier mais sont aussi de grands pollueurs. Dès lors la stratégie de développement devrait s'appuyer aussi sur cet aspect par rapport à l'importance qu'on veut donner à la mobilité douce (marche et vélo) par rapport au développement des TP qui ont déjà connu un énorme essor ces dernières années.*
- 42.6** *Les bassins versants sont clairement définis et doivent pouvoir être respectés. Les liaisons prévues au réseau autoroutier sont indispensables si l'on ne veut pas un engorgement des réseaux secondaires.*
- 47.2** *De manière générale, je pense que le développement des infrastructures et des habitations doit être orienté le plus possible vers une diminution de l'utilisation de véhicules individuels motorisés. La situation sur les routes et autoroutes (déjà saturés) et la pollution ainsi que le problème du réchauffement climatique ne permettent pas d'augmenter encore la place de la voiture.*
- 51.1** *L'Association Abac 1022 salue tout particulièrement les mesures qui sont proposées en faveur de la modération du trafic et de la mobilité douce.*
- 51.17** *L'objectif affiché (p. 146 : « Faire en sorte que l'augmentation des besoins de déplacements soit essentiellement absorbée par les transports publics et la mobilité douce (piétons, vélos) ») nous semble pêcher par son imprécision et sa timidité, laissant libre cours à toutes les dérives possibles. Selon nous, la diminution du trafic routier – autoroute comprise ! – au sein du district paraît être le seul objectif cohérent avec l'amélioration de la qualité de vie des habitants, de la qualité de l'air et de la protection de l'environnement. Afin de garantir un certain équilibre entre les objectifs du PDi (voir ci-dessus, « priorisation »), la première étape, absolument nécessaire, semble être la fixation d'objectifs adéquats, précis et contraignants.*
- 67.17** *Il nous semble que les études considèrent en premier lieu les TIM, et seulement ensuite les autres formes de mobilité (mobilité douce et transports publics). On devrait au contraire considérer l'ensemble des moyens de transport sans hiérarchie, et ne pas imposer un projet censé résoudre le problème des TIM, alors qu'il aura des impacts importants (environnement et trafic local) et que les autres formes de mobilité ne sont pas prises en considération par l'instance qui l'impose (l'OFROU).*
- 69.1** *L'ADIRHE demande pourquoi l'objectif de croissance de la mobilité douce et des transports publics n'est pas accompagné de mesures de réduction des voitures ? La vraie question à se poser est la suivante : voulons-nous vraiment trouver une solution aux nuisances sonores et de la pollution dans la région sans oublier de régler le problème de la mobilité ?*
- 73.2** *Lorsqu'on se déplace dans la zone Crissier-Bussigny-Chavannes-Ecublens on constate une prolifération de projets énormes et une augmentation et des congestions du trafic ; on ne voit pas comment les infrastructures (routes pour le trafic motorisé qui*



va perdurer, améliorations pour la mobilité douce, amélioration des TP) vont suivre dans ces zones déjà très denses, ni la qualité de vie. Sans oublier les aînés qui y vivent et y vivront encore, qui ont besoin de se déplacer, et qui ne peuvent plus tous faire du vélo ou marcher aisément pour aller prendre les TP ! La voiture reste souvent leur garantie d'autonomie et donc une socialisation. Les jeunes générations mobiles les oublient souvent.

- 75.5** *A ma connaissance, les problèmes de la mobilité dans l'Ouest lausannois n'ont été abordés que par le biais d'aménagements routiers, et non à travers une approche globale : desserte par le rail (métros légers, voies ferrées – à écartement métrique et/ou normal –), par la route et par la mobilité douce. De ce fait, on n'a pas tenu compte de l'existence la STRATEGIE ENERGETIQUE 2050. Or, même cette dernière est à la limite de l'insuffisance en matière de la sauvegarde des conditions climatiques, de l'avenir de la biodiversité... et donc de l'espèce humaine.*
- 98.5** *En matière de transports la situation est différente. Le PDi-OL reprend ici notamment les mesures pour lesquelles le soutien financier de la Confédération avait été obtenu dans le cadre du PALM. De plus, les calendriers de réalisation annoncés paraissent adéquats à prime abord.*
- 101.18** *Avantages : zone piétonne développée. Accès facile aux centres. Bon développement général de la mobilité douce.*

Réponse Pour garantir l'accessibilité dans l'Ouest lausannois, une stratégie multimodale est progressivement mise en place. Elle consiste à fortement développer les transports publics (tramway, bus à haut niveau de service, réseau de bus) et la mobilité douce (réseaux piétons et vélos). En parallèle, la part de voiture diminue. Le trafic est réorganisé pour reporter les flux principaux sur l'autoroute et décharger les rues des quartiers et des centralités. A ces endroits une plus grande place est allouée à la mobilité douce et aux transports publics, et le trafic est modéré. Si des principes d'intervention sont définis dans le PDi-OL, les aménagements spécifiques par rue le seront lors des études de projet en appliquant la stratégie rappelée ci-dessus.

P+R

- 4.2** *Est-il prévu de construire un P+R souterrain à proximité de la future jonction autoroutière d'Ecublens, ainsi que de grandes surfaces de bureaux ou de laboratoires couplées à un arrêt de bus très bien desservi ?*
- 32.2** *L'étude des zones d'échanges transports publics – TIM manque.*
- 51.22** *Création d'un réseau de parking-relais à l'extérieur de l'agglomération, près des lignes de transports publics (gares notamment), à un tarif attractif.*
- 84.11** *La densité et le [sic] gestion des énergies tant par la gestion des vhcls que des TP, demandent un effort particulier et nécessite le fait de ne pas chasser la voiture, mais de lui offrir un rôle clé en périphérie de l'Ouest Lausannois qui incite/invite le conducteur à utiliser les TP pour les derniers kms. Il faut que ce soit attrayant et pas dissuasif !*
- 98.41** *L'Ouest lausannois est entouré de territoires qui sont et resteront mal desservis en transports publics. Ce constat souligne l'importance du principe d'intervention énoncé : « renforcer le transfert modal de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce, en valorisant les infrastructures existantes ou en projet. ».*
- Il est étonnant dès lors que les parkings de dissuasion existants ou projetés ne figurent pas sur la carte.*
- De plus, nous doutons que les parkings de dissuasion existants et projetés suffiront pour résoudre de manière appropriée le problème qui se pose.*
- Nous demandons que les mesures existantes et prévues pour résoudre ce problème figurent sur les plans et que la nécessité de prendre des mesures complémentaires soit abordée par le PDi-OL.*



101.9 *Plus de parking aux sorties d'autoroutes (pour inciter les gens à utiliser les transports en commun).*

Réponse Les P+R peuvent être utiles pour diminuer les distances effectuées en voiture et les émissions polluantes. Pour être efficace, ils doivent cependant se situer au plus près de l'origine de leur déplacement, le long des axes de transports publics performants, en particulier le RER. Hormis de petits P+R locaux, il n'est pas prévu de parking relais au sein de l'Ouest lausannois, l'objectif étant que les automobilistes qui sont prêts à garer leur voiture le fasse avant d'entrer dans l'agglomération. Cette stratégie doit donc être réfléchie à l'échelle cantonale. C'est notamment le Plan des mesures OPair qui coordonne cette politique.

Solutions innovantes dans le domaine de la mobilité

41.12 *Développer les solutions pour le « dernier miles » : navette automatique, faciliter le lancement de compagnies de rickshaw.*

92.3 *A cet égard, je me permets ici de souligner que les principes d'intervention en matière de transport paraissent insuffisamment prendre en ligne de compte les évolutions récentes et probables des moyens de transport individuels : automobiles électriques, véhicules électriques empruntant les trottoirs (trottinettes électriques, etc.). Il semblerait qu'une stratégie à moyen et long terme devrait tendre à anticiper la prise en compte de nouveaux véhicules.*

Réponse S'il est difficile de prévoir l'ampleur du succès de ces solutions innovantes dans les années à venir, les Autorités communales veillent à leur bonne prise en compte au fur et à mesure de leur développement en collaboration avec l'Etat, les TI, la Police de l'Ouest, etc.

Voie verte

14.1 *Il y a des intentions mais peu de contrainte et de grande volonté pour le développement "d'autoroutes" cyclables.*

26.3 *En outre, afin d'assurer une continuité de la voie verte d'agglomération, notamment garantir le lien entre Région Morges et l'ouest lausannois, nous souhaiterions qu'une coordination de la mise en œuvre du tronçon Préverenges-Denges et du tronçon sur la Commune d'Ecublens soit effectuée dans la partie « mesures » du document.*

64.9 *On peine à distinguer de vrais axes pour la mobilité douce. La notion de voie verte n'est pas claire, et son tracé pas convaincant. Il n'y a, par exemple, qu'un point de jonction de la voie verte en direction de Lausanne.*

95.13 *Nous saluons la volonté d'aménager des voies vertes. Il faut cependant veiller à ce que ces voies soient généreusement dimensionnées de manière afin d'assurer une bonne cohabitation avec les piétons et de tenir compte de la présence de vélos électriques qui implique une augmentation des dépassements entre cyclistes. Afin de permettre un croisement « vélo + vélo + piéton », leur largeur minimale doit être soigneusement étudiée selon le contexte en considérant que les normes VSS ne prennent pas forcément en compte les particularités du vélo électrique. Des aménagements mixtes bidirectionnels de 3.00m sont trop étroits.*

97.16 *La voie verte est un axe structurant « paysage », « espace public » ou « piéton » ? Vaut-il mieux d'utiliser une autre couleur pour représenter la voie verte ? Ou utiliser une autre représentation graphique pour mieux la valoriser ?*

101.20 *La voie verte ne traversera pas du nord au sud.*

102.2 *Il serait bon d'avoir l'accès direct au lac à pied et en vélo aussi.*



Réponse *Les voies vertes sont des itinéraires favorables à la mobilité douce et en particulier aux vélos. Ils sont aménagés hors des axes à fort trafic automobile et avec un standard de qualité élevé (continuité, lisibilité, ambiance, etc.). En raison des contraintes territoriales de l'Ouest lausannois, notamment le peu de franchissements existants et un territoire déjà fortement urbanisé, ces itinéraires passent parfois par des tronçons ouverts au trafic automobile. Différents points de connexion ont été définis avec Lausanne à l'Est et Région Morges à l'Ouest afin de garantir la continuité de la voie verte d'agglomération. L'itinéraire retenu est celui qui limite le plus les dénivelés (colline du Motty, moraine d'Ecublens).*

Liaisons Gare de Renens – Hautes Ecoles

64.10 *On aimerait voir de vrais axes de mobilité douce de la gare de Renens directement vers les hautes écoles et vers le lac par exemple. L'axe du Tir-Fédéral, dont la rénovation a été présentée comme une requalification est décevante. Quelques améliorations ont bien été apportées, mais la part faite à la voiture est encore trop importante, la vitesse devrait être abaissée à 50 km/h pour que les cyclistes se sentent plus en sécurité et abaisser le niveau de bruit.*

95.14 *Nous relevons que la desserte du secteur des Hautes écoles, qui génère une part importante des déplacements cyclistes dans le district et en forte augmentation depuis 10 ans (leur part modale est passée de 4% à 9% à l'UNIL, et de 10% à 18% à l'EPFL), est définie de manière schématique dans la carte des itinéraires cyclables. Il nous paraît impératif de préciser la stratégie de connexion des Hautes écoles à la gare et suggérons la connexion des Hautes écoles à la Voie verte.*

Réponse L'intention générale est en effet d'améliorer fortement les connexions cyclables entre la Gare de Renens et les Hautes Ecoles. La Commune de Chavannes envisage de réaménager l'avenue de la Gare dans ce sens et de poursuivre l'aménagement de liaisons piétonnes et cyclables au sein des quartiers (Les Cèdres, Anciennes serres, etc.). L'accroche sur les Hautes Ecoles devra se faire en plusieurs points et en fonction des contraintes locales (forêt, cours d'eau de la Sorge, métro m1). A ce jour, l'itinéraire exact n'est pas décidé.

