

RAPPORT DE LA COMMISSION CHARGÉE D'ETUDIER LE PREAVIS MUNICIPAL N°77/2016-2021

PLAN DIRECTEUR INTERCOMMUNAL OUEST LAUSANNOIS
--

Au Conseil communal de Crissier,

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

La commission chargée d'étudier le préavis n°77/2016-2021 s'est réunie le mardi 23 mars à 20h à la salle de spectacle de Chisaz, afin de suivre une séance intercommunale en visioconférence. Nous avons choisi de faire une deuxième séance d'approfondissement le jeudi 1^{er} avril 2021 à 20h à la salle de spectacle de Chisaz.

Vu la complexité du dossier, il nous a semblé opportun de convier également les membres suppléants de la commission.

Ainsi, étaient présents lors des deux séances :

Mme	Clerc Christelle	CDC	
Mme	Fiori Marcela	ROLC	
M.	Bosson Guy-Paul	ROLC	
M.	Jelmini Carlo	PS	suppléant
M.	Hernandez José	ROLC	suppléant
M.	Martin Patrick	CDC	suppléant
M.	Schweizer Rémi	PS	
M.	Thiébaud Raphaël	CDC	
M.	Walter Michel	PS	
Mme	Tatiana Rezso	CDC	Présidente

Le service de l'urbanisme était représenté par :

Monsieur Jacques Liaudet (le 1^{er} avril)

Monsieur Damien Villiger (le 23 mars et le 1^{er} avril)

Le bureau de stratégie et développement de l'Ouest Lausannois était représenté par :

Monsieur Stéphane Rezso, Président et Syndic (le 1^{er} avril en présentiel)

Monsieur Benoît Biéler, Directeur du SDOL (le 1^{er} avril en présentiel)

1. Organisation de la commission

Lors de la première séance intercommunale, les grandes lignes et buts du Plan Directeur intercommunal nous ont été présentés. A la fin de cette rencontre, nous avons choisi ensemble un nombre de thèmes et questions que nous souhaitons approfondir pour la séance du 1^{er} avril. L'ordre du jour a été transmis aux intervenants afin qu'ils puissent préparer les sujets choisis des commissaires.

Nous profitons de l'occasion de remercier les intervenants pour leurs disponibilités. Nous saluons l'investissement et le travail fourni pour ce Plan Directeur intercommunal.

Nous laissons ainsi les grandes lignes et buts au procès-verbal du 23 mars, qui est disponible dans les documents du Conseil communal.

Les thèmes choisis sont ainsi développés par titre.

2. Mobilité

Dans cette partie, nous avons traité de l'opportunité de créer un parking-relais (P+R) à Crissier afin de faciliter l'accès aux transports publics sur le territoire communal. La réponse est que la stratégie du Canton n'est pas de faire des P+R importants dans l'agglomération lausannoise. Le Canton a plutôt pour objectif de développer les P+R au plus près du domicile des pendulaires, pour permettre un transfert vers les transports publics (gares) au plus près dudit domicile et ainsi limiter la distance parcourue en transport individuel. La commune de Crissier est à l'intérieur de l'agglomération, avec une desserte en transport public intéressante et principalement destinée à la population résidente, il n'est à ce stade pas prévu d'y développer de P+R. En revanche, il est évoqué la situation de Villars-St-Croix, qui projette un petit P+R destiné à la population locale, ou encore la possibilité de créer un P+R pour les vélos. Ces scénarios pourraient être envisagés à Crissier.

Nous avons ensuite abordé la question des jonctions autoroutières. Certains commissaires s'inquiètent des réactions des communes, notamment d'Ecublens et Chavannes, et se demandent ainsi quel impact le PDi aura sur les décisions à venir. Il nous est répondu qu'il est clair que les autoroutes sont un point structurant de l'Ouest lausannois. La commune d'Ecublens a formulé une opposition qui sera traitée dans la suite du processus comme une opposition « de privé ». Les jonctions autoroutières sont de compétences fédérales, l'argent est libéré par la Confédération. La situation Chavannoise est un peu différente, étant donné que 1/3 du canton finance cette partie, le Grand Conseil devra alors se prononcer.

Aujourd'hui, le service de l'urbanisme nous indique que les Municipalités de ces communes soutiennent sur le fond les jonctions autoroutières, les oppositions relèvent souvent de points techniques, et leur permettent ensuite d'être partie à la procédure. Il est à noter que les communes ne maîtrisent pas l'agenda de l'OFROU, ni la levée des oppositions, et que les procédures concernant les jonctions autoroutières sont indépendantes de l'adoption du présent PDi.

Les autoroutes vont rester ouvertes durant les travaux, les chantiers seront alors longs. L'intention fédérale, cantonale et communale est de créer ces jonctions autoroutières. Si elles devaient ne pas

se faire, une partie des intentions fixées au sein du PDi, en particulier en matière de mobilité, seraient remises en question.

Durant cette discussion, les commissaires ont également évoqué les difficultés actuelles de circulation dans la commune de Crissier, relatives aux entrées/sorties d'autoroutes de Crissier qui alimentent presque seules le bassin entier de l'Ouest lausannois.

