

**abac 1022**  
association bien vivre à chavannes  
Rue de l'École de Céramique 8  
1022 Chavannes-près-Renens

Chavannes, le 15 décembre 2020

Stratégie et Développement  
de l'Ouest Lausannois (SDOL)  
Rue de Lausanne 35  
1020 Renens

## **Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (consultation publique nov.-déc. 2020) Questions, remarques et propositions**

---

L'association bien vivre à Chavannes – abac 1022, active dans la promotion de la qualité de vie dans la commune, a pris connaissance du document susmentionné et formule une prise de position qui porte essentiellement sur la question climatique, l'environnement et la mobilité.

Le PDi a le mérite de proposer une vue d'ensemble de la situation existante et des enjeux à venir sur le district. Cependant, il présente la vision alarmante d'une détérioration environnementale à venir (patrimoine, pollution, espèces et biotopes naturels). La densification de ces dernières années s'est ainsi accompagnée d'une flambée du prix des loyers, de la dégradation de la qualité de vie et de l'explosion des déplacements motorisés.

Une attention particulière devrait donc être portée à ces thématiques, pour préserver notre environnement, donc la santé de la population, maîtriser le montant des loyers, réduire le nombre des véhicules motorisés en circulation. De manière générale, nous pensons, qu'il est absolument nécessaire de préserver des quartiers à moyenne ou faible densité. Ils participent également à l'identité de l'Ouest lausannois et, par la place plus importante qu'ils accordent à la nature, contribuent à la qualité de vie des habitants.

Le PDi montre clairement l'ampleur de la densification prévue dans l'Ouest lausannois, district où les valeurs limites de qualité de l'air (particules fines notamment) sont régulièrement dépassées aujourd'hui déjà. L'effort en termes de densification, bien supérieur à celui qui est demandé par exemple dans l'Est lausannois où l'accessibilité en transports publics est également très bonne, nous semble impossible à réaliser sans une baisse de la qualité de vie de ses habitants, en particulier en l'absence d'une priorisation entre les différents objectifs.

Bien que la situation environnementale et climatique soit rappelée tout au long du document, le projet de territoire présenté à l'horizon 2040 semble n'y apporter que peu de réponse. Nous estimons donc que le PDi nécessite à ce stade une mise en conformité avec les exigences de qualité de l'air (plan de mesures OPAir 2018), avec les engagements climatiques pris par la Confédération il y a 5 ans dans le cadre de l'Accord de Paris sur le Climat (réduction à l'horizon 2030 des émissions gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990), et avec la déclaration de l'état d'urgence climatique par le Canton de Vaud.

Nous proposons donc ci-dessous trois axes de réflexions prioritaires.

### **Qualité de l'air**

Le PDi, se contentant de constater que la qualité de l'air s'est améliorée dans l'Ouest lausannois, reconnaît que des progrès restent à faire sur le plan des particules fines. C'est totalement insuffisant, alors que les normes légales sont régulièrement dépassées, et qu'un accroissement de la population et des activités économiques est projeté. Le PDi devrait absolument fixer un cadre plus précis et

contraignant, clairement ciblé sur la réduction du trafic automobile, pour s'assurer que la qualité de l'air (et donc la santé des habitants) ne soit pas sacrifiée aux objectifs de développement.

### **Mobilité**

Nous nous réjouissons que le PDi traite des questions de mobilité au sein du district, en mettant un accent sur la mobilité douce et le développement des transports publics. Pourtant, l'« accessibilité tout mode » semble en contradiction avec l'objectif de « *Garantir la qualité de vie des habitants en tenant compte des enjeux environnementaux et climatiques* ». Nous regrettons ainsi que la démarche originelle du PDi se fonde essentiellement sur l'usage de la voiture.

À l'heure où une partie non négligeable de la population s'interroge au sujet des enjeux climatiques, on se demandera si la voiture constituera encore un élément dominant à l'avenir. Ainsi, avec la crise sanitaire actuelle, on assiste à une réorganisation des déplacements, du temps de travail et de la consommation, conduisant vers un urbanisme de proximité, au télétravail, donc à une baisse des déplacements.

Étant donné les nuisances induites par le trafic automobile, nous demandons que les mesures suivantes soient envisagées :

- requalifier l'actuel tronçon autoroutier Ecublens - Maladière en route nationale de classe 3 limitée à 60 km/h,
- couvrir intégralement cette route nationale à Chavannes (1,9 km), au minimum entre le Tir-Fédéral et son passage sous la route de la Maladière,
- limiter la vitesse à 20 km/h sur les routes de quartiers et à 30 km/h sur les autres routes,
- mener une politique de stationnement plus restrictive par la diminution du nombre de places de parc sur territoire public et en promouvant les quartiers sans voitures,
- mener une politique dissuasive pour le trafic de transit,
- créer des parking-relais à l'extérieur de l'agglomération.

De telles mesures permettraient de faire baisser le nombre de véhicules individuels motorisés sur la plupart des axes, libérant ainsi de la place pour la mobilité douce et des transports publics, conséquemment moins retardés par les encombrements.

