

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2020

SCHEMA DIRECTEUR DE L'EST LAUSANNOIS

ÉDITO

Le Comité de pilotage du Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL) a le plaisir de vous présenter son rapport d'activités ayant pour fil rouge la thématique des transports publics.

Bien que cette année 2020 ait été marquée par la pandémie, plusieurs projets entamés jusqu'en 2019 ont pu aboutir.

Comme elles s'y étaient engagées dans le projet de territoire de l'Est lausannois, les Communes du SDEL, soutenues par le Canton, se sont dotées d'une vision du développement du réseau de transports publics à l'horizon 2030. Cette image directrice se structure autour du tracé du bus « à haut niveau de service » (BHNS), des deux lignes CFF qui traversent notre territoire et du secteur de développement le plus important du SDEL autour de la gare de Corsy/La Conversion.

Les quatre Communes de l'Est lausannois et les services cantonaux, via la structure intercommunale de coordination qu'est le SDEL, se sont investies pour faire avancer et mener à leurs termes ces projets.

Nous vous invitons à en prendre connaissance dans les pages qui suivent.

A l'échelon du PALM, la structure d'agglomération a commencé en 2020, en partenariat avec les 26 communes concernées, les 5 schémas directeurs et les 2 associations régionales, l'élaboration d'une stratégie régionale des zones d'activités (SRGZA) afin de se conformer à la législation fédérale.

A terme, ce document sera versé au plan directeur intercommunal d'agglomération (PDI).

Le Comité de pilotage du SDEL vous souhaite une agréable lecture.

GIL REICHEN
PRÉSIDENT DU COPIL ET SYNDIC DE PULLY



SOMMAIRE

Zoom sur les transports publics	2-5
BHNS : avancée PP7 et PP8	2
Image directrice des transports publics	4
Stratégie de développement du secteur de Corsy/ La Conversion	6
Qu'est-ce que le SDEL ?	7
2020 en un coup d'œil	8
Rapport de gestion	8

TRANSPORTS PUBLICS : LA CONQUÊTE DE L'EST

L'année 2020 fut remplie de jalons importants pour le développement du réseau de transports publics dans l'Est lausannois. C'est sur ce focus que se concentrent les premières pages de notre rapport d'activités 2020.

Un réseau de transports efficace et efficient est l'une des clés de voûte d'une évolution territoriale de qualité. La coordination entre transports et urbanisation est l'axe stratégique central du projet de territoire du PALM.

Les projets partiels 7 et 8 - communément nommés PP7 et PP8 - suivent leur cours (voir page 2), malgré une mise en suspens temporaire du PP7.

L'image directrice des transports publics de l'Est lausannois (chantier 1) a, quant à elle, été finalisée en décembre 2020. Cette image directrice a permis de définir - de manière concertée entre les communes, le Canton et les tl - l'image future du réseau de transports publics de l'Est lausannois et ses temporalités de développement (voir page 4).

Côté infrastructure, 2020 fut l'année de la mise en service des premiers bus double-articulés sur la ligne 9. Mis en circulation début août 2020, vous les avez peut-être aperçus ou même utilisés (voir page 5).

AXES FORTS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

L'AVANCÉE DES PROJETS PARTIELS 7 ET 8

Le réseau des axes forts

Un tramway, une troisième ligne de métro et des bus à haut niveau de service (BHNS) rendront les déplacements plus rapides et plus efficaces dans l'agglomération. Appelées «Axes forts», ces lignes parfaitement connectées entre elles seront reliées à l'ensemble du canton via les gares de Lausanne, Renens, Pully, Prilly-Malley et Bussigny.

Les bus à haut niveau de service

Afin d'assurer la fiabilité des horaires et des temps de parcours, les BHNS circulent en partie sur une voie réservée et bénéficient de la priorité aux carrefours.

Des aménagements urbains conséquents sont donc absolument nécessaires pour atteindre les objectifs fixés et bénéficier des contributions fédérales.

La mise en service des premiers trolleybus à double articulation est la première étape nécessaire, mais non suffisante, pour atteindre le haut niveau de service requis par le projet.

Deux lignes de BHNS desserviront l'Est demain

La première, reliant Pully Val-Vert à Prilly Galicien offre une meilleure desserte du nord-est. Le projet de réaménagement routier du boulevard de la Forêt et de l'interface de Val-Vert, travaux principaux pour cet axe fort, a été finalisé en 2020.