Nous avons ensuite discuté de la situation des vélos. Il a été relevé que les bandes cyclables doivent se construire avec davantage de sécurité. La réponse des services communaux est que les bandes et pistes cyclables se construisent par étapes, à la manière d'un *puzzle* : les autorités profitent des travaux d'entretien et d'aménagements dans certaines zones afin de réaliser les pistes et bandes cyclables et ainsi enrichir le réseau existant. Sur le principe, les pistes jaunes sont réalisées en site propre, cependant certaines réalités de terrains amènent d'autres variantes locales. Le PDi permet ainsi de tracer les grandes lignes, la réalisation de la plupart des projets demeurant du ressort communal. Dans ce domaine comme dans d'autres, le PDi représente une volonté stratégique, l'opérationnel est laissé aux municipalités.

Au vu de ces réponses, les commissaires se demandent comment dépasser ce problème de morcellement du réseau de pistes cyclables. Les services communaux indiquent que la volonté est d'avoir des pistes cyclables confortables, mais qu'il est pour l'instant préférable de tirer parti de l'avancement des projets pour faire évoluer les travaux. Souvent, ils savent où les pistes cyclables vont passer, mais il manque le permis de construire pour les réaliser (à nouveau en lien, dans certains cas, avec la question des jonctions autoroutières). Cela n'aura de plus que peu de sens, selon les services communaux, de réaliser les pistes sans avoir encore les quartiers.

Le PDi relève effectivement des grandes lignes, mais une autre question est posée sur la manière dont on pense le maillage fin des bandes et pistes cyclables sur l'ensemble du territoire de l'Ouest lausannois. Il nous est répondu qu'il n'y a pour l'instant pas de planification plus globale de ce maillage fin à ce jour. L'information d'une pièce manquante doit être remontée aux services de la commune en question. Il est également expliqué que dans certains cas, la meilleure manière de garantir la sécurité des cyclistes passe par une régulation de la vitesse de circulation des voitures (de type zone 30, ou sens unique).

La question du report modal nous a également occupé, avec à nouveau la question de la distinction entre les axes structurants (axes forts, y compris le BHNS) et le maillage fin. Il se trouve que la compétence des transports publics est principalement du ressort des TL. Ces derniers développent ainsi l'image directrice des transports publics pour les prochaines années et définissent leur montée en puissance selon les projets en cours, d'abord autour des axes forts. Ensuite le maillage est affiné avec des transports plus adaptés à la circulation sur de plus petits axes.

Pour un exemple concret, on nous propose la partie sud de l'Ouest, avec les réflexions qui débutent autour du M1, qui arrive à saturation de ces capacités. Une fois le cadre structurant du M1 posé, on pourra développer autour le réseau des bus dans cette région. Les transports publics dépendent également de la réalisation de certains quartiers.

Pour la situation de Crissier, une bonne coordination a été faite entre *Oassis*, et la ligne 36, tout comme le projet à venir de *Ley Outre* et le BHNS.

3. Urbanisme /densification sur le territoire de Crissier

La commission s'est ensuite penchée sur la question de la densification sur le territoire communal. Des zones dans le PDi sont indiquées comme densifiables. Les autorités nous indiquent que le PDi n'impose pas de rythme de croissance précis, mais fixe des priorités et donne – ou non – des possibilités de développement. Dans tous les cas, le Conseil devra se prononcer sur chaque quartier impliquant une densification importante. En cas d'acceptation du PDi, par le Conseil Communal, une révision du règlement d'affectation communal devra être faite dans les meilleurs délais.

Il ressort également de ces discussions la volonté de la population au niveau Suisse et vaudois, en acceptant la LAT, de privilégier une densification des agglomérations, et donc de territoires tels que celui de Crissier. Il est toutefois important de relever que ni la Confédération, ni le Canton n'ont le pouvoir, dans le cadre de la LAT ou de la LATC, d'imposer des quartiers si le Conseil communal ou la population les refuse. En revanche, on nous demande de prendre conscience que ces quartiers permettent les infrastructures en transports publics et en mobilité douce notamment.

Certains commissaires évoquent avoir l'impression qu'une plus grande densification a lieu à Crissier que dans les autres communes. Il nous est répondu qu'actuellement il y a beaucoup de terrains disponibles à Crissier, notamment des anciennes friches industrielles et ce sont ces friches qui ont d'abord fait l'objet de réflexions (*Oassis, Ley-Outre* notamment). On distingue bien la différence entre les zones. Les secteurs villas ne sont pas concernés par la densification. Mais autres communes notamment Renens et Prilly ont déjà eu une densification, Ecublens et Bussigny se développent également.

Il n'est pas possible d'empêcher un propriétaire privé de construire s'il a un terrain avec des droits à bâtir. Le PDi n'est pas opposable aux tiers directement, c'est un plan de travail pour les autorités.

Dans le cas de Crissier, il semble important de souligner que les zones actuellement en rouge, donc appelées à être densifiées à court termes (voire : orientation stratégique 2, p.121 du PDi) sont déjà connues et ont déjà toutes fait l'objet d'un traitement par le Conseil communal, à l'exception de la zone de Marcolet. Les zones orange ne verraient pas de traitement avant l'horizon 2035, et à nouveau le Conseil communal devra se prononcer en amont. En ce sens, le PDi cadre, plutôt qu'il ne renforce, la dynamique de densification.

Cela est d'autant plus vrai que le PDi prévoit des secteurs calmes, les zones dites « villas », qui ne sont pas concernées par la densification. Les zones de végétalisation sont également préservées et renforcées. Il est également à relever que la densification des zones d'anciennes friches industrielles signifie qu'on ne touche pas les zones agricoles, elles en sont ainsi protégées.