### **Priorisation**

L'augmentation des capacités de l'autoroute sur la bretelle et la création de nouveaux axes routiers entrent fondamentalement en contradiction avec les objectifs de qualité de vie des habitants, de qualité de l'air et de protection de l'environnement. À titre d'exemple, relevons que la jonction autoroutière projetée à Chavannes se situe en plein milieu d'un nœud écologique majeur, dont est reconnue l'importance comme corridor biologique et liaison paysagère, qui va cependant se trouver « sacrifié » sur l'autel du développement de la mobilité individuelle motorisée.

Si aucun arbitrage n'est prévu, alors protection de la biodiversité, promotion de la mobilité douce, amélioration de la qualité de l'air risquent d'être affaiblis au profit de la densification, création de places de travail, avec encouragement de la mobilité individuelle motorisée, financièrement plus intéressants. En l'absence de règle de priorisation, comment se déroulera l'arbitrage en cas de conflit entre des enjeux contradictoires ?

Ces réflexions faites, nous nous livrons à une lecture critique du PDi vision 2040, au fil des pages.

### **1.3.3 Conformité du PDi-OL avec les planifications supérieures**

#### **Projet d'agglomération Lausanne-Morges, 3e génération, 2016**

p. 53 ; Le constat « *que le potentiel de densification des zones à bâtir et les réserves ne suffisent pas à accueillir au sein du périmètre compact les perspectives de croissance démographique attribuées et que la réalisation de mesures d'urbanisation (plans d'affectation) est nécessaire* » souligne l'insuffisance des zones à bâtir. Il semble être en contradiction avec l'Enjeu 1 sur l'évolution de la population de l'Ouest lausannois qui indique, en p. 63, que « *les mesures d'urbanisation inscrites*

dans le PALM 2016, additionnées au potentiel de densification et aux réserves en zone à bâtir existantes, suffisent pour accueillir la croissance démographique prévue pour l'agglomération Lausanne-Morges. ».

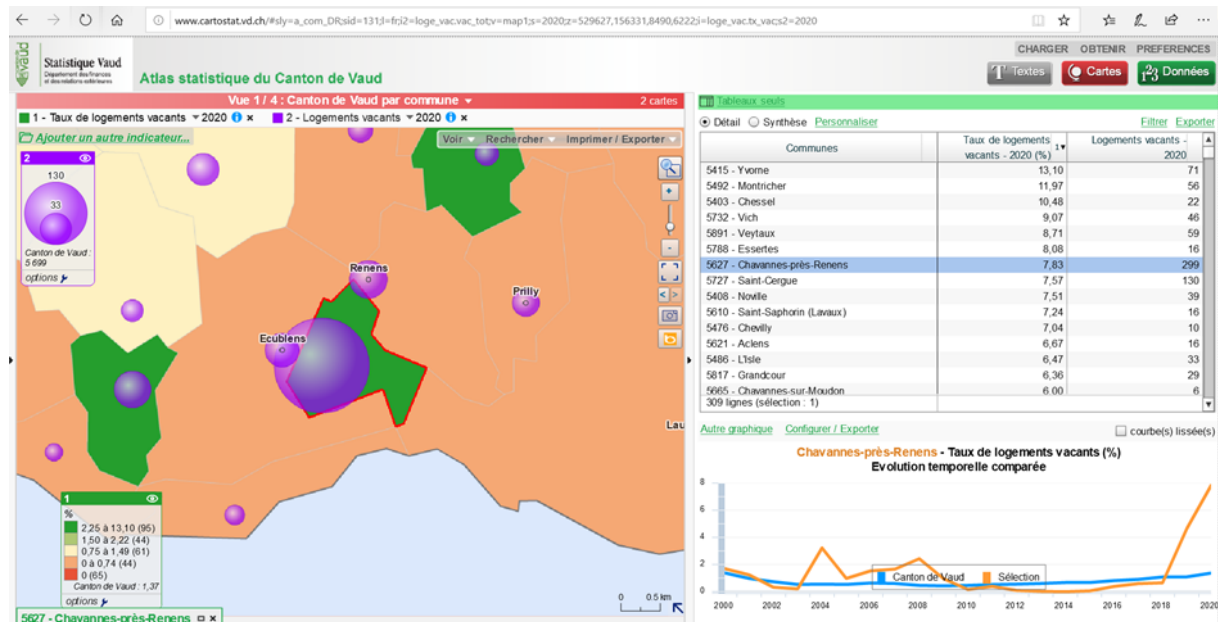
Le même constat est d'ailleurs battu en brèche par le mémoire de Maîtrise universitaire (automne 2016) « L'art. 15 LAT: un projet surdimensionné? », dont l'auteur, Andrea Frattolillo, sous la direction du prof. Etienne Poltier, constate, p. 108, que le « revirement politique [...] ne respecte pas la logique de la LAT, et ce nonobstant les paroles de l'exécutif vaudois. En augmentant l'évolution prévue de la population, on prend le risque de dépasser les besoins prévisibles en zones à bâtir au sens de l'art. 15 al. 1 et 4 lit. a LAT. On perd également de vue que l'augmentation du TCU et l'extension de la zone à bâtir ne sont pas forcément synonymes de développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (art. 1 al. 2 lit. a<sup>bis</sup> LAT) et la création d'un milieu bâti compact (art. 1 al. 2 lit. b LAT), deux des objectifs phares de la révision »

[https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB\\_B3B1ABB88B5F.P001/REF](https://serval.unil.ch/resource/serval:BIB_B3B1ABB88B5F.P001/REF)

## Diagnostic : Treize enjeux et objectifs

### Enjeu 1 : la croissance démographique et économique

La consultation de l'Atlas statistique du Canton de Vaud est révélatrice.



p. 63 ; Selon la figure ci-dessus, le taux de logements vacants à Chavannes-près-Renens est de 7,83%, soit très éloigné de la valeur donnée (0.9% en 2019) pour l'Ouest lausannois. Dès lors, le besoin de nouveaux quartiers est-il réellement aussi important, sachant que de nombreux projets sont déjà en cours ?