Voie verte – Prilly

95.19 *Nous ne comprenons pas l'intérêt du tronçon de Voie verte tel que figuré entre l'av. de Florissant et le temple de Broye puisque le chemin des Planches convient bien. Par contre, la traversée de la route de Cossonay vers le chemin de Broye supérieur doit être aménagée.*

Réponse Le chemin des Planches ne débouchant pas immédiatement en face du chemin de Broye supérieur, une voie verte sur cet itinéraire devrait forcément emprunter la RC 251, dans un secteur déjà fortement contraint (arrêt du BHNS, temple de Broye limitant les emprises possibles, etc.). La solution dessinée va dans le sens d'une poursuite de l'aménagement du chemin de Broye vers l'aval.



Voie verte – Ecublens

95.23 *Le tronçon de la voie verte Venoge – Ecublens traverse le parking du centre commercial, ce qui semble inadapté à sa fonction.*

Réponse Ce tronçon de la voie verte emprunte certains cheminements de la « Croisée des chemins », qui est le concept général de mobilité douce au sein de la plaine du Croset. Il s'agit de liaisons de mobilité douce mettant en lien différents espaces publics. Ce tronçon, traversant effectivement le parking du centre commercial, est possible grâce à l'aménagement d'une voie mixte piétons-vélos hors du trafic et avec une signalisation au sol, respectant ainsi l'aménagement recommandé pour la voie verte. Il représente également le tracé le plus court et avec le moins de dénivelé pour rejoindre la centralité des Cèdres.

Franchissement – Venoge

95.16 *Les deux ponts sur la Venoge (embouchure et Renges – Denges) devraient être adaptés à l'importance qui leur est donnée, ils ont un fort potentiel pour le trafic cycliste.*

Réponse Les mesures nécessaires au bon fonctionnement du réseau cyclable seront déterminées dans les phases ultérieures de la démarche. Les programmes d'actions des Municipalités, qui comprendront l'entier des mesures, accompagneront le PDi-OL lors de la consultation publique légale prévue avant adoption par les Conseils communaux. Cette remarque sera traitée à ce moment.

Franchissement – Crissier-Ecublens

17.7 *Franchissement MD des voies CFF au niveau de Debrunner – ex-Filtrona. Ce projet est-il toujours d'actualité ? Si non, il ne faut pas l'intégrer dans une vision à long terme ! Si on l'indique sur le plan, ça donne l'illusion d'une amélioration future, or on sait que ça ne se fera jamais. Un peu trompeur, non ?*

71.6 *Franchissement des voies CFF nord-sud près du Léman-Centre : est-ce que le projet est abandonné ?*

Réponse Ce projet a été retardé en raison des nombreux travaux sur la ligne CFF Lausanne-Genève. IL reste à l'ordre du jour, il sera coordonné par tronçons dans le ou les différents Plan d'affectations qui démarreront à court terme.

Franchissement – Avenue du Léman

19.2 *Sur le passage sous voies à l'Avenue du Léman. D'après les photos, les piétons circuleraient sur un trottoir à même le tunnel des voitures. Or, ce qui est confortable, c'est bien le souterrain actuel séparé de la route et qui permet aux piétons (et aux cyclistes ?) de circuler tranquillement et sans danger.*

Réponse Le réaménagement du passage sous-voies de l'avenue du Léman, en travaux lors de la phase de concertation publique du PDi-OL, est désormais terminé. Il n'est pas prévu d'intervenir à nouveau à cet endroit.



Franchissement – Tir-Fédéral

95.24 *La traversée du Tir-Fédéral entre Ecublens et le quartier des Cèdres doit également figurer comme « franchissement à créer ou assainir » sur les différentes cartes.*

Réponse Ce franchissement dépend de l'étude à mener sur l'avenir du métro m1. Cette étude a notamment comme objectif d'améliorer l'intégration urbaine et la perméabilité du territoire traversé par le m1. A ce stade, la solution d'un franchissement est prématurée.

Franchissement – Bussigny

1.6 *Ce franchissement vélo mériterait une réhabilitation (<https://s.geo.admin.ch/7ffa1d17f5>) Il est actuellement plutôt délabré. Sur le pont de la route cantonale au-dessus, l'ajout d'une piste cyclable en dure serait utile pour circuler entre Morges et les hauts de Bussigny en pente douce. La pente raide que le cycliste doit gravir en passant par le franchissement sous les voies CFF est plutôt défavorable.*

Réponse Le pont de la route cantonale vient d'être rénové et le Canton ne l'a pas agrandi pour y laisser passer les vélos. L'itinéraire privilégié pour les vélos est bien le franchissement sous les voies CFF et la rue de l'Industrie.

Les programmes d'actions des Municipalités indiqueront les mesures qu'elles comptent prendre pour mettre en place le réseau cyclable. Ils accompagneront le PDi-OL lors de la consultation publique légale prévue avant adoption par les Conseils communaux. Cette remarque sera traitée à ce moment.

1.7 *Franchissement Route cantonale Bussigny, mériterait d'être mentionné sur cette carte. Un franchissement d'une manière par exemple comparable à ce qui a été fait à Confignon /Bernex manque à mon avis.*

Réponse Il n'a pas été possible de déterminer sur quel franchissement porte cette remarque.

Mobilité douce – Bussigny-Crissier

1.4 *P140. Il manque à mon avis une liaison performante entre le quartier de Cocagne à Bussigny et Crissier. Passer par la nouvelle piste mixte fait faire un long détour et force au franchissement de la route cantonale qui prend du temps et est désagréable. Il existe un chemin (voir <https://s.geo.admin.ch/7ffa17b0f3>) entre la route de Sullens et Crissier qui permettrait d'éviter les axes trop fréquentés. Ne serait-il pas pertinent de le transformer en piste cyclable ?*

Réponse Dans l'idéal, un franchissement entre les secteurs mentionnés serait cohérent. Cette proposition induit un nouveau franchissement de l'autoroute qui induit un ratio coût-efficacité peu pertinent en tenant compte des possibilités d'itinéraires au Nord et au Sud qui feront l'objet d'améliorations significatives en lien avec le tram.

Mobilité douce – Bussigny

1.5 *P140 : il manque à mon avis un cheminement tant piéton que cycliste entre l'école du quartier de Cocagne à Bussigny qui traverserait Bussigny en direction du SSW.*



Réponse Le PDi considère les réseaux stratégiques de mobilité douce qui devront être développés à l'échelle de l'Ouest lausannois dans les 15 années à venir. L'étude de réseaux secondaires ne relève pas de ce dernier.

Impasses

21.1 *Dans les 8 communes, munir les panneaux « cul-de-sac » d'un panneau supplémentaire à pictogrammes désignant piétons ou piétons et vélo. Cela signifierait clairement un débouché possible au bout du chemin, à pied ou à vélo. Le réseau de ces rues ainsi aménagé en sera renforcé et favorisera la balade de proximité. Ce genre de panneau existe déjà, voir l'exemple lausannois.*

Réponse La signalétique a été adaptée dernièrement pour indiquer les tronçons qui comportent un débouché pour les vélos et/ou pour les piétons, pour autant qu'une servitude de passage existant ou que la route appartienne au domaine public. Dans un second temps, les Communes pourront négocier les autres passages avec les propriétaires concernés.

Mise en œuvre

- 5.1** *Dans certaines villes, comme Copenhague, les pistes de mobilité douce ont été créées en site protégé en prenant sur l'espace dédié aux voitures, pourrait-on l'envisager dès maintenant et de manière transitoire jusqu'au développement du réseau comme prévu d'ici 2040 ? Cela permettrait de sécuriser ce mode de transport, (rejoindre les tronçons actuels étant vraiment dangereux d'éviter l'utilisation des trottoirs piétons et de faire face à l'augmentation à venir). Je relève un paradoxe entre les Communes qui encouragent par subvention les vélos électriques depuis bientôt 10 ans et un réseau optimal prévu en 2040, soit environ 30 ans entre les décisions prises de favoriser la mobilité douce et les actes concrets.*
- 42.4** *Il est certainement difficile, dans un territoire construit, de prévoir des réseaux optimaux et ambitieux.*
Le plan des mesures devra donc tenir compte de la nécessité d'implication de chaque Commune dans la temporalité de réalisation des réseaux prévus, seule solution pour avoir un concept global qui fonctionne avec l'efficacité et la sécurité requises.
- 51.25** *Nous saluons la volonté du PDi de développer la mobilité douce en créant des itinéraires continus. Toutefois, il nous semble indispensable, afin que de tels aménagements se concrétisent, et ne soient pas subordonnés aux transports motorisés individuels, de fixer des objectifs précis et élevés au niveau des standards minimum à respecter. Dans le cas contraire, il est fort à parier que certains aménagements ne se réaliseront pas ou qu'à moitié.*
- 64.8** *L'orientation stratégique 7 va dans le bon sens. Mais les cartes ne permettent pas une lecture de ce qui existe et de ce qui est projeté.*
- 93.6** *En résumé et en conclusion, nous souhaitons que les lois, ordonnances, règlements et autres normes soient mises en œuvre dans un esprit ouvert plutôt qu'après une lecture « à la lettre » souvent étroite, trop souvent a minima. Ceci tout au long des études actuelles et futures de ces planifications régionales, communales et de nos quartiers actuels et futurs.*
- 95.12** *Il est nécessaire de rajouter des mesures de contrôle et de comptage systématiques qui font aujourd'hui défaut ainsi que l'élaboration d'un monitoring pour la mise en œuvre des mesures mobilité douce du PALM et des autres mesures prévues par le PDi.*

Réponse Des programmes d'actions des Municipalités et des plans des mesures accompagneront le PDi-OL et permettront effectivement de distinguer ce qui existe déjà et ce que les Autorités comptent mettre en place. Les aménagements spécifiques seront déterminés au cas par cas en s'appuyant sur les principes d'intervention et les stratégies fixées dans le PDi-OL.



47.5 *Je partage tout à fait le constat que les modes de transports doux sont les plus sensibles aux détours. Comme il est indispensable de les favoriser, des passerelles et points de passages [sic] uniquement empruntable à vélo ou à pieds seraient très bénéfique [sic]. De ce point de vue la mise en couloir de mobilité douce de l'avenue de la Concorde qui me semble avoir été défini serait très appréciable (et sa limitation à seulement la mobilité douce).*

Réponse Le développement et mise en œuvre de mesures en faveur de la mobilité douce, spécifiquement en faveur des piétons et des vélos, est en cours dans la Commune. Les passerelles des Cèdres et de Dorigny sont deux exemples de franchissement de l'auto-route en faveur des piétons et vélos uniquement.

