# PALM 2016

## PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES DE 3e GÉNÉRATION RÉVISÉ

Photo : Jean-Michel Zellweger

## Volume B – Cahier 2 : SDCL
### Volet opérationnel

Décembre 2016

canton de vaud

Agglomération Lausanne-Morges

## AVERTISSEMENT

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges de 3e génération révisé « PALM 2016 » est présenté en 3 volumes :

volume A – Rapport de projet
→ **volume B – Volet opérationnel**
1 – Périmètre du PALM
**2 – Schéma directeur Centre Lausanne**
3 – Schéma directeur de l'Est lausannois
4 – Schéma directeur du Nord lausannois
5 – Stratégie et développement de l'Ouest lausannois
6 – Schéma directeur de la région morgienne
volume C – Autres documents

Un livret des Instruments contractuels institutionnels est joint au dossier.

**Le présent volume B – Volet opérationnel** a fait l'objet d'une consultation publique du 26 septembre au 30 octobre 2016. Le rapport de consultation est intégré dans le volume C – Autres documents.

## IMPRESSUM

**Pilotage et coordination**
Cellule opérationnelle du PALM

**Élaboration**
Cellule opérationnelle et Direction technique du PALM
en collaboration avec les 26 communes du périmètre compact,
les bureaux techniques des schémas directeurs,
ainsi qu'avec les services de l'État partenaires

**Assistance à maîtrise d'ouvrage**
Agence LMLV Architectes Urbanistes SA

**Experts et études thématiques pour le PALM 2016**
Atelier Descombes Rampini SA
bcph ingénierie
TRANSITEC Ingénieurs-conseils SA
Urbaplan SA
Verzone Woods Architectes Sàrl

---

Service du développement territorial – Données de base
Transports publics lausannois
Transports de la région Morges-Bière-Cossonay

**Conception graphique**
Plates-Bandes Communication & Fulguro design

**Impression**
CADEV – Centrale d'achats de l'État de Vaud

© Projet d'agglomération Lausanne-Morges, décembre 2016

# Volume B
# Cahier 2

—

# Schéma directeur Centre Lausanne

# Statut du rapport du PALM 2016

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est un document contractuel doté d'une mission stratégique et opérationnelle. Son rôle est de guider et d'orienter la stratégie de développement de l'agglomération. Son statut est celui d'un instrument de référence et de coordination. Ce statut va probablement évoluer lors d'une prochaine adaptation ; en effet, le projet de modification de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), actuellement en cours d'adoption au Grand Conseil, prévoit de donner une valeur de planification directrice aux projets d'agglomération.

Projet partenarial qui réunit, depuis le PALM 2007, les autorités que sont le Canton et les communes, ainsi que les associations régionales et les cinq schémas directeurs, le projet d'agglomération Lausanne-Morges aborde aujourd'hui sa troisième génération, le PALM 2016. Il s'appuie sur les expériences des générations précédentes du projet pour consolider les acquis et approfondir certaines thématiques.

Par leur signature, les partenaires du PALM prennent un engagement réciproque à poursuivre les objectifs formulés dans ce document, à organiser les processus nécessaires et à mettre en œuvre les mesures d'urbanisation, de mobilité, de paysage ainsi que d'environnement et énergie, conformément aux horizons temporels prévus. Seuls les volumes A et B sont liants pour les partenaires.

Les propositions contenues dans les cartes et les fiches des volets urbanisation, mobilité, paysage ainsi que environnement et énergie, ont une valeur directrice destinée à orienter l'élaboration des projets en cours et à venir ; les tracés, les périmètres et les délimitations sont d'ordre indicatif. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi. Non contraignantes pour les tiers, les cartes et les fiches ont valeur d'engagement entre les autorités et s'inscrivent comme base commune de travail.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges s'inscrit dans la politique fédérale des agglomérations (voir volume A, chap. 1.3.1). Il est situé au confluent des actions publiques intercommunales, régionales, cantonales et fédérales et nécessite donc des structures de gouvernance dans les différents niveaux du fédéralisme.

# Sommaire – Volume B
# Cahiers 1 à 6


| | | |
|---|---|---|
| **1** | **Périmètre PALM** | |
| 1.1 | Portrait du PALM | 11 |
| 1.2 | État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 | 13 |
| 1.3 | Mesures du PALM 2016 | 49 |
| **2** | **Schéma directeur Centre Lausanne** | |
| 2.1 | Portrait du schéma directeur – SDCL | 11 |
| 2.2 | État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDCL | 13 |
| 2.3 | Mesures du PALM 2016 – SDCL | 43 |
| **3** | **Schéma directeur de l'Est lausannois** | |
| 3.1 | Portrait du schéma directeur – SDEL | 9 |
| 3.2 | État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDEL | 11 |
| 3.3 | Mesures du PALM 2016 – SDEL | 33 |
| **4** | **Schéma directeur du Nord lausannois** | |
| 4.1 | Portrait du schéma directeur – SDNL | 9 |
| 4.2 | État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDNL | 11 |
| 4.3 | Mesures du PALM 2016 – SDNL | 45 |
| **5** | **Stratégie et développement de l'Ouest lausannois** | |
| 5.1 | Portrait du schéma directeur – SDOL | 11 |
| 5.2 | État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDOL | 13 |
| 5.3 | Mesures du PALM 2016 – SDOL | 61 |
| **6** | **Schéma directeur de la région morgienne** | |
| 6.1 | Portrait du schéma directeur – SDRM | 11 |
| 6.2 | État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDRM | 13 |
| 6.3 | Mesures du PALM 2016 – SDRM | 41 |


› *Se référer à la page suivante pour le sommaire détaillé du Volume B – Cahier 2*

# Sommaire détaillé
# Volume B – Cahier 2


| | | |
|---|---|---|
| | **Contexte** | 7 |
| **2.1** | **Portrait du schéma directeur – SDCL** | 11 |
| **2.2** | **État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDCL** | 13 |
| **2.2.1** | **ÉTUDES STRATÉGIQUES** | 13 |
| | Étude d'accessibilité piétons et vélos à la gare de Lausanne | 13 |
| | Étude d'urbanisme et d'aménagements urbains au Pôle gare (Espaces publics sud-gare) | 14 |
| | Études d'implantation du métro m3 dans les secteurs des Plaines-du-Loup et de La Tuilière | 14 |
| | Étude de faisabilité d'une requalification de l'autoroute A1 et du giratoire de la Maladière | 15 |
| | Étude de faisabilité urbanistique, financière et technique d'une couverture de l'autoroute A9 dans le secteur des Boveresses | 15 |
| | Étude voie verte PALM | 16 |
| | Vision directrice des rives du lac | 16 |
| | Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois | 16 |
| **2.2.2** | **PLANS DIRECTEURS** | 17 |
| | Plan directeur communal de Lausanne | 17 |
| | Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup | 18 |
| | Plan directeur localisé des Croisettes (Épalinges) | 18 |
| | Plan directeur communal de mobilité (Épalinges) | 18 |
| **2.2.3** | **ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION** | 19 |
| 🔍 | **Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation** | 19 |
| | Mesures réalisées | 20 |
| | Mesures conformes à la situation théorique | 21 |
| | Mesures avec un léger retard | 23 |
| | Mesures avec un retard relativement important | 25 |
| | Arrêt/suspension de la mesure | 30 |
| 🔍 | **Carte** | |
| | C9-SDCL État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012 | 31 |

**2.2.4 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES** 33

**Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles** 33
Mesures réalisées 34
Mesures en cours de réalisation 35
Mesures conformes à la situation théorique 35
Mesures avec un léger retard 36
Mesures avec un retard relativement important 37
Arrêt/suspension de la mesure 38

**Cartes**
C10-SDCL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD) 39
C11-SDCL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012 41

**2.3 Mesures du PALM 2016 – SDCL** 43

**2.3.1 MESURES D'URBANISATION** 43

Horizons temporels des mesures d'urbanisation 44
Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton 45

**Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)** 46
La Bodevenaz 2 46
La Girarde 575 48
Le Closalet 50
Le Grand-Chemin Nord 52
Les Bosquets du Giziaux 54
Les Planches 2/Montblesson 56
En Cojonnex 58
En Contigny 60
Grangette Praz-Séchaud II 62
Valentin 64

**Cartes**
C12-SDCL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 67
C13-SDCL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets 69

| | | |
|---|---|---|
| **2.3.2** | **MESURES INFRASTRUCTURELLES** | 71 |
| 🔍 | Liste des mesures infrastructurelles | 72 |
| 🔍 | Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B) | 74 |
| 🔍 | Cartes | |
| | C14-SDCL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C | 105 |
| | C15-SDCL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B | 107 |
| **2.3.3** | **COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES** | 109 |
| 🔍 | Carte | |
| | C16-SDCL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD) | 111 |
| **2.3.4** | **MESURES PAYSAGÈRES** | 113 |
| 🔍 | Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères | 114 |
| | Parc d'agglomération de la plaine de Vidy | 114 |
| | Parc d'agglomération de Rovéréaz | 116 |
| | Parc d'agglomération de Sauvabelin | 118 |
| **2.3.5** | **MESURES ENVIRONNEMENTALES** | 121 |
| 🔍 | Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales | 122 |
| | 1.1 Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert | 122 |
| | 1.2 Création de la liaison biologique de Mezery-Blécherette | 124 |
| | 2.5 Renaturation de la Pétause (Stand de Vernand-Romanel) | 126 |
| | 3.1 Modernisation de la STEP de Lausanne | 128 |

# Contexte

## ÉLABORATION DU PALM 2016

Sur décision du comité de pilotage (COPIL PALM, voir chap. 1.2.3), instance de gouvernance politique du PALM, les partenaires du projet d'agglomération Lausanne-Morges présentent en 2016 un projet d'agglomération de 3e génération, le PALM 2016, auprès des instances fédérales compétentes.

### Objectifs

Conformément aux Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3e génération (DETEC-ARE, février 2015), ci-après dénommées « Directives », le PALM 2016 dresse un bilan des générations précédentes du projet et développe la vision d'ensemble et les stratégies sectorielles. Il fixe, pour les trois horizons 2019-2022 (A), 2023-2026 (B) et 2027-2030 (C), un programme actualisé des mesures dans les quatre volets thématiques que sont l'urbanisation, la mobilité, le paysage ainsi que l'environnement et énergie.

L'élaboration du PALM 2016 est basée sur trois objectifs majeurs :

- répondre aux attentes de la Confédération, dans le respect des nouvelles Directives et en améliorant les points faibles soulevés dans l'évaluation de l'impact du PALM 2012 en fonction des critères d'efficacité (voir volume A, chap. 4.2) ;
- adapter et hiérarchiser (horizons A, B et C) les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles ;
- préciser ou approfondir les sujets considérés comme essentiels pour la mise en œuvre du PALM.

### Points approfondis

En fonction de ces objectifs, les partenaires du PALM ont concentré leurs efforts sur les éléments suivants :

- la réalisation d'un **état des lieux** de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012, élément du diagnostic des quatre volets thématiques ;
- la consolidation du volet **urbanisation**, avec comme perspective la conformité à la législation fédérale (LAT, OAT) et au Plan directeur cantonal, ainsi que l'approfondissement de la thématique des activités en lien avec les enjeux économiques ;
- la consolidation du volet **mobilité**, en précisant les choix stratégiques effectués dans le PALM 2012 et en confirmant leur pertinence ;
- le développement du volet **paysage**, dans l'optique de mieux le coordonner avec les volets urbanisation ainsi que le volet environnement et énergie et d'établir des mesures ;
- l'adaptation du volet **environnement et énergie** tout en valorisant le Guide environnemental, annexe au PALM 2012, publié en 2014 et en établissant des nouvelles mesures.

## Conformité à la LAT et l'OAT révisées et au projet de 4e adaptation du Plan directeur cantonal

La conformité à la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et à son ordonnance d'application (OAT) ainsi qu'au Plan directeur cantonal (PDCn) est une exigence des Directives. En effet, le chapitre 1.3 « Cadre juridique » de ces dernières indique :

*« Dans sa version révisée, la LAT (art. 8a) prescrit un contenu minimal pour les plans directeurs cantonaux dans le domaine de l'urbanisation. Les cantons doivent définir :*

- *la dimension totale des surfaces affectées à l'urbanisation, leur répartition dans le canton et la manière de coordonner leur expansion à l'échelle régionale ;*
- *la manière de coordonner le développement de l'urbanisation et des transports ;*
- *la manière de concentrer le développement d'une urbanisation de qualité à l'intérieur du milieu bâti ;*
- *la manière d'assurer la conformité des zones à bâtir aux exigences de l'art. 15 LAT ;*
- *la manière de renforcer la requalification urbaine. » (pp. 8-9)*

L'art. 15 LAT, quant à lui, établit que :

- *« les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes ;*
- *les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites ;*
- *l'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage. » (pp. 7-8)*

De plus, le chapitre 6.2 « Détail des mesures individuelles du domaine des transports et de l'urbanisation » des Directives indique :

*« Pour les mesures concernant l'urbanisation, il est exigé désormais un commentaire introductif expliquant la conformité du projet d'agglomération et de ses mesures à la LAT, ainsi que l'état des travaux ou de la procédure d'approbation du ou des plans directeurs cantonaux au moment de la remise du projet d'agglomération. » (p. 79)*

L'approche établie pour la mise en conformité du PALM 2016 avec la LAT, l'OAT et le PDCn a été élaborée sous le pilotage de la cellule opérationnelle du PALM (COP PALM), en partenariat avec la direction technique (DT PALM, voir volume A, chap. 1.2.3). Les 26 communes du périmètre compact ont été parties prenantes dans ce processus partenarial, notamment par leur participation aux groupes techniques des schémas directeurs (GT-cpt), mais également par un échange bilatéral avec le Service du développement territorial du Canton et les schémas directeurs.

La conformité du volet urbanisation à la LAT, à l'OAT et au PDCn est exposée en détail dans un document spécifique annexé au présent rapport (voir annexe 4).

## Structure du rapport

Le rapport du PALM 2016 comporte :

Le Volume A – Rapport de projet, qui présente dans sa première partie le contexte, la gouvernance et les démarches participatives du PALM, regroupant ainsi les chapitres 1, 2 et 9 du Rapport de projet PALM 2012, volume A.

Dans la deuxième partie, il aborde l'état de la mise en œuvre du projet, (chap. 2.2), puis établit le diagnostic pour chaque volet thématique, à savoir l'urbanisation (chap. 2.3), la mobilité (chap. 2.4), le paysage (chap. 2.5) ainsi que l'environnement et énergie (chap. 2.6), à l'instar du chapitre 3 du PALM 2012, volume A.

Dans la troisième partie, qui regroupe les chapitres 4 à 8 du volume A du PALM 2012, le rapport de projet énonce les buts politiques et les orientations stratégiques (chap. 3.1), le projet de territoire (chap. 3.2) et les stratégies sectorielles des volets thématiques (chap. 3.3 à chap. 3.6).

La quatrième partie présente l'évaluation selon les exigences de base et les critères d'efficacité établis par la Confédération (chap. 4.1 et 4.2), ainsi que le contrôle d'efficacité et monitoring du projet d'agglomération (chap. 4.3) auparavant développés dans le chapitre 11 du PALM 2012, volume A.

Les annexes se composent de la liste des organes politiques et techniques du PALM (annexe 1), de la liste des communes de l'agglomération Lausanne-Morges (annexe 2), de la bibliographie (annexe 3), ainsi que de l'approche pour la mise en conformité des mesures d'urbanisation avec la LAT, l'OAT et le PDCn (annexe 4).

→ **Le Volume B – Volet opérationnel** (équivalent du Rapport B – dossier de mesures, du PALM 2012) est, quant à lui, constitué de six cahiers, un pour le PALM et un par schéma directeur. Chacun d'eux est constitué d'un portrait du territoire concerné, d'un état de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 et des mesures inscrites dans le PALM 2016.

Le Volume C – Autres documents rassemble les données statistiques, les diagnostics détaillés sur les activités et la mobilité, les éléments issus de la consultation publique du PALM 2016, ainsi que des études de référence utiles à l'élaboration du projet.

Un livret contenant l'ensemble des instruments contractuels institutionnels (voir volume A, chap. 1.2.2) est joint au dossier.