La seconde, entre Lutry et Bussigny, est une ligne rapide pour relier l'est à l'ouest de l'agglomération en passant par le centre de Lausanne.

Les communes ont prévu de la réaliser en plusieurs étapes : le projet partiel 7 (PP7) de Lutry à Pully dans un premier temps, et le projet partiel 8 (PP8) de Pully en direction de Lausanne dans un second temps.



Réaménagement du terminus de Val-Vert, Pully - ligne BHNS Pully Val-Vert/Prilly Galicien © commune de Pully



Le réseau planifié des axes forts des transports publics urbains © Axes forts

Projet partiel 7 Lutry-Corniche - Pully/Paudex-Reymondin

Suite à la mise à l'enquête du projet, les oppositions reçues ont été traitées par les communes.

À Lutry, l'ensemble des opposants au projet de requalification de la route de Lavaux ont été invités à une séance de conciliation.

11 séances ont été organisées par la Municipalité de Lutry entre les 11 et 30 juin 2020, avec établissement de procès-verbaux ad hoc.

Pour les motifs de portée intercommunale, 2 autres séances ont été organisées par les tl les 7 et 8 juillet 2020 (oppositions de l'ATE et de Pro-Vélo).

Fin août 2020, la Municipalité de Paudex a informé ses partenaires (Canton, tl, Communes) de sa décision de suspendre momentanément le projet.

Les membres du COPROJ Est (comité de projet) ont finalement décidé de dissocier les procédures « permis de construire » et « crédit d'ouvrage » : deux préavis devront ainsi être établis (l'un pour l'adoption du projet et la levée des oppositions, l'autre pour l'obtention des crédits).

Après obtention du permis de construire, les Communes auront ainsi toute latitude pour réaliser leurs tronçons en fonction de leurs capacités financières respectives.

Merci à M. Desales de la commune de Lutry pour les éléments textuels et photographiques



Réaménagement du carrefour de Voisinand, Lutry © urbaplan

Projet partiel 8 Damataire et Perraudettaz

Le réaménagement de l'avenue de Lavaux en vue de la mise en service d'un bus à haut niveau de service (BHNS) dans le cadre du projet d'axes forts de transports publics urbains, également appelé projet partiel 8 (PP8), est l'un des projets phares pour le Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL) et le centre-ville de Pully.

Il prévoit notamment la mise à double sens de l'avenue du Tirage et le remplacement du carrefour à feux de la Clergère par un giratoire oblong percé d'un arrêt central pour les bus.

Les bus 47, 49 et le futur BHNS (ligne 9) bénéficieront dès lors d'un aménagement de qualité ainsi que d'une priorisation par rapport au trafic individuel motorisé.



Réaménagement du Grand-Pont, Lutry © urbaplan

Suite au vote d'un crédit d'étude du Conseil communal en 2019, le groupement pluridisciplinaire « IciLavaux » a été engagé pour prendre en charge la maîtrise d'oeuvre, tant pour les phases d'études que pour les phases d'exécution.

La phase d'étude de projet a bien progressé en 2020 et celui-ci sera mis à l'enquête en 2021.