Les attentes de la population pour des quartiers apaisés et une meilleure qualité des espaces publics sont grandes. La commune vise à développer des mesures fortes et exemplaires en ce sens. L'élaboration d'une vision globale de la mobilité dans la commune doit permettre de répondre à ces attentes, et par la même occasion de réduire le danger pour les usagers les plus vulnérables, soit les piétons et les cyclistes.

L'étude et le futur projet de requalification de l'Avenue de la Concorde interviendront dans ce contexte d'élaboration d'une vision globale de la mobilité à Chavannes.

95.20 *Le tronçon de la route de Neuchâtel vers Cery a un grand intérêt potentiel et un fort potentiel de requalification.*

Réponse La portion de la route de Neuchâtel au droit de Cery a récemment été entièrement réaménagée, c'est pourquoi il n'est pas prévu d'intervenir prochainement sur ce tronçon. Cette modification a été accompagnée d'une requalification des aménagements extérieurs du refuge, avec la création d'une butte végétalisée le protégeant des nuisances de la route. Côté Sud, le projet de skatepark qui devait être réalisé entre le pont du LEB et la route de Neuchâtel a été mis en veille pour des questions financières. Dans l'attente d'un nouveau projet, ces surfaces ont étéensemencées avec de la prairie fleurie.

Gouvernance

93.7 *Nous souhaitons que notre Section AVIVO Renens et environs soit, par son GT Mobilité réduite, associé étroitement et à temps aux études et travaux susmentionnés.*

95.6 *Enfin, nous relevons que la segmentation des compétences entre communes, Canton et Confédération n'est pas propice à la cohérence et à la continuité du réseau cyclable. Nous préconisons la création d'une instance renforcée au niveau intercommunal avec délégation de compétence pour pouvoir réaliser efficacement les projets de dimension intercommunale et accélérer la mise œuvre des mesures de mobilité douce du PALM.*

Réponse Les mesures de gouvernance prises par les Municipalités pour mettre en œuvre le PDi-OL seront déterminées lors de l'établissement des programmes d'actions. Ces remarques seront traitées à ce moment. Les programmes d'actions accompagneront le PDi-OL lors de la consultation publique légale et de l'adoption par les Conseils communaux.



Orientation stratégique 7a

Réseau piétons

- 93.5** *Toutefois, le Réseau piéton (Or. Strat. 7a) doit absolument tenir compte dans le futur des cheminements des écoliers. Le maillage des quartiers sur environ 100 m de côté - mentionné à réaliser lors des suites du Pdl - est un objectif qui nous plaît, pour les anciens et les plus jeunes.*
- 97.17** *Stratégie 7a : nous saluons le choix d'avoir proposé une carte pour le réseau piéton (7a). Cette carte est pertinente car elle donne une lecture à l'échelle de la région, elle présente un réseau hiérarchisé et est complémentaire autres (7b et 7c) et la vision 2040 pour l'Ouest. Nous proposons d'ajouter les éléments structurants majeurs pour le [sic] région (p.ex. gares Malley-Prilly, etc.*

Réponse Les gares seront ajoutées. Les écoles n'ont pas été indiquées sur la carte du réseau piétons car les cheminements des écoliers font partie du réseau fin et pas du réseau piétons structurant. Le réseau fin pourra être étudié dans le cadre des mesures de mise en œuvre du PDi-OL.

Itinéraire de loisirs

- 17.4** *Itinéraire de loisir de MD : RC 151 avant le pont sur la Venoge du côté du Moulin du Choc. Il faudrait créer un passage sous-voie à cet endroit pour permettre à la MD de passer du réseau SuisseMobile en rive droite de la Venoge à un itinéraire agréable en rive gauche, à l'est des voies de chemin de fer. Cet itinéraire serait en site propre, ou presque, jusqu'à Bussigny, et rejoindrait la voie verte qui longe le train jusqu'à Lausanne ! La version proposée pour prolonger la voie verte le long de la RC 151 est dangereuse !*
- 17.8** *Itinéraires de loisir de MD sous le pont de l'autoroute qui passe sur la Venoge, à la nouvelle jonction d'Ecublens. On devrait créer une passerelle MD juste sous le pont autoroutier pour pouvoir rejoindre un chemin forestier qui mène à Denges. Ou alors, élargir et réaménager le sentier qui longe la Venoge en rive droite, le long de l'entreprise Goutte recyclage à Echandens. Le but serait aussi atteint. (de plus ça permettrait d'assainir quelque peu la zone !*
- Cette liaison apparaît aussi sur la page suivante, sur la carte cycliste. A coordonner avec les travaux autoroutiers ! (l'OFROU va utiliser le chemin forestier pour l'accès aux travaux de la nouvelle jonction. Il faut en profiter !*

Réponse Le projet de jonction autoroutière à Ecublens prévoit un itinéraire de mobilité douce reliant la route de la Pierre et Echandens et empruntant le chemin proche de l'entreprise Goutte Récupération SA. Ce cheminement sera ainsi, à travers le projet de jonction autoroutière, assaini et réaménagé. La poursuite des itinéraires de loisirs en direction d'Aclens reste à étudier en détails.

Itinéraire de loisirs – Villars-Ste-Croix

- 17.2** *Itinéraires de loisir de MD : cheminement au sud de Villars-Ste-Croix, le long de l'autoroute : le chemin proposé n'a pas d'intérêt, puisqu'il implique un détour par rapport à celui dessiné juste au nord, et suit la bretelle autoroutière.*



48.1 *Je m'oppose au chemin pédestre qui longe l'autoroute et qui partage les parcelles 15-10 et 11 qui sont cultivées.*

Réponse Ces itinéraires sont liés au projet de développement d'un quartier dans le secteur Sancy-Saugeon dont la temporalité est fixée à long terme (voir Orientation stratégique 2). Dans l'attente, un itinéraire le long de l'autoroute permettrait de réduire la distance à parcourir depuis le village jusqu'au futur arrêt du tramway à Croix-du-Péage. Son aménagement devra être coordonné avec le projet d'assainissement du goulet autoroutier de Crissier mené par l'Office fédéral des routes (OFROU).

17.3 *Itinéraires de loisir de MD : liaison entre le quartier de l'Hôpital (VSC) et la RC 251. Cette liaison a un intérêt évident en théorie, mais en raison de la déclivité et des terrains privés, il me semble peu réaliste de construire une liaison MD à cet endroit !*

Réponse Cet itinéraire permettrait de réduire très sensiblement la distance à parcourir depuis le quartier de l'hôpital jusqu'au futur arrêt du tramway à Croix-du-Péage. Son aménagement devra être coordonné avec l'Etat qui est en charge de la RC251.

Itinéraire de loisirs – Bussigny

17.6 *Itinéraires de loisir de MD. Passages nord-sud entre les hauts de Bussigny et la gare. Il existe plusieurs passages de MD possibles entre les hauts de Bussigny (Cocagne et le centre (Roséaz, Migros, gare). Par exemple, le Chemin du Cèdre, les Fleurettes, etc. Pourquoi n'apparaissent-elles pas ? On dirait que cette zone de villas est impénétrable. Dommage !*

Réponse Le PDi considère les réseaux stratégiques de mobilité douce qui devront être développés à l'échelle de l'Ouest lausannois dans les 15 années à venir. Le réseau fin n'y est pas traité.

Itinéraire de loisirs – Renges

29.1 *Il y a environ 2 ans, je me suis déjà manifesté accompagné de mon fils Stéphane, auprès des autorités communales afin de faire supprimer le cheminement piéton (figuré en traitillés jaunes qui parcourent mes terres tout le long de la Venoge (aux lieux-dits, Record du Flon, Bailly, Les Loyes (...)). Je ne comprends pas que l'on se tienne à une telle distance de la forêt qui borde la Venoge. Je trouverais tout à fait opportun et logique de se contenir dans un espace situé entre 6 et 10 mètres de la lisière de la forêt. Il est difficile pour nous de comprendre l'interprétation de ce cheminement qui parfois longe la Venoge tout en s'en éloignant sur les parcelles cultivables par la suite et ceci de manière aléatoire. Pourquoi tout simplement ne pas se profiler le long du parcours de la Venoge tant vantée, avec son aspect bucolique ?*

98.31 *Le fait que l'itinéraire piéton le long de la Venoge à Ecublens soit déplacé dans l'espace agricole adjacent sur une bonne partie de son tracé actuel semble refléter un choix. Ce choix mériterait explication.*

Réponse La rive gauche de la Venoge est longée par le « sentier des pêcheurs » figurant dans le recensement des chemins de randonnée balisés par le canton de Vaud, cependant son état ne répond plus à un usage intensif et sa sécurité n'est pas assurée. Il entre par ailleurs en conflit avec plusieurs zones de nature protégées par le réseau écologique cantonal (REC-VD). C'est pourquoi un cheminement de randonnée aménagé a été



imaginé comme alternative au « sentier des pêcheurs ». Son tracé s'éloignerait un peu des rives de la Venoge afin de soulager la pression sur cet environnement délicat et proposerait tantôt un rapprochement, tantôt un éloignement du cordon boisé. Ce nouveau cheminement permettrait de maintenir et de faire évoluer l'offre tout en respectant les mesures énoncées par le Plan d'affectation cantonal de la Venoge (PAC-V) et il connecterait les chemins de randonnées existants tout en proposant un parcours alternatif dans la promenade. Le « sentier des pêcheurs » ne serait plus balisé ni entretenu mais ne serait pas non plus condamné permettant ainsi la continuité des activités de pêche ou de promenade pour les plus téméraires.

Toutes propositions de modifications feront l'objet de discussions avec les exploitants.



Orientation stratégique 7b

Réseau vélo

Aménagements cyclables

- 1.10** *Il serait intéressant d'intégrer un objectif de sécurisation des ronds-points, en créant à chaque fois que cela est possible une piste cyclable physiquement séparée de la circulation. Les aménagements cyclistes proches des ronds-points dans l'Ouest lausannois sont plutôt anxiogènes à mon avis.*
- 1.11** *Il serait intéressant de privilégier les pistes cyclables aux bandes cyclables, en particulier sur les axes très fréquentés et à vitesse de circulation élevée. Ceci augmente le sentiment de sécurité des cyclistes et la fréquentation des installations.*
- 23.5** *A-t-on vraiment la volonté de créer de vraies pistes cyclables où est-ce encore un slogan supplémentaire lancé par nos élus ? Slogan : encourageons la mobilité douce. Proposition : étudier des pistes hors trafic et surtout les réaliser.*
- 28.4** *Il faudrait aussi des pistes cyclables continues pour être plus sûres.*
- 50.2** *Des pistes cyclables bien délimitées des zones piétonnes. Des pistes cyclables assez larges pour circuler avec une remorque d'enfants.*
- 51.26** *Relevons encore que de petits changements quant à l'aménagement des routes pourraient avoir un impact positif sur la mobilité douce. Ainsi, le déplacement des plaques et grilles d'égouts vers le centre de la chaussée réduirait l'insécurité des vélos qui circulent au bord des axes, là où ces aménagements se situent*
- 70.7** *Je milite avec vigueur pour la réalisation de pistes cyclables afin de faciliter les déplacements à courte et moyenne distance. Il s'agit, dans la mesure du possible, de séparer clairement les flux de transports.*
- 101.19** *Peu de pistes cyclables en comparaison avec les zones piétonnes.*
- 101.22** *Séparation des zones voitures et vélos.*
- 101.23** *Augmentation des pistes cyclables et ou mise en commun de zones piétonnes et cyclables.*

Réponse Le PDi-OL détermine qu'un véritable effort doit être fait en faveur des modes doux et en particulier du vélo. Un réseau cyclable a été défini avec des principes d'intervention ambitieux. La mise en œuvre de ce réseau se fera par étape. Les programmes d'actions des Municipalités fixeront les mesures à prendre pour réaliser ce réseau progressivement. Ils accompagneront le PDi-OL lors de la consultation publique légale et de l'adoption par les Conseils communaux.