De manière générale, il est relevé que ce PDi cadre la densification dans des zones choisies. Il est rappelé également que le Conseil communal décide dès l'ouverture du projet.

Les démarches participatives qui auront lieu dorénavant permettront une meilleure information et participation de la population à ces projets d'aménagement du territoire sur notre commune.

4. Analyse du programme d'action

Il est relevé par des commissaires que les membres du Conseil disposent de peu d'information sur le programme d'action, alors que celui-ci est déterminant pour la concrétisation des orientations fixées dans le PDi. Ce sont des compétences municipales mais il est demandé par quel biais les Conseillers communaux seront consultés. Il est répondu que chaque mesure fera l'objet d'une démarche participative et sera soumise, lorsque cela est nécessaire, au Conseil communal par voie de préavis. Il est demandé si le programme d'actions pourra être soumis en amont à des commissions, certains groupes n'étant pas représenté à la Municipalité, il est répondu que cela devrait être possible.

5. Climat

Les commissaires relèvent que les lignes concernant le climat sont bien intégrées dans le PDi, mais que certains enjeux n'apparaîtront à leur mise en œuvre. Il est demandé si un plan climat sera fait au niveau de l'Ouest ou au niveau de chaque commune. Comme deux communes ont déjà commencé leur démarche (Renens et Ecublens), l'enjeu semble se dessiner au niveau communal. Une mesure du programme « type » du programme d'action prévoit, à cet égard, le développement de tels plans climat dans les différentes communes de l'Ouest lausannois.

6. Débats / prise de position à huis-clos

Les commissaires ont souligné la compétence des experts sur le dossier du PDi et sont satisfaits des réponses apportées. Avoir à disposition des personnes qui ont suivi le projet depuis le début est un atout. Le processus choisi pour élaborer ce PDi a également été salué, la population ayant été intégrée de plusieurs manières, et à plusieurs moments intégrés aux différentes réflexions.

Cependant, dans un souci de collaboration avec la Municipalité, les commissaires souhaitent s'exprimer sur différents points. Quatre vœux quant à la concrétisation du PDi sur le territoire de notre commune sont ainsi formulés.

Tout d'abord, sur la question de la mobilité et de la sécurité des vélos :

Vœu 1 de la commission : La commission souhaite améliorer la réflexion sur le maillage fin des pistes cyclables, de manière à garantir la sécurité et la continuité des aménagements – notamment en accélérant le processus avec des petits aménagements qui ne nécessitent pas d'attendre sur d'autres travaux ou plans de quartiers (par exemple : miroir ou peinture).

La question du report modal et de son efficacité est contestée par une partie de la commission. Cependant l'autre partie de la commission avance que la densification est une manière de rapprocher les habitants de leurs lieux de travail et de loisir, et ainsi de participer également à limiter les charges de trafic supplémentaire. Une telle stratégie est compatible avec les objectifs climatiques et environnementaux de la Confédération et du Canton : elle permet de préserver le paysage et les surfaces naturelles en dehors des agglomérations, et réduit en même temps la distance entre les zones d'activité et de logement tout en favorisant l'accès aux transports publics.

Les commissaires relèvent également que la densification est cadrée dans certaines zones et que les zones agricoles sont protégées. Les zones en orange seront soumises au Conseil avant les réflexions, donc la situation sera réévaluée par les personnes en place en ce temps T.

Le PDi donne ainsi une direction, un cadre des possibilités, il n'oblige pas le développement. Cependant nous relevons que les cartes sont liées et que sans développement des quartiers les améliorations de transports ne peuvent pas venir et inversement.

Selon les commissaires, un manque d'information de ce qui relève du domaine public et privé se fait sentir.

Vœu 2 de la commission : A Crissier, l'information et la participation de la population doivent être améliorées pour tous les nouveaux projets à venir. La démarche participative pour les projets publics est ainsi à mettre en place rapidement.

Concernant le programme d'action, les commissaires souhaitent améliorer également le processus de participation du Conseil Communal.

Vœu 3 de la commission : Même si le programme d'action relève de compétence municipale, nous demandons à la municipalité de mettre en place une forme de consultation du Conseil communal (type commission d'urbanisme et environnement). Cette formule est à définir par la municipalité, mais tous les groupes politiques doivent être représentés.

Concernant le climat, les efforts sont soulignés par les commissaires concernant le PDi, chaque commune doit maintenant concrétiser ces enjeux.

Vœu 4 de la commission : La municipalité propose au Conseil communal dans un délai d'une année après l'adoption du PDi, un plan climat pour la Commune de Crissier.

7. Prise de position de la commission

Compte tenu de ce qui précède, la Commission chargée d'étudier le Préavis n°77/2016-2021 vous propose, à l'unanimité, d'accepter le préavis tel que présenté par la Municipalité.



Tatiana Rezso- Présidente

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois – PDi-OL

Séance conjointe d'information aux Commissions / Compte-rendu

Mardi 23 mars 2021, de 20h00 à 21h45

Par visioconférence suite à décision préfectorale

1. Accueil, règles de prise de parole, introduction et objectifs de la séance

M. Stéphane Rezso, Syndic de Crissier et Président du Groupe décisionnel du PDi-OL indique en préambule l'obligation de tenir la séance en visioconférence et regrette la forme en présentiel qui aurait facilité les échanges. Il précise que la prise de note sera adressée aux Présidents des Commissions par le bureau SDOL. Le but de la séance est de présenter le PDi-OL de manière à donner une information similaire aux huit Commissions et pour répondre aux questions des commissaires.