● Détail ○ Synthèse [Personnaliser](#)

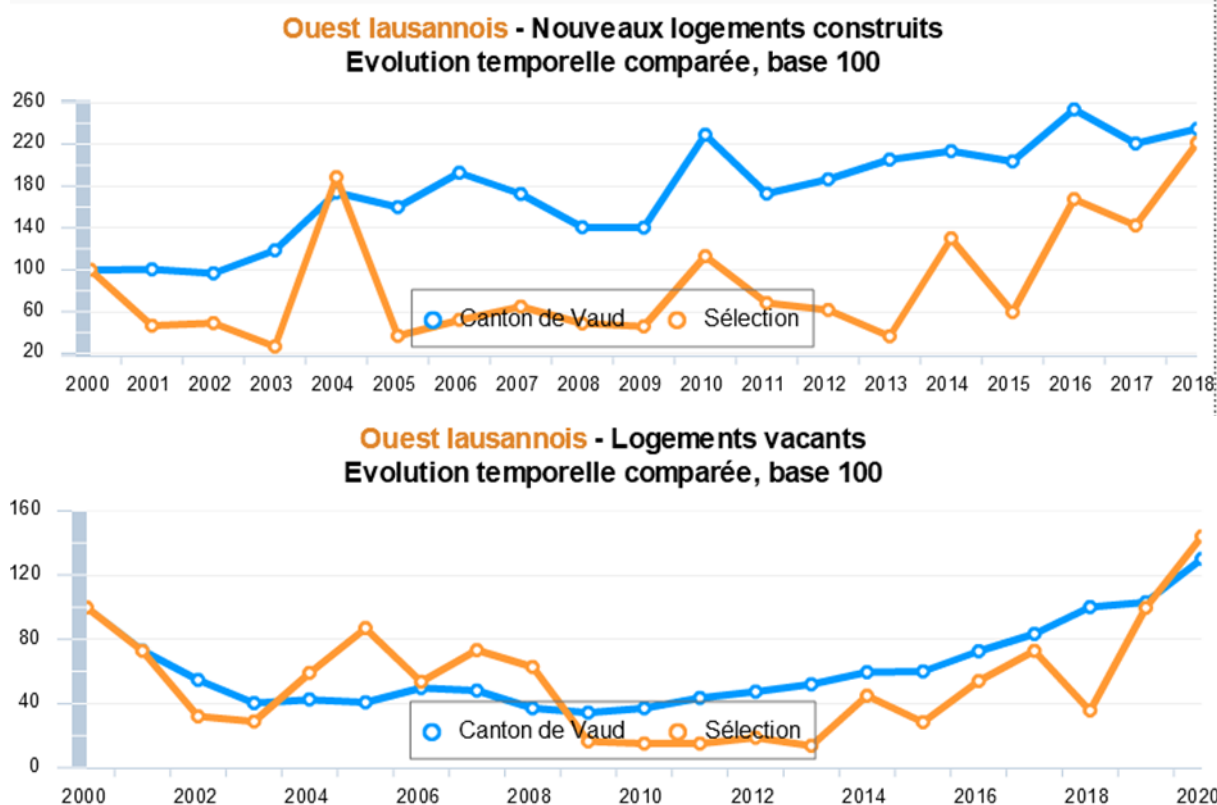
[Filtrer](#) [Exporter](#)

Districts	Locaux vacants (surface) - 2020 <sup>2▲</sup> (mètres carrés)	Logements vacants - 2020	Nouveaux logements construits - 2018
2229 - Ouest lausannois	20 701	486	927
2221 - Aigle	19 998	875	345
2222 - Broye-Vully	21 793	590	501
2223 - Gros-de-Vaud	10 819	271	378
2224 - Jura-Nord vaudois	28 399	818	326
2225 - Lausanne	26 204	529	942
2226 - Lavaux-Oron	5 738	332	307
2227 - Morges	26 195	555	532
2228 - Nyon	16 017	614	739
2230 - Riviera-Pays-d'Enhaut	7 764	629	161

10 lignes (sélection : 1)

[Autre graphique](#) [Configurer / Exporter](#)

courbe(s) lissée(s)



Selon les figures ci-dessus, le taux de vacances dans l’Ouest lausannois est en croissance depuis dix ans, dépassant même le taux de vacance cantonal.

Dès lors, la volonté d’augmenter encore massivement la densité de population dans le district semble hors de proportion si l’on considère uniquement les besoins en négligeant l’impact négatif sur la qualité de vie.