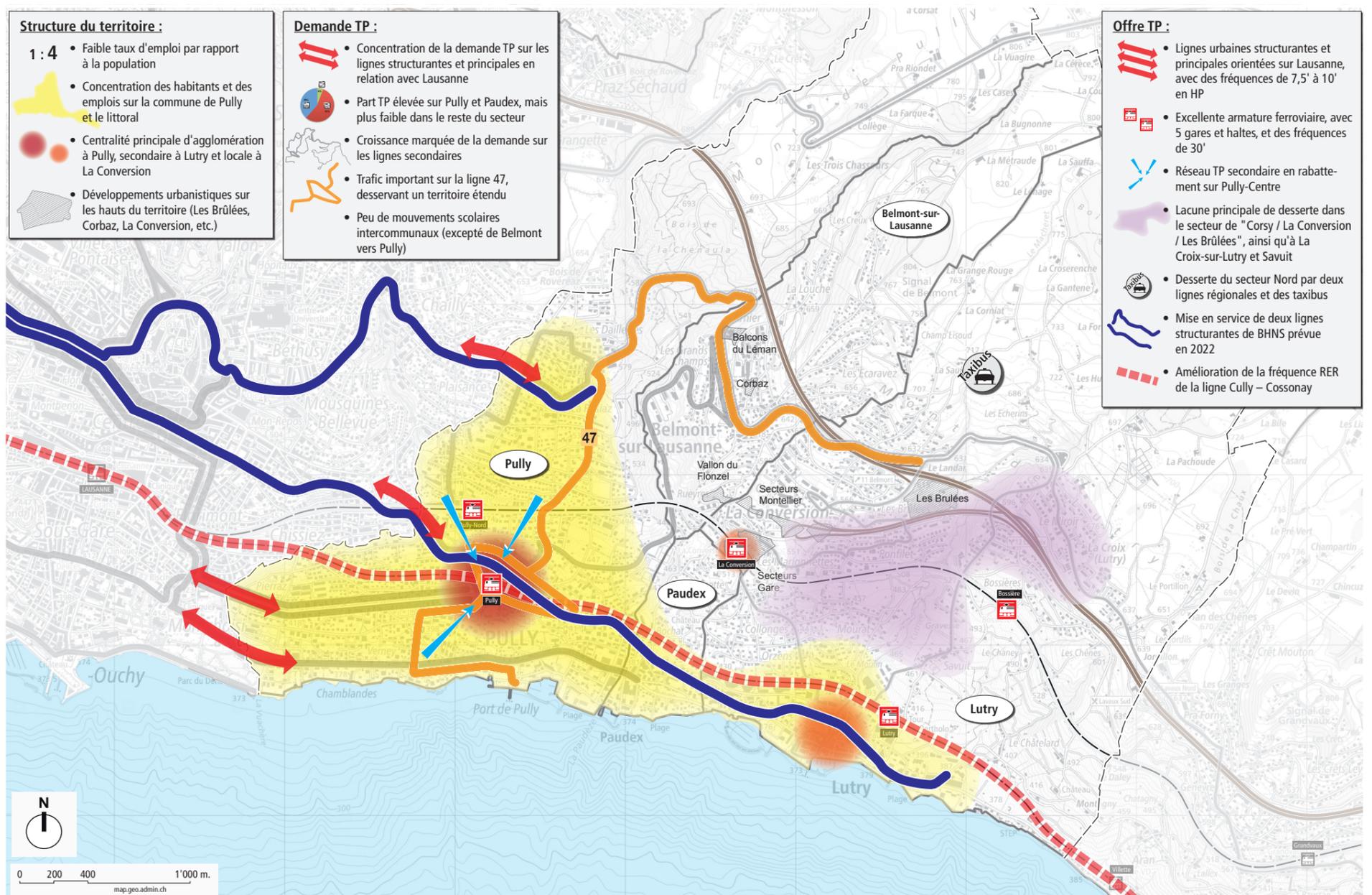
Merci à M. Machu de la commune de Pully pour les éléments textuels

CHANTIER 1 - IMAGE DIRECTRICE DES TRANSPORTS PUBLICS

LA VISION DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS VALIDÉE

Le rapport de synthèse de l'image directrice été finalisé en 2020. Il détermine l'image future, pour l'horizon 2030, du réseau de transports publics de l'Est lausannois, en cohérence avec les projets de développement du territoire et les projets du PALM. De plus, il définit les temporalités de développement du réseau de transports publics en fonction des besoins existants, de l'évolution de l'urbanisation et des projets structurants de transports publics au niveau de l'agglomération.

Cette vision directrice a été élaborée par les Communes, le Canton et les tl, sur la base d'un diagnostic chiffré et d'une analyse de plusieurs variantes.



Synthèse du diagnostic © Christe & Gygax

Le réseau futur

Cohérent avec les projets de développement du territoire en cours et en projet, l'étude identifie les étapes de réalisation afin que le réseau des transports publics soit conforme à cette vision en 2030.

Ainsi les projets de développement urbain communaux et intercommunaux prévus d'ici à 2030 ont-ils servi de support à l'élaboration d'un réseau de transports publics adapté à la population qui s'installera sur le territoire du SDEL dans les années à venir.