Liaison d'agglomération

- 95.9** *Il y a une contradiction de principe entre l'objectif de promouvoir la mobilité douce et la superposition systématique du réseau routier où l'on canalise le trafic motorisé avec les axes cyclables d'agglomération. Les principes d'intervention en matière de multimodalité confirment d'ailleurs au chapitre 7 la priorité donnée aux transports individuels motorisés :*

« Mettre en place des aménagements spécifiques pour la mobilité douce garantissant un niveau élevé de sécurité, de fonctionnalité et d'attractivité, y compris là où les transports publics et les flux de circulation automobile doivent être priorités. »

Sur le réseau cyclable d'agglomération, le trafic cycliste doit être priorisé par



rapport au trafic individuel motorisé, et non l'inverse, si l'on entend réellement favoriser un report modal vers les modes doux, en particulier pour les pendulaires qui circulent aux heures de pointe.

- 95.27** *Traitement soigné des carrefours » : préciser que les temps d'attente doivent être minimisés pour les cyclistes. Lorsque le trafic motorisé et les axes du réseau cyclable d'agglomération se superposent, le trafic cycliste doit primer sur la fluidité du trafic motorisé.*

Réponse L'Ouest lausannois est un territoire contraint. Il est déjà largement urbanisé et manque notamment de franchissements des barrières existantes (autoroute, voies ferrées, rivières). Pour ces raisons, et afin de faciliter la progression des cyclistes rapides, les liaisons d'agglomération ont été tracées en grande partie sur les axes routiers principaux. Ce réseau d'agglomération est cependant complété par un maillage régional et communal, ainsi que par des voies vertes situées hors des axes à fort trafic.

Sur le réseau d'agglomération, des aménagements spécifiques pour le vélo sont prévus, mais une pesée d'intérêt doit être menée dans les projets afin d'allouer l'espace entre les différents modes de transports (vélo, marche, transports publics, automobile). La mention du temps d'attente est ajoutée au rapport.

Stationnement vélo

71.1 *Développer les parcs réservés aux vélos avec arceau :*

- *devant les établissements publics (Poste. Hôtel de Ville, grands magasins, etc).*
- *à proximité immédiate des arrêts de bus (partiellement réalisés à Bussigny, sauf au terminus du 17 à Croix-de-Péage et à l'arrêt Buyère).*

- 95.29** *Stationnement : préciser que les stationnements sécurisés doivent permettre de cadenasser son cadre (éviter ainsi l'utilisation de modèles inadéquats et qu'on voit encore trop régulièrement).*

- 95.30** *Stationnement : ajouter la nécessité d'améliorer, en général, le stationnement des cycles dans les centres commerciaux.*

Réponse Le rapport est complété avec la mention des centres commerciaux et de la possibilité de cadenasser le vélo.

Vélo en libre-service (VLS)

- 101.1** *Développer un système de location de vélos (électriques, cargos, etc...) permettant aux usagers de se déplacer d'une centralité à une autre en ayant la possibilité de déposer le vélo dans n'importe quelle centralité.*

- 101.21** *Augmentation du nombre de stations de vélos louables.*

Réponse Diverses initiatives ont déjà été prises dans ce sens. Les Autorités souhaitent faciliter l'émergence des vélos partagés. Les mesures précises sont inscrites dans les programmes d'actions des Municipalités qui accompagneront le PDI-OL lors de la consultation publique légale et de l'adoption par les Conseils communaux.



71.2 *La piste cyclable de l'Arc-en-ciel ne figure pas sur le plan de même que le petit tronçon qui passe entre le collège de Vuette et la garderie l'Île aux Oiseaux. Ces pistes mixtes piétons/vélos sont pourtant indiquées par des panneaux : Cette piste de l'Arc-en-ciel est étroite et non éclairée.*

71.3 *Dans le secteur Conforama (commune de Bussigny et Ecublens) : La piste cyclable s'interrompt et les cyclistes se retrouvent sur la route cantonale en direction d'Ecublens (route très dangereuse), alors qu'il existe un passage derrière Conforama qui passe derrière l'EVAM qui mène à Ecublens, mais ce tracé n'est pas indiqué par un panneau.*

Réponse Le PDi considère les réseaux stratégiques de mobilité douce qui devront être développés à l'échelle de l'Ouest lausannois dans les 15 années à venir. Le réseau fin n'y est pas traité. Cela étant, un plan d'action vélo en cours d'élaboration prend déjà en considération ces remarques.

71.5 *Concernant la rue St-Germain, actuellement en travaux, il n'est pas prévu d'y mettre une piste cyclable, qui pourtant ferait ralentir les voitures. Il est par contre prévu de faire circuler les vélos en mode bi-directionnel à la rue de Remanan, près bien [sic], mais la Commune est-elle autorisée de faire une piste cyclable dans une zone 30 à l'heure ? Ou est-il possible d'abaisser la limite à 40 à l'heure sur ces tronçons ?*

Réponse Rien dans les bases légales n'empêche le marquage d'une piste cyclable en zone 30. Cette mesure contribue à la réduction significative des vitesses pratiquées.

La commune souhaitait abaisser la vitesse autorisée sur la rue Saint-Germain mais la DGMR n'entre pas en matière. Les nouveaux aménagements, avec rétrécissement de la chaussée, ont contribué de fait à une réduction significative des vitesses pratiquées.

95.18 *La RC 177 Bussigny – Aclens manque totalement d'aménagements mais possède un fort intérêt potentiel pour le trafic cycliste en direction de Vufflens-la-Ville et de Cossonay.*

Réponse Il doit s'agir de la RC 151, car la RC 177 ne relie pas Bussigny à Aclens.

S'agissant d'une route cantonale, cette étude doit être effectuée par le canton, avec la problématique du viaduc qui devrait être élargi.

95.21 *La rue de l'Industrie à Bussigny doit être aménagée dans le sens nord-sud. La situation actuelle la rend inapte à figurer dans le réseau d'agglomération.*

Réponse Le tronçon nord-sud de la rue de l'Industrie figure comme liaison d'agglomération dans le prolongement du franchissement sous les voies CFF. Les aménagements à effectuer sur ce tronçon seront déterminés dans le programme d'actions de la Municipalité de Bussigny qui accompagnera le PDi-OL.

17.10 *L'itinéraire SuisseMobile en rive droite de la Venoge pourrait être mieux relié à l'Ouest lausannois, par la passerelle au sud de Bussigny (vers les entrepôts DPD) en montant vers la gare de Bussigny et en y rejoignant la voie verte !*



Réponse Sur la carte 7b du réseau vélos, les deux itinéraires depuis Echandens sont indiqués, à savoir, celui qui débouche derrière les entrepôts DPD et celui qui passe par le pont de la Chocolatière et rejoint la gare de Bussigny et dans le futur la voie verte.

Vélo - Crissier

17.5 *Nouveau chemin de MD au sud de la bretelle d'entrée sur l'autoroute à Crissier.*

En lisant le plan, on dirait que cette nouvelle liaison MD ne sert qu'à éviter le pont sur l'autoroute ! J'espère bien que ce n'est qu'un premier maillon d'une plus grande liaison en direction de Crissier et Renens, par le Chemin de Mongevon, et plus loin à travers le quartier de Pré-Fontaine ! Pourquoi n'est-il pas indiqué ? L'intérêt d'une telle liaison n'est pas à prouver, et de plus, elle existe !

Réponse Cette liaison sert en effet à éviter le secteur de la jonction de Crissier avec les bretelles d'entrées et de sorties de l'autoroute qui multiplient les croisements avec le flux Bussigny-Crissier. La liaison sert également à accéder au chemin de Mongevon et, au travers du quartier de Pré-Fontaine, plus loin en direction de Renens (avenue des Baumettes) puis Prilly, via un itinéraire à l'écart des axes à fort trafic. La carte est complétée dans ce sens en ajoutant le chemin de Tout-Vent.

Vélo - Gare de Renens

95.15 *Le secteur de la gare de Renens, qui occupe de notre point de vue une fonction centrale dans l'accessibilité de l'ouest lausannois à vélo, doit figurer sur le réseau cyclable d'agglomération. Aussi, nous demandons l'ajout de :*

- *Une liaison entre la voie verte sud et la voie verte nord au niveau de la gare par un franchissement amélioré (PI 1^{er} août ou autre) ;*
- *L'indication, pour le PI du 1^{er} août, d'un « franchissement à créer ou assainir sur les cartes ;*

Réponse A l'échelle de l'agglomération, le « Pont Bleu » et le « Pi du Léman », récemment aménagés, répondent aux besoins de franchissements nord-sud pour les cycles légers. Néanmoins, le PI du 1^{er}-Août répond à un besoin local de liaison nord-sud à vélo pour Renens et Chavannes. Même s'il est difficile, pour des raisons techniques et financières d'intervenir sur cet ouvrage à moyen terme (élargissement), des améliorations légères (nettoyage, peinture, rénovation de l'éclairage, bande cyclable avec l'arrivée du tram) sont envisagées à court terme. Ces travaux devraient permettre une amélioration des conditions de sécurité et de confort dans ce passage.

Vélo - Renens

98.37 *Le plan de synthèse attribue à l'avenue du Léman sur toute sa longueur actuelle entre l'avenue de Chavannes et la rue de Lausanne l'importance d'une liaison d'agglomération. Il ne mentionne pas le projet de modification du réseau routier prévu au Censuy qui interrompt l'utilisation de l'avenue du Léman en tant qu'axe de circulation importante entre Censuy et le rond-point au sud du passage sous voies des CFF. Ce projet figure par contre sur le plan « Les transports individuels motorisés ».*

Réponse Le tronçon de l'avenue du Léman fermé au trafic individuel motorisé reste ouvert aux vélos. C'est l'itinéraire le plus direct pour se rendre sur le campus. Cet itinéraire est donc maintenu.



Vélo – Chavannes

95.22 *Nous demandons que l'avenue de la Gare à Chavannes figure en totalité dans le réseau d'agglomération.*

Réponse La carte est modifiée dans ce sens.

Vélo – Rives du lac

17.9 *Cheminement cycliste le long du lac. Il y aura de petits aménagements à faire pour que ce soit possible d'y rouler. Il faudrait que les piétons soient prioritaires et les cyclistes tolérés. Pas besoin d'en faire un boulevard MD de 3,5 m de large, comme le préconiserait Pro Vélo !*

95.17 *La liaison de loisir entre le Laviau et le débarcadère de St-Sulpice est en partie interdite aux vélos. Nous comprenons ici qu'elle doit être assainie pour pouvoir jouer son rôle.*

Réponse Les aménagements nécessaires n'ont pas été étudiés au stade du PDi-OL qui est un plan d'intention. Les études seront inscrites dans le programme d'actions de la Municipalité de St-Sulpice.