L’Ouest lausannois est le district le plus densément peuplé du Canton et va continuer à faire plus que sa part dans les dix prochaines années. Il faut donc éviter toute construction en-dehors des

réserves en zones à bâtir légalisées et instaurer un moratoire sur les constructions au-delà de 2030, afin de prendre le temps de la réflexion quant au visage à donner à cette région.

p. 63 ; *Globalement, 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. Cela modifie les équilibres socio-économiques et induit également des besoins de mobilité accrus.*

Nous remercions le SDOL de constater que les nouveaux développements n'ont fait qu'accentuer ce phénomène, alors que les Communes et le Canton détenaient toutes les clés pour pallier au manque de logements d'utilité publique (LUP) et de coopératives d'habitants.

Il est temps que le PDi intervienne à ce sujet et fixe, par exemple, des règles et quotas en matière de logements d'utilité publique et de coopératives d'habitations.

p. 67 ; *Le développement planifié procède par densification ciblée et contextualisée. Celle-ci s'adresse principalement aux friches, « dents creuses » et secteurs à requalifier, tous ces secteurs devant être bien desservis par les transports publics.*

Pourtant, les extensions de Bussigny-Ouest, Chavannes-En Dorigny et de Crissier-Smartcity se sont faites sur des surfaces d'assolement (SDA) et, pour certaines, loin des transports publics. Par ailleurs, les quartiers d'habitation ne se développent pas sur des friches, mais remplacent des quartiers d'activités, notamment le long de l'autoroute avec l'alibi de créer des zones mixtes chassant les activités vers la périphérie pour en réalité devenir des dortoirs pour pendulaires ou étudiants.

La zone mixte sert ainsi d'excuse pour diminuer le degré de sensibilité au bruit (DS 3 au lieu de DS 2) et ainsi mettre en péril la protection des habitants contre le bruit autoroutier.

### **Enjeu 3 : les centralités et les quartiers**

p. 68 ; *Projets en cours, Requalifications routières multimodales sur les axes structurants.*

La rue de la Mouline à Chavannes se trouve avoir été convertie en « axe routier structurant » par Transitec (cf. Rapports d'Impact environnemental, RIE, du permis de construire En Dorigny, et du plan de quartier des Côtes de la Bourdonnette). Il conviendrait de clarifier la situation, car le conseil communal a accepté à l'unanimité le préavis N° 52/2020: Pour une mobilité durable à Chavannes-près-Renens (cf. PV séance du conseil communal du jeudi 18 juin 2020). Conformément au plan de mobilité, la vitesse de circulation sur cette rue ne devrait pas dépasser 30 km/h.

### **Enjeu 5 : le développement des Hautes Ecoles**

p. 72 ; Le secteur des Hautes Ecoles est décrit comme présentant une « *densité construite inférieure aux possibilités offertes par le Plan d'affectation* ». Il convient donc impérativement d'en éviter un étalement qui « grignoterait » le territoire non-bâti des communes avoisinantes. Au contraire, la densification de ce secteur, en priorité par la surélévation de certains bâtiments, est à privilégier.

p. 73 ; *Les Hautes Écoles poursuivent leur développement et font face à des besoins nouveaux en surfaces bâties.*

Le rapport est très généraliste à ce sujet et ne dit rien quant à l'avenir de la portion Est des terrains de football de Chavannes.

En cas de conflit d'intérêt, qui tranchera ?

### **Enjeu 7 : les milieux naturels**

p. 76 ; *La croissance de la population entraîne une pression de plus en plus forte sur ces espaces et la cohabitation n'est pas toujours équilibrée.*

Il convient donc d'opérer un rééquilibrage au profit du maintien, voire du développement des milieux naturels (forêts, campagnes, rivières, rives du lac, réseaux écologiques). Pour ce faire, il est indispensable de prioriser cet élément par rapport aux autres, tel que celui de projets immobiliers liés à des intérêts financiers importants.

p. 77 ; Les espèces « souffrent d'un manque de surfaces gérées selon leurs besoins. » Bien que la tendance soit à la disparition accélérée des milieux naturels et des espèces vivantes, aucune proposition concrète n'est proposée par le PDi.

p. 78 ; *Evacuation des eaux, Le Plan régional d'évacuation des eaux (PREE) du bassin versant de la Mèbre et de la Sorge (y.c. Chamberonne) est à l'étude. Il va permettre de réaliser une réflexion plus régionale sur l'assainissement des eaux, englobant également les aspects sécuritaires (dangers d'inondation) et biologiques (influence sur les milieux récepteurs).*

Le PREE en question devrait exiger la mise en conformité du réseau de canalisations d'évacuation des eaux et inclure des mesures visant à la (re)perméabilisation des surfaces (cours d'immeubles, parkings, chemins) dans le bâti existant et les nouveaux quartiers.

### **Enjeu 8 : les espaces et les équipements publics**

p. 80 ; Il est nécessaire de développer des espaces publics sous forme d'espaces verts à haute biodiversité. Dans cette optique, de grands parcs devraient être créés au cœur de l'espace bâti.

D'autre part, nous contestons l'affirmation selon laquelle « *Dans les quartiers, les espaces libres des grands ensembles bâtis du XXe siècle, de qualité très diverse, jouent également le rôle de parc de proximité, relais intéressants pour la mise en réseaux des espaces ouverts* ». En effet, cet élément est très loin d'être systématique. Le quartier de la Blancherie à Chavannes, où les seuls espaces libres du grand ensemble sont constitués par des places de parc, est un contre-exemple parfait.

Il convient de développer, à l'intérieur de chaque quartier, des espaces verts de proximité, afin d'améliorer la qualité de vie, de préserver la biodiversité et d'assurer un maillage écologique, qui mette en réseau les différents espaces verts.