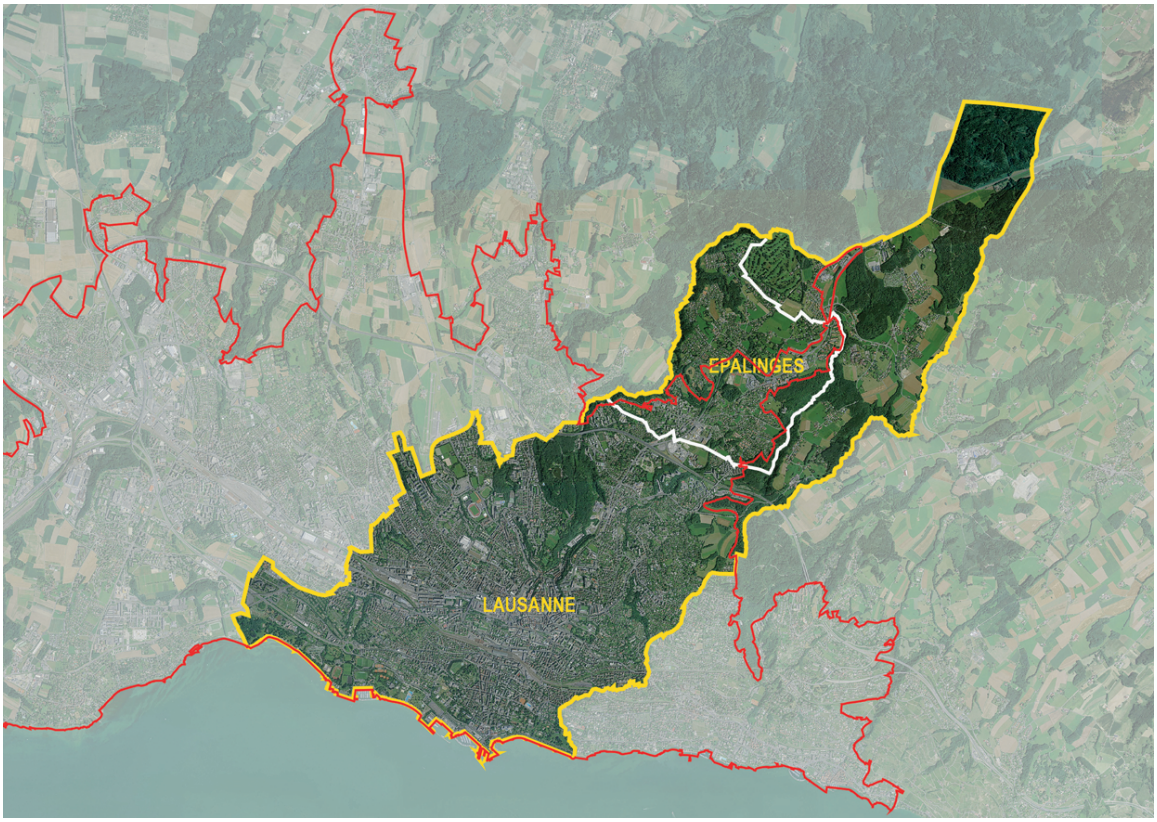
# 2.1 Portrait du schéma directeur – SDCL

Le secteur est composé de 2 communes touchées par le périmètre compact du PALM. Ces 2 communes ont signé en 2011 le Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL) qui coordonne par l'intermédiaire d'un bureau technique les principes d'aménagement sur l'ensemble du secteur.

**Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL)**

| | |
|---|---|
| **Communes signataires** | Lausanne et Épalinges |
| **Autres signataires** | — |
| **Date de constitution** | 2011 |
| **Ressources humaines du bureau du schéma directeur** | 2.5 ETP en moyenne (le bureau technique du schéma fonctionne sur la base des ressources de l'administration lausannoise) |

**Périmètre du SDCL**



**Données quantitatives**

| | |
|---|---|
| **Superficie du SDCL concernée par le périmètre compact** | 1'887 ha |
| **Nombre d'habitants au sein du périmètre compact*** | 135'950 |
| **Nombre d'emplois au sein du périmètre compact (ETP)**** | 90'058 |

Source : * Registre cantonal des personnes (RCPers2013) ; ** STATENT 2012

**Contact**

Schéma directeur Centre Lausanne
Service d'urbanisme - Ville de Lausanne
Rue du Port-Franc 18, 2e étage
Case postale 5354
1002 Lausanne 021 315 55 15

# 2.2 État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDCL

Ce chapitre présente les études stratégiques, les plans directeurs et l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et infrastructurelles à l'échelle du SDCL.

## 2.2.1 ÉTUDES STRATÉGIQUES

Les études stratégiques visent à définir les lignes directrices pour orienter le développement territorial et le système de mobilité de tout ou partie du périmètre compact de l'agglomération (voir volume A, chap. 2.1.1).

Seuls les éléments principaux des études entreprises à l'échelle du SDCL sont présentés ci-après. Les rapports complets des études finalisées sont intégrés dans le volume C (Études de référence).

Vu le nombre d'études stratégiques réalisées dans le SDCL, ce chapitre recense uniquement celles menées depuis le dépôt du PALM 2012.

### Étude d'accessibilité piétons et vélos à la gare de Lausanne

Team+, 2015-2016

Dans le cadre de leur programme « Léman 2030 », les CFF ambitionnent d'augmenter la capacité d'accueil de la gare de Lausanne pour répondre au doublement attendu du nombre de voyageurs d'ici à 2030. Cette évolution du trafic de voyageurs va générer une transformation importante de la gare de Lausanne et de ses interfaces avec le domaine public.

Parallèlement au projet de gare, le quartier de la Rasude, le secteur sous-gare et le Pôle Muséal vont impliquer une mutation importante de l'environnement urbain, des fonctions et des activités offertes dans le secteur de la gare. Aujourd'hui, ce secteur est avant tout une porte d'entrée en ville et un pôle d'emplois directement lié au chemin de fer. Il est amené à devenir un pôle d'attractivité dans la ville avec de nouvelles fonctions comme des commerces, des musées et des services. Les mutations du bâti vont également permettre de nouvelles connexions avec les quartiers voisins, offrant ainsi des opportunités pour les modes doux.

L'objectif de cette étude est de définir les lignes directrices de l'accessibilité au Pôle Gare pour les piétons et cyclistes au vu des développements prévus, en :

- déterminant et justifiant les bassins-versants piétons et cyclistes pour l'accessibilité à la gare ;
- élaborant un concept d'accessibilité au Pôle Gare intégrant les besoins de tous les types d'usagers (usagers des CFF, pendulaires, visiteurs et touristes, clients des commerces, habitants, etc.) ;
- définissant les itinéraires structurants en tenant compte des changements à venir et en proposant des mesures complémentaires lorsque cela s'avère nécessaire ;
- s'assurant de la cohérence des itinéraires retenus avec les planifications d'ordre supérieur, qui pourraient être adaptées au besoin.

## Étude d'urbanisme et d'aménagements urbains au Pôle gare (Espaces publics sud-gare)

Urbaplan + Transitec, 2013-2016

L'étude offre une vision commune aux divers développements en cours et projetés autour de la gare de Lausanne. Ces développements permettront de transformer profondément l'actuel lieu qui deviendra un « Pôle Gare » et une centralité forte du cœur de Lausanne. La transformation de la gare de Lausanne est l'élément déclencheur du projet. Elle consiste en une série de projets complexes et interconnectés comme l'extension de la gare par deux voies vers le sud (« Léman 2030 »), l'arrivée d'une nouvelle ligne de métro (m3), le développement d'un souterrain commercial et d'une nouvelle façade sud, le réaménagement des espaces publics au nord et au sud, ou encore le développement du Pôle Muséal.

L'enjeu de cette étude urbaine est d'anticiper les futures transformations en élaborant les conditions optimales pour créer un pôle dynamique formé d'espaces publics de qualité.

## Études d'implantation du métro m3 dans les secteurs des Plaines-du-Loup et de La Tuilière

Architram et consorts, 2012 (en cours)

L'étude a permis de coordonner l'implantation de la future ligne de métro m3 (2e étape, tronçon Flon-Blécherette), avec les constructions prévues dans le cadre de l'écoquartier des Plaines-du-Loup et du pôle sportif de La Tuilière.

L'emplacement des stations a été défini avec la desserte du futur quartier et le positionnement des bâtiments, de manière à optimiser les déplacements piétons et vélos et à interagir avec les futurs espaces publics. Le positionnement de la station au cœur du quartier des Plaines-du-Loup permet d'envisager le développement d'une future centralité secondaire du PALM.

Au terminus de la ligne du métro, l'étude visait à préciser le fonctionnement de l'interface, le positionnement des différents équipements tant en souterrain qu'en surface, et le lien avec le projet de stade et de centre d'affaires de La Tuilière.

## Étude de faisabilité d'une requalification de l'autoroute A1 et du giratoire de la Maladière

GEA + Transitec + Belandscape + Implenia + CSD, février 2016 - juin 2016

Cette étude a permis d'évaluer la faisabilité d'une requalification partielle du tronçon autoroutier A1 en boulevard urbain depuis l'entrée et de la STEP de Vidy jusqu'au giratoire de la Maladière. Le réaménagement du giratoire est également intégré dans l'étude de faisabilité.

Il s'agit de créer une véritable entrée de ville, connectée mais également plus perméable. Le périmètre concerné comprend le futur écoquartier des Prés-de-Vidy. La requalification doit permettre, à long terme, de dégager de nouveaux potentiels de développement, d'améliorer la situation au niveau du trafic routier, de relier le nord du boulevard aux rives du lac et d'implanter des marqueurs urbains forts. Il s'agit alors de faire un examen de sa faisabilité au regard de sa mise en œuvre, des contraintes environnementales et infrastructurelles et des aspects financiers.

L'étude confirme la faisabilité à moyen/long terme de la requalification du tronçon de l'autoroute A1, sous réserve d'un financement assuré par les nouveaux potentiels de développement identifiés.

## Étude de faisabilité urbanistique, financière et technique d'une couverture de l'autoroute A9 dans le secteur des Boveresses

Farra&Zoumboulakis et consorts, 2015-2016

Le tronçon Vennes-Chexbres de l'autoroute A9 doit subir des travaux d'assainissement et de protection contre le bruit. Ces travaux représentent une opportunité de construire une tranchée couverte à la hauteur du quartier des Boveresses, permettant de suturer deux secteurs de ville déconnectés et de créer une centralité de quartier.

L'étude menée en 2016 évalue la faisabilité technique de l'ouvrage, urbanistique et financière du projet via la valorisation foncière des terrains attenants, propriété de la Ville de Lausanne. En proposant plusieurs variantes d'urbanisation, elle permet de déterminer la forme urbaine la plus adéquate au regard du tissu urbain environnant et en rapport avec l'usage envisagé. La construction de logements, la création d'équipements et le dégagement d'un grand espace public sont les éléments du programme urbanistique et paysager déterminants pour l'évaluation.

L'étude a confirmé la faisabilité du projet sous tous ces aspects moyennant une densification suffisante et des travaux de reconfiguration du tronçon autoroutier concerné (modification du profil et abaissement).

## Étude voie verte PALM

MAP – Monnier Architecture du Paysage (pilote) + B-plan engineering Sàrl + Stucky SA, 2015-2016

La voie verte parcourant le territoire de l'agglomération Lausanne-Morges a déjà fait l'objet de plusieurs études, notamment une analyse des variantes concernant son tracé et aussi une étude des espaces publics qu'elle relie et des opportunités de mobilité douce qu'elle offre.

L'étude est menée en partenariat avec les schémas directeurs voisins du PALM. Une charte d'aménagement conjointe est en cours d'établissement, afin de marquer la continuité de cet axe de mobilité douce par des aménagements harmonisés.

## Vision directrice des rives du lac

Service de l'urbanisme de Lausanne, 2015-2016

Dans le cadre du projet Métamorphose, et plus particulièrement de la transformation du stade Pierre-de-Coubertin, il a été décidé d'élaborer une vision directrice concernant l'ensemble des rives du lac, dont le périmètre s'étend des infrastructures sportives jusqu'à la frontière communale ouest. Ce document permet de définir une vision à long terme du secteur et également de délimiter un cadre global pour le développement de nouveaux équipements publics, dont le stade Pierre-de-Coubertin.

Ce document a établi un équilibre entre les usages variés et la diversité de ce qui constitue une partie du parc d'agglomération de la Plaine de Vidy (territoire de Lausanne). Pour ce faire, il précise l'organisation des fonctions, des activités, de la mobilité et des aires de préservation paysagères et écologiques sur l'ensemble du périmètre.

Le site des rives est découpé en 5 séquences complémentaires, chacune présentant des caractéristiques et des vocations différentes. Le document est organisé en 3 volets : 1. Nature et paysage, 2. Accès et mobilité, 3. Programmation et activités.

L'étude a confirmé le projet de mise en place d'une nouvelle ligne de bus (tl 24, « parcours olympique ») entre la Bourdonnette et Ouchy.

## Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois

Bureau d'études biologiques Raymond Delarze, 2012-2014

L'étude du réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois a été menée en 2014 conjointement sur les territoires du SDCL et du SDOL. Elle a permis d'identifier les aspects biologiques à prendre en compte dans les planifications urbaines et d'esquisser un réseau écologique idéal reliant les zones nodales par un maillage de liaisons biologiques à préserver ou à renforcer. Les résultats de cette étude alimentent la révision en cours des plans directeurs communaux de Lausanne ainsi que des communes de l'Ouest lausannois. Cette étude fournit également les bases pour une bonne prise en compte des aspects biologiques dans les mesures d'urbanisation.

## 2.2.2 PLANS DIRECTEURS

Tout comme les études stratégiques, les plans directeurs sont des documents de référence et de coordination ayant pour but de déterminer les objectifs et les principes d'aménagement sur une portion du territoire. Les plans directeurs reposent sur une base légale (art. 35 et ss., LATC).

Seuls les éléments principaux des plans entrepris à l'échelle du SDCL sont présentés ci-après.

### Plan directeur communal de Lausanne

Urbaplan et consorts, 2013 (en cours)

Initiée en 2011, la révision du Plan directeur communal de Lausanne a pour objectif principal de définir les objectifs stratégiques de la Ville, notamment en matière de mobilité, de logements et d'équipements. Cette révision a découlé en grande partie d'un besoin de mise à jour des planifications communales, pour assurer la conformité avec les orientations prises dans les PALM 2007 et 2012 et garantir la mise en œuvre des mesures.

Le Plan directeur communal, en voie de finalisation, a permis d'ancrer la substance du projet d'agglomération dans une planification directrice à base légale, lui assurant pérennité et légitimité.

En plus des aspects traditionnels d'un plan directeur, le PDCom lausannois s'est élargi à d'autres, incluant :

- un volet économie ;
- une étude environnementale stratégique ;
- une étude sur le patrimoine urbain, bâti et végétal ;
- une étude sur la prise en compte des ressources du sous-sol (« Deep city »).

L'élaboration du projet a fait l'objet d'une large concertation avec les services de l'administration, les élus, des représentants de la société civile, des groupes d'intérêts et associations.

## Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup

Tribu architecture + Citec + Ecoscan, 2011-2015

Le programme Métamorphose prévoit l'urbanisation de plusieurs secteurs et le développement de nouvelles infrastructures sportives sur le territoire lausannois.

Le périmètre des Plaines-du-Loup (plateau de la Blécherette) est l'un des sites visés par ce programme. Afin de conserver une vision d'ensemble cohérente, le site fait l'objet d'un Plan directeur localisé qui définit les principes d'urbanisation, de gestion de la mobilité et les lignes directrices concernant les espaces ouverts. Un concept énergétique et environnemental est aussi produit afin de répondre aux critères de création d'un écoquartier. Le périmètre du PDL a été découpé en quatre étapes d'affectation, chacune faisant l'objet d'un PPA.

Le PDL se décline en sept objectifs plus précis, à savoir : assurer la mixité sociale et fonctionnelle, aménager des espaces publics de qualité, proposer une configuration bâtie structurante et une architecture durable, favoriser la mobilité douce et une accessibilité multimodale, mettre en valeur les échappées vers le grand paysage, préserver le patrimoine paysager et construit du site et enfin optimiser la gestion des ressources environnementales du futur quartier. Les orientations du PDL ont encore été affinées par diverses études, notamment une étude économique permettant de préciser la vocation du nouveau morceau de ville, avant l'établissement des plans partiels d'affectation ou encore une étude relative aux espaces publics.

## Plan directeur localisé des Croisettes (Épalinges)

Fischer-Montavon, 2015 (en cours)

Initié en 2015, l'établissement d'un Plan directeur localisé du quartier des Croisettes a pour objectif de fixer les lignes directrices d'aménagement et de densification de ce qui constitue un des 3 centres de la commune d'Épalinges.

Le plan directeur permet de préciser les futurs secteurs de développement et de densification et de définir un aménagement concerté des espaces publics. Enfin, il vise au désenclavement du quartier, par l'identification des liaisons avec le terminus du métro m2, l'interface de bus et le pôle de Vennes à proximité immédiate. L'établissement du PDL fait suite à une démarche participative lancée fin 2013.

## Plan directeur communal de mobilité (Épalinges)

Transitec, 2012- 2014

Établi en 2014, le Plan directeur communal de mobilité porte sur l'ensemble du territoire communal et a pour buts :

- d'établir un diagnostic multimodal des problèmes rencontrés sur certains itinéraires et carrefours ou par certains types d'usagers ;
- d'élaborer un concept d'organisation de la mobilité à long terme pour la commune ;
- de mettre en évidence les actions à entreprendre sur les différents réseaux de mobilité, avec leur degré de priorité respectif.

## 2.2.3 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION

Ce chapitre présente l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 2012 selon les quatre états retenus par la Confédération dans les tableaux de compte rendu (voir volume B, cahier 1, chap. 1.2.2), soit « mesure conforme à la situation théorique », « mesure avec léger retard (≤ 4 ans) », « mesure avec retard relativement important (> 4 ans) » et « arrêt ou suspension de la mesure », complétés par un état « mesure réalisée » (plan d'affectation en vigueur).

Dans le PALM, une mesure est considérée comme en réalisation au moment de l'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal. Ainsi, le début de la mise en œuvre d'une mesure correspond au moment de l'adoption du plan (voir volume A, chap. 2.1.3).

La carte C9-SDCL donne un aperçu de l'état de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures d'urbanisation du PALM 2012 situées sur le territoire du SDCL.

**Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation**
Mesures réalisées
Mesures conformes à la situation théorique
Mesures avec un léger retard
Mesures avec un retard relativement important
Arrêt/suspension de la mesure

**Carte**
C9-SDCL État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012

## Mesures réalisées

| Code ARE | Plan d'affectation | Commune | Site stratégique | Année de mise en vigueur | Année du permis d'habiter |
|---|---|---|---|---|---|
| 5586.2.140 | Les Fiches N-E (développement selon PGA) | Lausanne | A | 2011 | 2016 |
| 5586.2.141 | Les Fiches – Bérée 2 | Lausanne | A | 2014 | - |
| 5586.2.142 | Pôle de Vennes (PAC) | Lausanne/Épalinges | A | 2014 | 2017 |
| 5586.2.151 | Le Bugnon (développement selon PGA) | Lausanne | B | 2009 | 2011 |
| 5586.2.201 | Sébeillon B (partie nord-est, développement selon PGA) | Lausanne | E1 | 2011 | 2016 (partie nord-est) |
| 5586.2.249 | Zone des hôpitaux | Lausanne | J | 2012 | - |
| 5586.2.250 | Réservoir du Calvaire | Lausanne | J | 2016 | - |
| 5586.2.254 | Rue du Petit-Rocher | Lausanne | J | 2013 | - |
| 5586.2.256 | MCBA | Lausanne | J | 2012 | - |

## Mesures conformes à la situation théorique

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.252** |
| **Libellé** | **Sévelin A (sud)**<br>(ex-Sévelin)<br>**Sévelin B (nord)**<br>(ex-Sévelin) |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Conforme à la situation théorique |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne) |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'examen préalable |
| **Horizon PALM 2012** | 2015-2018 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Remarque** | Le site de Sévelin constituait une mesure unique dans le PALM 2012.<br>La mesure a été subdivisée en deux périmètres (futurs plans d'affectation), à des fins opérationnelles (Sévelin nord et Sévelin sud). Le PPA de Sévelin nord est actuellement à l'examen préalable ; celui de Sévelin sud sera transmis à l'examen préalable durant le 2e semestre de 2016. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.255** |
| **Libellé** | **St-Laurent – Louve** |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Conforme à la situation théorique |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne) |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En vigueur |
| **Horizon PALM 2012** | 2015-2018 |
| **Horizon PALM 2016** | Horizon PALM 2012 maintenu |
| **Remarque** | Le PQ fait actuellement l'objet d'un recours devant la Cour de droit administratif et public (CDAP). |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.257** |
| **Libellé** | **Gare CFF** |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Conforme à la situation théorique |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne)<br>Étude d'urbanisme et d'aménagements urbains, Pôle gare (Lausanne) |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En approbation préalable |
| **Horizon PALM 2012** | 2015-2018 |
| **Horizon PALM 2016** | Horizon PALM 2012 maintenu |
| **Remarque** | Les nouvelles surfaces faisant l'objet de la mesure sont légalisées dans le cadre de la procédure fédérale pour le projet d'agrandissement de la gare de Lausanne (projet Léman 2030). |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.258** |
| **Libellé** | **Avenue de la Gare – avenue d'Ouchy (Rasude)** |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Conforme à la situation théorique |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne)<br>Étude d'urbanisme et d'aménagements urbains, Pôle gare (Lausanne) |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'étude |
| **Horizon PALM 2012** | 2015-2018 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Remarque** | Le site a fait l'objet d'un mandat d'études parallèles pour tester la densité et la forme urbaine, préalablement à la procédure d'affectation. |

## Mesures avec un léger retard

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.144** |
| **Libellé** | **Plaines-du-Loup étape 2**<br>(ex-Secteur Maronniers – 5586.2.144)<br>(ex-Stade Maronniers – 5562.2.145)<br>(ex-Secteur Maronniers – 5586.2.146)<br>(partiel, ex-Secteur Stade olympique – 5586.2.143) |
| **Site stratégique** | B |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Léger retard |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne)<br>Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'étude |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Motif du retard** | Par rapport aux mesures du PALM 2012, les périmètres de toutes les mesures de l'écoquartier des Plaines-du-Loup (mesures 5586.2.143/144/145/146/148) du projet Métamorphose ont été modifiés. Les nouveaux périmètres sont issus des études de détails et correspondent aux périmètres des plans partiels d'affectation.<br>Dans le PALM 2016, les mesures sont donc inscrites avec de nouveaux périmètres et intitulés (Plaines-du-Loup, étape 1, étape 2, étape 3, étape 4).<br>L'établissement d'une vision concertée en amont de l'affectation, à travers l'élaboration du Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup a nécessité du temps. Des études supplémentaires ont été nécessaires, vu l'ampleur du projet et vu les différents éléments à coordonner (notamment le métro m3).<br>Par ailleurs, le report dans la programmation de la seconde étape du m3 a eu un impact sur le calendrier de l'ensemble des projets des Plaines-du-Loup.<br>Dans la logique de développement du projet de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, l'élaboration des plans partiels d'affectation – étapes 2 et 3 devra se faire de manière séquencée, tout en garantissant la vision globale du secteur. Le découpage est susceptible d'être adapté aux contraintes techniques. |
| **Moyens de mise en œuvre** | À des fins opérationnelles, les mesures inscrites dans le PALM 2012 ont été regroupées en un seul plan d'affectation (Plaines-du-Loup, étape 2).<br>L'ensemble du projet d'écoquartier des Plaines-du-Loup a fait l'objet d'un concours d'urbanisme, puis d'un plan directeur localisé, fixant des objectifs d'aménagement concertés. Le plan directeur a été accompagné d'une démarche participative et d'une communication importante.<br>Le plan directeur a été consolidé par diverses études (étude économique, étude pour l'implantation du futur métro m3, étude d'aménagement de l'avenue des Plaines-du-Loup, etc.), avant l'établissement des plans d'affectation. Afin d'assurer la réalisation de l'étape 1, un concours d'investisseurs a été mené en parallèle de la procédure d'affectation. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.148** |
| **Libellé** | **Plaines-du-Loup, étape 1**<br>(partiel, ex-Plaines-du-Loup) |
| **Site stratégique** | B |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Léger retard |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne)<br>Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'enquête publique |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | 2015-2018 |
| **Motif du retard** | Par rapport aux mesures du PALM 2012, les périmètres de toutes les mesures de l'écoquartier des Plaines-du-Loup (mesures 5586.2.143/144/145/146/148) du projet Métamorphose ont été modifiés. Les nouveaux périmètres sont issus des études de détails et correspondent aux périmètres des plans partiels d'affectation. Dans le PALM 2016, les mesures sont donc inscrites avec de nouveaux périmètres et intitulés (Plaines-du-Loup, étape 1, étape 2, étape 3, étape 4).<br>L'établissement d'une vision concertée en amont de l'affectation, à travers l'élaboration du Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup, a nécessité du temps. Des études supplémentaires ont été nécessaires, vu l'ampleur du projet et vu les différents éléments à coordonner (notamment le métro m3). Par ailleurs, le report dans la programmation de la seconde étape du m3 a eu un impact sur le calendrier de l'ensemble des projets des Plaines-du-Loup. |
| **Moyens de mise en œuvre** | À des fins opérationnelles, le périmètre de la mesure inscrite dans le PALM 2012 a été réduit. Une nouvelle mesure (Plaines-du-Loup, étape 4) a été définie sur la partie nord de l'ancien périmètre. L'ensemble du projet d'écoquartier des Plaines-du-Loup a fait l'objet d'un concours d'urbanisme, puis d'un plan directeur localisé, fixant des objectifs d'aménagement concertés. Le plan directeur a été accompagné d'une démarche participative et d'une communication importante. Le plan directeur a été consolidé par diverses études (étude économique, étude pour l'implantation du futur métro m3, étude d'aménagement de l'avenue des Plaines-du-Loup, etc.), avant l'établissement des plans d'affectation. Afin d'assurer la réalisation de l'étape 1, un concours d'investisseurs a été mené en parallèle de la procédure d'affectation. |

## Mesures avec un retard relativement important

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.143** |
| **Libellé** | **Plaines-du-Loup, étape 3**<br>(ex-Secteur stade olympique) |
| **Site stratégique** | B |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Retard relativement important |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne)<br>Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'étude |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Motif du retard** | Par rapport aux mesures du PALM 2012, les périmètres de toutes les mesures de l'écoquartier des Plaines-du-Loup (mesures 5586.2.143/144/145/146/148) du projet Métamorphose ont été modifiés. Les nouveaux périmètres sont issus des études de détails et correspondent aux périmètres des plans partiels d'affectation. Dans le PALM 2016, les mesures sont donc inscrites avec de nouveaux périmètres et intitulés (Plaines-du-Loup, étape 1, étape 2, étape 3, étape 4). L'établissement d'une vision concertée en amont de l'affectation, à travers l'élaboration du Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup, a nécessité du temps. Des études supplémentaires ont été nécessaires, vu l'ampleur du projet et vu les différents éléments à coordonner (notamment le métro m3). Par ailleurs, le report dans la programmation de la seconde étape du m3 a eu un impact sur le calendrier de l'ensemble des projets des Plaines-du-Loup. Dans la logique de développement du projet de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, l'élaboration des plans partiels d'affectation – étapes 2 et 3 devra se faire de manière séquencée, tout en garantissant la vision globale du secteur. Le découpage est susceptible d'être adapté aux contraintes techniques. |
| **Moyens de mise en œuvre** | À des fins opérationnelles, le périmètre de la mesure inscrite dans le PALM 2012 a été réduit. L'ensemble du projet d'écoquartier des Plaines-du-Loup a fait l'objet d'un concours d'urbanisme, puis d'un Plan directeur localisé, fixant des objectifs d'aménagement concertés.<br>Le plan directeur a été accompagné d'une démarche participative et d'une communication importante. Le plan directeur a été consolidé par diverses études (étude économique, étude pour l'implantation du futur métro m3, étude d'aménagement de l'avenue des Plaines-du-Loup, etc.), avant l'établissement des plans d'affectation. Le développement du secteur est conditionné à la démolition du stade de la Pontaise, et à son remplacement à la fois par le futur stade de foot de La Tuilière et par l'agrandissement du stade d'athlétisme de Pierre-de-Coubertin.<br>Le calendrier des différents projets est lié. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.148** |
| **Libellé** | **Plaines-du-Loup, étape 4**<br>(partiel, ex-Plaines-du-Loup) |
| **Site stratégique** | B |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Retard relativement important |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne)<br>Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'intention |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Motif du retard** | Par rapport aux mesures du PALM 2012, les périmètres de toutes les mesures de l'écoquartier des Plaines-du-Loup (mesures 5586.2.143/144/145/146/148) du projet Métamorphose ont été modifiés. Les nouveaux périmètres sont issus des études de détails et correspondent aux périmètres des plans partiels d'affectation. Dans le PALM 2016, les mesures sont donc inscrites avec de nouveaux périmètres et intitulés (Plaines-du-Loup, étape 1, étape 2, étape 3, étape 4). L'établissement d'une vision concertée en amont de l'affectation, à travers l'élaboration du Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup a nécessité du temps. Des études supplémentaires ont été nécessaires, vu l'ampleur du projet et vu les différents éléments à coordonner (notamment le métro m3). Par ailleurs, le report dans la programmation de la seconde étape du m3 a eu un impact sur le calendrier de l'ensemble des projets des Plaines-du-Loup. Afin de garantir la faisabilité du projet de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, cette partie du quartier sera développée dans un second temps. Elle n'est pas encore en étude et fera l'objet d'un futur PPA. |
| **Moyens de mise en œuvre** | À des fins opérationnelles, le périmètre de la mesure inscrite dans le PALM 2012 a été réduit. L'ensemble du plateau de la Blécherette a fait l'objet d'un concours d'urbanisme, puis d'un Plan directeur localisé, fixant des objectifs d'aménagement concertés. Le Plan directeur a été accompagné d'une démarche participative et d'une communication importante.<br>Le plan directeur a été consolidé par diverses études (étude économique, étude pour limplantation du futur métro m3, étude d'aménagement de l'avenue des Plaines-du-Loup, etc.), avant l'établissement des plans d'affectation. Le développement du secteur est conditionné au déménagement des activités en place (Service des automobiles et de la navigation), sur un autre site de l'agglomération. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.186** |
| **Libellé** | **Pré-de-Vidy A (partie sud)**<br>(ex-Prés-de-Vidy)<br>**Pré-de-Vidy B (partie nord)**<br>(ex-Prés-de-Vidy) |
| **Site stratégique** | D |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Retard relativement important |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne)<br>Étude de faisabilité d'une requalification de l'autoroute A1 et du giratoire de la Maladière |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'étude |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Motif du retard** | Dans le cadre du projet Métamorphose, les sites des Prés-de-Vidy devait initialement accueillir un nouveau stade, une piscine olympique et des logements.<br>Un concours d'urbanisme et d'architecture avait précisé l'occupation du site. Les études de détails du projet Métamorphose ayant conduit à réviser l'envergure et la répartition des équipements sportifs compris dans le projet Métamorphose, le programme des sites des Prés-de-Vidy a été revu.<br>Les sites n'accueillent désormais plus d'équipements sportifs majeurs, mais un écoquartier de logements et d'activités pour 4'200 habitants-emplois.<br>Les études nécessaires sont en cours. |
| **Moyens de mise en œuvre** | Un mandat d'études parallèles (MEP) est mené préalablement à l'affectation du sol pour préciser la vocation du site et son occupation. Les études portent sur un périmètre élargi, comprenant notamment le site de l'établissement horticole, afin d'assurer la cohérence avec les secteurs de développement voisins. Suite au MEP, un schéma directeur est établi afin de permettre de mettre en place le ou les plan(s) d'affectation. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.201** |
| **Libellé** | **Sébeillon A (partie sud)**<br>(ex-Sébeillon) |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Retard relativement important |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne) |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'étude |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | 2031-2040 |
| **Motif du retard** | Le projet de plan partiel d'affectation, établi suite à un concours d'architecture, a fait l'objet en 2014 d'un référendum. Le PPA a été refusé en votation populaire.<br>Un nouveau PPA doit être établi, sur la base d'un nouveau projet. |
| **Moyens de mise en œuvre** | Une démarche participative avec les riverains et les opposants au projet de PPA a été initiée par la Municipalité. Elle devrait déboucher sur l'élaboration d'un nouveau PPA. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.247** |
| **Libellé** | **Beaulieu \| Front Jomini** |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Retard relativement important |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne) |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'étude |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Motif du retard** | Le projet de plan partiel d'affectation, établi suite à un concours d'architecture, a fait l'objet en 2014 d'un référendum. Le PPA a été refusé en votation populaire.<br>Un nouveau PPA doit être établi, sur la base d'un nouveau projet. |
| **Moyens de mise en œuvre** | Une démarche participative avec les riverains et les opposants au projet de PPA a été initiée par la Municipalité. Elle devrait déboucher sur l'élaboration d'un nouveau PPA. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.248** |
| **Libellé** | **Site ancienne UIOM/Le Vallon** |
| **Site stratégique** | B |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Retard relativement important |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique** | Plan directeur communal (Lausanne) |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'étude |
| **Horizon PALM 2012** | 2011-2014 |
| **Horizon PALM 2016** | Non engagé |
| **Motif du retard** | De nouveaux usages et occupations du lieu pourraient être prévus par le projet de PPA. Par conséquent, une attention particulière a été consacrée à l'accompagnement du projet de développement, avec les habitants et usagers du lieu. |
| **Moyens de mise en œuvre** | Une démarche participative avec les habitants et usagers, ainsi que des études de faisabilité ont été menées avant la planification d'affectation, pour garantir la réalisation du futur projet. |

## Arrêt/suspension de la mesure

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.200** |
| **Libellé** | **Martinet** |
| **Site stratégique** | E1 |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Arrêt |
| **Horizon PALM 2012** | 2015-2018 |
| **Motif de l'arrêt** | Le secteur du Martinet était intégré au schéma directeur intercommunal de Malley, comme un site potentiel de densification.<br>Son développement n'a pas été poursuivi, car le potentiel de densification s'est révélé de faible importance. Il n'est donc pas justifié de maintenir ce site parmi les mesures PALM 2016.<br>Aucune décision exécutoire n'est intervenue. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.251** |
| **Libellé** | **Pierre-de-Plan** |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Arrêt |
| **Horizon PALM 2012** | 2015-2018 |
| **Motif de l'arrêt** | Le secteur de Pierre-de-Plan constitue une réserve de développement pour une possible extension des services de l'administration lausannoise ou une autre vocation.<br>À ce stade, il n'y a pas de projet et il n'est pas justifié de maintenir le site comme une mesure. Le site est déjà affecté en zone à bâtir. Aucune décision exécutoire n'est intervenue. |

| | |
|---|---|
| **Code ARE** | **5586.2.253** |
| **Libellé** | **Place Chauderon** |
| **Site stratégique** | J |
| **Commune** | Lausanne |
| **État de la mise en œuvre** | Arrêt |
| **Horizon PALM 2012** | 2015-2018 |
| **Motif de l'arrêt** | Le projet devant être réalisé en superposition d'infrastructures existantes, sa faisabilité technique est conditionnée à des coûts importants.<br>Par ailleurs, le projet pourrait impacter un bâtiment présentant un certain intérêt patrimonial. Vérification de la faisabilité financière et technique du projet, avant établissement du PPA. Vérification de la compatibilité avec le patrimoine. |

Pôle de Vennes
Le Bugnon
Plaines du Loup étape 4
Plaines du Loup étape 1
Plaines du Loup étape 2
Plaines du Loup étape 3
Les Fiches - Bérée 2
Les Fiches N-E
Beaulieu / Front Jomini
Site ancienne UIOM / Le Vallon
Réservoir du Calvaire
Pierre de Plan
Zone des hôpitaux
Sévelin B (partie nord)
Rue du Petit-Rocher
Place Chauderon
Sébeillon A (partie sud)
Sébeillon B (partie nord-est)
Sévelin A (partie sud)
St-Laurent - Louve
Pré-de-Vidy A (partie sud)
MCBA (Pôle muséal)
Gare CFF
Avenue de la Gare - Avenue d'Ouchy

N
0 250 500 1 000 Mètres

**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique
- Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
- Mesure conforme à la situation théorique
- Mesure avec léger retard (<= 4 ans)
- Mesure avec retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt ou suspension de la mesure

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION DU PALM 2012 - SDCL

DECEMBRE 2016

C9 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

## 2.2.4 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

Les cartes C10-SDCL et C11-SDCL illustrent l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles inscrites dans les Accords sur les prestations de 2007 et 2012 et situées sur le territoire du SDCL. Pour rappel, l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles est déterminé sur la base des quatre catégories proposées par l'ARE, soit « conforme à la situation théorique », « léger retard (≤ 4 ans) », « retard relativement important (> 4 ans) » et « arrêt de l'aménagement/suspension ». Les tableaux de compte rendu de la mise en œuvre sont présentés dans le cahier 1 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.2.2). Les listes présentées ci-après synthétisent les informations figurant dans lesdits tableaux en regroupant les mesures selon les quatre catégories susmentionnées. Afin de distinguer les infrastructures mises en service ou en cours de construction au 30 septembre 2016 (une indication complémentaire « mesure réalisée » ou « mesure en cours de réalisation » figure dans les commentaires des tableaux de compte rendu, voir volume B, cahier 1, chap. 1.2.2), celles-ci font l'objet de listes spécifiques.