M. Rezso précise qu'il s'agit d'une démarche particulière puisque le PDi-OL a nécessité la formation d'une structure de suivi composée des huit Communes impliquées dans un travail collectif et qu'il s'agit du premier PDi du Canton en application de la nouvelle LATC.

Il est rappelé que les Conseils communaux ont voté le crédit en 2016 et que l'aboutissement de la démarche durant cette législature tient compte de l'ampleur du travail et du nombre important d'acteurs impliqués depuis le commencement de l'élaboration du PDi-OL. Il serait compliqué pour une nouvelle équipe qui n'a pas suivi toute la démarche de se saisir du dossier dans des délais raisonnables.

Toutes les Commissions ont reçu le même préavis à l'exception du message politique et des conclusions qui sont adaptées aux usages des communes. Par ailleurs, les Communes de Bussigny et de Crissier ont une conclusion supplémentaires portant sur la modification du Plan directeur localisé (PDL) Arc-en-Ciel.

Conscient du travail important de lecture pour assimiler la matière, M. Rezso précise que chaque Commission se réunira ultérieurement à la séance d'information afin de débattre entre commissaires et de délibérer.

M. Rezso présente les membres du Groupe décisionnel du PDi-OL présents à la séance d'information.

- M. Stéphane Rezso, Syndic de Crissier, Président du Groupe décisionnel
- Mme Tinetta Maystre, Municipale à Renens, Vice-Présidente du Groupe décisionnel
- M. Jean-Daniel Luthi, Municipal à Bussigny, Vice-président du Groupe décisionnel
- M. Jean-Pierre Rochat, Syndic de Chavannes-près-Renens
- M. Jean-Louis Radice, Syndic d'Ecublens
- M. Alain Gillièron, Syndic de Prilly
- M. Alain Clerc, Syndic de Saint-Sulpice
- Mme Susanne Perrudet, Municipale à Villars-Ste-Croix
- M. Georges Cherix, Syndic de Villars-Ste-Croix
- M. Yves Noirjean, DGTL, Etat de Vaud

Un Groupe technique composé des représentants des services d'urbanisme des Communes a contribué à l'élaboration du PDi-OL.



2. Message du Canton (voir présentation annexée)

M. Yves Noirjean, DGTL, membre du Groupe décisionnel, indique que le Canton soutient la démarche du PDi-OL qui fait œuvre de pionnier de par l'ampleur du travail et la taille du territoire concerné. Il relève la forte concertation technique et politique qu'a demandé l'élaboration de ce Plan directeur. Le PDi-OL confirme ainsi la nouvelle LATC entrée en vigueur en 2018 qui donne la possibilité à plusieurs Communes d'élaborer un PDi.

Il est précisé que l'outil PDi, dans l'aménagement du territoire, est un instrument de planification directrice. C'est un document stratégique qui lie les autorités – Communes et Canton – entre elles et qui précède les plans d'affectation qui sont adoptés par les législatifs et qui lient les tiers directement concernés.

M. Noirjean rappelle que le PDi-OL a fait l'objet d'une large consultation auprès des entreprises de transports, des TL, des Hautes Ecoles, etc.

A l'étape de l'Examen préalable, 36 entités et services cantonaux ont été consultés. De nombreux services ont relevé la qualité du PDi-OL et ont fait part de recommandations. Le Canton a émis un préavis favorable sans réserve.

Concernant la finalisation de la procédure, après l'adoption de la partie stratégique par le législatif et de la partie opérationnelle par l'exécutif, le PDi-OL pourra être déposé au Canton pour approbation par le Conseil d'Etat dans sa totalité.

3. Présentation du PDi-OL (voir présentation annexée)

M. Benoît Biéler, Directeur du bureau SDOL, précise que la structure de la présentation du jour est similaire à celle du préavis intercommunal qui a été soumis conjointement aux huit Conseils communaux et général.

4. Message politique

Par M. Jean-Daniel Luthi, Municipal de l'urbanisme de Bussigny, Vice-Président du Groupe décisionnel :

Mesdames, Messieurs, bonsoir.

J'ai le plaisir de vous transmettre le message politique commun qui encadre le présent préavis.

Le développement urbain de notre jeune district est complexe. Nous sommes le principal pôle de développement cantonal, que ce soit au niveau de l'augmentation de la population tout comme en matière d'implantation d'entreprises. Notre territoire est exigu, coupé par des voies de communication ferroviaires et autoroutières également en phase de mutation et de restructuration. Les entreprises anciennes ou qui s'y implantent sont pour certaines dépendantes des hautes écoles, d'autres intéressées par les connexions de proximité aux grands axes routiers ou titillées par le bassin important et concentré de chalandise.

L'élaboration de ce Plan directeur ne s'est pas réalisée sans son lot de problèmes, de discussions, de négociations et de compromis afin d'aboutir à un document de synthèse validé par tous les acteurs ayant participé activement au projet. Les délais ont, pour la plupart, été respectés, tout comme les engagements financiers. Le changement de gouvernance en cours de projet chez un mandataire important et la reprise par le bureau du SDOL de la gestion et du pilote ont causé quelques tracas, mais, finalement, nous arrivons à une proposition de Plan intercommunal que nous maîtrisons et désirons mettre en œuvre au sein des communes parties.