En la matière, il ne faut pas se contenter d'agir sur les nouveaux quartiers prévus, mais également fixer des objectifs pour les quartiers existants.

### **Enjeu 9 : les contraintes environnementales et climatiques**

p. 84 ; « Air et bruit ».

Dans plusieurs secteurs, la pollution de l'air et l'exposition de la population au bruit (routier principalement) sont trop élevées, dépassant trop souvent les maximales en vigueur avec les conséquences que l'on connaît sur la santé. Face à ce constat, il serait absolument nécessaire de fixer des valeurs seuils à ne pas dépasser (au minimum, respecter les valeurs légales). Là encore, afin que ces objectifs n'entrent pas en concurrence avec d'autres, il serait indispensable de prioriser cet élément. L'amélioration de la santé des habitants devrait passer avant toute autre considération, notamment celle de croissance économique ou démographique.

Bien entendu, la couverture de l'autoroute à Chavannes permettrait de réduire très efficacement les nuisances sonores.

### **Enjeu 10 : la consommation d'énergie du bâti et les ressources énergétiques locales**

p. 90 ; Il convient de décider de mesures incitatives plus fortes afin de privilégier les sources d'énergies renouvelables, en particulier lors de toute nouvelle construction et toute rénovation de bâtiment existant.

### **Enjeu 11 : la perméabilité du territoire**

p. 93 ; Pour favoriser la mobilité douce dans l'Ouest lausannois en assurant la sécurité des piétons et des cyclistes, plusieurs mesures complémentaires à celles exposées dans la rubrique Mobilité seraient à nos yeux nécessaires :

- accorder systématiquement, lors de réaménagements de routes, la priorité aux usagers les plus exposés : piétons, cyclistes et, en dernier lieu, automobilistes. Au lieu d'installer des pistes ou bandes cyclables seulement s'il reste de la place, il faut inverser la perspective et commencer par la pose de trottoirs plus larges, de bandes cyclables, pour enfin prévoir la circulation automobile en fonction de la place restante,
- privilégier systématiquement les pistes cyclables aux bandes cyclables,

- exiger et soutenir des plans de mobilité pour les administrations publiques, écoles, petites et grandes entreprises, centres commerciaux et Hautes Écoles,

### **Enjeu 12 : la capacité des réseaux de transport**

p. 98 ; Sur le plan des transports publics, une augmentation importante des cadences sur le réseau interne à l'Ouest lausannois est nécessaire, ainsi qu'une meilleure desserte, par exemple entre Chavannes et Ecublens, afin d'inciter la population à utiliser les transports publics lors des déplacements.

p. 99 : Pour éviter que « *les perspectives de croissance démographique et des emplois [soient] accompagnées par une augmentation significative de la mobilité* » automobile, avec des conséquences délétères sur l'environnement et sur la santé, il serait nécessaire aujourd'hui de n'autoriser la construction que de quartiers sans voitures.

p. 100 : « *Hormis pour l'accès aux jonctions autoroutières, il n'est pas prévu de création de nouvelle infrastructure routière* ».

Cette affirmation est fautive : plusieurs axes sont actuellement planifiés, et, pour certains, intégrés dans le présent PDi ! Citons le secteur Censuy – Léman à Renens, ou le projet de « Concorde prolongée » à Chavannes, officiellement non liée à la jonction.

« *Par rapport à la hiérarchie retenue dans le PALM 2016, certaines attributions d'axes sont adaptées, notamment depuis la jonction de Chavannes qui se trouve en accès direct aux nouveaux quartiers (Les Cèdres, En Dorigny, etc.)* » (cf. orientation stratégique 7d).

Considérant l'absence d'accès direct au quartier des Cèdres depuis la future jonction, il paraîtrait logique de réduire l'étendue des immenses parkings souterrains prévus et d'adopter une politique de stationnement intercommunale restrictive.

Soulignons l'incohérence de la hiérarchie du réseau routier : la jonction autoroutière de Chavannes est inadmissible, car elle va projeter les voitures vers des routes locales densément habitées. La requalification de cet axe en route nationale de classe 3 (ou « boulevard urbain ») à 60 km/h doit donc absolument être étudiée, telle que préconisée dans la stratégie fédérale « Mobilité et territoire 2050 », récemment mis en consultation.

Nous demandons que cette option soit étudiée par le PDi, et que ses conclusions soient transmises à la DGMR et à l'OFROU. Rappelons que l'entretien d'une route nationale de classe 3 continue à être assumé par la Confédération et qu'il n'y a pas de transfert de son financement au Canton.

Une telle requalification permettrait ainsi :

- une meilleure inclusion dans le contexte urbain,
- une plus grande porosité de l'axe, grâce à une gestion plus souple des « jonctions »,
- une ouverture de l'axe à la mobilité douce et aux transports publics,
- une incitation au transfert modal.

p. 102 ; Métro m1 : D'ici l'été 2021, les premières variantes de tracé et de système pour le m1 pourraient être disponibles et influencer considérablement l'architecture de la mobilité dans l'Ouest lausannois et donc son impact environnemental à l'horizon 2028. Ce pourrait être aussi l'occasion de lancer un véritable Plan de mobilité d'agglomération innovant du point de vue social et technologique, en étroite collaboration avec les Hautes Écoles et les entreprises.

p. 103 ; P+R ; Pour diminuer le nombre de véhicules, outre les mesures décrites ci-dessus, il faudrait impérativement prévoir des parkings-relais, au plus près de la source, c'est-à-dire en-dehors de l'agglomération et à proximité d'une gare et d'une route importante, à un tarif attractif.