À noter que l'évaluation globale de l'état de la mise en œuvre des paquets de mesures a été le plus souvent impossible du fait du nombre important de mesures composant les paquets et de la variabilité de l'état de la mise en œuvre de chacune d'elles. C'est pourquoi les tableaux de compte rendu ont été complétés et détaillent le contenu de chaque paquet, sur la base des « annexes F » transmis à la Confédération dans le cadre de l'élaboration des conventions de financement. Les listes ci-après présentent le même niveau de détails.

De plus, compte tenu de la position centrale de la commune de Lausanne dans l'agglomération, le numéro d'identification de diverses mesures situées en tout ou partie sur son territoire se réfère aux secteurs Est lausannois (EL), Nord lausannois (NL) ou Ouest lausannois (OL). Ces mesures figurent dans les listes de chaque secteur concerné.

**Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles**

Mesures réalisées
Mesures en cours de réalisation
Mesures conformes à la situation théorique
Mesures avec un léger retard
Mesures avec un retard relativement important
Arrêt/suspension de la mesure

**Cartes**

C10-SDCL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (Hors MD)
C11-SDCL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012

## Mesures réalisées

**Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet | Mise en service |
|---|---|---|---|
| 5586.002 | 4c.01.CL.01, étape 1 | Lausanne | 2016 |
| 5586.002 | 4c.02.CL.01, étape 1 | Lausanne | 2016 |
| 5586.002 | 4c.CL.50 | Lausanne, Pully | 2014 |
| 5586.002 | 4c.CL.52 | Lausanne | 2014 |
| 5586.004 | 4d.CL.05b | Lausanne | 2014 |
| 5586.004 | 4d.CL.8 | Lausanne | 2015 |
| 5586.004 | 4d.CL.24 | Lausanne | 2015 |
| 5586.006 | 4e.CL.10 | Lausanne | 2013 |
| 5586.044 | 23a.03.CL.03 | Lausanne | 2009 |
| 5586.044 | 23a.03.CL.04 | Lausanne | 2015 |

Parmi les mesures réalisées, trois l'ont été sans solliciter le cofinancement fédéral garanti par l'Accord sur les prestations. Ce sont les mesures 4c.CL.50, 4c.CL.52 et 23a.03.CL.03, qui, en tant que parties de paquets de mesures, feront l'objet d'une demande de remplacement à la Confédération.

**Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet | Mise en service |
|---|---|---|---|
| 5586.2.283 | 4d.CL.151 | Lausanne | 2015 |

La mesure ci-dessus a été réalisée sans solliciter de financement fédéral ; elle fait l'objet d'une mention spéciale dans l'Accord sur les prestations (« La Confédération et le Canton prennent acte du fait que cette mesure ne sera pas réalisée en horizon A »).

## Mesures en cours de réalisation

**Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet | Mise en service |
|---|---|---|---|
| 5586.002 | 4c.02.CL.01, étape 2 | Lausanne | 2016 |
| 5586.002 | 4c.05.CL.01 | Lausanne | 2015 |
| 5586.006 | 4e.01.CL.01 | Lausanne | 2016 |
| 5586.025 | 13a.CL.01 | Lausanne | 2016 |

**Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet | Mise en service |
|---|---|---|---|
| 5586.2.284 | 4d.CL.128 | Lausanne | 2016 |

La mesure 4d.CL.128 fera l'objet d'une demande de remplacement en tant que partie d'un paquet de mesures du benchmark mobilité douce.

## Mesures conformes à la situation théorique

**Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet | Début des travaux |
|---|---|---|---|
| **Horizon A 2012 (2015-2018)** | | | |
| 5586.2.013 | 5a.CL.01 | Épalinges, Lausanne, DGMR | 2017 |
| 5586.2.078 | 21.CL.01 | Lausanne | 2018 |
| 5586.2.280 | 4c.CL.07a | Lausanne | 2018 |
| 5586.2.280 | 4c.CL.07b | Lausanne | 2016 |
| 5586.2.280 | 4c.CL.152 | Épalinges | 2017 |
| 5586.2.280 | 4c.CL.100 | Lausanne | 2018 |
| 5586.2.280 | 4c.CL.150 | Lausanne | 2018 |
| 5586.2.283 | 4d.CL.143 | Épalinges | 2017 |
| 5586.2.284 | 4d.CL.125 | Lausanne | 2018 |
| 5586.2.284 | 4d.CL.140 | Lausanne | 2018 |
| 5586.2.301 | 23e.CL.01 | Lausanne | 2018 |
| **Horizon B 2012 (2019-2022)** | | | |
| 5586.2.069 | 17a.NL.04 (30.CL.02) | Lausanne | 2021 |
| 5586.2.285 | 4d.CL.141 | Lausanne | 2021 |
| 5586.2.302 | 23e.CL.02 | Lausanne, DGMR | 2021 |

Deux mesures figurant dans l'Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007, B1) sont concernées par cette catégorie sur le territoire du SDCL ; elles sont reprises dans la liste A 2012 ci-dessus.

## Mesures avec un léger retard

**Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet |
|---|---|---|
| 5586.002 | 4c.01.CL.01, étape 2 | Lausanne |
| 5586.002 | 4c.02.CL.01, étape 3 | Lausanne |
| 5586.002 | 4c.CL.51 | Lausanne |
| 5586.002 | 4c.CL.53 | Lausanne |
| 5586.004 | 4d.CL.16 | Lausanne |
| 5586.021 | 23a.01 | Lausanne, Renens |
| 5586.044 | 23a.03.CL.01 | Lausanne |

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus est reporté de la période 2011-2014 à la période 2015-2018 (hors mesures réalisées ou en cours de réalisation).

**Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet |
|---|---|---|
| 5586.2.016 | 5a.CL.04 | Lausanne |
| 5586.2.058 | 16a.CL.01 | Lausanne |
| 5586.2.280 | 4c.CL.101 | Lausanne |
| 5586.2.280 | 4c.CL.102 | Lausanne |
| 5586.2.283 | 4d.CL.02 | Lausanne |
| 5586.2.283 | 4d.CL.23 | Lausanne |
| 5586.2.283 | 4d.CL.134 | Lausanne |
| 5586.2.283 | 4d.CL.142 | Lausanne |
| 5586.2.284 | 4d.CL.127 | Lausanne |
| 5586.2.284 | 4d.CL.129 | Lausanne |
| 5586.2.284 | 4d.CL.132 | Lausanne |
| 5586.2.284 | 4d.CL.135 | Lausanne |
| 5586.2.284 | 4d.CL.139 | Lausanne |

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus est reporté de la période 2015-2018 à la période 2019-2022.

**Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet |
|---|---|---|
| 5586.2.014 | 5a.CL.02 | Lausanne |
| 5586.2.064 | 17a.CL.01 (30.CL.01) | Lausanne |
| 5586.2.282 | 4c.CL.11 | Lausanne |
| 5586.2.285 | 4d.CL.04 | Lausanne |
| 5586.2.286 | 4d.CL.131 | Lausanne |
| 5586.2.286 | 4d.CL.136 | Lausanne |

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus est reporté de la période 2019-2022 à la période 2023-2026.

## Mesures avec un retard relativement important

**Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet |
|---|---|---|
| 5586.044 | 23a.03.CL.02 | Lausanne |

Le début des travaux de réalisation de la mesure ci-dessus est reporté de la période 2011-2014 à la période 2019-2022.

**Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet |
|---|---|---|
| 5586.2.015 | 5a.CL.03 | Lausanne |

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus est reporté de période 2019-2022 au-delà de 2026.

## Arrêt/suspension de la mesure

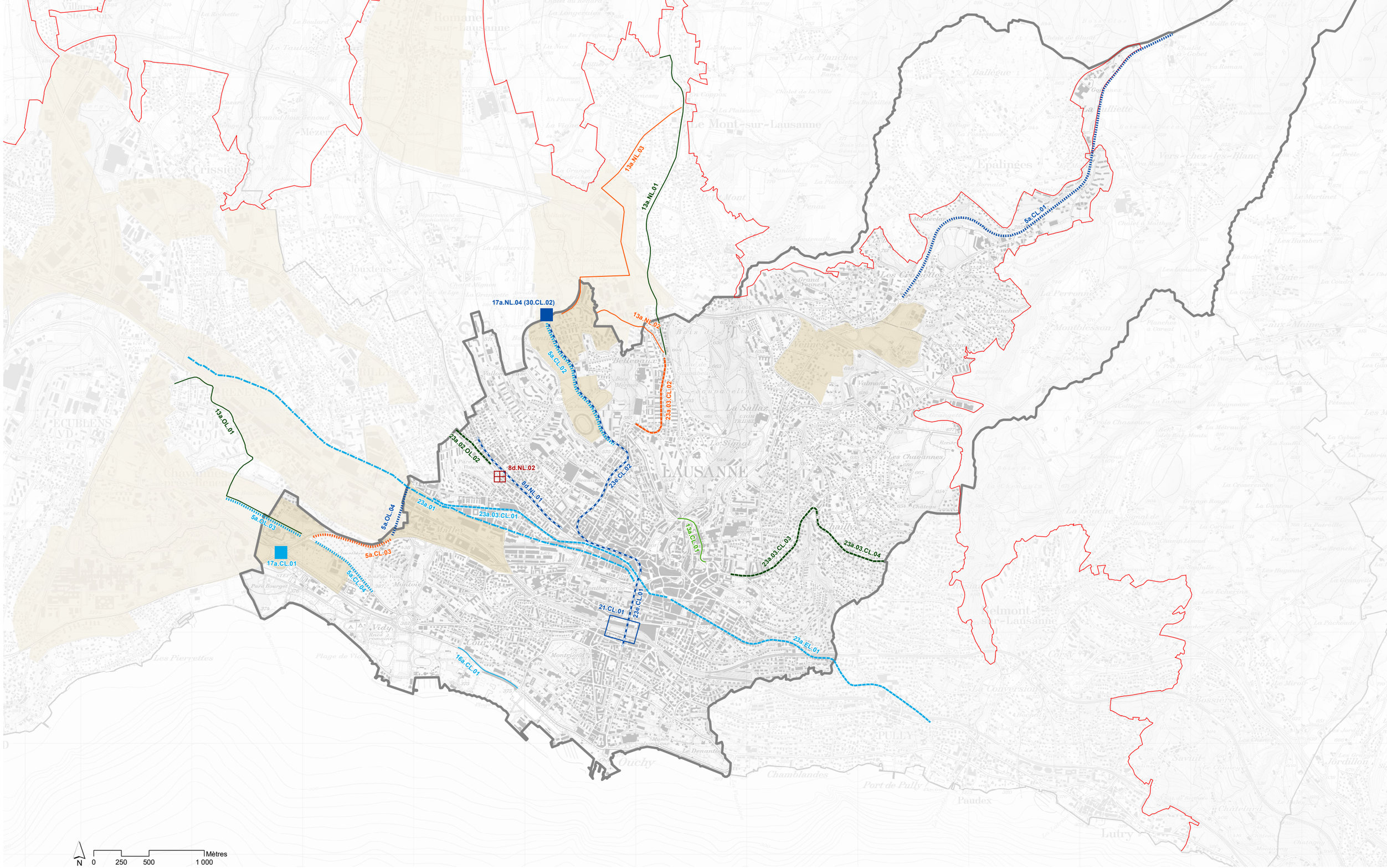
**Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet |
|---|---|---|
| 5586.006 | 4e.CL.11 | Lausanne |

**Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)**

| Code ARE | N° de mesure PA | Commune/Porteur de projet |
|---|---|---|
| **Horizon A 2012 (2015-2018)** | | |
| 5586.2.287 | 4e.CL.10a | Lausanne |
| 5586.2.288 | 4e.CL.10b | Lausanne |
| **Horizon B 2012 (2019-2022)** | | |
| 5586.2.282 | 4c.CL.129 | Lausanne |
| 5586.2.285 | 4d.CL.138 | Lausanne |
| 5586.2.286 | 4d.CL.06 | Lausanne |
| 5586.2.286 | 4d.CL.126 | Lausanne |
| 5586.2.286 | 4d.CL.137 | Lausanne |
| 5586.2.289 | 4e.CL.120 | Lausanne |

Parmi les mesures dont la réalisation, telle que planifiée, n'est plus possible, il faut relever les vélostations prévues en 2007 et 2012 pour compléter l'équipement de la gare CFF de Lausanne (4e.CL.10a, 4e.CL.10b, 4e.CL.11 et 4e.CL.120). L'évolution du projet d'agrandissement de la gare, lié à Léman 2030, rend en effet obsolètes les solutions imaginées à l'époque. Une nouvelle mesure compatible avec le projet d'agrandissement de la gare est proposée dans le PALM 2016 (4e.CL.200).




**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique

**Types de mesures**

- Gare
- Métro, LEB
- Réseau routier
- Tramway
- BHNS
- Bus
- Arrêt de bus
- Carrefour
- Interface
- Passage à niveau

**Etat de la mise en oeuvre**

- Réalisée
- En cours de réalisation
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard (< 4 ans)
- Retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt / suspension de la planification

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES 2007 ET 2012 (HORS MD) - SDCL

DECEMBRE 2016

**C10** SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

**Mesures non-localisées**

- 4c.01.CL.01(1)
- 4c.01.CL.01(2)
- 4c.02.CL.01(1)
- 4c.02.CL.01(2)
- 4c.02.CL.01(3)
- 4c.05.CL.01
- 4e.01.CL.01

4d.CL.143
4c.CL.152
4d.CL.16
4d.CL.140
4d.CL.128
4d.CL.127
4d.CL.24
4d.CL.125
4d.CL.139
4d.CL.141
4d.CL.138
4c.NL.121
4c.CL.129
4d.CL.126
4d.CL.134
4d.CL.151
4c.CL.07a
4d.CL.05b
4d.CL.06
4d.CL.132
4d.CL.131
4d.CL.08
4c.CL.53
4d.CL.142
4d.CL.02
4d.CL.23
4c.CL.150
4d.CL.129
4c.CL.102
4c.CL.07b
4c.CL.52
4d.CL.135
4d.CL.137
4e.CL.10
4e.CL.10a
4c.EL.151
4d.CL.04
4c.CL.101
4c.CL.100
4c.CL.11
4e.CL.10b
4e.CL.11
4e.CL.120
4d.CL.136
4c.CL.50

N 0 250 500 1 000 Mètres

**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique

**Types de mesures**

- Réseau de mobilité douce
- Franchissement mobilité douce
- Ascenseur
- Vélostation

**Etat de la mise en oeuvre**

- Réalisée
- En cours de réalisation
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard (< 4 ans)
- Retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt / suspension de la planification

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE MOBILITE DOUCE 2007 ET 2012 - SDCL

DECEMBRE 2016

C11 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

# 2.3 Mesures du PALM 2016 – SDCL

Toutes les actions concrètes liées à l'urbanisation, à la mobilité, au paysage ainsi qu'à l'environnement et énergie sont considérées comme des mesures. Néanmoins, pour le PALM, les mesures d'urbanisation sont uniquement des plans d'affectation.

## 2.3.1 MESURES D'URBANISATION

Ce chapitre présente les mesures d'urbanisation (projets de plans d'affectation) à l'horizon 2030, à l'échelle du SDCL (voir carte C12-SDCL). Parmi ces mesures, certaines sont issues du PALM 2012 et d'autres sont nouvelles (voir volume A, chap. 3.3.1, 3.3.3, 4.1.5 et annexe 4).

### Mesures d'urbanisation du PALM 2012

Ces mesures comprennent l'ensemble des périmètres des mesures d'urbanisation inscrites dans le PALM 2012. Pratiquement, elles sont spécifiquement identifiées par un code attribué par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) dans le cadre de l'Accord sur les prestations pour la mise en œuvre du PALM de 2e génération.

### Nouvelles mesures d'urbanisation du PALM

Ces mesures comprennent les périmètres de nouvelles mesures, soit de nouveaux projets de plans d'affectation identifiés lors de l'élaboration du PALM 2016. Pour le calcul du potentiel d'accueil total, les nouvelles mesures prises en compte se situent désormais dans l'ensemble du périmètre compact et non pas uniquement dans les sites stratégiques et les centralités principales.

## Horizons temporels des mesures d'urbanisation

Pour établir les mesures d'urbanisation à réaliser à l'horizon 2030, tant celles du PALM 2012 que les nouvelles mesures identifiées lors de l'élaboration du PALM 2016, leur degré de maturité est défini en fonction de critères de faisabilité et de l'état d'avancement de la mise en œuvre (voir volume A, annexe 4, chap. 3.3.1).