Quant aux projets d'amélioration des transports publics déjà prévus (mise en service du BHNS, augmentation de la fréquence des trains, création d'une ligne de bus structurante sur la route du Landar, cf chantier 6 p.6), ils forment dans cette image la colonne vertébrale du futur maillage du territoire par les bus.

Les étapes de réalisation

L'étude précise également les lignes à modifier et celles à créer pour répondre aux objectifs fixés

par les partenaires à savoir, le rabattement des bus sur les 5 gares de l'Est lausannois et sur la future ligne du BHNS, ainsi que l'amélioration de la desserte de quartiers mal irrigués aujourd'hui par les lignes de transports publics.

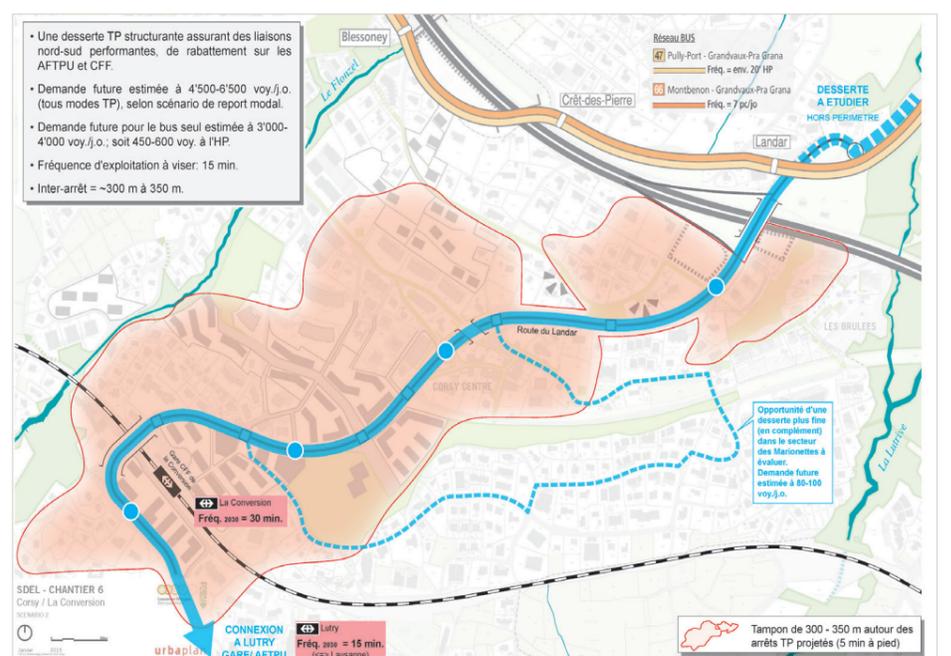
À Pully, le prolongement de la ligne 24 avec création d'un terminus à la gare de Pully est prévu dès que possible.

À Belmont, après 2035, une nouvelle ligne de quartier est à créer en coordination avec le développement du secteur de Chatruffe

À Lutry, dès que la requalification de la route du Landar aura été réalisée, une ligne de bus structurante sera mise en service. Son terminus doit encore être défini.

La ligne 47 sera prolongée et les lignes 67, 68 et 69 modifiées en vue d'une meilleure desserte des quartiers.

Rapport complet disponible sur le internet du SDEL



Coordination de l'image directrice avec la stratégie de développement du secteur de Corsy/La Conversion (ch 6) © Christe & Gygax

CHANTIER 6 CORSY/LA CONVERSION

La stratégie générale de développement finalisée et validée

La stratégie de développement du secteur de Corsy / La Conversion a été validée par les autorités en décembre 2020. Elle constitue la première étape de la mise en œuvre du chantier 6 du SDEL identifié dans le projet de territoire du secteur est de l'agglomération.

Cette étude pose le cadre qui servira de guide au développement progressif de ces quartiers de Lutry. Cette vision directrice, dont la réalisation complète s'inscrit dans une perspective à long terme, fait la part belle aux espaces verts et aux réseaux de mobilité douce qui les irriguent. L'urbanisation est prévue par étapes indépendantes les unes des autres et adaptées à chaque périmètre identifié dans l'étude.