Dans ce cadre, une coordination avec les communes concernées hors périmètre est urgente. Elle doit être menée sous l'égide du SDOL. Sur ce point, une collaboration avec les communes situées au Nord et à l'Ouest du district serait nécessaire. Qu'aucun parking-relais, existant ou projeté, ne figure sur les cartes du PDi est une lacune.

### **Enjeu 13 : la gouvernance et la participation**

p. 104 ; *Plusieurs projets participatifs ont été réalisés ou sont en cours. Par exemple Prilly Pré-Bournoud, Malley Replay, Renens Gare et p. 105 ; « Impliquer la population de manière adéquate dans les projets et poursuivre la collaboration intercommunale sur les dossiers à enjeu régional. La mise en œuvre des processus décisionnels est lente. »*

Est-il normal qu'à Chavannes, commune accueillant les plus vastes développements de nouveaux quartiers, aucune démarche participative sur ce point précis n'ait jamais abouti (Cèdres, par exemple) ni ne soit prévue ? La communication entre la commune de Chavannes et ses habitants, malgré de récents efforts, reste encore opaque.

L'intention que « *les mesures feront l'objet de démarches participatives adaptées au cas par cas en fonction des enjeux et de leur ampleur (information, consultation, concertation, participation* », exprimée en p. 165, est louable. Cependant, au vu du processus d'élaboration du présent PDi, nous constatons que, pour celui-ci, la participation n'a malheureusement été assimilée qu'à l'information et la consultation.

### **Le projet de territoire à l'horizon 2040 et les orientations stratégiques**

#### **Orientation stratégique 1 : Renforcer les centralités de l'Ouest lausannois et les mettre en réseau**

Carte 1 : les centralités et espaces publics structurants

p. 116 ; La localisation des différents types de commerce est peu convaincante. En effet, il serait nécessaire de fixer les règles suivantes, afin d'éviter une hausse des trajets en TIM :

- proscrire toute nouvelle implantation de centres commerciaux de plus de 2'500 m<sup>2</sup>. Déjà très nombreux dans l'Ouest lausannois, ceux-ci attirent des clients de toute l'agglomération, voire d'au-delà, générant un volume de trafic incompatible avec la qualité de vie en milieu urbain,
- proscrire toute nouvelle implantation de centres commerciaux de plus de 800 m<sup>2</sup> sur des terrains qui ne sont pas à proximité immédiate de moyens de transports publics performants (train, métro, futur tram, HBNS),
- limiter (bien au-delà des normes VSS) la taille des parkings de ces nouveaux commerces afin de garantir l'utilisation par leurs clients des transports publics et de la mobilité douce, en lieu et place des TIM.

#### **Orientation stratégique 2 : Répondre à la croissance démographique et économique en assurant la variété du territoire et en préservant ses qualités patrimoniales spécifiques**

Carte 2 : La variété du territoire

p. 121 ; La présence d'un « *secteur à questionnement* » autour du Taluchet est bien entendu liée aux incertitudes quant à la jonction autoroutière chavannoise. À notre avis, il est absolument nécessaire que ce secteur ne soit pas densifié, mais au contraire, autant que possible, transformé en un vaste parc de détente et de loisirs, avec des espaces à forte biodiversité. Il faudrait prévoir, selon nous, d'étendre les bois du Caudray en direction du sud, et de consacrer le reste au projet de ferme agroécologique pédagogique évoqué par la Commune de Chavannes. Adossé à la colline des bois du Caudray, ce secteur doit en outre servir de corridor biologique.

Nous demandons donc que cela soit précisé sur le document final, en remplacement du terme imprécis de « *secteur à questionnement* ».

#### **Orientation stratégique 3 : Conforter le rôle de l'Ouest lausannois comme territoire d'accueil pour les activités créatives, innovantes et productives**

Carte 3 : Les sites dédiés aux activités et les polarités d'équipements collectifs

p. 127 ; La carte interpelle quant à la vaste zone à Chavannes désignée par le terme de « *polarité d'équipements collectifs* ». Le terme paraît flou ; il désigne en effet tout aussi bien des activités liées aux Hautes Ecoles, des activités de loisirs (piscines notamment), une « *utilisation rationnelle du sol (utilisation des réserves et densification)* », des questions relatives à la mobilité, des surfaces



d'accueil pour la biodiversité. Comment serait-il possible, sur un même périmètre, de densifier, de préserver la biodiversité, d'accueillir le public, etc. ?

Il est nécessaire de différencier des zones bien délimitées qui seraient dévolues à telle ou telle fonction. Sans cela, le PDi, se contentant d'exprimer l'idée que, dans ce secteur, tout peut être fait, sera inutile, toutes sortes de dérives devenant possibles.