Carte

95.25 *Il conviendrait d'ajouter les déclivités à la carte, elles ont un impact important sur l'attractivité du vélo. En cas de déclivité importante, favoriser les itinéraires topographiquement les plus favorables ou envisager des franchissements.*

Réponse La déclivité a été prise en compte pour l'établissement des réseaux cyclables, notamment pour la voie verte d'agglomération qui évite la colline du Motty et la moraine d'Ecublens. Cependant la lecture des cartes deviendrait difficile en ajoutant cette information. Celle-ci existe par contre dans les cartes destinées, non pas à la planification, mais directement aux cyclistes (par exemple Carte vélo de l'Ouest lausannois).

95.26 *Ajouter une carte qui superpose les réseaux structurants pour les vélos 7b, les TP 7c et les TIM 7d afin de montrer la superposition ou non entre les modes.*

Réponse La carte du Projet de territoire reprend les éléments structurants de chaque thématique. Ainsi on y trouve les axes forts de transports publics, les voies vertes, les axes structurants d'espaces publics, etc. Pour des raisons de lisibilité, il n'a pas été jugé pertinent de faire une seule carte avec l'ensemble des modes de transports.

97.18 *Stratégie 7b : nous vous invitons à indiquer uniquement les équipements publics qui ont une importance structurante pour les vélos et adapter la légende. On peut se demander si ces informations de base ne doivent pas être en gris plutôt que de couleur pour faciliter la lecture.*

Réponse La carte sera modifiée et les équipements publics indiqués en gris.



Orientation stratégique 7c

Les transports publics

- 13.1** *Faut-il aménager de nouvelles lignes de bus ? (...) si Lausanne est bien desservie, il faudrait améliorer la cadence des transports dans l'ouest lausannois tout au moins, et bien sûr, dans toute la périphérie lausannoise.*
- 42.5** *Le développement des lignes principales est très clair et bien structuré. Les réseaux prévus sont une condition de fonctionnement de l'ensemble de la mobilité. Il est important de les développer à court terme sans attendre un engorgement de la circulation encore plus important. L'implication totale de chaque Commune pour développer les principales lignes est indispensable pour avoir un ensemble qui fonctionne.*
- 50.3** *Des transports publics performants (chaque 10 minutes).*
- 61.3** *L'amélioration de l'offre de train doit aussi être accompagnée d'une cadence inférieure ou égale à 10mn des bus pour avoir un impact conséquent sur le choix entre transport en voiture et transport en commun, grâce à de meilleures correspondances.*
- 67.18** *Concernant les transports publics, le tracé des lignes TL n'est pas satisfaisant, et la connexion entre les réseaux TL et MBC peu efficace.*
- 67.29** *Concernant les transports publics, il nous semble que de nombreuses lignes TL et MBC ne sont pas très efficaces, notamment parce que les véhicules TP sont pris dans les bouchons aux heures de pointe, et parce que les lignes font de nombreux détours. Le fait que le district ait une politique coordonnée et s'exprime d'une seule voix lui donnerait une [sic] poids plus important dans les discussions avec les entreprises de TP.*
- 101.4** *Continuer à renforcer la capacité des transports.*
- 101.16** *Augmenter la quantité de transports publics dans l'ouest lausannois notamment dans la périphérie.*
- 101.17** *Augmenter la fréquence des bus (augmenter la fréquence des bus (33,31,38,32)).*

Réponse Le développement du réseau de bus est mené en coordination entre les Communes, le Canton et les tl. De nouveaux axes forts de transports publics sont planifiés (tramway et bus à haut niveau de service) ainsi qu'un renforcement des fréquences et de la capacité des lignes existantes. D'autres améliorations verront le jour progressivement.

Par ailleurs, une réflexion sur l'avenir du métro m1 a été initiée par le Canton. Sur la base des résultats de cette étude, le réseau de bus complémentaire pourra être établi, notamment pour répondre aux lacunes identifiées dans le PDi-OL (liaisons nord-sud et en lien avec le reste de l'agglomération ; desserte fine des quartiers et zones d'activités).

Aménagements bus

- 32.4** *Sur le partage de la route entre TP et TIM : L'ajout d'îlots et de lignes blanches à tous les arrêts de bus font qu'il est aujourd'hui impossible de dépasser le bus 31 de Russel à Sorge, si ce n'est plus loin, je n'ai pas vérifié. En théorie ce devrait être possible tous les 3 arrêts.*

Réponse Les aménagements en question ne sont pas du ressort d'un Plan directeur. Ils sont déterminés au cas par cas, en fonction des contraintes locales.



Gare de Renens

- 3.2** *Les nouveaux travaux à la gare de Renens et à Malley n'amèneront que de la mobilité supplémentaire, sans plus-value pour la commune de Renens. Au final, seuls deux commerces sous-voie à la gare profiteront de ce nouvel arrivage de pendulaires.*

Réponse La création de la halte de Prilly-Malley et la rénovation de la gare de Renens visent à développer l'offre en transports publics pour absorber l'accroissement des déplacements dans l'Ouest lausannois. Une meilleure accessibilité en transports publics permet de réduire le recours à la voiture et donc de diminuer le trafic et les nuisances. Ces travaux profitent bien évidemment aussi aux habitants de Renens et de l'Ouest lausannois qui disposeront d'une desserte performante en transports publics pour se rendre dans le reste de l'agglomération et du canton.

- 61.2** *Je vous adresse ce courrier pour exprimer mon désarroi face à ce qui semble être une attitude défaitiste des autorités de l'Ouest lausannois pour que la gare de Renens redevienne une gare InterRegio (...) Les communes de l'Ouest lausannois doivent rechercher les arguments et du soutien à leur demande pour que les CFF apportent une solution réelle à la situation actuelle.*

Réponse Les Communes de l'Ouest lausannois militent activement en faveur de l'arrêt des trains grande ligne en gare de Renens dès que possible. Les explications données par les CFF et la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud (DGMR) confirment cependant que cela n'est pas possible tant que de nombreux chantiers prévus dans le cadre de Léman 2030 et de PRODES 2035 ne sont pas terminés.

Réseau ferroviaire CFF

- 20.1** *Ne serait-il pas intéressant de réfléchir à faire de la gare de Bussigny une interface entre transports publics de l'agglomération lausannoise (BHNS) et trains grandes lignes (ligne Zurich – Genève dont les trains ne s'arrêtent pas en gare de Lausanne), en imaginant une gare Ouest de l'agglomération lausannoise ?*
- 63.1** *Tenir compte de la situation géographique de l'OL entre les 3 pôles : Nord vaudois, Lausanne et Morges-Genève > mettre en valeur et au service des habitants la ligne de chemin de fer Yverdon-Bussigny-Morges-Genève avec des trains directs et de type métro à haute fréquence, sans transbordement à Renens.*

Réponse La gare de Bussigny bénéficiera prochainement d'une desserte au quart d'heure par le RER vaudois, puis de l'arrivée du Bus à haut niveau de service Lutry-Lausanne-Crissier-Bussigny. Elle jouera en effet un rôle d'interface important, également en connexion avec le réseau des MBC (lignes en direction de Morges) et des cars postaux.

L'arrêt des trains en provenance d'Yverdon et se rendant à Genève n'est pas prévu ni demandé à ce stade par les Communes de l'Ouest lausannois.

Gare des Hautes Ecoles

- 30.2** *L'actuel Plan directeur intercommunal doit tenir compte dans sa planification d'une ligne ferroviaire souterraine reliant Morges à Lausanne par le plus court chemin, ainsi que de l'aménagement d'une gare dans la périphérie des Hautes Ecoles, une agglomération de 33'000 résidents, la 2^e ville du canton.*
- 65.5** *A long terme, il sera indispensable de prévoir une ligne RE à disposition des Hautes Ecoles et de la population locale.*
- 69.6** *Alors même que la réflexion sur l'avenir et l'aménagement du Métro m1 à moyen et long terme reste prioritaire pour l'ADIRHE, elle pense qu'il est faux que celle sur la*



faisabilité et l'opportunité de la création, à long terme, d'une nouvelle ligne ferroviaire, avec une gare souterraine desservant les Hautes Ecoles et ses dizaines de milliers de personnes qui les occupent quotidiennement du lundi au vendredi, soit absente du concept du PDi-OL. On parle bien d'un concept « 2020-2040 », et 2040 est suffisamment loin pour permettre ou au moins suggérer le lancement de cette réflexion supplémentaire. Si elle est effectivement lancée par les instances fédérales et cantonales, le PDi-OL doit y être associé.

72.6 A long terme, il sera indispensable de prévoir une ligne RE à disposition des Hautes Ecoles et de la population locale.

75.7 Le projet de l'OFROU ignore les études réalisées par des milieux compétents, soit :

- un travail initié dans le cadre de l'EPFL : prolongation du BAM vers l'Est par St-Jean, sous la place de Préverenges, puis le long de la RC1 où les espaces libres sont à ce jour miraculeusement sauvegardés.
- L'étude du bureau BG – Ingénieurs-conseils, dont les conclusions ont été présentées le 11 novembre 2015 par Monsieur Professeur Martin Schüller à l'EPFL. Trois options sont envisagées pour une liaison souterraine par les CFF desservant directement les Hautes Ecoles :
 1. Une variante de la gare de Morges à la halte CFF de Prilly-Malley
 2. Deux variantes de la gare de Morges à celle de Lausanne.

Réponse Comme indiqué dans le document, cette réflexion sort du cadre du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. Une réflexion sur la desserte des Hautes Ecoles est prévue dans le cadre de l'étude sur l'avenir du métro m1. Une réflexion globale sur la ligne CFF Lausanne-Genève pourra être menée dans le cadre de PRODES 2035. Cela met la réalisation éventuelle d'une telle infrastructure hors de l'horizon temporel du PDi-OL.

Métro m1

4.1 Afin d'augmenter la capacité (fréquence) du métro m1 et de supprimer tous les passages à niveau qui perturbent l'ensemble du trafic, pourquoi ne pas construire les voies sur un viaduc, et en doublant la voie sur toute sa longueur ?

Si n'est pas envisageable, alors pourquoi ne pas prolonger les quais et ajouter une troisième automotrice aux rames (6 wagons au lieu de 4), comme il est prévu de le faire pour le LEB d'ici 2030 ? Des ponts ferroviaires seraient quand même érigés aux carrefours importants afin d'éliminer les passages à niveau vraiment gênants (intersections route de la Maladière/av. du Tir-Fédéral et av. du Chablais/route de Chavannes).

26.2 Concernant l'orientation stratégique transports publics 7c, p. 142, il est important pour Région Morges et ses communes que l'axe littoral soit mieux valorisé. Nous proposons que la représentation de l'axe entre Morges, Vallaire, EPFL, Bourdonnette soit sous forme de ligne continue et non coupée au niveau de l'interface EPFL. Conformément au PALM, cet axe devrait par ailleurs être prolongé jusqu'à Prilly Malley.

30.1 Pour combler une lacune dans les liaisons nord-sud, le projet d'un métro m4 reliant La Sallaz à Malley (raccordement au métro m1) via le tunnel Tridel serait à étudier dans le cadre du renforcement du métro m1.