Il y a quelques années encore, chaque entité communale avait tendance à développer son potentiel constructif et ses infrastructures au sein de son périmètre territorial sans en référer ou informer les Communes voisines concernées. L'avènement du district de l'Ouest lausannois a donné un signal clair et sans ambiguïté pour accroître le rapprochement des huit Communes et initier de fait des démarches de concertation mutuelle. La vision directrice n'est plus locale, mais a pris de la hauteur pour devenir intercommunale, voire régionale, ce qui a abouti à l'élaboration du document que vous devez traiter.

Il est vrai que tous les petits détails n'y sont pas mentionnés et ce n'est d'ailleurs pas l'objectif de ce plan. La vision de l'Ouest lausannois est vue d'avion, avec de grandes lignes directrices, à la façon d'un artiste qui donne les premiers coups de pinceau de son tableau. Les détails, la finition, les spécificités sont laissées à la charge des Communes, des bureaux techniques, des mandataires sous la houlette des organes législatifs et exécutifs.



La vue d'ensemble offerte par le PDi-OL constitue une base commune pour toutes les personnes impliquées dans l'aménagement de l'Ouest lausannois. Elle permet de réaliser de manière rationnelle les infrastructures de transport nécessaires, de déterminer au mieux les secteurs pour accueillir emplois et habitants, de donner leur place aux piétons et aux cyclistes, de garantir la diversité du territoire, de préserver le patrimoine, de renforcer les éléments paysagers, de végétaliser la ville, d'offrir des espaces de détente et de loisirs à une population grandissante et de tirer profit des ressources énergétiques présentes dans notre territoire.

Un élément important de ce document est le fait de traiter les zones territoriales limitrophes. Auparavant, celles-ci étaient quelque peu délaissées et des aberrations sont intervenues au niveau du développement de notre Ouest. Le PDi aura pour mission d'harmoniser ces secteurs imbriqués et permettra aux différentes Municipalités d'élaborer des projets concrets et éviter ainsi les phénomènes de rupture.

Le maintien et le développement de parcs publics communaux, mais aussi régionaux, permettront à la population de se ressourcer. L'établissement de voies de transport est-ouest et nord-sud permettront d'accroître la perméabilité territoriale tout en assurant des déplacements optimaux entre Communes avec toutes les sortes de mobilités. Ces éléments ne pourront se mettre en application qu'avec la volonté et l'engagement de chaque commune partie au PDi. Une chaîne à laquelle il manque un maillon ne peut assurer sa fonction. Il en va de la crédibilité de l'action que nous avons élaborée ensemble et que nous allons présenter et concrétiser pour la population au fil des prochaines années.

Une fois adopté par les instances cantonales, ce qui est envisagé au début de l'automne, ce Plan directeur intercommunal servira de base à la révision générale des plans partiels d'affectation et des plans de quartier des Communes afin d'établir les nouveaux PACom, les Plans d'affectation communaux.

Au niveau financier, bien que s'agissant d'un projet intercommunal, nouveau et novateur, complexe et de longue haleine, le budget a été respecté, ce qui vaut la peine d'être relevé. Le montant initial budgétisé de 1'511'000.- est contrebalancé par une dépense prévisionnelle de 1'475'000.-.

Un mot concernant uniquement les deux Communes de Bussigny et Crissier. L'élaboration du PDi induit une modification essentielle dans le PDL Arc-en-Ciel. Celui-ci prévoyait des surfaces de logements. Les analyses et concertations intercommunales et les discussions avec les services cantonaux de l'aménagement du territoire aboutissent au retrait de cette possibilité. Il n'y aura donc pas de logement dans ce secteur, à l'exclusion de quelques appartements de fonction régis par les réglementations ad-hoc.

L'élaboration du PDi a notamment impliqué population, associations, services communaux et cantonaux, entreprises de transport, mandataires, spécialistes et autres partenaires (POL, Hautes Ecoles). Deux groupes de concertation, l'un formé par vous, les représentants des Conseils communaux et général de chacune des huit Communes et l'autre, formé des représentants des associations et des groupements d'intérêts, ont accompagné l'élaboration de ce plan au travers de plusieurs ateliers.

Pour arriver à ce document final, le bureau du SDOL, les divers intervenants, mandataires et représentants politiques ont œuvré main dans la main. Il y a certes eu quelques dissensions, correctifs et adaptations, les vues et projections futures de chacun n'étant pas forcément les mêmes que celles de son voisin. Néanmoins, le résultat global est positif et nous devons être fiers d'avoir réalisé le premier Plan directeur intercommunal de notre canton. En conclusion, je tiens à remercier tous les acteurs techniques et politiques qui, de près ou de loin, se sont fortement impliqués dans ce projet novateur d'urbanisation, projet qui va donner une nouvelle impulsion au développement coordonné de notre patrimoine. Je ne peux que recommander aux commissaires présents des différents législatifs d'acter ce document et de rédiger des rapports objectifs, ayant pour but la validation dans les Conseils, ceci afin que nous puissions le plus rapidement possible mettre en musique les concepts imaginés. Merci pour votre attention ainsi que pour votre travail et bonne suite de soirée.

5. Questions-réponses et débat

M. Philippe Hertig, Renens

Question n° 1

Quelle est la distinction entre un « périmètre » et un « périmètre compact » ?