Vision d'ensemble pour le secteur © urbaplan

Vision stratégique

La stratégie se structure autour de deux axes de mobilité. L'axe est-ouest favorise les déplacements à pied et à vélo dans un environnement protégé des véhicules. C'est le point fort du projet : un grand espace public accessible dont tous les habitants du secteur pourront profiter. L'axe nord-sud (route du Landar) destiné à être requalifié permet le passage d'une ligne de bus structurante desservant la gare de la Conversion et le cœur de Lutry depuis le haut de la commune. Le rabattement des itinéraires de mobilité douce qui parcourent le secteur se fait sur la nouvelle ligne de bus et sur la gare de La Conversion.

Développement par phases

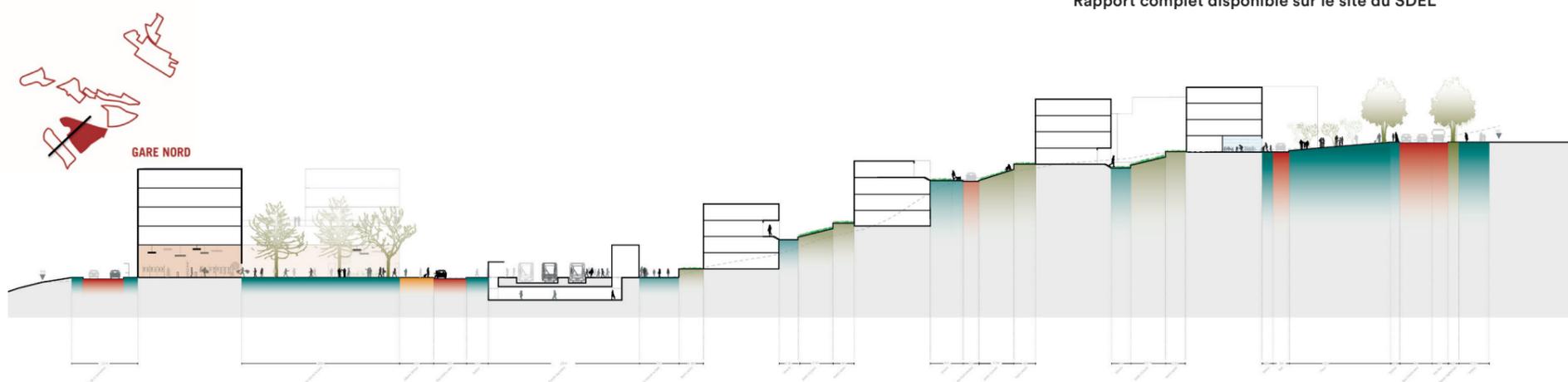
Situés à l'ouest de la route du Landar, en face du Signal de Bochat, les nouveaux développements résidentiels sont prévus le long du parc, dans une configuration de « parc habité ». Au nord de la gare de La Conversion et autour de la route de Converney, une intensification de l'habitat résidentiel est projetée. Au sud de la gare de La Conversion, un renforcement de l'urbanisation mêlant activités et logements est envisagé. L'accessibilité à la gare de La Conversion est améliorée par la réorganisation et le rabattement des réseaux de bus et de mobilité douce.

Et maintenant ?

À la suite de cette étude, les partenaires vont poursuivre les démarches destinées à atteindre les recommandations formulées dans le rapport. Le lancement de l'étude préliminaire de requalification de la RC 770 (route du Landar) a d'ores et déjà été engagé dès 2020.

Quant à l'image directrice des transports publics du SDEL (chantier 1, p.4), elle intègre la vision du développement de Corsy/La Conversion en y connectant les lignes de transports publics hors du périmètre (lignes 47, 67, 68 et 69) complétant ainsi le dispositif de desserte du quartier