36.7 Nous « étouffons » avec ce M1 à quand son démantèlement ?

98.40 Sur la carte « Les transports publics » le métro M1 est représenté en deux parties distinctes (bleu et mauve) sans que cette distinction soit expliquée dans le texte. A la séance du GCSC du 20 février on nous a expliqué qu'une étude sera prochainement consacrée à l'avenir de cette ligne de transport public.

Y a-t-il un lien entre ce projet d'étude et la représentation du M1 en deux couleurs sur la carte ?



- 101.2** *Instaurer une ligne TP supplémentaire qui partirait de la Bourdonnette et passerait au sud des hautes écoles et remonterait jusqu'à Renens par l'Avenue du Tir-Fédéral. Cela soulagerait le M1 d'une partie de ses usagers et inciterait les gens à utiliser les transports en commun.*
- 101.6** *Ajouter relations Renens-EPFL notamment à l'ouest du M1.*

Réponse Le Canton, les Communes et les Hautes Ecoles vont imaginer ensemble l'évolution du métro m1 tout en veillant à son intégration dans un tissu urbain en évolution. Une étude exploratoire sera prochainement lancée. Elle permettra de cerner la demande future et des actions à entreprendre pour agir sur celle-ci. Elle esquissera les solutions permettant de faire évoluer le m1, en tenant compte de son intégration urbaine, de son interaction avec le réseau routier et de sa complémentarité avec les modes doux et avec les autres offres en transports publics environnantes. Cette analyse permettra d'identifier un scénario de développement qui fera ensuite l'objet d'études détaillées. De plus, la remarque concernant la différenciation des deux tronçons du métro a été prise en considération. La carte a ainsi été modifiée dans ce sens.

BHNS

- 28.3** *Quant aux transports publics, vu que par exemple le bus No 9 n'a pas de site propre, inutile d'élargir la chaussée par endroit, de créer de nouveaux ronds-points, car même s'ils y ont la priorité, ils ne peuvent avancer s'il y a des bouchons devant eux.*

Réponse Le projet des Axes forts de transports publics urbains vise notamment à créer une ligne de Bus à haut niveau de service de Lutry à Bussigny. Cet aménagement sera réalisé en plusieurs étapes. L'étape qui va de Prilly-Centre à Crissier-Bré est bien avancée. Progressivement, d'autres tronçons seront réaménagés de manière à ce que les bus puissent circuler sans être pris dans le trafic.

Interface

- 32.3** *Très bien réalisé (provisoirement ?) à Renens devant la gare avec la zone à 20km/h, inexistant sur le papier mais réel dans la vie de tous les jours à la Bourdonnette. Je ne parle pas de places de parc, mais de zone d'arrêt bref pour déposer/rechercher des enfants, des personnes à mobilité réduite ou toute situation où la voiture est la solution choisie pour la distance maison-TP.*
- 63.2** *Relier les gares par un dense tissu de différents moyens de transports publics (métro, bus, navette, ...) cf. ce qui a été réalisé il y a 30 ans dans l'agglomération de Zurich.*

Réponse Le développement des transports publics dans l'Ouest lausannois se réalisera notamment autour de la gare de Renens et des haltes de Bussigny et de Prilly-Malley qui seront desservies par un réseau de lignes de bus et de tram en étoile. Des services complémentaires comme des vélos en libre-service ou des zones de dépose sont prévus.

Liaison bus - Ecublens

- 50.4** *Une liaison de bus entre le centre de Chavannes et le centre d'Ecublens sans changement.*

Réponse Suite à l'étude sur le développement du métro m1, le réseau de bus complémentaire pourra être établi. Cette remarque sera traitée à ce moment.



72.5 *Ecublens : le quartier compris entre le chemin des clos et la RN1, y compris le chemin de l'Ormet, ne sont pas desservis par les services de transport public. Difficile de se déplacer autrement qu'en voiture, ou à pied. Pour les nombreuses personnes âgées dans le quartier c'est un problème. Bien entendu, il reste le TSOL déjà à saturation et assez éloigné de cette zone mal desservie.*

A revoir la densification des transports publics pour les habitants dans toute la ville d'Ecublens et pas seulement dans les régions à forte densité. D'autre part, les nombreux nouveaux bus prévus vont encore contribuer à l'augmentation de la circulation.

Réponse Il est prévu de prolonger la ligne tl n° 1 depuis la Bourdonnette jusqu'à l'EPFL. Un arrêt de bus sera alors ajouté le long de la route J.-D. Colladon. La mise en service de cette prolongation est prévue pour l'automne 2020. Ceci permettra de mieux desservir le sud de la Commune.

Concernant la saturation du m1, le métro a déjà vu un renforcement de ses horaires et de sa cadence et fait actuellement l'objet d'une étude exploratoire et de variantes pour son évolution.

Un renforcement de la desserte en transport public du secteur des Hautes Ecoles devrait également bénéficier aux quartiers voisins pour lesquels une offre adaptée à la demande sera également à l'étude.

Liaison bus – St-Sulpice

72.7 *Les bus de la ligne 31 dont le trajet s'arrête à Vallaire doivent emprunter, pour s'en retourner, la RN1 jusqu'au premier giratoire après la Venoge, sans arrêt pour les usagers allant direction Morges. Pourquoi ne pas utiliser le deuxième giratoire 200 m. plus haut avec un arrêt de bus déjà existant qui permettrait alors une connexion directe et aisée avec la ligne 701.*

Réponse Le PDi ne traite pas de la connexion fine entre les lignes de bus qui font et feront l'objet d'analyses détaillées dans la mise en œuvre du réseau.

Une connexion entre les lignes tl 31, 33 et la ligne MBC 701 est déjà possible aux arrêts Venoge nord (ligne 33) et Venoge sud (lignes 31 et 701) avec un passage sous voies. Il est cependant prévu d'améliorer cette connexion sur la RC 1 entre Ecublens et St-Sulpice. De plus, dès la réalisation du rond-point de la Venoge terminée, le bus pourra faire demi-tour à cet endroit, ce qui évitera le long détour dont vous parlez.

56.1 *Plus de bus électrique dans le village (de St-Sulpice).*

83.7 *En ce qui concerne la commune de St-Sulpice, il serait intéressant de proposer des mesures permettant d'éviter le transit des transports publics lourds au cœur du village. Ce transit est actuellement source de nuisances importantes, tant pour les habitants que pour la mobilité douce. Peut-être qu'un système de navette du côté ouest et du côté est pour rejoindre les transports de la RC1 sans plus traverser le centre serait un élément majeur de la qualité de vie au sein du village.*

Réponse Lorsque les travaux de requalification de la RC1 entre le Tir-Fédéral et la Venoge seront terminés, les bus de la ligne 701 des MBC pourront emprunter la RC1 et ne circuleront plus au travers de St-Sulpice. Des arrêts sont prévus le long de la RC1 et permettront de desservir St-Sulpice depuis le nord. La ligne 31 continuera de desservir le centre du village. Le transport des écoliers nécessite des véhicules avec une importante capacité.



Liaison bus – Renens

- 2.1** *Il y a de nombreuses années, le Village était relié au centre de Renens par un petit bus. Depuis lors, la population a bien vieilli et a bien des difficultés à se déplacer.*
- Est-il possible de réintroduire ce moyen de transport en prévoyant, par exemple un départ de la Place du Village vers la Place du marché, le cas échéant la gare. Cela faciliterait aussi l'accès au Temple.*

Réponse Des analyses ont été effectuées par les services communaux, le SDOL et TI dans le cadre de la planification de transports publics de l'ouest lausannois. Cette analyse montre que le réseau de desserte résidentielle ne permet pas le passage d'un véhicule de gabarit supérieur à un minibus. En outre, la difficulté de la création d'une nouvelle ligne présente des contraintes liées à la faible densité et l'étalement des populations à desservir.

La solution qui de prime abord répond le mieux pourrait être la mise en place d'un service de transport à la demande. Une phase de test va être mise en place.

- 10.1** *Pas de connexion bus depuis Renens pour accéder au bord du lac vers les pyramides sauf si on prend 3 moyens de transport différents pour y arriver.*

Réponse Les dessertes fines devront faire l'objet d'une étude et d'une validation selon les besoins des Communes affectées par l'implantation d'une nouvelle ligne. Le développement de l'offre devra être en adéquation avec la demande.

- 101.7** *Ajouter un bus de la sortie d'autoroute au nord-est à Renens.*

Réponse La Ville de Renens n'a aucune sortie d'autoroute sur son territoire.

Liaison bus – Bussigny

- 5.2** *A Bussigny, le nouveau quartier PPA Ouest (...) est situé à 2 à 2.5 km du réseau ferroviaire via la gare de Bussigny ou TL via le bus 17, bien que le bus local postal 91 passe en bordure, cela ne me paraît pas suffisant pour encourager ces nouveaux habitants à choisir les transports publics (...) Ma meilleure suggestion est une liaison directe vers la gare de Renens, sachant que ces personnes se déplacent pour leur travail potentiellement dans une grande ville suisse.*
- 43.2** *Il manque cruellement un bus TL, si possible, qui nous rallie aux autres communes et qu'il puisse être pris depuis le centre. Au terminus du Car postal, par exemple (gare de Bussigny). Tenant compte des futurs habitants et des habitants actuels, le besoin est réel et devrait être à l'ordre du jour. Peut-être un bus en attendant le BHNS ou une l'autre ligne qui resterait et compléterait l'offre. Comme la ligne 18 qui s'arrête à Timonet à Crissier. Un peu comme pour le 32 ou le 17, un bus sur deux pour venir jusqu'au centre de Bussigny.*
- 44.2** *Je relève après consultation de la carte, que Bussigny ne prévoit pas améliorer l'offre en transport publics. Il me semble qu'il manque la connexion entre le PA Bussigny-Ouest et le centre (une bonne partie étant en train de sortir de terre). De plus, le BHNS est pour l'instant quelque chose à moyen-long terme, alors que le besoin est actuel, compte tenu du nombre d'habitants et futurs habitants. A ce jour, il n'y a aucun bus qui arrive jusqu'au centre de Bussigny => gare de Bussigny.*
- 44.3** *La ligne n°18 s'arrête à « Timonet » » à Crissier, elle pourrait être légèrement adaptée et rejoindre le centre de Bussigny, peut-être un bus sur deux, comme le principe*



actuel pour les lignes 17 et 32.