Réponse

M. Biéler : Le périmètre compact est défini dans le cadre du Projet d'agglomération et est repris dans le Plan directeur cantonal (PDCn). Il indique le périmètre dans lequel se concentre la croissance de la population afin d'éviter le mitage du territoire et l'étalement urbain. Hors des périmètres compact (ou de centre) du Canton, le PDCn prévoit de limiter la croissance.



Question n°2

Que signifie « opposable aux tiers » ?

Réponse

M. Noirjean : Le PDi-OL n'est pas opposable aux tiers dans le sens qu'il ne lie que les autorités communales et cantonale, mais n'a pas d'effet direct pour les propriétaires fonciers, qui ne peuvent donc pas formellement s'opposer au PDi-OL.

M. Yves Dijamatovic, Saint-Sulpice

Est-il possible de disposer de la présentation de ce soir et solliciter la présence de M. Biéler lors des Commissions ?

Réponse

M. Biéler : Oui, je reste à disposition des Commissions qui le souhaitent et précise que la présentation sera envoyée aux Commissions.

M. Jacques Bourlond, Bussigny

Question n°1

Qu'est-t-il attendu de la part des Commissions, s'agissant d'un travail de qualité et d'une telle ampleur ?

Réponse

M. Rezzo : Le PDi-OL a fait l'objet de deux consultations publiques et a tenu compte de nombreux avis. Il a été adapté et complété à de nombreuses reprises. Il est souhaité que les Conseils Communaux soutiennent la vision intercommunale à l'horizon 2040 et qu'ils adhèrent à un travail intercommunal qui dépasse l'échelon communal. Les Conseils Communaux sont invités à se prononcer sur l'intercommunalité du District et sur les problématiques partagées par les huit Communes.

Question n°2

Le rôle des Commissions techniques consiste à valider ce travail et soutenir ce travail pour que les Communes adoptent le PDi-OL ?

Réponse

Mme Tinetta Maystre : C'est un travail colossal qui a demandé de nombreuses années et a impliqué beaucoup de monde. Il a été co-construit avec les spécialistes, les habitants et les associations. Il pourrait être résumé par la carte de la vision de 2040 qui est le dénominateur commun servant de base aux huit Communes qui pourront ensuite élaborer des projets plus précis. Aujourd'hui, il s'agit de prendre acte que ce travail a été fait et qu'une mise à niveau collective a été faite qui se joue des frontières communales et qui permet de profiter des uns des autres - de la trame verte, de la trame bleue, de visions en termes de transports publics, de réseau des espaces publics. Nous vous demandons de vous approprier le PDi-OL, toutefois sans forcément entrer dans les détails, pour pouvoir se projeter ensemble vers l'avenir et travailler ensuite sur des bases concrètes. Dans vos Commissions, il s'agira de se poser la question « Que veut dire le PDi-OL pour ma Commune ? », d'apprécier le travail et de s'engager pour la suite.

M. Imed Ben Slama, Chavannes-près-Renens

Question n°1

Ne serait-il pas judicieux d'attendre la mise en place de l'exécutif et du législatif suite aux élections pour pouvoir approuver et mettre en pratique les projets en cours et à venir ?

Réponses

Mme Maystre : C'est un choix qui a été posé par l'équipe en place qui a porté ce projet pendant cinq ans, période durant laquelle il y a eu des groupes de concertations en présence des Conseils Communaux, des Municipaux. Demander de le valider maintenant permet de disposer d'une base stable pour les futurs Municipalités et Conseils. Les prochains Conseils pourront s'y référer pour pourvoir entreprendre les mesures concrètes. Cela permet d'envisager la prochaine étape. Si on repousse, s'agissant d'un travail itératif, cela prendra une ou deux années supplémentaires. Le PDi-OL donne une base stable, portée par les huit Communes, par huit services et par le bureau SDOL, pour élaborer les Plans d'affectations communaux de la responsabilité de la prochaine législature. Donnons le PDi-OL en héritage à ceux qui pourront le faire fructifier. On aidera les suivants si on livre un outil stable et accepté.

M. Rezzo : Ce travail réalisé ces cinq dernières années par les Municipalités en place portent sur des enjeux intercommunaux validés par le Canton. Les nouvelles Municipalités auront à concrétiser les mesures. Elles



pourront jouer de leur marge de manœuvre, de leur autonomie communale. Le PDi-OL permet de mettre tout le monde d'accord sur la stratégie du développement de l'Ouest lausannois pour les 20 prochaines années. Les Conseils et les Municipalités prennent des décisions qui engagent la Commune sur le long terme. C'est donc un processus normal même au moment d'un renouvellement démocratique.

Question n°2

Si une Commune a une vision plus écologique ou plus économique qu'une autre, cela pourrait poser un problème ?

Réponse

Mme Maystre : Ça n'est pas un problème car avec ce PDi-OL vous pouvez travailler avec des visions renforcées dans un sens ou dans un autre. C'est une base solide qui va permettre de poser des mesures tout en sachant qu'on est en cohérence dans le District, et qu'on a des liens avec les Communes voisines, ce qui nous manquait jusqu'à l'arrivée du SDOL. Le fait de travailler ensemble, d'offrir le socle commun permet de profiter des synergies des uns et des autres. Ce sont les mesures qui traduiront la suite. Si la situation devait changer fondamentalement, il est possible de modifier et de retravailler un Plan directeur. Ne pas voter le PDi-OL maintenant demanderait beaucoup d'efforts aux suivants pour avoir le niveau de connaissance accumulé aujourd'hui.