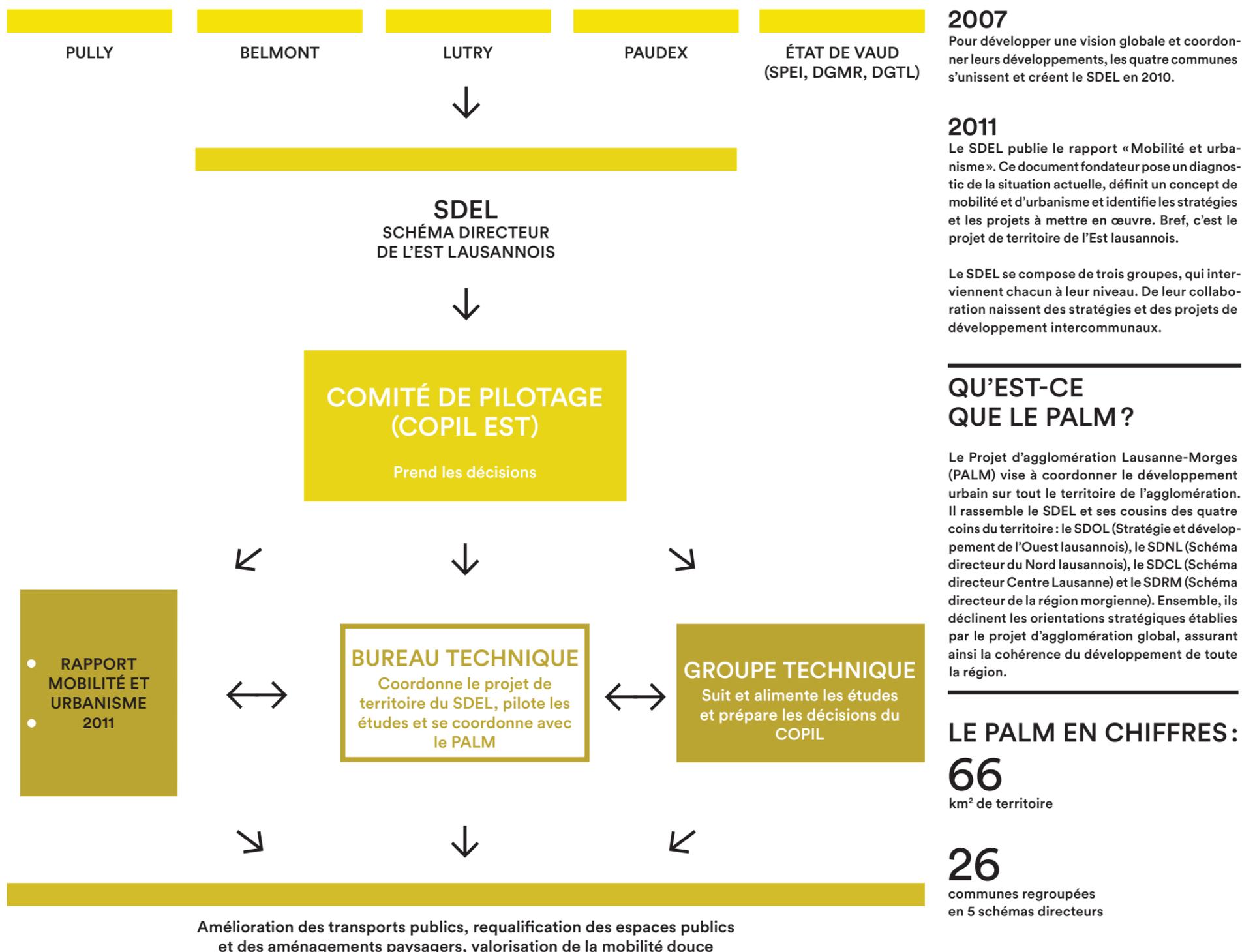
Rapport complet disponible sur le site du SDEL



Coupe de principe à travers les secteurs «Gare sud» et «Gare nord» © urbaplan

QU'EST-CE QUE LE SDEL ?

Le Schéma directeur de l'Est lausannois est une structure intercommunale. Le territoire de l'Est lausannois est l'un des cinq secteurs du PALM, le projet d'agglomération Lausanne-Morges. Le SDEL regroupe des politiques, des urbanistes, des géographes, des architectes, ou encore des ingénieurs·e·s. Ensemble, ces professionnel·le·s du territoire imaginent l'avenir de l'Est lausannois.



2020 EN UN COUP D'ŒIL

EST LAUSANNOIS

34 437

habitant-e-s à Belmont-sur-Lausanne, Lutry, Paudex et Pully (31.12.2020, StatVD)

11

lignes de bus

5

gares CFF

46

km de chemins pédestres inaugurés en 2020

80 %

des trajets se font en voiture. On inverse la tendance ?