Particulièrement inquiétante est l'inclusion dans ce secteur d'une portion du « *secteur à questionnement* » de Caudray et d'une partie des terrains de football de la Plaine. Ceux-ci, s'ils devaient en partie disparaître, devraient laisser place à des espaces verts à forte biodiversité, ainsi qu'à d'autres, différenciés, de loisirs, et ne devraient en aucune façon être bâtis. Or, sur le plan, les 5 terrains les plus à l'Est ont disparu, pris dans la zone en vert « Parc habité / bâti ». L'EPFL semble avoir des vues sur la superficie, qui devrait alors figurer en rouge ou orange. D'ailleurs, de nouveaux vestiaires viennent d'y être mis à l'enquête.

### **Orientation stratégique 5 : Renforcer le maillage d'espaces verts et d'espaces publics à toutes les échelles**

Carte 5 : Les grands éléments paysagers

p. 139 ; Nous relevons avec satisfaction qu'un grand parc est prévu à Chavannes sur la partie Ouest des actuels terrains de football de la Plaine. Plus globalement, pour tous les espaces verts de taille relativement grande, nous demandons que soient créés des secteurs à forte biodiversité, dont le pourcentage minimal d'occupation devrait être fixé. En effet, les espaces verts répondent à deux utilités pouvant entrer en concurrence : l'accueil des habitants et la préservation de la biodiversité, entre lesquels il faudrait prévoir un arbitrage.

p. 141 ; Sur le plan de la « *végétalisation des espaces publics* », il faudrait absolument privilégier, sur la plantation en bacs, la pleine terre, solution nettement plus favorable, tant en termes de lutte contre le ruissellement des eaux de pluie et les îlots de chaleur, qu'en termes de biodiversité.

### **Orientation stratégique 6 : Allier, à la densité, les qualités environnementales et énergétiques**

p. 144 ; **Contraintes environnementales** *Prendre en compte la protection du sol (préserver la fertilité du sol).*

La vie du sous-sol n'est hélas pas considérée dans le PDi : avec les futurs projets et le concept de « *nature en ville* », les nouvelles plantations ne bénéficient plus de la pleine terre. Préserver ce milieu extrêmement riche apparaît pourtant comme un enjeu écologique majeur. Trop d'agressions chimiques, mécaniques font que se meurt la vie foisonnante du sous-sol et des terres nourricières. Or l'activité de la faune du sous-sol favorise l'infiltration, le drainage de l'eau, la pénétration des racines en profondeur et par conséquent l'aération des terres.

La préservation ou la création d'espaces sauvages en ville permettrait de sauvegarder ou de créer des habitats afin d'assurer la survie des espèces.

#### **Protection contre le bruit**

Nous saluons les mesures de lutte contre le bruit proposées : tant la diminution de la vitesse sur tous les types de routes que les mesures volontaires de réduction du trafic vont dans le bon sens. Toutefois, le traitement de cette composante reste sommaire et insuffisant. La qualité de l'air est en effet une « *qualité environnementale* » fondamentale.

À ce titre, nous demandons que soit accordée à cet élément la place centrale qu'il mérite.

## **Orientation stratégique 7 : garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics**

### **Stratégie multimodale**

p. 146 ; *Il s'agit de renforcer le report modal de l'automobile vers les transports publics et la mobilité douce (piétons, vélos) et de faire en sorte que ces derniers modes absorbent l'essentiel de l'augmentation des besoins de déplacement à l'avenir.*

L'objectif affiché pêche par sa timidité, laissant libre cours à toutes les dérives. Selon nous, la diminution du trafic routier au sein du district, y compris sur l'autoroute, 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 (*cf.* « Priorisation », en page 2 du présent document), la première étape nécessaire semble être la fixation d'objectifs adéquats, précis et contraignants.

### **Transports publics**

p. 150 : Nous saluons la volonté de développer les transports publics. Un élément indispensable n'est toutefois pas mentionné : l'amélioration des fréquences des lignes existantes assurant la desserte interne à l'Ouest lausannois, actuellement dissuasives.

p. 151 ; La carte 7c, schématique, ne parvient pas à cerner les besoins précis en nouvelles lignes de transports publics au sein de l'Ouest lausannois. Il convient notamment de développer la desserte des centres commerciaux existants, afin d'encourager les gens à s'y rendre en transports publics, ainsi que les liaisons directes entre les « noyaux villageois » (par exemple entre Chavannes et Ecublens), sans transbordement.

### **Transports individuels motorisés (TIM)**

p. 152 ; *le trafic automobile est globalement contenu.*

L'objectif annoncé pêche par son imprécision : un objectif ambitieux, clair et chiffré devrait être fixé pour le trafic automobile, condition impérative à l'amélioration de la qualité de l'air dans l'Ouest lausannois, tel un pourcentage de diminution.

Nous estimons que le PDi ne prévoit pas suffisamment de mesures dissuadant tant les habitants de prendre leur voiture pour des trajets pour lesquels il existerait des solutions de substitution, que les personnes en transit de pénétrer dans le district.

p. 153 ; La carte 7d, contredit le principe même des bassins versants : en effet, à Chavannes, l'avenue de la Gare est considérée comme un axe de desserte, puisqu'elle mène à franchir les voies CFF pour rejoindre le nord de celles-ci, censé être situé dans un autre bassin versant. Un autre exemple est celui de la route de la Maladière, de desserte aussi, puisque permettant de relier deux jonctions autoroutières (en principe dans deux bassins versants différents). Un troisième, constitué par l'axe Nord-Sud Crissier - Saint-Sulpice par le Tir Fédéral, appartenant aux réseaux principaux d'agglomération / urbain, relie des bassins versants différents. Or, selon la théorie partagée par le Canton et l'OFROU, il faudrait emprunter la route nationale pour accéder d'un bassin versant à un autre.