M. Yves Dijamatic, Saint-Sulpice

Quelle sera la gouvernance à mettre en place en cas d'acceptation ? Comment assurer le passage de témoin pour la suite dans certaines Communes ? De quelle manière sera piloté le projet au moment de la concrétisation car il s'agira d'un travail important de mise en œuvre ?

Réponse

M. Rezso : Le Groupe décisionnel regroupe les municipaux en charge de l'urbanisme dans chaque commune. Le Groupe décisionnel va continuer avec une autre configuration en fonction des résultats des élections. Et le bureau SDOL ainsi que les services d'urbanisme restent en place et garantiront la continuité. Il y a donc peu de risque de rupture.

M. Jacques Bourlond, Bussigny

Le rôle des Commissions techniques est d'assurer la continuité de l'immense travail qui a été fait. Les Commissions ont la charge de valider le PDi-OL pour avancer. Notre rôle est donc de soutenir ces cinq ans de travail.

M. Olivier Amblet, Prilly

La LAT a été bien considérée, qu'en est-il du Plan climat qui semble peu traité dans le rapport ?

Réponse

M. Bieler : le Plan climat est récent au niveau du Canton de Vaud et traite d'autres aspects que le territoire. Notre référence est la conception vaudoise sur l'Energie dans laquelle on s'inscrit. L'enjeu climatique a donc été pris en compte. Dans la liste des mesures, la possibilité est donnée d'établir des Plans climat à l'échelle communale qui s'appuieront sur le PDi-OL et pourront compléter les autres aspects non territoriaux qui concernent le climat.

M. Maurice Genier, Prilly

Les Communes limitrophes ont été consultées formellement, est-ce que c'est suffisant pour Lausanne, le grand voisin ?

Réponse

M. Bieler : Il y a eu deux échanges formels avec la Ville de Lausanne et aussi des échanges fréquents dans le cadre du projet d'agglomération qui assure la cohérence à l'échelle des 26 Communes soit sur des projets concrets soit sur des projets de planification. Par ailleurs, la démarche de PDi-OL s'est appuyée sur la démarche de Lausanne qui a commencé la révision de son PDCom avant l'Ouest lausannois.

Mme Diane Burrus, Saint-Sulpice

Avez-vous envisagé les effets du Covid sur le territoire à l'échéance 2040 ?

Réponse

Mme Maystre : Le PDi-OL est le plan des possibles. Les réalisations se doivent de répondre aux besoins. Le PDi a pour objectif de cadrer. Mais au moment de la réalisation on devra évaluer les besoins. Le PDi-OL n'oblige pas mais il permet, il cadre. Même une société post-Covid différente pourra trouver place.



M. Patrick Martin, Crissier

Vu le retard qu'on peut attendre et vu l'importance des jonctions autoroutières dans la stratégie multimodale dans le PDi-OL quel est l'impact de ce retard sur le report modal qu'on cherche et pour lequel les jonctions autoroutières jouent un rôle ? Quel est impact si le projet des jonctions autoroutières évolue par rapport au PDi-OL ?

Réponse

M. Biéler : Ces aménagements vont effectivement prendre un certain temps. La vision à l'horizon 2040 intègre ces aménagements afin de délester les quartiers et les centralités et de faire de la place sur les routes locales et cantonales pour les mobilités douces. La coordination ne peut être parfaitement réglée. Certains projets dépendent des jonctions autoroutières, comme le Bus à haut niveau de service entre Crissier et Bussigny, mais d'autres peuvent se mettre en place progressivement.

M. Yves Dijamatovic, Saint-Sulpice

Pouvez-vous définir « les secteurs à questionnements » ?

Réponse

M. Biéler : Le PDi-OL n'a pas voulu figer les réflexions pour ces secteurs. Il y a plusieurs endroits, dont à Chavannes, Saint-Sulpice et Bussigny où il faudra mener une réflexion pour savoir dans quelle direction orienter l'évolution du territoire. Il n'y pas d'orientations fixées dans le PDi-OL.

M. Etienne Vermeulen, Saint-Sulpice

Question n° 1

Que se passe-t-il si un Conseil Communal refuse le Plan ou y ajoute des amendements ?

Réponses

M. Biéler : Il y a deux cas de figure. En cas d'amendement dans un Conseil, le même texte amendé doit être validé par les sept autres Conseils. En cas de refus d'adopter le PDi-OL, la Commune devra certainement réviser son PDCOM s'il a plus de 15 ans et les sept autres Communes restantes devront évaluer si le Plan peut être conservé à sept et retravailler le document qui sera ensuite validé à sept.

M. Noirjean : La cohérence du Plan devra être assurée si une Commune se retire.

Question n° 2

Un refus ou un amendement majeur serait très contraignant alors ?

Réponse

M. Rezso : Oui. L'objectif c'est que les huit Communes valident le PDi-OL et si une commune refuse les autres devront reprendre le travail.

M. Florian Ruf, Chavannes-près-Renens

Question n° 1

Ma question porte sur les jonctions autoroutières et sur le principe des bassins versants.

Les habitants qui vivent ou vont travailler dans un bassin versant seront appelés à utiliser la jonction du bassin concerné ?

Réponse

M. Biéler : Les bassins versants visent à dissuader de passer sur les routes communales ou cantonales lorsqu'on se déplace à l'intérieur de l'agglomération ou qu'on arrive de l'extérieur. Le but est de rester sur l'autoroute le plus longtemps possible pour arriver au plus proche de sa destination finale et éviter les routes communales ou cantonales.