D'une part, chaque mesure d'urbanisation est analysée suivant les critères de faisabilité identifiés comme ayant un impact direct sur le calendrier de la mise en œuvre. Le critère lié à la coordination avec le calendrier des mesures infrastructurelles est également pris en compte.

D'autre part, les mesures d'urbanisation sont classées en quatre catégories selon leur état d'avancement :

- mesures construites ;
- mesures réalisées (plans d'affectation en vigueur) ;
- mesures engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) ;
- mesures non engagées (plans d'affectation n'étant pas encore au stade de l'enquête publique).

Sur la base de leur état d'avancement, les mesures d'urbanisation du PALM 2016 sont réparties en deux types.

### Mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Les mesures construites (permis d'habiter délivré), le potentiel de densification des zones construites, les réserves en zone à bâtir existante, les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et les mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) sont définis désormais comme un potentiel « incompressible ». Les mesures réalisées et engagées font l'objet d'une liste détaillée (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1).

Pour ce qui est des nouvelles mesures réalisées et engagées à l'échelle du SDCL, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel définit. Elles sont inscrites dans la liste fournie par la Confédération (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1), font l'objet de fiches (voir ci-après) et sont répertoriées sur la carte C12-SDCL.

### Mesures non engagées : inventaire de projets

Le potentiel en habitants des mesures non engagées (plans d'affectation n'étant pas encore au stade de l'enquête publique) à l'échelle du SDCL vient compléter le potentiel qualifié d'incompressible. Les mesures non engagées, programmées à l'horizon 2030, constituent un « inventaire de projets » et font l'objet d'une carte (voir carte C13-SDCL). Dans le PALM 2016, les horizons temporels pour la réalisation de ces mesures, qu'elles soient nouvelles ou déjà inscrites dans le PALM 2012, ne sont pas précisés.

Le processus de mise en conformité avec la législation fédérale et le PDCn a obligé à reprogrammer les mesures d'urbanisation inscrites dans le PALM 2012 qui ne sont pas encore considérées comme engagées. Certaines d'entre elles ont été reprogrammées au-delà de l'horizon 2030. Ce processus de reprogrammation est dû non seulement à la maturité des mesures (faisabilité et état d'avancement de la mise en œuvre), mais il résulte également des changements dans le calcul du potentiel d'accueil du PALM liés à la mise en conformité avec la LAT et l'OAT révisées ainsi qu'avec le projet de 4e adaptation du PDCn.

Les mesures du PALM 2012 reprogrammées au-delà de 2030 sont celles qui, notamment :

- présentent un degré de maturité peu élevé ;
- nécessitent la création de nouvelles zones à bâtir et/ou empiètent sur des surfaces d'assolement.

## Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton

Depuis 2015, le PALM est piloté par la cellule opérationnelle (COP), constituée des services cantonaux en charge du développement territorial (SDT), de la mobilité (DGMR) et de l'environnement et l'énergie (DGE). Dans le cadre d'un processus partenarial avec les schémas directeurs et les 26 communes du PALM, l'ensemble des nouvelles mesures d'urbanisation inscrites dans le PALM 2016 ont été mises en conformité avec la LAT révisée et le PDCn (voir volume A, annexe 4).

**Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)**

La Bodevenaz 2
La Girarde 575
Le Closalet
Le Grand-Chemin
Les Bosquets du Giziaux
Les Planches 2 Montblesson
En Cojonnex
En Contigny
Grangette Praz-Séchaud II
Valentin

**Cartes**

C12-SDCL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030
C13-SDCL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets

# Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)

| | Nouveau – La Bodevenaz 2<br>**Épalinges – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A1 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2013 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2014 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En vigueur |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone mixte d'habitation de forte densité et d'activités moyennement gênantes |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 62 |
| **Emplois supplémentaires** | 20 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 82 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Le projet porte sur un secteur à proximité immédiate du centre de la commune et très bien desservi par les lignes de bus existantes. Il fait donc partie des secteurs reconnus pour leur potentiel de densification, en raison de la qualité des transports publics existants et de la proximité des services. Le plan permet de densifier un espace résiduel, entouré de plusieurs axes routiers, notamment la route de Berne. De ce fait, il garantit une utilisation rationnelle et optimisée du territoire. Composé de 3 volumes distincts reposant sur un socle commun, le plan d'affectation prévoit la construction de 50 appartements et de 5 locaux d'activités, développés de manière à viser les standards MINERGIE-P®. Ceci permet de dépasser largement la densité minimale voulue dans le plan directeur cantonal (mesure A11) dans le périmètre compact. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet – Vue sud**

Source : 1point2 SA, 2016

**Périmètre du projet – 1:20000**

| | **Nouveau – La Girarde 575**<br>**Épalinges – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A2 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2017 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2017 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'enquête publique |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone d'habitation de moyenne densité |
| **Modification de la vocation** | Oui. Initialement affecté en zone de construction d'utilité publique, le périmètre est destiné à l'habitat. |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 76 |
| **Emplois supplémentaires** | 12 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 88 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Le projet s'inscrit dans la continuité du bâti existant. Il porte sur un secteur à proximité immédiate du centre de la commune et très bien desservi par les lignes de bus existantes. Il permet de compléter l'offre en logements par de l'habitat collectif protégé et subventionné et de créer des espaces collectifs de qualité favorisant la vie de quartier. Ce plan d'affectation permet de répondre aux objectifs des instances supérieures par la réalisation d'habitat dense de qualité et par l'aménagement de chemins de mobilité douce à l'intérieur de celui-ci. Il participe donc aux objectifs du PALM de 2e génération, c'est-à-dire de viser la coordination « urbanisation, transports et environnement » par l'image directrice d'une agglomération compacte. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet**

Source : Bonhôte Zapata, 2013

**Périmètre du projet – 1:20000**

| | Nouveau – Le Closalet<br>**Épalinges – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A2 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2017 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En approbation préalable ou en recours |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone mixte (habitation, activités complémentaires) |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 365 |
| **Emplois supplémentaires** | 45 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 410 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Le plan d'affectation est situé à l'intérieur du périmètre compact dans une poche non bâtie située à l'intérieur d'un tissu largement bâti. Il permettra la réalisation de nouveaux logements à proximité du m2, d'autant plus si l'on tient compte de l'extension envisagée de celui-ci. Il présente une densité conforme à la localisation en périmètre compact voulue dans le PALM de 2e génération (IUS de minimum 0.625). Grâce à la réalisation d'une passerelle mobilité douce franchissant la route de Berne, le futur quartier sera mis en relation directe avec le centre d'Épalinges. Il permettra donc de développer des cheminements de mobilité douce et d'aménager des connexions vers les transports publics. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Passerelle de mobilité douce sur la route de Berne (4d.CL.143, code ARE 5586.2.283), permettant de relier le futur quartier au centre d'Épalinges. |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet – Vue Ouest**

Source : GEA, 2015

**Périmètre du projet – 1:20000**

| | Nouveau – Le Grand-Chemin Nord<br>**Épalinges – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A2 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2016 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2016 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En vigueur |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone mixte (habitation, activités complémentaires) |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 80 |
| **Emplois supplémentaires** | 40 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 120 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Situé en continuité de la zone à bâtir existante, le projet présente une densité conforme à la localisation en périmètre compact. Il est localisé à proximité immédiate de la route de Berne, dans un secteur bien desservi par les transports publics. Ce plan d'affectation concrétise l'opportunité de construire des nouveaux logements, complétés par des locaux pour des activités artisanales, tertiaires, commerciales et parapubliques, ceci afin de permettre une mixité voulue par les instances supérieures. Il permet d'urbaniser un secteur situé au sein du périmètre compact et donc de viser un développement coordonné entre urbanisation, transports et environnement, participant ainsi à l'image directrice d'une agglomération compacte. |

| **Besoin de coordination** | |
|---|---|
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |

| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
|---|---|
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet**

Source : CCHE, 2016

**Périmètre du projet – 1:20000**

| | **Nouveau – Les Bosquets du Giziaux**<br>**Épalinges – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A1 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2012 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2012 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En vigueur |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone mixte d'habitation de moyenne densité, industrielle et activités artisanales. |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 168 |
| **Emplois supplémentaires** | 32 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 200 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Le projet prévoit la densification et la réhabilitation d'un site artisanal localisé à proximité directe du centre d'Épalinges. Celui-ci vise à réhabiliter le site par la modernisation de l'activité du tri des déchets, à maintenir un dépôt d'entreprise couvert et fermé pour limiter les nuisances et à utiliser une partie du terrain pour l'extension des secteurs d'habitation. Il prévoit donc la densification de la zone d'habitation et la mise en conformité des activités artisanales existantes. Le projet est situé sur une zone à bâtir existante. Il permet donc de répondre aux objectifs du PALM de 2e génération en coordonnant urbanisation, transports et environnement par l'image directrice d'une agglomération compacte. Le projet est en construction. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet**

Source : ABA, 2015

**Périmètre du projet – 1:20000**

| | Nouveau – Les Planches 2/Montblesson<br>**Épalinges – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A2 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2017 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En approbation préalable ou en recours |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone d'habitation de moyenne densité |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 298 |
| **Emplois supplémentaires** | 6 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 304 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Situé en continuité de la zone à bâtir existante et constituant l'une des dernières réserves de terrains à bâtir d'Épalinges, le projet présente une densité conforme à la localisation en périmètre compact. Il est localisé à proximité d'une ligne de bus existante et à moins d'1 km du terminus du métro m2. Il représente donc une réelle opportunité pour le développement d'une zone d'habitation avec activités compatibles, à proximité du cœur de l'agglomération lausannoise, tout en assurant l'insertion des nouvelles constructions dans l'environnement immédiat. Celui-ci vise donc une densité qualifiée, intégrant urbanisation, transports et environnement, pour créer un quartier de qualité. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet**

Source : CCHE, 2013

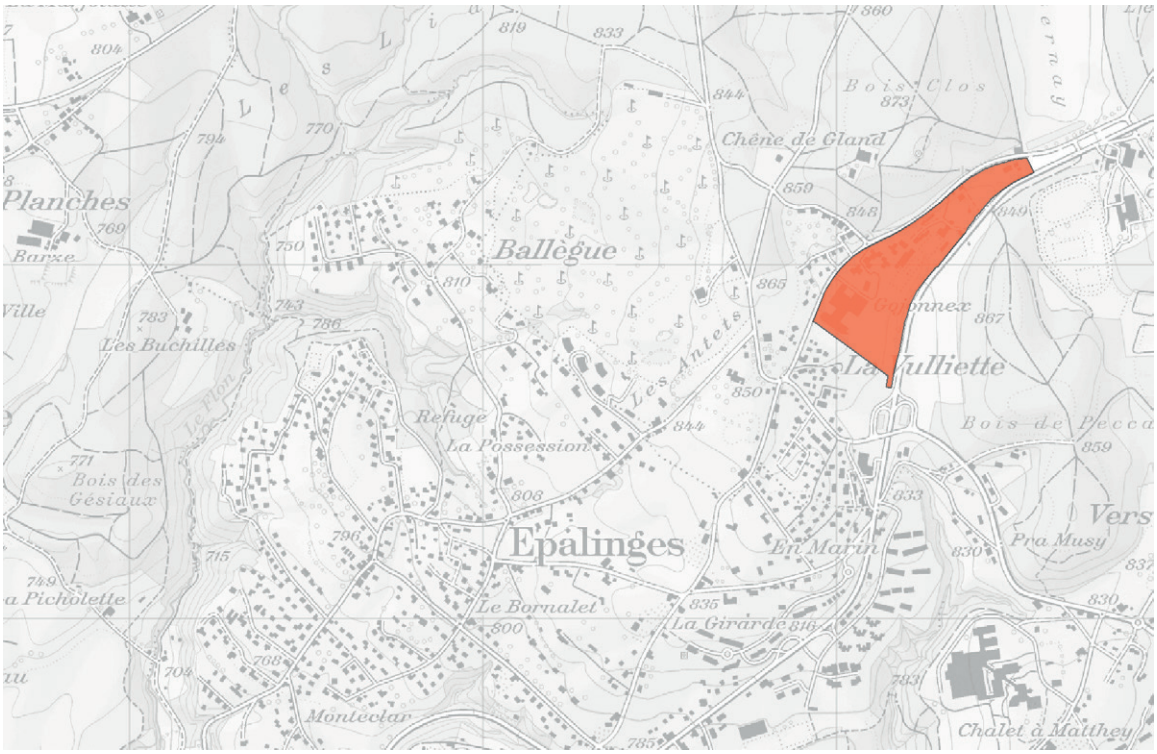
**Périmètre du projet – 1:20000**

| | Nouveau – En Cojonnex<br>**Lausanne – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A1 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2013 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2013 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En vigueur |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone mixte d'installations parapubliques et zone d'habitation de moyenne densité |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 210 |
| **Emplois supplémentaires** | 0 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 210 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Le périmètre du plan comprend l'École Hôtelière de Lausanne et ses abords. Cette haute école spécialisée connaît un rayonnement à l'échelle nationale et internationale qui a induit une forte augmentation de sa fréquentation depuis son ouverture. Le projet de plan vise non seulement à répondre à cet enjeu de développement de l'école mais aussi à permettre la construction de nouveaux bâtiments pour des locaux de formation, pour des logements pour les étudiants et pour une crèche. Le projet s'étend en continuité du bâti existant. Sur une partie du site, il est destiné à remplacer des bâtiments et infrastructures existants. Le site est bien desservi par les transports publics. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet**

Source : MPH Architectes, 2014

**Périmètre du projet – 1:20000**



| | Nouveau – En Contigny<br>**Lausanne – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A2 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2015 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2016 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | En approbation préalable ou en recours |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone d'habitation de forte densité |
| **Modification de la vocation** | Oui. Initialement affecté en zone mixte, le périmètre est destiné à l'habitat |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 58 |
| **Emplois supplémentaires** | 14 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 72 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | La révision du plan d'affectation existant a pour but d'augmenter les droits à bâtir, en valorisant les espaces libres de construction. Cette densification, en continuité de l'environnement bâti existant, valorise un site bien desservi par les grands axes de transports publics urbains. Elle ne nécessite pas d'investissement spécifique pour de nouveaux équipements et respecte les qualités paysagères du quartier. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet**

Source : Ville de Lausanne, Service de l'urbanisme, 2014

**Périmètre du projet – 1:20000**

| | Nouveau – Grangette Praz-Séchaud II<br>**Lausanne – Hors site stratégique** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A2 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016 |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2016 |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | Adopté par le Conseil communal |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone d'habitation de forte densité |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 107 |
| **Emplois supplémentaires** | 27 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 134 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Ce projet prévoit la réalisation d'un nouveau bâtiment, en valorisant les espaces libres de construction du quartier des Boveresses. Cette densification répond au besoin de diversification des typologies de logements, notamment pour intégrer des logements à loyers abordables et non subventionnés.<br>Le projet intègre aussi des locaux pour des équipements collectifs, répondant aux besoins d'un quartier avec une proportion d'enfants particulièrement élevée. Le site du projet est bien desservi par les infrastructures de transports publics, notamment par la ligne de bus 6, dont le tracé a récemment été prolongé. |
| **Besoin de coordination** | |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | La mesure 4d.CL.128 (code ARE 5586.2.284, réalisation d'une passerelle entre Praz-Séchaud et Vennes) est située à proximité du projet. Elle permettra un accès facilité vers l'arrêt du métro m2. Sa réalisation est prévue. |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Le projet est situé à proximité d'espaces verts et de cordons boisés.<br>Il a fait l'objet d'un concours d'architecture afin de garantir une intégration paysagère optimale. |
| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Illustration du projet**

Source : FHV architectes, 2016

**Périmètre du projet – 1:20000**

| | Nouveau – Valentin<br>**Lausanne –Site stratégique J** |
|---|---|
| **Horizon PALM 2016** | A2 |
| **Début de la mise en œuvre du plan d'affectation** | L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016. |
| **Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation** | La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2017. |
| **État d'avancement du plan d'affectation** | À l'enquête publique |
| **Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés** | Non |
| **Affectation du plan** | Zone mixte d'habitation et d'activités de forte densité |
| **Modification de la vocation** | Non |
| **Nécessité de classement en zone à bâtir** | Non |
| **Emprises sur des SDA** | Non |
| **Habitants supplémentaires** | 15 |
| **Emplois supplémentaires** | 0 |
| **Habitants et emplois supplémentaires** | 15 |
| **Opportunité du plan d'affectation** | Le plan de quartier a pour objectif de permettre l'aménagement de nouveaux logements dans le gabarit des bâtiments existants (réaffectation d'étages existants). Situé au centre-ville de Lausanne, ce projet n'a pas d'impact majeur sur l'environnement bâti et permet d'utiliser des potentiels existants, présentant une situation au centre de l'agglomération.<br>La localisation du site lui offre une desserte en transport public optimale et une densification cohérente avec le processus de développement vers l'intérieur. |

| **Besoin de coordination** | |
|---|---|
| **Mesure(s) infrastructurelle(s)** | Aucune coordination nécessaire |
| **Aspect(s) paysager(s)** | Aucune coordination nécessaire |

| **Conformité au Plan directeur cantonal** | |
|---|---|
| **État de la coordination** | Coordination réglée |