45.2 *Le BHNS PP10 est à l'horizon 2040, je crois, dans les meilleures des cas. Alors que le besoin se fait ressentir aujourd'hui déjà, et ce, sans compter les nouveaux habitants dont les premiers arriveront je pense en 2020.*

45.3 *La connexion depuis le PA Bussigny Ouest... dans le PA, il y a un arrêt de prévu que je n'ai pas relevé sur la carte. Dans le cas où le BHNS ne peut pas rejoindre « Bussigny Ouest » il faut trouver une autre alternative, ne serait-ce qu'au pire un car postal qui partirait de Bussigny-Ouest et rejoindrait la Gare Sud Bussigny, en évitant le centre. Cela permettra d'offrir une connexion au train, 702, BHNS, 18 ?*

46.2 *Je relève que la situation ne va pas s'améliorer à Bussigny ou dans un long terme si l'on doit attendre le BHNS... Actuellement, le besoin se fait vivement ressentir, avec les nouveaux habitants ce besoin va considérablement augmenter. Aujourd'hui, le Car Postal ne suffit clairement pas, nous avons besoin de l'arrivée des TL au centre de Bussigny, sans attendre le BHNS.*

La ligne 18 pourrait être prolongée jusqu'à la gare nord de Bussigny. Elle ne s'arrêterait plus à Timonet mais au Bré, arrêt commun avec la ligne 32 qui s'arrête aussi à Timonet. Depuis le Bré, le tracé pourrait être adapté, soit par exemple, le futur tracé du BHNS ou depuis la RC 251 le 18 s'approcherait des centres commerciaux de Crissier, en passant depuis la RC 251 par le chemin de Closalet (maison du monde) contournerait ensuite pour rallier la rue de Morges et passer vers Media Markt, Fust, et remonterait direction Croix-de-Plan ou le 18 aurait un arrêt commun avec le 17. Ensuite, soit il rentre dans le centre de Bussigny par la rue de l'Industrie, soit par la rue de Lausanne. Par la rue de Lausanne deux variantes encore, couper sur Riant-Mont pour rejoindre l'Industrie ou continuer jusqu'au centre même vers l'administration communale HDVB et partir suivre la direction de la gare nord, pour le terminus. Les arrêts peuvent être aussi basique [sic] que ceux sur la ligne du 54, marquage au sol et panneaux TL, sans plus. Le but c'est de répondre rapidement à un besoin qui devient crucial. Peut-être qu'un bus articulé ne passera pas dans certaines parties, à voir avec les TL, mais à mon avis une alternative doit pouvoir s'appliquer.

46.3 *Et Bussigny Ouest ??? Le PA tant sur le règlement et que sur le plan parle d'un arrêt de bus et aucune ligne n'est visible sur la carte. Il y a une école qui sera prévue, tout un quartier va naître dans une partie sort de terre. Une connexion est à prévoir. TL ou car postal... car au pire des cas, depuis Bussigny Ouest un tracé peut être réalisé pour rejoindre la gare Sud de Bussigny qui permettra une connexion au train, 702 et 18 dans un premier temps, j'espère. Point à étudier et à faire figure au PDi version finale.*

89.1 *Avez-vous prévu d'augmenter la fréquence des TP internes de Bussigny pour relier le nouveau quartier de By-Ouest à la gare et au futur BHNS ? Et éviter la saturation par les TIM de la rue St-Germain (par ex) ?*

Réponse L'amélioration de l'offre en transport public s'est concrétisée dès le changement d'horaire de décembre 2019. En effet, la cadence de la ligne 091 CarPostal qui dessert le centre et les quartiers nord de la commune a doublé. Elle est passée à la demi-heure. A partir de décembre 2020, cette ligne desservira aussi plus complètement le nouveau quartier de Bussigny-Ouest. La ligne 091 est interconnectée aux lignes S1, S2 et S5 du RER, à la ligne 17 tl et aux lignes 702, 735 et 056 TPM.

A l'horizon de planification du PDi-OL, l'offre en transport public connaîtra une amélioration significative, notamment avec l'arrivée du RER au quart d'heure à l'horizon 2022 et du BHNS à l'horizon 2030, faisant du pôle gare de Bussigny un hub stratégique à l'échelle régionale.



Carte

101.5 *Ajouter les lignes de bus sur la carte.*

Réponse Toutes les lignes n'ont pas été dessinées sur la carte dans un souci de lisibilité. Seules les lignes en réflexion, projetées ou à améliorer sont indiquées.

Orientation stratégique 7d Les transports individuels motorisés

Modération du trafic

- 1.2** *Il est mentionné page 144 "Le réseau routier local est tranquilisé par des aménagements spécifiques en fonction des conditions locales" ces dernières ont cependant souvent des conséquences néfastes pour la circulation cycliste. Serait-il possible de mentionner que ces dernières ne doivent pas entraver la circulation cycliste et piétonne ?*
- 1.3** *Maintenant un peu de provocation. Pourquoi maintenir la capacité des réseaux TIM ? Ne serait-il pas baissé ? Quid de la vitesse (Généralisation des Zones 30, y compris dans les accès à l'autoroute pour marquer la différence ?)*
- 47.3** *Au contraire, il est indispensable d'améliorer encore la qualité des transports publics et de faciliter les trajets en vélos avec des pistes cyclables sécurisés et des passages pour les vélos (et marche) facilitant la mobilité douce (chemins uniquement accessibles aux vélos ou à pieds, etc.). Je trouve que les zones 20kms au sud de la gare de Renens, et au nord vers la place du marché amènent un vrai confort pour les trajets piétons et une vraie sécurité surtout au niveau de la gare avec de nombreuses personnes pressées pour prendre leur train par exemple. Ce modèle aurait avantage à être étendu.*
- 51.18** *Modération à 30km/h la nuit sur TOUS les axes, y compris axes de transit, suivant l'exemple lausannois.*
- 51.19** *Assainissement du bruit sur TOUS les axes, en particuliers les axes de transit : le PDi mentionne, p. 80, que « l'assainissement du bruit routier a été entrepris sur de nombreux axes routiers », mais il convient d'intensifier cet effort et de le généraliser.*
- 51.20** *Multiplication des chemins en cul-de-sac [sic] et/ou réservés aux bordiers (sauf vélos), afin d'éviter le trafic de transit ;*
- 67.14** *Compte tenu du fait que les transports représentent la première cause de ces atteintes (bruit et pollution de l'air), il serait utile de poser un diagnostic selon lequel une diminution de ces atteintes doit être réalisé. Dans ce sens, une diminution de vitesse maximale sur une partie importante du réseau routier s'impose : 30 km/h dans les dessertes locales, 50 km/h sur les axes principaux, et 80-100 km/h sur les segments d'autoroute qui ont été imposés à l'Ouest lausannois.*
- 67.24** *Les principes d'intervention, concernant notamment le bruit et la pollution de l'air, devront se traduire par des mesures concrètes ambitieuses, déjà mentionnées sous le paragraphe « Enjeu 9 (Contraintes environnementales) » ; 30 km/h dans les dessertes locales, 50 km/h sur les axes principaux, et 80-100 km/h sur les segments d'autoroute qui ont été imposés à l'Ouest lausannois.*
- 67.28** *Par contre, la perméabilité dans la mobilité motorisée n'est pas souhaitable dans tous les cas, car elle aboutit fréquemment à l'augmentation des nuisances à l'intérieur des zones résidentielles, qui devraient demeurer à l'abri du trafic de transit motorisé. La*



seule exception à ce principe concerne la zone d'activités centrale (Larges-Pièces/En Reculan/En Achy-Cudrex/Arc-en-Ciel/Bussigny sud), pour laquelle une meilleure perméabilité tous modes confondus permettrait une meilleure utilisation du sol.

- 71.4** *Sur un plan général, est-ce que les normes anti-bruit pourraient imposer des zones 30 à l'heure sur des routes cantonales ?*
- 94.3** *Les mesures nécessaires à préserver la population des nuisances sonores et de la pollution sont trop évasives et doivent être précisées pour entreprendre rapidement des actions d'envergure.*
- 95.4** *Les vitesses doivent être abaissées à max. 50 km/h sur le réseau routier secondaire et limitées à 80km/h sur le contournement autoroutier pour limiter les nuisances du trafic individuel motorisé pour les modes doux (bruit et émissions nocives pour la santé).*
- 95.28** *Ajouter un principe de limitation de la vitesse à max. 50 km/h, nécessaire en particulier sur les axes où les vélos doivent rouler sur la chaussée.*
- 98.9** *Il faut relever à ce sujet que le document mis en consultation propose la généralisation des 30km/h à l'intérieur des quartiers d'habitation ou mixtes (voir p. 145 la carte Orientation stratégique 7a, Les transports individuels motorisés) ce qui est appréciable.*
- 98.10** *Pour rendre la situation acceptable pour la population qui vit aux abords de ces axes routiers il est indispensable d'instaurer sur ces axes routiers une limitation des vitesses à 30km/h, complété le cas échéant par un programme de pose de fenêtres antibruit et de promotion de la mobilité individuelle électrique.*
- 101.8** *Beaucoup de zones modérées*

Réponse L'intention exprimée dans le PDi-OL est de réduire le trafic de transit dans les quartiers et dans les centralités. Des mesures de modération du trafic pourront être prises sur les rues de quartier et dans les espaces publics des centralités pour faire de la place aux modes doux, améliorer la convivialité de ces espaces et réduire les nuisances. La vitesse sur les axes principaux doit être discutée au cas par cas, en fonction des conditions locales et du gestionnaire de la route.

Pour respecter les normes de protection contre le bruit, l'abaissement de la vitesse est effectivement un outil parmi d'autre. Les mesures d'assainissement sont prises au cas par cas, en fonction des conditions locales et du gestionnaire de la route (Communes, Canton ou Confédération) dans le respect de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit.

Les programmes d'actions des Municipalités indiqueront les mesures de modération du trafic et d'abaissement de vitesse que celles-ci comptent prendre sur leur territoire. Ils accompagneront le PDi-OL lors de la phase de consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux.

Stationnement

- 10.2** *Pas de places de parc l'été (au bord du lac vers les pyramides) et places de parcs payant même le dimanche.*
- 51.21** *Diminution importante du nombre de places de parc sur territoire public, ce qui libérerait par ailleurs de la place pour la mobilité douce ;*

Réponse La gestion du stationnement sur le domaine public n'est pas uniformisée à l'échelle de l'Ouest lausannois. Les besoins sont diversifiés (bord du lac, zones résidentielles, centres-villes, etc.) et des stratégies différentes sont mises en place au cas par cas.



41.10 *Accroître la contrainte d'usage sur les véhicules privés, par exemple en éliminant ou réduisant les exigences de place de parc lors des constructions de maisons. Et en limitant le nombre de places de parc dans les zones urbaines.*

56.2 *Possibilité de bâtir de nouvelles constructions sans aucun parking.*

Réponse Au stade des Plans d'affectation, cette possibilité pourra être offerte en fonction de la localisation du projet et du risque que les occupants se parquent sur le domaine public s'ils n'ont pas les places de parc nécessaires à leur disposition.

Gestion du trafic

13.2 *Pour faire face aux engorgements sur les routes, on pourrait faire comme dans quelques villes, comme Londres, taxer le passage dans les zones encombrées, ou taxer les importations et les immatriculations plus fortement.*

41.11 *Définir des systèmes de mesures de pollution de l'air et des règles de circulation réduite pour les véhicules privés.*

Réponse Ces mesures ne sont pas de compétence des Communes, mais du niveau fédéral voire cantonal. Elles sortent donc du cadre d'un Plan directeur intercommunal.

50.5 *Pas d'attente inutile au carrefour réglé par des feux, carrefour figé, personne ne passe. Ne pas arrêter les voitures sans raison (pas de trafic, ni de piétons) : le feu vient rouge et 15 secondes après revient vert.*

Réponse Tous les carrefours ne sont pas équipés de feux qui s'adaptent aux flux de trafic. Progressivement, notamment avec les projets d'aménagement des Axes forts de transports publics (tram et BHNS) et les requalifications routières, les carrefours seront améliorés et reliés à la centrale de gestion du trafic d'agglomération.