Question n° 2

Comment sera régulé le trafic dans l'idée d'empêcher les automobilistes de passer d'un bassin versant à l'autre sans transiter dans les quartiers ?

Réponses

M. Biéler : Pour éviter le trafic entre bassins versants, sans fermer de manière imperméable le trafic entre les bassins versants, il n'est pas nécessaire d'offrir de grandes capacités de trafic à ces endroits, déjà offertes par l'autoroute, ce qui permet d'offrir plus d'espace pour les transports publics et la mobilité douce.



Le détail des aménagements n'est pas fixé au stade d'un Plan directeur mais l'intention de ces espaces de régulation de trafic est précisée.

M. Luthi rappelle l'importance de la simultanéité des projets. En effet, il a été demandé à l'OFROU que la jonction de Chavannes et la jonction d'Ecublens se fassent en même temps, pour éviter des différences de bassins versants et les problèmes de congestion du trafic depuis Chavannes vers Ecublens ou depuis Ecublens vers Chavannes.

M. Jean-Louis Radice : La réalisation des jonctions implique une analyse plus fine. Pour Ecublens, en accompagnement avec la DGMR, la question est de reconsidérer le schéma de circulation routier communal pour inviter les habitants à utiliser la jonction sans supprimer la perméabilité TIM Est-Ouest et vers la jonction.

Toutes les possibilités d'accessibilité à l'autoroute seront étudiées avec la DGMR dans les années à venir. L'objectif est que les habitants puissent accéder à l'autoroute sans devoir traverser le District et de libérer de l'espace pour les transports publics et la mobilité douce.

M. Paul Külling, Bussigny

Le Plan directeur de Lausanne mentionne le changement climatique comme sujet prioritaire et principal alors que le PDi-OL traite ce sujet de manière marginale.

Est-ce qu'il y a eu une vraie coordination avec le Plan directeur de Lausanne ?

Réponse

Mme Maystre : Nous avons fait le choix du PDi-OL qui pose le cadre d'une vision territoriale, base à partir de laquelle découlent les mesures répondant aux enjeux du changement climatique qui seront traitées ultérieurement par les Communes au moment des Plans d'affectation et de demandes de crédits. Les Communes seront aussi appelées à faire leur Plan climat. Cela vient dans un deuxième temps en lien avec les plans d'affectation. Ceux-ci permettront une série de mesures concrètes, sur la base d'orientations politiques plus contraignantes pour limiter ce qui concourt au changement climatique et pour juguler les effets du changement climatique.

A Lausanne, le Plan climat accompagne le Plan directeur. Et la coordination avec Lausanne a été faite.

M. Christian Lehmann, Saint-Sulpice

J'aimerais revenir sur le projet des jonctions autoroutières de l'OFROU que certains veulent combattre et suis ravi que sa présence soit marginale dans le PDi-OL. (...)

Réponse

M. Rezso : Les Communes participent au suivi du projet mais c'est l'OFROU qui pilote le projet et maîtrise le calendrier. Dans le PDi-OL, le concept d'accessibilité dépend des jonctions, mais le PDi-OL cible les actions de compétences communales.

M. Gérard Duperrex, Renens

Je vous remercie pour tout votre travail. Mon vœu est que les huit Conseils Communaux et les huit Communes acceptent le projet du PDi-OL.

Réponse

M. Rezso : Merci M. Duperrex, nous partageons le même vœu.

6. Synthèse des discussions et suite de la démarche

Par Mme Tinetta Maystre, Municipale de l'urbanisme de Renens, Vice-présidente du Groupe décisionnel :

Nous vous remercions pour vos questions et votre intérêt pour le PDi-OL.

Après cette séance d'information, Nous vous confions le dossier et le préavis pour que vous puissiez en discuter dans vos Commissions et continuer d'en débattre.

J'aimerais rappeler qu'il y a cinq ans, lorsque nous avons engagé ce travail, nous visions un tronc commun. Aujourd'hui, nous proposons bien plus - un Plan directeur intercommunal commun.

Nous avons appris à travailler ensemble et à reconnaître la nécessité de ces maillages verts et bleus, des transports publics, du patrimoine, etc. Nous avons appris à reconnaître les richesses communes à préserver et les ambitions communes à promouvoir.

Une très belle image proposée par M. Luthi compare le PDi-OL à un tableau. Nous avons un tableau commun qu'il s'agit de compléter et d'embellir ensemble. C'est le commencement d'une histoire.



Tout au long de ce travail nous avons eu le souci constant d'améliorer le cadre de vie dans l'Ouest lausannois. Bien que ce soit un travail important de lecture, nous vous invitons à tenir compte de l'état d'esprit avec lequel il a été fait. Dès cet été, il s'agira de continuer à travailler ensemble sur une base commune que permet le PDi-OL.

L'horizon à 2040 peut faire peur. Mais il faut prendre conscience que la révision du PDi-OL aura lieu dans dès 2030 car le territoire est en mutation permanente et doit s'adapter à nos besoins.

Nous espérons que vous ferez un accueil bienveillant au PDi-OL.

Je vous souhaite de fructueux débats et nous nous réjouissons de vos retours. Des vœux ou des incitations peuvent être formulés. Nous espérons des votes positifs des Conseils pour que PDi-OL soit adopté.