**Vue aérienne du projet**

Source : Google, 2016

**Périmètre du projet – 1:20000**

En Cojonnex
Le Grand chemin
La Girarde 575
La Bodevenaz 2
Le Closalet
Les Bosquets du Giziaux
Les Planches 2 / Montblesson
Pôle de Vennes
Grangette Praz-Séchaud II
Les Fiches - Bérée 2
Les Fiches N-E
Le Bugnon
Plaines du Loup étape 1
Réservoir du Calvaire
Zone des hôpitaux
Valentin
Rue du Petit-Rocher
Sébeillon B (partie nord-est)
St-Laurent - Louve
En Contigny
MCBA (Pôle muséal)
Gare CFF

N 0 250 500 1 000 Mètres

**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique

**Mesures d'urbanisation construites**

- PALM 2012

**Réserves en zone à bâtir d'habitation et mixte fin 2013**

- Parcelle partiellement bâtie
- Parcelle libre

**Mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur)**

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

**Mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum à l'enquête publique)**

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

**Horizons temporels de réalisation des mesures d'urbanisation engagées**

- A2 2015-2018

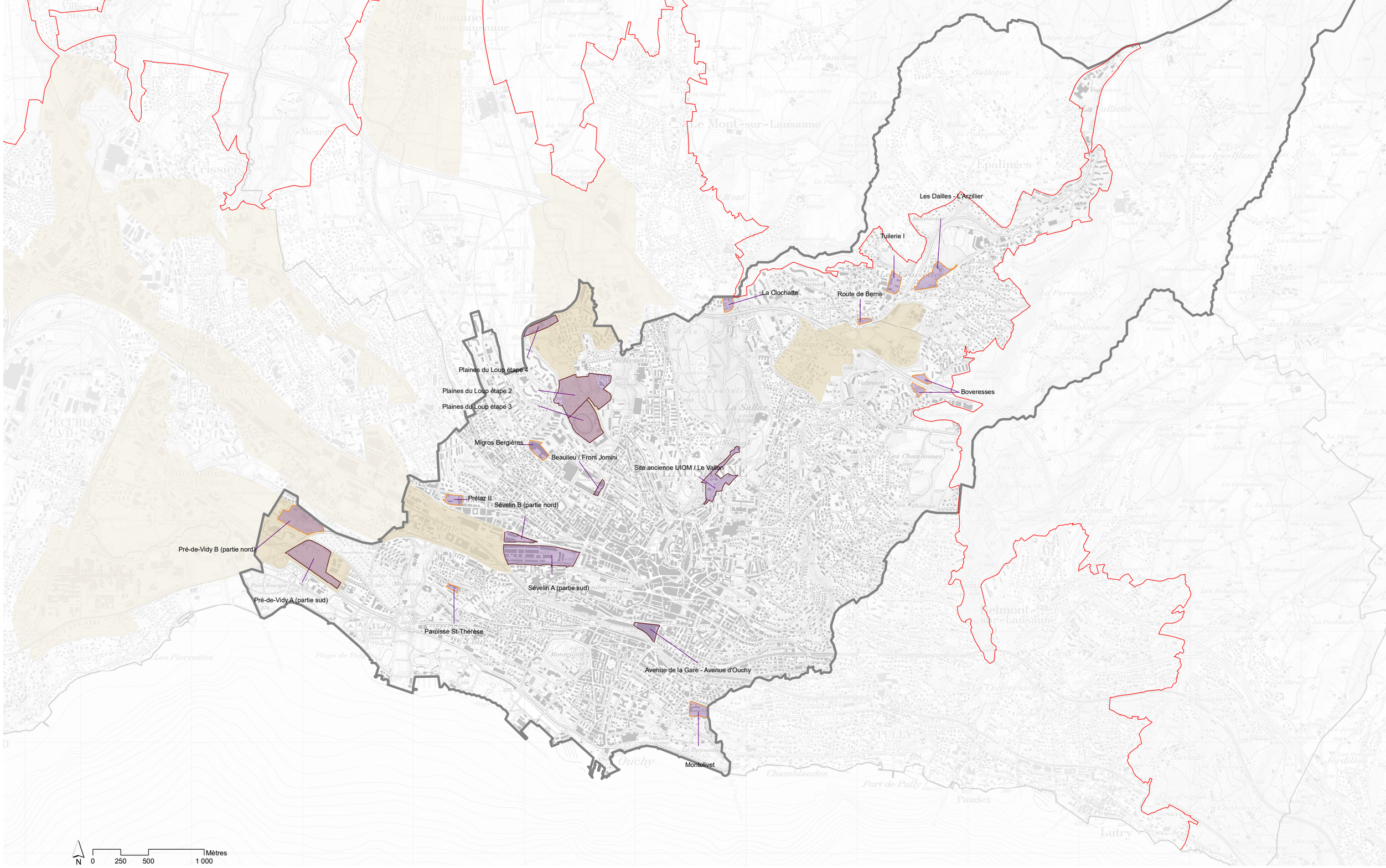
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS A L'HORIZON 2030 - SDCL

DECEMBRE 2016

C12 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges




**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique

**Mesures d'urbanisation non engagées**
**(plans d'affectation n'étant pas encore au stade de l'enquête publique au 30.09.2016)**

- PALM 2012
- PALM 2016

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# MESURES NON ENGAGEES A L'HORIZON 2030 INVENTAIRE DE PROJETS - SDCL

DECEMBRE 2016

C13 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

## 2.3.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES

La carte C14-SDCL montre l'ensemble des mesures infrastructurelles du PALM 2016 situées sur le territoire du SDCL. La carte C15-SDCL inclut également les mesures infrastructurelles des PALM 2007 et 2012 ayant obtenu un cofinancement fédéral.

La liste des mesures infrastructurelles du SDCL est présentée ci-après. Pour chaque projet, elle indique sa source de financement, son horizon de réalisation, son coût et la répartition financière entre partenaires. Les fiches descriptives des mesures retenues en liste A (2019-2022) ou B (2023-2026) et pour lesquelles un cofinancement fédéral est sollicité sont présentées en fin de chapitre. La liste de toutes les mesures du PALM 2016, ainsi que la présentation des paquets de mesures figurent dans le cahier 1 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.2).

**Liste des mesures infrastructurelles**

**Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)**

**Cartes**

C14-SDCL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C
C15-SDCL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B

# Liste des mesures infrastructurelles

| N° mesure | Libellé | Coût | Horizon de réalisation | | | Sources de financement (montant) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | fédérale | Locale (selon bases légales) | | |
| | | mio CHF HT Réf : 06.2016 | A (2019-2022) | B (2023-2026) | C (dès 2027) | F infr – Agglo | État Vaud | Commune(s) | Tiers |
| **4c. Développement des réseaux de mobilité douce** | | | | | | | | | |
| 4c.CL.11 | Lausanne, Nouveau cheminement Treyblanc - Gare CFF | 0.45 | | x | | | | 0.225 | 0.225 |
| 4c.CL.200 | Lausanne, Cheminement le long des voies CFF – tronçon Marc-Dufour – Plateforme 10 – Gare CFF | 3.52 | x | | | x | 3.52 | | |
| 4c.CL.201 | Lausanne, Aménagement de la voie verte d'agglomération – séquence Lausanne | 3.20 | x | | | x | | 3.20 | |
| **4d. Franchissements dénivelés pour la mobilité douce** | | | | | | | | | |
| 4d.CL.04 | Lausanne, Franchissements sous le giratoire de la Maladière pour la mobilité douce | 2.60 | | x | | x | | 2.60 | |
| 4d.CL.131 | Lausanne, Ascenseur Sévelin – Eracom | 0.60 | | x | | x | | 0.60 | |
| 4d.CL.136 | Lausanne, Ascenseur Bonne-Espérance – Eugène-Rambert | 0.50 | | x | | x | | 0.50 | |
| 4d.CL.141 | Lausanne, Passerelle Plaines-du-Loup – Entre-Bois (via dépôt tl) | 1.65 | x | | | x | | 1.65 | |
| 4d.CL.200 | Lausanne, Ascenseur Chauderon | 1.85 | x | | | x | | 1.85 | |
| **4e. Stationnement pour les vélos** | | | | | | | | | |
| 4e.CL.200 | Lausanne, Vélostation Lausanne CFF Nord | 6.50 | x | | | x | | 6.50 | |
| **4f. Réseau de vélos en libre-service (VLS)** | | | | | | | | | |
| 4f.CL | Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2e étape – Périmètre SDCL | 1.40 | x | | | | | 1.40 | |
| **5a. Requalification multimodale d'axes routiers principaux** | | | | | | | | | |
| 5a.CL.02 | Lausanne, rte des Plaines-du-Loup (RC448b) | 9.30 | | x | | x | | 9.30 | |
| 5a.CL.03 | Lausanne, av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette | 4.20 | | | x | | | 4.20 | |

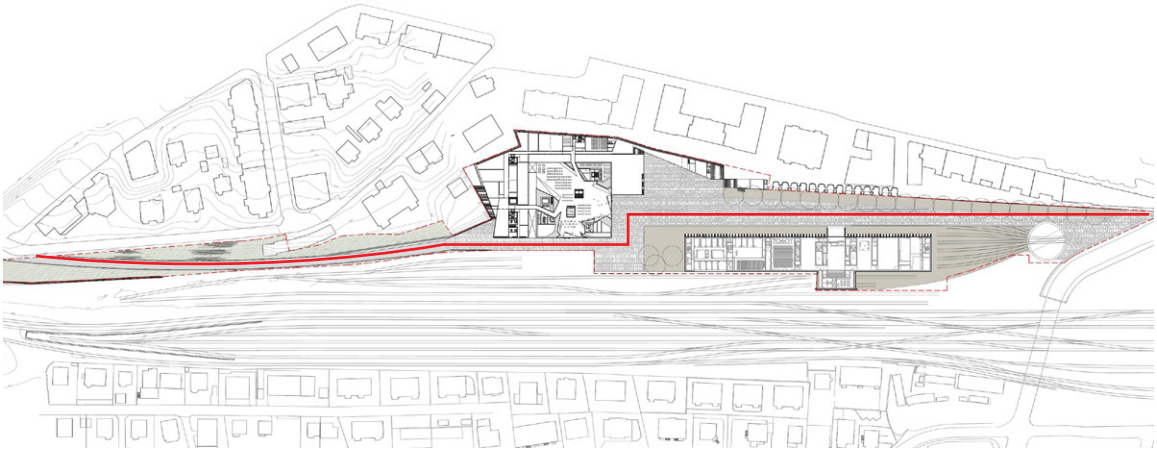
| N° mesure | Libellé | Coût | Horizon de réalisation | | | Sources de financement (montant) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | fédérale | Locale (selon bases légales) | | |
| | | mio CHF HT Réf : 06.2016 | A (2019-2022) | B (2023-2026) | C (dès 2027) | F infr – Agglo | État Vaud | Commune(s) | Tiers |
| **11. Compléments routiers à des infrastructures du réseau national** | | | | | | | | | |
| 11.CL.04 | RC1, Accès à la jonction de Malley – Aménagements multimodaux | 1.00 | | x | | x | 1.00 | | |
| **23a. BHNS - Bus à haut niveau de service** | | | | | | | | | |
| 23a.CL.01 | t2, Lausanne – avenue d'Échallens, Montétan – Chauderon | 12.00 | | x | | x | | 12.00 | |
| 23a.CL.02 | t4, Lausanne – tronçon Tunnel – Bellevaux | 14.00 | | x | | | | 14.00 | |
| **23e. Métro m3 - Réalisation de la ligne** | | | | | | | | | |
| 23e.CL.02 | m3, Réalisation étape 2 (Flon – Blécherette) | 278.00 | x | | | x | x | x | |
| **24. Métro m2 - Développement de l'infrastructure** | | | | | | | | | |
| 24.CL.02 | m2, Réaménagement terminus Croisettes | 35.00 | x | | | x | 35.00 | | |
| 24.CL.03 | m2, Prolongement de la ligne jusqu'au centre d'Épalinges | 100.00 | | | x | | 100.00 | | |
| **30. Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP** | | | | | | | | | |
| 30.CL.01 | Lausanne, Aménagement interface Bourdonnette | 1.00 | | x | | x | | 1.00 | |
| 30.CL.02 | Lausanne, Aménagement interface Blécherette | 2.80 | x | | | x | | 2.80 | |

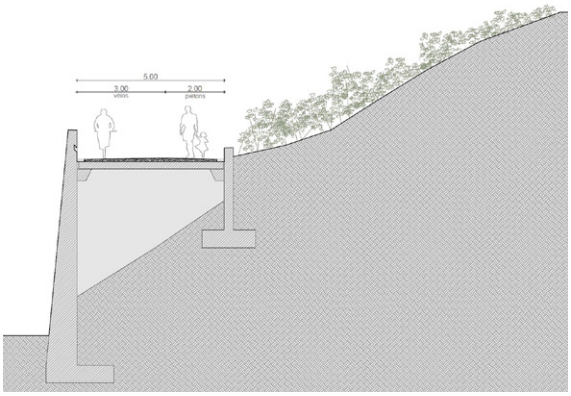
# Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)

| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4c**<br>**Développement des réseaux de mobilité douce** |
| **N° – nom de la mesure** | **4c.CL.200**<br>**Lausanne – Cheminement le long des voies CFF, tronçon Marc-Dufour – Plateforme 10 – gare CFF** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 3'520'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | État de Vaud – SIPAL |
| **Partenaires** | État de Vaud (DFIRE), Commune de Lausanne, Partenariat privé et mécénat |
| **Remise de l'avant-projet** | 2016 |
| **Début des travaux** | 2019 |
| **Mise en service** | 2021 |
| **État d'avancement** | Étude d'avant-projet : Liaison ouest (Dufour-Plateforme 10), juillet 2016, bureau d'architectes Aires Mateus e Associados. |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Construction d'une rampe de 280 m de longueur et 5 m de largeur, d'une pente d'environ 4.7 %, destinée à la mobilité douce (piétons et cycles) reliant l'avenue Marc-Dufour à l'esplanade des Musées de la Plateforme 10. Traitement des aménagements extérieurs par une esplanade minérale d'une longueur de 450 m, dédiée à la mobilité douce piétons-cycles ainsi qu'aux accès de service (livraisons, service du feu, ambulances, transports handicapés, etc.) raccordant les Musées à la place de la Gare. Création de 90 places de stationnement vélos couverts dans le périmètre de l'esplanade des Musées. |
| **Opportunité** | Le projet fait partie du Plan d'affectation cantonal n° 332 « Plate-forme Pôle muséal ». Il crée un nouvel itinéraire pour piétons et cyclistes en bordure Nord des voies CFF. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 4c.CL.07b (5586.2.280) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud (maître de l'ouvrage) | 100 % | 3.52 |
| Commune de Lausanne | – | – |
| Partenariat privé et mécénat | – | – |
| **Total coût estimé** | | **3.52** |

**Illustration du projet**

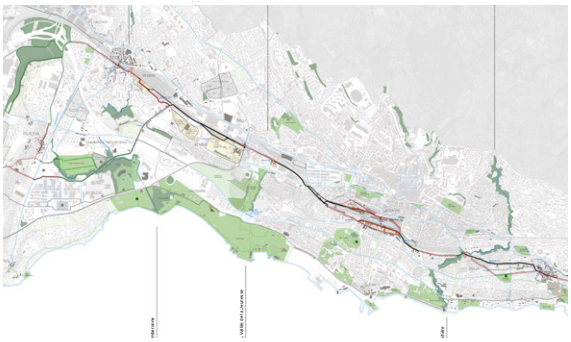




| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4c**<br>**Développement des réseaux de mobilité douce** |
| **N° – nom de la mesure** | **4c.CL.201**<br>**Aménagement de la voie verte d'agglomération – séquence Lausanne** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 3'200'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | Région Morges, SDOL |
| **Remise de l'avant-projet** | – |
| **Début des travaux** | 2019 |
| **Mise en service** | 2024 |
| **État d'avancement** | Étude préliminaire : charte d'aménagement de la voie verte d'agglomération. |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Sur sa séquence lausannoise, la voie verte d'agglomération borde les voies ferrées au sud. Un itinéraire secondaire nord (4c.CL.200) donne accès au pôle muséal et à la gare. Ses différents tronçons s'inscrivent dans des contextes variés : site propre, sur voirie, le long de champs, sur les rives du lac ou en milieu urbain, etc. La mesure prévoit la réalisation d'aménagement pour les vélos et les piétons sur les tronçons qui ne sont pas encore équipés. Le coût des tronçons faisant l'objet d'une mesure spécifique distincte n'est pas pris en compte. |
| **Opportunité** | Les différents tronçons lausannois en site propre sont réalisés ou actuellement à l'étude en vue d'une réalisation prochaine. La mise en œuvre d'une charte d'aménagement permet d'offrir une continuité et une cohérence à l'itinéraire, à l'échelle de la commune et de l'agglomération, en particulier au droit des intersections, par un traitement spécifique des « portes ». |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 4c.CL.11 (PALM 2016), 4c.CL.200 (PALM 2016), 4c.RM.205 (PALM 2016), 4c.RM.206 (PALM 2016), 4c.OL.202 (PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | Avenue de la Gare - avenue d'Ouchy (Rasude)(5586.2.258),<br>Ensemble des mesures du site stratégique E1, Sévelin nord et sud (5586.2.252) |