LE SDEL

2020

est l'année :

1. de la reprise de l'étude relative à l'aménagement intercomm. des rives du lac
2. du lancement des balades de l'Est lausannois "Tous à l'Est"
3. de la finalisation et de la validation de l'étude stratégique de développement du secteur de Corsy/La Conversion (chantier 6 - p.6)
4. de la finalisation de l'image directrice des transports publics (chantier 1 - p.4)

24 750 000 CHF

cofinancement fédéral obtenu par le SDEL pour la réalisation des mesures infrastructurelles inscrites par les communes dans les trois générations du PALM

2,1

postes de travail au sein du bureau du SDEL

20

profils collaborent aux projets du SDEL et apportent leur expertise - politiques, urbanistes, ingénieur-e-s, architectes, paysagistes, économistes, chargé-e-s de communication, technicien-ne-s, personnel administratif, etc.

RAPPORT DE GESTION COMPTABILITÉ DU SDEL

RESSOURCES HUMAINES (BUREAU TECHNIQUE)

Fonctionnement du bureau technique

Années ETP (éq. temps plein)

	Comptes 2019	Comptes 2020	2010	ETP (éq. temps plein)
Total	Fr. 325 533.25	Fr. 341 577.05	2011	0.7
			2012	1.1 (moyenne)
Canton	Fr. 114 120.00	Fr. 114 120.00	2013	1.2
Total communes	Fr. 211 413.25	Fr. 227 457.05	2014	1.2
			2015	1.2
Chantiers d'études			2016	1.2 (moyenne)
			2017	1.9 (moyenne)
Total	Fr. 86 584.55	Fr. 100 507.75	2018	2.0 (moyenne)
			2019	1.9 (moyenne)
Canton	Fr. 20 557.85	Fr. 11 561.20	2020	2.1 (moyenne)
Total communes	Fr. 66 026.70	Fr. 88 946.55	2021	2.1 (prévision)

STRATÉGIE RÉGIONALE DE GESTION DES ZONES D'ACTIVITÉS

État d'avancement de la SRGZA du PALM

Conformément à la législation fédérale (article 30a, al.2 OAT), le Canton doit mettre en place un système de gestion des zones d'activités. Ce système permettra de coordonner le développement de l'ensemble des zones d'activités et d'en assurer la gestion.

Il assurera que les zones d'activités légalisées répondent aux besoins avérés de l'économie en garantissant une offre foncière effective et répartie judicieusement dans tout le canton. Il fixera également les conditions pour la planification de nouvelles zones d'activités, dans le respect du cadre légal en matière d'aménagement du territoire (mobilisation des réserves, utilisation mesurée et optimale du sol, urbanisation vers l'intérieur du tissu bâti, renforcement des centres, densification, protection des surfaces d'assolement, etc.).

La mise en œuvre du système de gestion est donc assurée à l'échelle régionale. Des stratégies régionales de gestion des zones d'activités sont élaborées et mises en œuvre par les structures régionales, à savoir les organismes régionaux de développement économique selon l'article 15 LADE ou les structures d'agglomération, en partenariat avec les communes et le Canton.

La stratégie régionale de gestion des zones d'activités de l'Agglomération Lausanne-Morges est donc élaborée par la structure d'agglomération, portée par le Canton de Vaud, en partenariat avec

les 26 communes, les 5 secteurs intercommunaux et les 2 associations régionales. Le Comité de Pilotage du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (COPIL PALM) a validé, début 2020, le contenu et le planning de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA). Le travail sur le volet stratégique, conduit par la cellule opérationnelle cantonale, a commencé au printemps 2020 et se poursuivra en 2021. Il s'accompagne d'une démarche participative avec les techniciens et les politiciens communaux afin d'impliquer pleinement les 26 communes. En plus d'identifier les zones d'activités d'intérêt cantonal, régional et communal, la stratégie définit des grands principes pour renforcer la mobilisation des réserves, optimiser l'utilisation du sol et permettre l'adaptation des planifications en vigueur. Elle détermine également la pertinence des reconversions, voire des besoins en nouvelles zones d'activités. Ce volet stratégique sera suivi d'un volet plus opérationnel consacré aux aspects de mode de gouvernance des sites.

La stratégie de gestion des zones d'activités sera versée au plan directeur intercommunal d'agglomération à établir pour le projet d'agglomération de 5^e génération.

Merci à Mme Négrier de la DGTL pour les éléments textuels