Si le principe des bassins versants est retenu, il faut l'appliquer en empêchant réellement le passage par le réseau régional d'un bassin à l'autre, notamment grâce à :

- la requalification de l'actuel tronçon autoroutier Ecublens - Maladière en route nationale de classe 3 limitée à 60 km/h et le redimensionnement du projet « Suppression du Goulet d'étranglement de Crissier » de l'OFROU et ses bretelles d'Ecublens, Chavannes et Malley (en cours pour Chavannes, avec l'attendu nouveau projet OFROU d'ici fin 2021),
- la couverture de la route nationale à Chavannes entre le Tir-Fédéral et son croisement avec la route de la Maladière. Cette option, plébiscitée depuis des années par le Conseil Communal

chavannois, devrait, elle aussi, être étudiée dans le cadre du PDi. Outre les bénéfices en termes de bruit, elle permettrait également de rétablir la continuité du territoire, créant un lieu pour un espace public et de rencontre d'environ 2 ha avec la possibilité d'aménager des terrains de jeux, de sports et des espaces verts.

- l'introduction de routes en cul-de-sac et/ou réservées aux bordiers (sauf vélos) dans les quartiers.
- La mise en place d'aménagements dissuadant le transit d'un bassin versant à l'autre.

#### p. 156 : stationnement

Là encore, l'objectif affiché de « *maîtriser l'offre en stationnement des pendulaires* » paraît insuffisant. Une politique de stationnement beaucoup plus restrictive que les normes VSS doit être menée, qui soit favorable aux familles sans voiture, et des objectifs chiffrés de réduction du nombre de places et de durée de stationnement hors macaron doivent être adoptés. La politique de stationnement est un levier essentiel dans la régulation du trafic automobile, comme le signale le plan « Mobilité et territoire 2050 ».

Par ailleurs, il convient de prendre des mesures pour lutter contre deux phénomènes de plus en plus fréquents :

- l'externalisation par les entreprises de la question du parking : fréquemment, les collaborateurs d'entreprises sont invités à rentrer chez eux avec un véhicule d'entreprise et d'en gérer le stationnement dans leur quartier. Cela engendre un trafic supplémentaire, notamment de camionnettes bruyantes, et l'occupation additionnelle de places.
- le parage d'automobilistes en transit : certains profitent de la proximité des gares de l'Ouest lausannois, notamment de Renens, pour laisser leur véhicule à proximité et poursuivre leur trajet en train, ce qui, à nouveau, engendre du trafic supplémentaire et occupe des places de parc.

#### **Au sujet du futur programme d'actions à Chavannes**

Les mesures concernant le programme d'action, ne sont pas décrites ; elles ne peuvent donc pas être appréhendées. Voici toutefois des remarques préliminaires sur certains projets annoncés :

##### ***Développer le secteur Anciennes Serres***

Étant donné le constat d'une profonde dégradation environnementale de l'Ouest lausannois, un gel de l'urbanisation doit être déclaré sur la commune de Chavannes pour ce qui est l'une des dernières surfaces naturelles non utilisées de la commune. Elle doit absolument faire place à un espace public de type parc arboré et jardins familiaux.

En parallèle, une mesure doit être élaborée concernant la préservation de l'intégralité des terrains de sport de La Plaine, incluant le secteur propriété de la Ville de Lausanne. La densification des surfaces déjà bâties des hautes écoles doit être leur seule voie de développement immobilier, conformément à leurs engagements de durabilité et à leur nécessaire contribution à la qualité de vie chavannoise et à l'urgence climatique.

##### ***Renaturer la Mère et mettre en place une liaison biologique continue le long de la Mère***

Ces mesures seront concrétisées lors de la réduction de l'impact de l'infrastructure autoroutière qui crée des perturbations majeures pour la circulation des espèces animales, comme elle le fait pour les habitants. Seule la transformation en boulevard urbain et la couverture permettent de diminuer l'emprise de cette infrastructure et de la rendre traversable.

La liaison biologique concernera aussi les espèces volantes. Il sera nécessaire de créer des sites de protection des insectes et de prélèvement de matériaux terreux pour la fabrication des nids. Ainsi la Mère verra-t-elle la reproduction des hirondelles et martinets, très présents jusqu'il y a dix ans, aujourd'hui en voie de disparition par l'artificialisation des sols.

***Réaliser le franchissement mobilité douce des Cèdres***

Cette mesure, selon l'engagement irrévocable de la Municipalité et des promoteurs qui promettaient encore récemment sa réalisation en 2020, était prévue dès l'arrivée des premiers habitants. Il est donc particulièrement ironique de la voir figurer dans le train de mesures proposées.

Relevons que, plus généralement, l'aménagement du quartier des Cèdres, vraie catastrophe sur le plan qualitatif, ne présente actuellement aucun respect des objectifs initiaux d'arborisation, de mobilité douce, de parcours d'eau, ni de respect de la charte de développement durable.

La présente prise de position, rédigée par une délégation de membres, a été validée par le Comité de l'Association bien vivre à Chavannes – abac 1022.