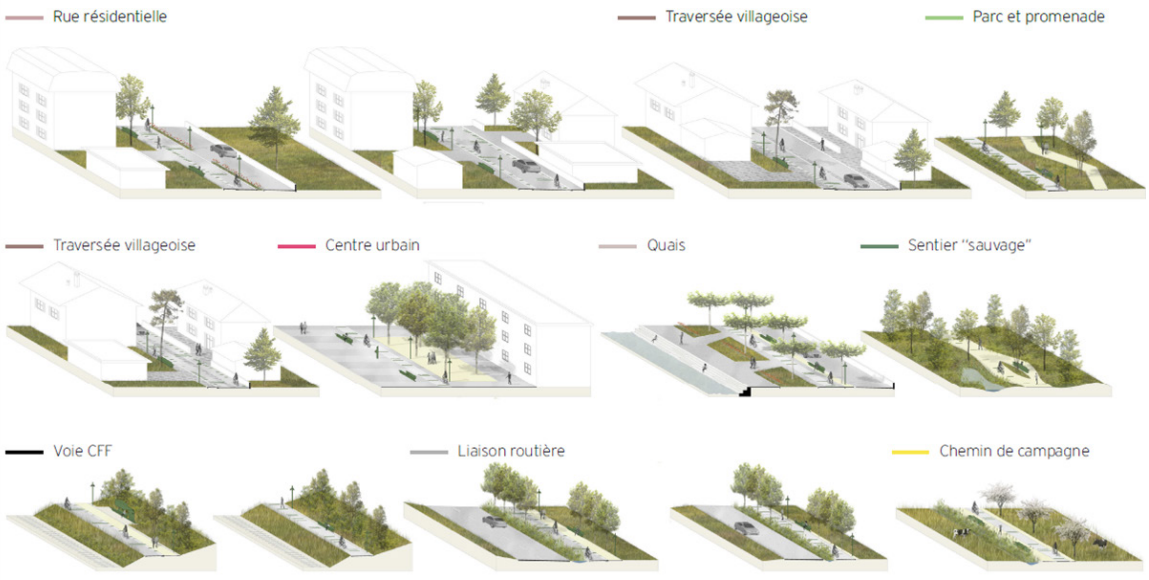
| **Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part** % | **CHF HT** (mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 3.2 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **3.2** |

## Illustration du projet



**SÉQUENCES D'AMÉNAGEMENT**

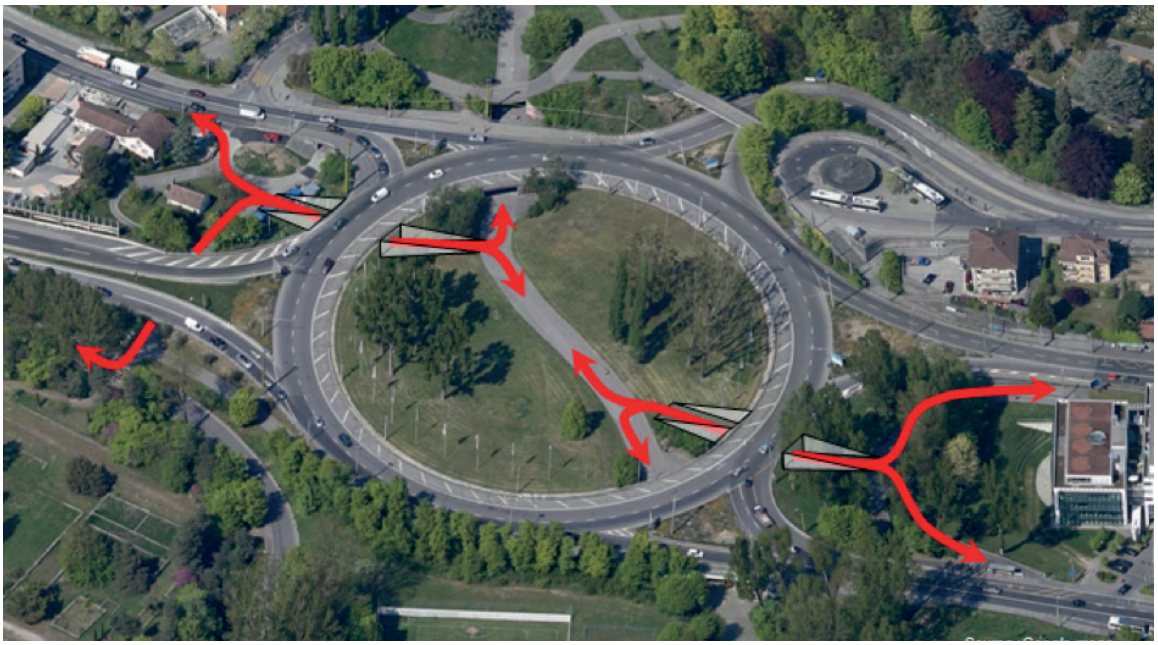
9 AMBIANCES TYPES QUE LA VOIE VERTE TRAVERSE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE COUVERT

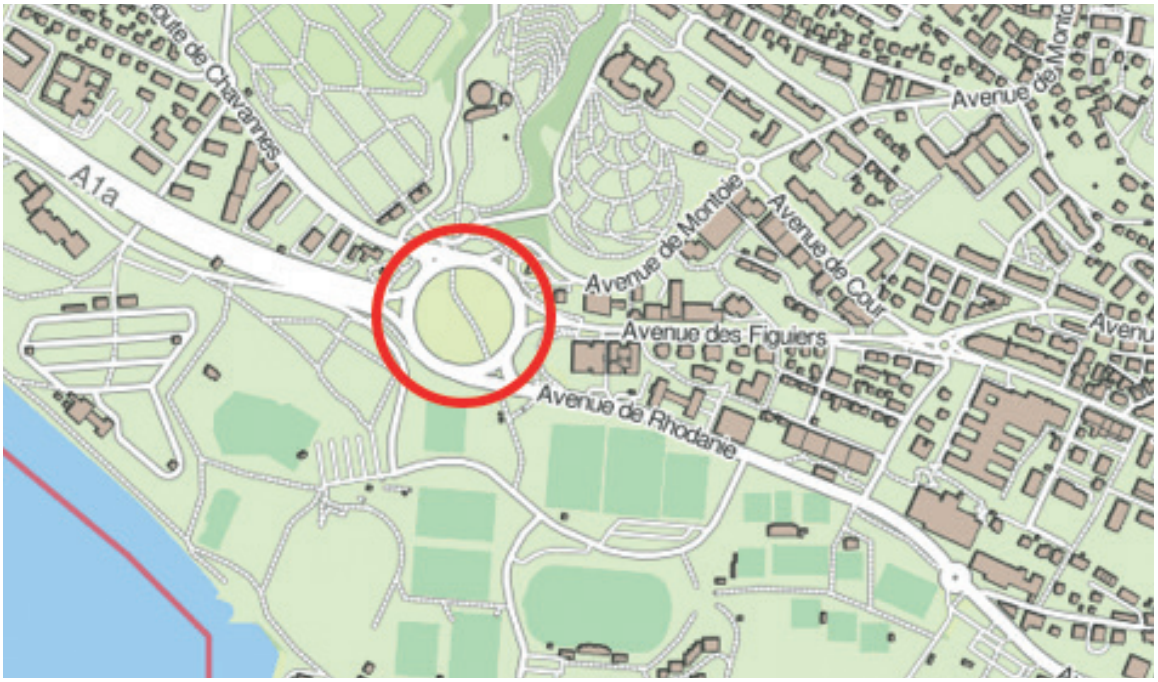


| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4d**<br>**Franchissements dénivelés pour la mobilité douce** |
| **N° – nom de la mesure** | **4d.CL.04 (5586.2.285)**<br>**Lausanne – Franchissements sous le giratoire de la Maladière pour la mobilité douce** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 2'600'000.- |
| **Horizon de réalisation** | B (2023-2026) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | OFROU |
| **Remise de l'avant-projet** | – |
| **Début des travaux** | 2023 |
| **Mise en service** | 2023 |
| **État d'avancement** | Étude préliminaire : stratégie de mobilité douce du PALM 2012 |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Réalisation de deux passages inférieurs sous l'anneau du giratoire de la Maladière, créant une continuité Est-Ouest et permettant un évitement complet du giratoire pour la mobilité douce. |
| **Opportunité** | Les infrastructures proposées s'inscrivent dans la continuité de la liaison de mobilité douce dite « des Coteaux de Cour », à l'est, et de celle de la route de Chavannes, à l'ouest. Elles permettent de compléter les liaisons de mobilité douce en offrant des possibilités de cheminement en site propre aussi bien vers les campus universitaires que vers les zones de loisirs des rives du lac. En outre, dans le cadre du projet en cours de transformation de la gare de Lausanne (mesure 20a), inscrit dans le programme Léman 2030, les CFF envisagent d'installer des bassins de filtration des eaux de la plateforme ferroviaire dans la pastille du giratoire de la Maladière. Les travaux conséquents liés à cette infrastructure représentent une opportunité d'intervention. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 4c.CL.100 (5586.2.280), 4c.CL.150 (5586.2.280) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 2.6 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **2.6** |

Illustration du projet

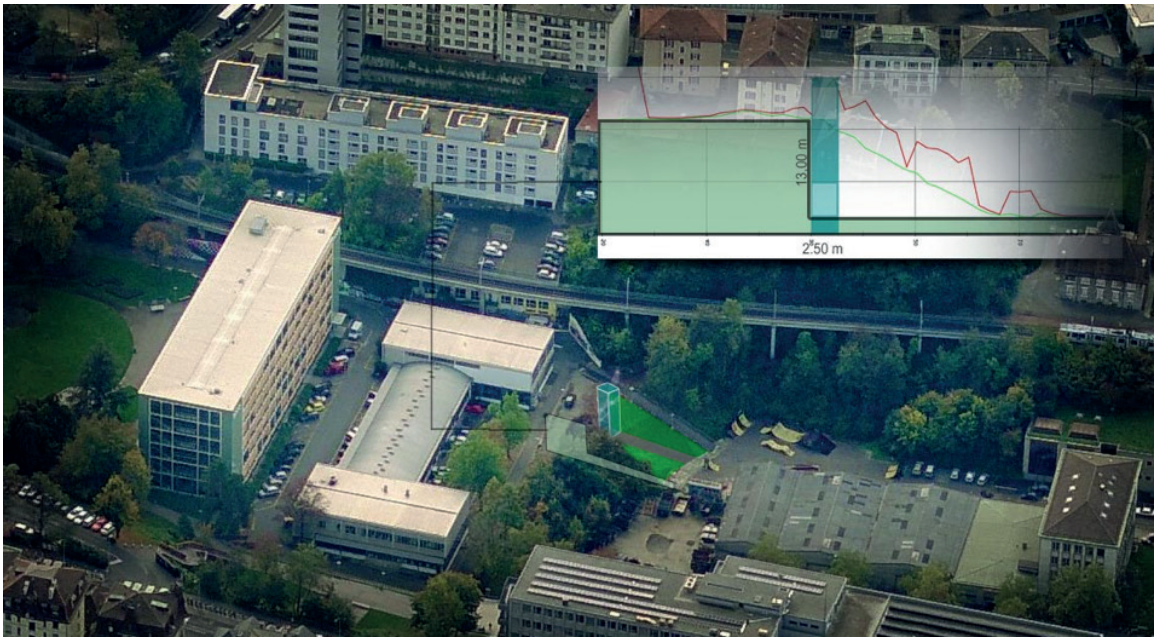




| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4d**<br>**Franchissements dénivelés pour la mobilité douce** |
| **N° – nom de la mesure** | **4d.CL131 (5586.2.286)**<br>**Lausanne – Ascenseur Sévelin – Éracom** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 600'000.- |
| **Horizon de réalisation** | B (2023-2026) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | – |
| **Remise de l'avant-projet** | – |
| **Début des travaux** | 2023 |
| **Mise en service** | 2023 |
| **État d'avancement** | Étude préliminaire ; quartier de Sévelin, étude globale de mobilité, Transitec 2015/Volet mobilité douce, Plan directeur communal en cours de révision. |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Création d'un ascenseur adapté aux vélos et PMR dans le but d'améliorer l'accès au centre-ville ainsi qu'à l'arrêt Vigie du métro m1. Cette nouvelle infrastructure nécessite un terrassement inférieur et une rampe d'accès supérieure d'environ 36 m$^2$. Les dimensions de l'ascenseur sont les suivantes : hauteur = 9.80 m, surface = 4 m x 2 m. |
| **Opportunité** | Localement, cette nouvelle infrastructure offre une liaison aisée entre deux quartiers en fort développement, Sévelin et Vigie (Éracom, Arsenic), dont la connexion est entravée par une contrainte topographique importante. À l'échelle de la ville, la mesure permet de compléter les itinéraires de mobilité douce au cœur du territoire lausannois. Il permet de rejoindre l'arrêt Vigie du métro m1 et s'intègre dans les cheminements de mobilité douce en direction du centre-ville. Le site de Sévelin, prenant part de manière importante au développement de la vallée du Flon, est voué à terme à s'imposer comme un quartier de vie et d'activités à part entière.<br>Les mesures infrastructurelles liées, mises en œuvre conjointement, permettent de requalifier les itinéraires de mobilité douce au sein du quartier en mutation de Sévelin et de développer les liaisons avec les quartiers voisins. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 4d.CL.08 (5586.004), 4d.CL.132 (5586.2.284), 4d.CL.04 (PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 0.6 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **0.6** |

**Illustration du projet**



| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4d**<br>**Franchissements dénivelés pour la mobilité douce** |
| **N° – nom de la mesure** | **4d.CL.136 (5586.2.286)**<br>**Lausanne – Ascenseur Bonne-Espérance – Eugène-Rambert** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 500'000.- |
| **Horizon de réalisation** | B (2023-2026) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | – |
| **Remise de l'avant-projet** | – |
| **Début des travaux** | 2023 |
| **Mise en service** | 2023 |
| **État d'avancement** | Étude préliminaire ; étude des déplacements piétonniers verticaux à Lausanne, Pierre Corajoud, mars 2011 |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Création d'un ascenseur pour assurer le franchissement du dénivelé et des voies CFF entre l'avenue Eugène-Rambert et le chemin de Bonne-Espérance, y compris assainissement de la rampe d'accès (marches).<br>• ascenseur : hauteur = 8.50m, dimensions 3 m x 2 m, compatible vélos/PMR<br>• Rampe supérieure : dimensions 5 m x 2 m. |
| **Opportunité** | Cette mesure s'inscrit dans les objectifs du PALM visant à promouvoir les déplacements à pied. Elle facilite également l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite en leur évitant un détour de 400 m pour rejoindre le chemin de Bonne-Espérance et en leur permettant de gravir facilement la pente dans un secteur à forte déclivité. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | – |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

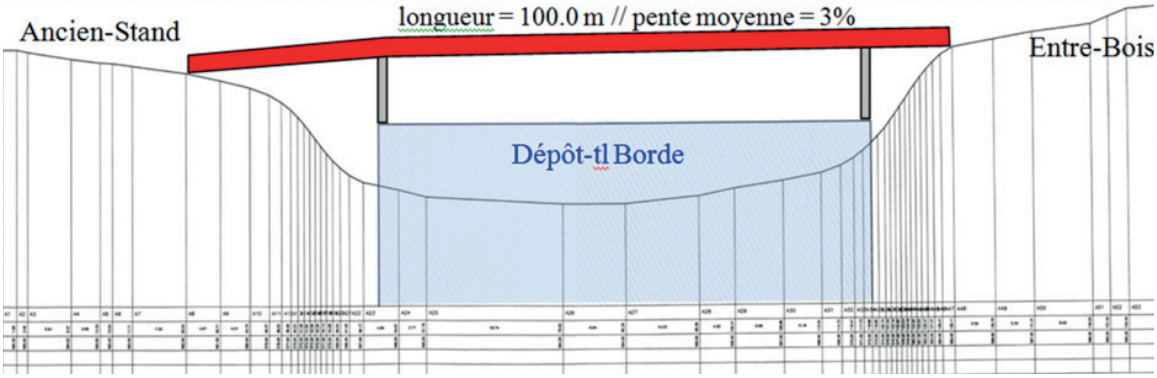
| **Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part** % | **CHF HT** (mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 0.5 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **0.5** |

Illustration du projet

| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4d**<br>**Franchissements dénivelés pour la mobilité douce** |
| **N° – nom de la mesure** | **4d.CL.141 (5586.2.285)**<br>**Lausanne – Passerelle Plaines-du-Loup – Entre-Bois (via dépôt tl)** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 1'650'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | tl |
| **Remise de l'avant-projet** | – |
| **Début des travaux** | 2021 |
| **Mise en service** | 2021 |
| **État d'avancement** | Étude préliminaire ; plan des cheminements forestiers, secteur Bois-Mermet du service Parcs et Domaines, 2011. Étude des liaisons de mobilité douce à créer à l'intérieur du Bois-Mermet. |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Construction d'une passerelle dédiée à la mobilité douce d'une longueur d'environ 100 m, entre le chemin de l'Ancien-Stand à l'ouest et le chemin d'Entre-Bois à l'est, avec appui sur le toit du dépôt des bus tl. |
| **Opportunité** | Cette passerelle constitue un maillon du réseau structurant d'agglomération et rend la marche et le vélo plus attractifs pour les usagers du secteur. Liaison directe entre les quartiers de Bellevaux/Entre-Bois et Vieux-Moulin/ Plaines-du-Loup, elle présente un intérêt majeur pour les déplacements liés aux établissements scolaires des deux quartiers et pour l'organisation des cours et de l'accueil de jour (par exemple, une part importante des élèves d'Entre-Bois suit des cours de gymnastique dans l'école du Vieux-Moulin). La passerelle crée également une connexion très intéressante pour le futur écoquartier des Plaines-du-Loup. Cette passerelle sera l'équivalent sud de la passerelle de Maillefer (4d.CL.24, 5586.004), située au nord du Bois-Mermet et réalisée dans le cadre du PALM 2007. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | – |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | Les Plaines-du-Loup, étapes 1 à 4 (5586.2.148/5586.2.144/5586.2.143/5586.2.148) |

| **Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part** % | **CHF HT** (mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 1.65 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **1.65** |