Contournement autoroutier de Morges

51.15 *Nous regrettons dans ce cadre que le projet de contournement autoroutier de Morges ne soit pas pris en compte par le Plan Directeur intercommunal. En effet, la problématique de la circulation dans l'Ouest lausannois, et singulièrement autour de la problématique du « goulet d'étranglement » de Crissier, en dépend grandement.*

65.4 *Le contournement de Morges effectué rapidement permettrait de faciliter la circulation pendant les travaux des bretelles Ecublens-Chavannes.*

75.4 *Le PDi ignore le projet de contournement en grande partie souterrain entre Morges et Villars-Ste-Croix, qui allègerait grandement le trafic dans notre région.*

95.11 *Le contournement de Morges devrait être réalisé avant toute intensification du réseau autoroutier dans le périmètre compact d'agglomération par l'aménagement de nouvelles jonctions autoroutières qui ne seront pas démantelées une fois le contournement réalisé.*

98.16 *Certes, le financement de cette portion du futur réseau autoroutier a été renvoyé à plus tard et son tracé définitif et ses caractéristiques ne sont pas encore arrêtées dans le détail. Mais il est inconcevable qu'il ne soit pas réalisé un jour. Dès lors, il est indispensable qu'elle figure sur les plans du PDi-OL à titre indicatif.*

100.5 *Il est surprenant qu'un plan prétendant dessiner l'avenir d'une région pour les trente ans à venir ignore le projet de contournement autoroutier de Morges.*



Réponse Comme indiqué dans le document, le projet de contournement autoroutier de Morges n'est pas pris en compte car sa réalisation est trop incertaine et n'est pas prévue avant 2040, c'est-à-dire hors de l'horizon temporel du PDi-OL. Toutefois aucun projet urbain qui pourrait hypothéquer à terme le projet de contournement routier n'est planifié. Le rapport est précisé dans ce sens.

Contrôle d'accès

80.6 *Le plan directeur intercommunal prévoit dans son option stratégique 7d une zone de contrôle d'accès à l'agglomération sur la route qui descend de Cheseaux pour arriver au carrefour du Timonet. Mes clientes relèvent que cette zone de contrôle est sise à proximité immédiate d'un quartier d'habitation en cours de développement. Elles redoutent les nuisances liées au contrôle de la circulation et les tentatives des automobilistes de choisir des routes alternatives. Elles privilégieraient une zone de contrôle d'accès sise au nord de l'autoroute, à l'extérieur des zones d'habitation.*

Réponse Les contrôles d'accès sont placés au plus proche de l'entrée d'agglomération sur les axes principaux afin de gérer le flux de véhicules entrants de manière à ce que le réseau routier local fonctionne à tout instant. Les contrôles d'accès sur le bas du Timonet ainsi que celui sur la route de Cossonay en entrée du giratoire du cimetière répondent à cet objectif. L'incidence éventuelles de ces contrôles d'accès sur l'augmentation de trafic par des itinéraires alternatifs paraît résiduelle tenant compte des mesures d'améliorations prévues pour le giratoire du cimetière (création d'un tourner à droite libre ainsi que d'une voie bus). .

Comptages

51.23 *Monitoring de la circulation des voitures : comme l'évolution du trafic routier (et autoroutier figure comme un des impacts négatifs principaux du développement de l'ouest lausannois, il faut absolument augmenter la confiance de la population dans le suivi de cette évolution.). De nouveaux outils de suivi bien plus performants sont disponibles : il s'agit par exemple de Smart City de Swisscom qui est mis en œuvre par la commune de Pully depuis 2015.*

Réponse Des comptages de trafic sont menés tous les 5 ans par Lausanne Région. Ces comptages permettent de suivre de manière fiable l'évolution sur le long terme des différents modes de transports (individuels, publics et vélos). D'autres solutions de comptage sont utilisées au cas par cas mais ne permettent pas forcément un suivi dans le temps.



4. MISE EN OEUVRE

4. Mise en œuvre

Priorisation

6.1 *Qu'est ce qui pose le plus de problème à la réalisation ?*

Il est à la portée de tous de faire opposition seulement une infime minorité est retenue. Quel intérêt ont nos autorités suprêmes de décider que malgré les bienfaits pour une majorité, un argument doit tout remettre en cause ?

18.1 *Beaucoup de mesures prônées par le PDi risquent bien de ne pas se réaliser, pour des questions de coût, de motivation politique ou simplement de courage. C'est frustrant, parfois.*

51.2 *Le PDi nous semble souffrir grandement de l'absence de toute priorisation entre ses différents objectifs, parfois contradictoires. Lors d'un conflit entre deux objectifs, comment se déroulera l'arbitrage ? Si aucune règle n'est prévue, certains d'entre eux, économiquement peu intéressants à court terme (protection de l'environnement et de la biodiversité, promotion de la mobilité douce, amélioration de la qualité de l'air, ... risquent d'être affaiblies [sic] au profit d'autres, plus intéressants économiquement à court terme (densification, création de places de travail, mobilité individuelle motorisée, ...) A notre sens, des règles de priorisation en ce sens sont nécessaires. En 2019, la protection de l'environnement et la qualité de vie des habitants ne doivent plus être sacrifiées au développement économique.*

Réponse Les intentions et les vocations du territoire sont fixées dans le PDi-OL. Les pesées d'intérêts auront lieu au stade des mesures. Celles-ci seront inscrites dans des Programmes d'actions des Municipalités. Ces derniers décriront les horizons de réalisation, les porteurs des projets et une évaluation de leur faisabilité. Ils accompagneront le PDi-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux.

Mesures transitoires

1.12 *Je pense qu'il serait pertinent d'aborder la question du chemin vers la réalisation. Il serait par exemple intéressant de parler de mesure transitoire, pour faciliter l'utilisation des nouvelles infrastructures avant la réalisation des projets connexes, parfois prévues de nombreuses années plus tard.*

71.7 *De manière générale, il y a beaucoup de bonnes intentions dans ce rapport et l'arrivée du tram à Renens et Bussigny va améliorer les conditions de circulation pour la mobilité douce et le cheminement piéton. Néanmoins, il faudrait prendre des mesures, même provisoires comme aménager des pistes cyclables sur la rue de Lausanne à Renens (carrefour avec rue du Léman : feux catastrophiques pour les cyclistes !) TOUT CELA SI POSSIBLE AVANT 2040 !*

90.5 *Rte de Sullens (proche de Croix-du-Péage). Dans ce cas, malgré la ligne de bus n°17, rien n'est fait pour inciter à se rendre à pied dans les entreprises. Ma question : pourquoi ne pourrait-on pas anticiper les travaux futurs sur cet axe, déjà maintenant en créant des chemins provisoires*



Réponse Dans certains cas des mesures transitoires se justifient dans l'attente d'un projet plus important qui met plus de temps à être réalisé. Ceci doit être analysé au cas par cas et sort du cadre d'un Plan directeur intercommunal.

Gouvernance

51.4 *Au niveau de la qualité de vie et de l'environnement, il est indispensable que les communes prévoient dans le PDi de se doter d'un chargé de mission intercommunal. Il aurait pour tâche d'assurer la mise en œuvre et le monitoring des actions prévues. Sans quoi il y a de grandes chances qu'elles restent des vœux pieux pour amadouer la population. (On peut par exemple voir ce qu'est devenu l'engagement solennel de la commune de Chavannes par rapport à la mise en œuvre d'une charte de développement durable du quartier des Cèdres, dont nul n'a jamais plus entendu parler.)*

Réponse Certaines Communes dispose déjà de délégués au développement durable et de stratégies communales en la matière. Les mesures organisationnelles telles que proposées ici pourront être inscrites dans des Programmes d'actions des Municipalités. Ces derniers accompagneront le PDi-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux. Les mesures à enjeux régionaux et la coordination à l'échelle du district pourront être assurées par la structure SDOL.

Chantiers

65.7 *S'il est normal de s'occuper des problèmes qui surgiront dans les prochaines décennies pour faire les adaptations nécessaires, comment peut-on éviter que les habitants de la région vivent dans des travaux s'étendant sur 10 ans ?*

72.9 *Il est normal de s'occuper des problèmes qui surgiront dans les prochaines décennies pour faire les adaptations nécessaires. Toutefois que pourrait-on faire pour éviter que les habitants de la région ne soient pas dans un chantier éternel pendant les 10 ans de travaux nécessités par les futures bretelles autoroutières et la construction des nouveaux bâtiments amenés pour la densification à outrance.*

101.34 *Vitesse de construction peut être trop faible (ex 1er bâtiment du Parc du Simplon) donc possibilité que les objectifs ne soient pas atteints à temps.*

Réponse La gestion des chantiers sort du cadre d'un Plan directeur. Cependant le district fera face à une grande quantité de chantier à l'avenir et les Communes s'y préparent par exemple au travers d'une plate-forme informatique conjointe et d'une cellule de coordination des chantiers.

Horizon 2040

67.4 *Les objectifs à l'année 2040 sont trop lointains. Bien entendu, il est tout à fait louable de voir à long terme, ce que nous saluons, mais il serait souhaitable de prévoir des objectifs intermédiaires, par exemple à 2030.*

Réponse La Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) indique, à son article 16, que « les plans directeurs définissent la stratégie d'aménagement du territoire pour les quinze à vingt-cinq prochaines années ». Il s'agit d'avoir un horizon relativement lointain qui permette de fixer une direction et les mesures qui pourront être réalisées d'ici-là. Les mesures seront inscrites dans des Programmes d'actions des Municipalités. Ces derniers décriront les horizons de réalisation (y compris avec des étapes intermédiaires). Ils accompagneront le PDi-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux.



Mesures

- 70.2** *J'attends avec impatience la phase des mesures concrètes et j'espère que l'on pourra à nouveau se prononcer à ce sujet. De manière générale, il s'agira de veiller à la réalisation concrètes des mesures proposées et de s'y tenir en exploitant toutes les possibilités. Trop souvent, les idées existent, mais le bât blesse lors de la réalisation.*
- 100.3** *Par ailleurs, on constate tout au long du document un vaste écart entre les objectifs de croissance et l'adaptation des infrastructures publiques. Tout en reconnaissant les problèmes, le PDi-OL n'y apporte que des réponses vagues, sans garantie qu'études et projets déboucheront à temps sur des réalisations concrètes. Faute d'engagements fermes, l'Ouest vivra le même développement anarchique qui l'a pénalisé pendant des décennies (...) Combien faudra-t-il investir dans les écoles, l'assainissement des eaux, l'adaptation du réseau routier ? Les réponses - quand elles existent - sont à chercher dans chaque commune, chaque plan de quartier ; aucune approche consolidée n'est proposée.*
- 100.4** *Une planification sérieuse du développement de l'Ouest lausannois devrait reposer sur une analyse coûts / bénéfices des projets envisagés. Cette dernière brille par son absence dans le document présenté.*

Réponse Les mesures de mise en œuvre du PDi-OL seront inscrites dans des Programmes d'actions des Municipalités. Ces derniers décriront les horizons de réalisation, les porteurs des projets et une évaluation de leur faisabilité (notamment financière). Ils accompagneront le PDi-OL lors de sa consultation publique légale avant adoption par les Conseils communaux.

**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

VALIDÉE PAR LES MUNICIPALITÉS
EN MAI 2020