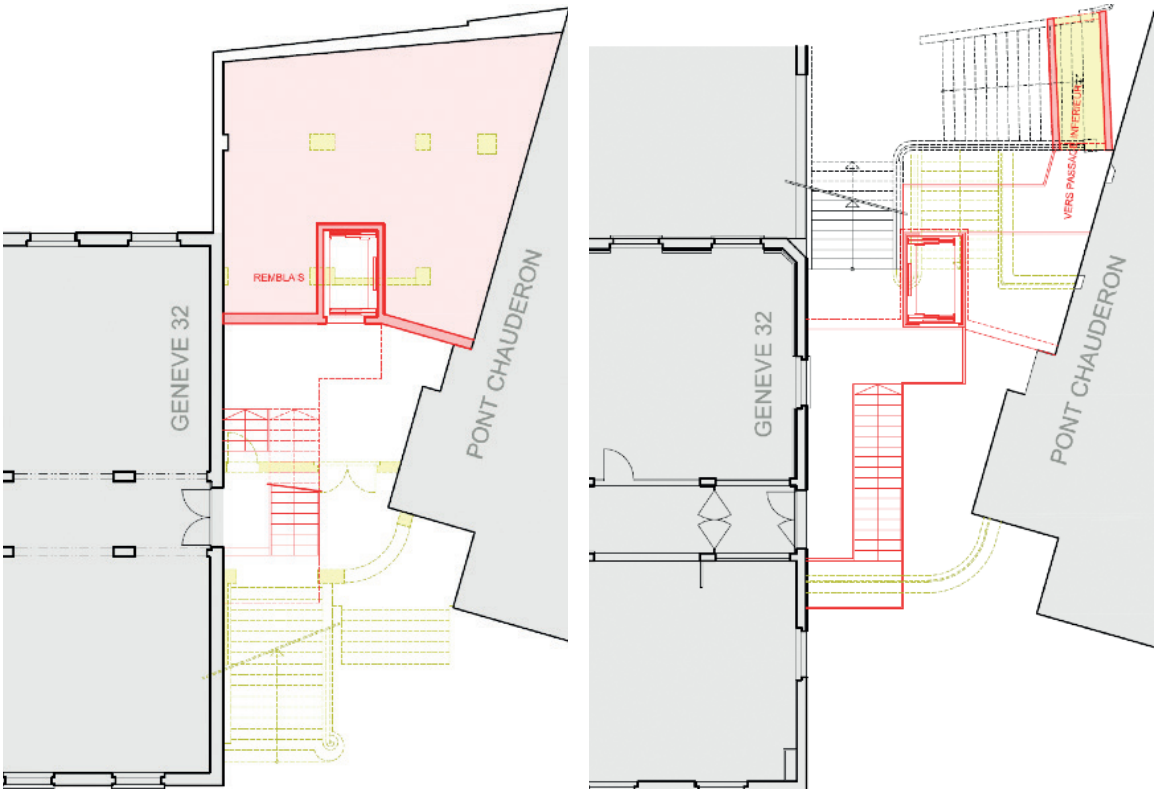
Illustration du projet



| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4d**<br>**Franchissements dénivelés pour la mobilité douce** |
| **N° – nom de la mesure** | **4d.CL.200**<br>**Lausanne – Ascenseur Chauderon** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 1'850'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | tl |
| **Remise de l'avant-projet** | – |
| **Début des travaux** | 2020 |
| **Mise en service** | 2021 |
| **État d'avancement** | Faisabilité ; Escaliers du pont Chauderon, étude de faisabilité n° 1, Ville de Lausanne, service d'architecture, 25 mai 2016 |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Reconstruction des escaliers existants et réalisation d'un ascenseur public.<br>Les travaux comprennent :<br>• la démolition de l'ouvrage existant ;<br>• la réalisation d'un ascenseur ;<br>• la création d'un nouvel escalier ;<br>• une liaison avec le passage inférieur de Chauderon ;<br>• l'intégration des accès/voies de fuite du bâtiment « Genève 32 » ;<br>• la mise en valeur du soubassement du pont Chauderon. |
| **Opportunité** | La liaison verticale entre le pont Chauderon et la rue de Genève constitue un maillon important des cheminements piétonniers dans un secteur présentant un dénivelé important. En lien avec les différents aménagements prévus dans le cadre des axes forts de transports publics (tramway t1 sur la rue de Genève et BHNS t2 sur la rue des Terreaux), qui engendreront une augmentation sensible des flux piétonniers, le nouvel escalier et l'ascenseur prévus faciliteront les connexions et présenteront de ce fait un intérêt majeur, particulièrement pour les déplacements des PMR (ascenseur). |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 23a.01 (5586.021), 23a.03.CL.01 (5586.044) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 1.85 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **1.85** |

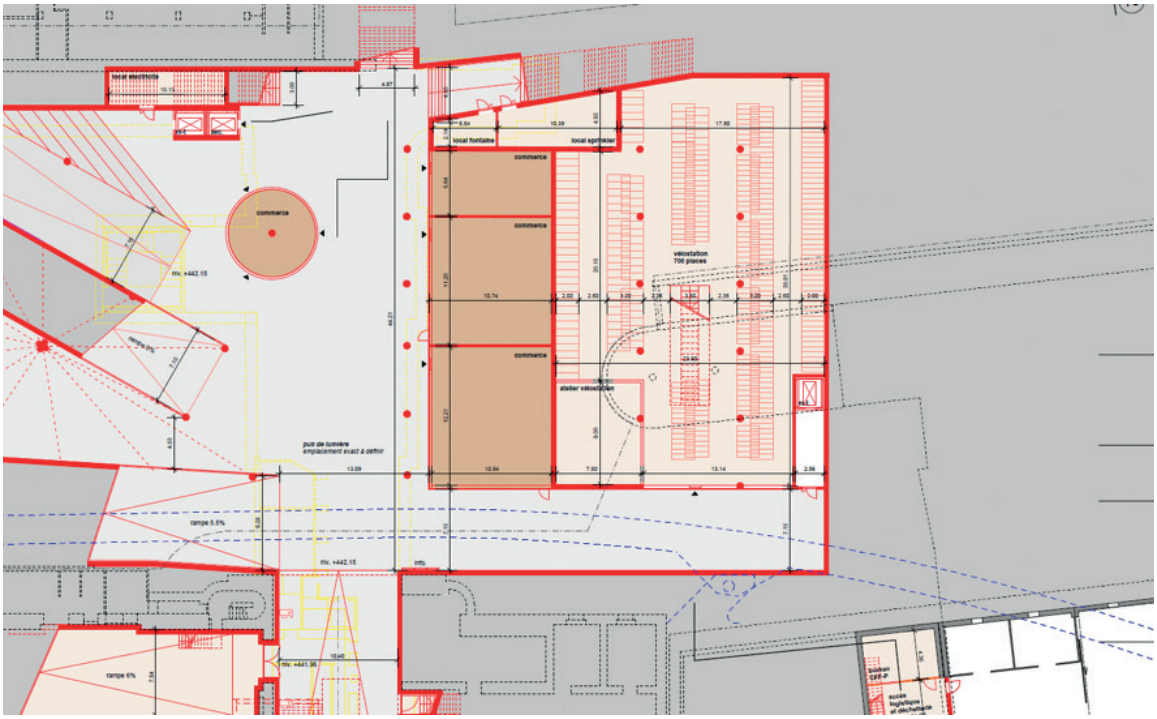
**Illustration du projet**

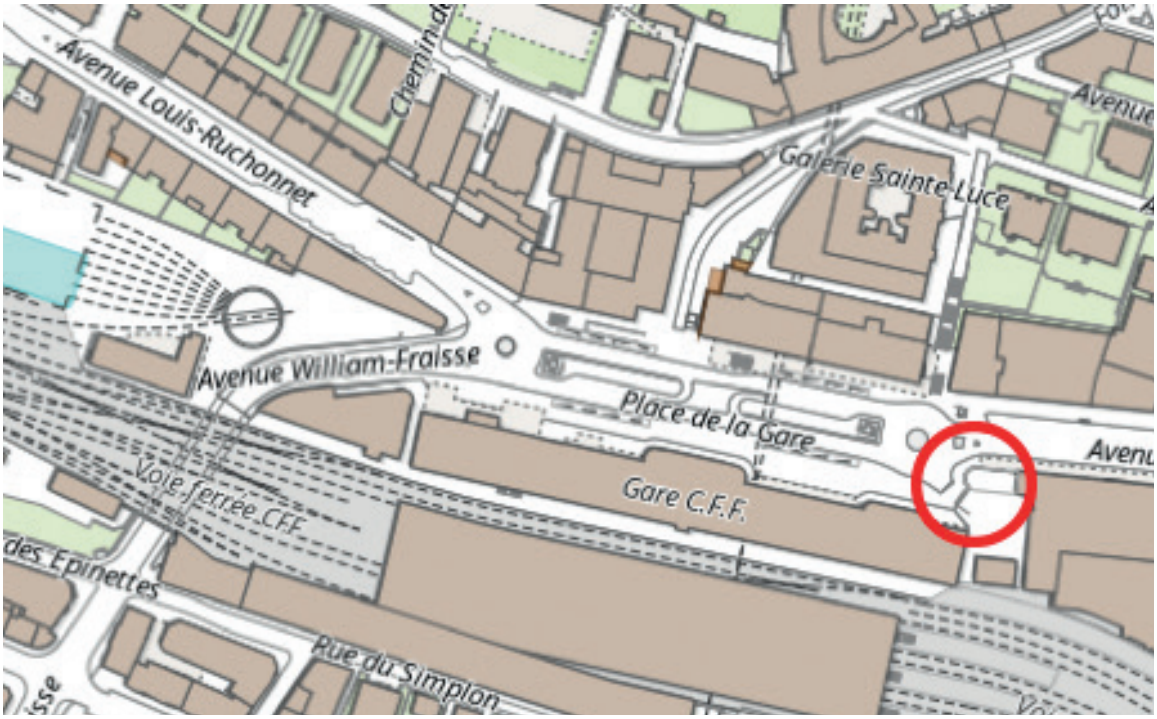


| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 4e**<br>**Stationnement pour les vélos** |
| **N° – nom de la mesure** | **4e.CL.200**<br>**Lausanne – Vélostation CFF Nord** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 6'500'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne – Pôle Gare |
| **Partenaires** | CFF, État de Vaud |
| **Remise de l'avant-projet** | – |
| **Début des travaux** | 2020 |
| **Mise en service** | 2025 |
| **État d'avancement** | Projet d'ouvrage en cours. Avant-projet terminé (dossier PAP du projet de transformation de la gare de Lausanne en cours de traitement par OFT). |
| **Degré de maturité** | 2 |
| **Description** | La transformation de la gare nécessite la démolition de l'actuelle vélostation nord et rend impossibles les projets initiaux de vélostation sud (4e.CL.10b, 4e.CL.11, 4e.CL.120) et d'extension de la vélostation nord (4e.CL.10a).<br>En remplacement, deux nouvelles vélostations sont proposées : une au nord, objet de la présente mesure, et une intégrée au nouveau bâtiment du front sud de la gare. Située dans le futur sous-sol de la place de la Gare, la vélostation nord, de 500 places (extensible à 700), dispose d'un accès direct aux passages inférieurs d'accès aux quais ainsi qu'aux nouvelles stations du m2/m3.<br>Le coût de la vélostation sud, prévue en 2e étape, d'une capacité de 250 places (extensible à 450), est pris en charge par les CFF. |
| **Opportunité** | L'intégration du projet dans la planification de la transformation de la gare permet d'optimiser les multiples interventions prévues sur ce site. En outre, les travaux liés à la gare et à la 1re étape du m3, couplés au développement urbain prévu (pôle muséal, quartier de la Rasude) et à la refonte des espaces publics de l'interface (places de la Gare et des Saugettes), donnent une opportunité unique de repenser la mobilité dans ce secteur. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | – |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | Programme Léman 2030, 23e.CL.01 (5586.2.301), 23e.CL.02 (5586.2.302, PALM 2016), 21.CL.01 (5586.2.078), 4c.CL.200 (PALM 2016), 4c.CL.11 (PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | avenue de la Gare – avenue d'Ouchy – Rasude (5586.2.258), MCBA – Pôle muséal (5586.2.256), Gare CFF(5586.2.257) |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 6.50 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **6.50** |

**Illustration du projet**

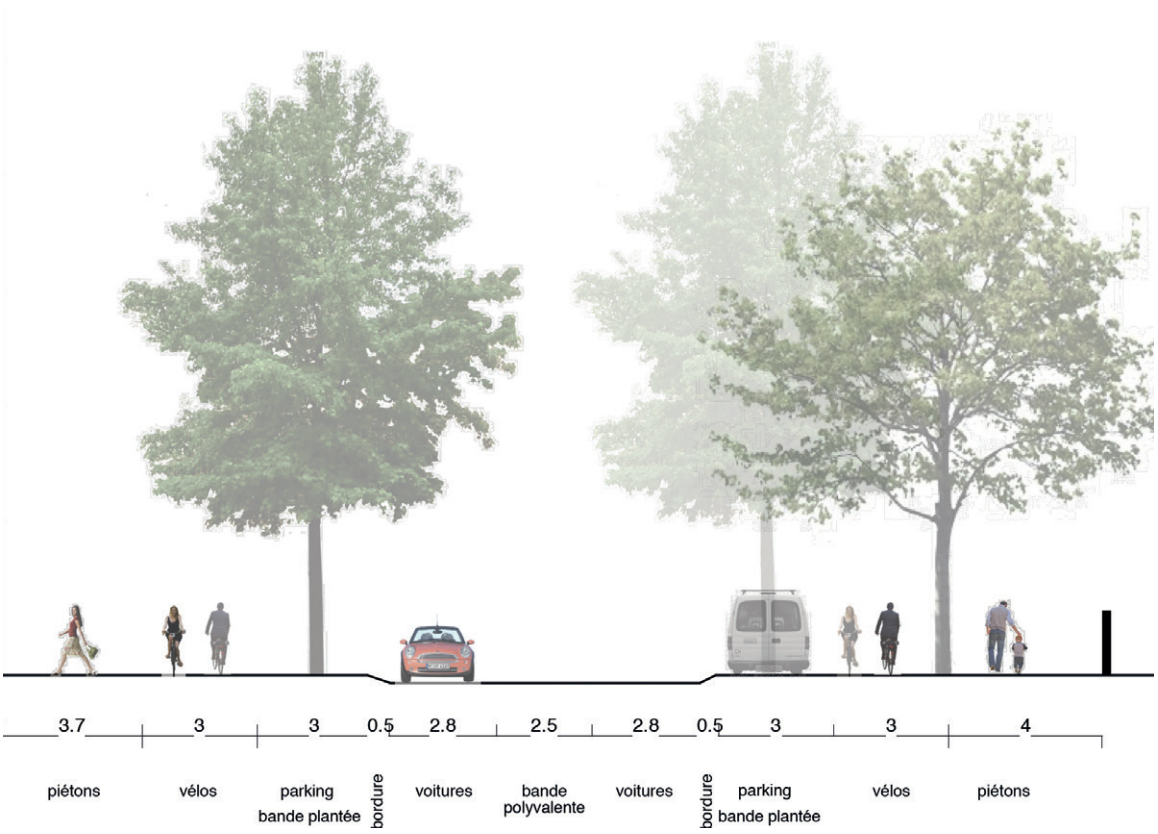


| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 5a**<br>**Requalification multimodale d'axes routiers principaux** |
| **N° – nom de la mesure** | **5a.CL.02 (5586.2.014)**<br>**Lausanne – Route des Plaines-du-Loup (RC448b)** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 9'300'000.- |
| **Horizon de réalisation** | B (2023-2026) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne – Projet Métamorphose |
| **Partenaires** | tl |
| **Remise de l'avant-projet** | 2021 |
| **Début des travaux** | 2023 |
| **Mise en service** | 2027 |
| **État d'avancement** | Étude préliminaire (plan directeur localisé) ; dernier document validé : annexe au plan partiel d'affectation N° 1 des Plaines-du-Loup, RIE, rapport Transitec, octobre 2015 (enquête publique en mars 2016). |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Requalification de la route des Plaines-du-Loup (RC448b) sur une longueur de 1.3 km, entre le carrefour de la Blécherette et celui des Casernes, comprenant principalement la suppression des voies bus, l'aménagement de bandes cyclables dans chaque sens de circulation et d'une bande centrale polyvalente, l'augmentation du nombre de traversées piétonnes et l'insertion de deux carrefours à feux (avenue du Vélodrome et accès à un futur parking centralisé). |
| **Opportunité** | Le développement du secteur des Plaines-du-Loup et la réalisation du métro m3 sont l'occasion de repenser cet axe routier, afin d'améliorer la sécurité et d'atteindre les objectifs de mobilité fixés dans le PDL des Plaines-du-Loup (2015). Dans cette optique, le projet prévoit des espaces généreux pour la mobilité douce. La mise en œuvre du projet doit être coordonnée avec celle du métro m3. Dans certaines zones, où les ouvrages se superposent, le chantier de la route doit commencer conjointement à celui du métro. Le chantier de la route se terminera après la mise en service du métro, étape nécessaire à l'abandon des voies bus. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | 19'600/19'500 à 21'100 véh./j. (avec nouvelle jonction Blécherette et métro m3) |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 23e.CL.02 (5586.2.302, PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | Les Plaines-du-Loup, étapes 1 à 4 (5586.2.148/5586.2.144/5586.2.143/5586.2.148 B) |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 9.3 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **9.3** |

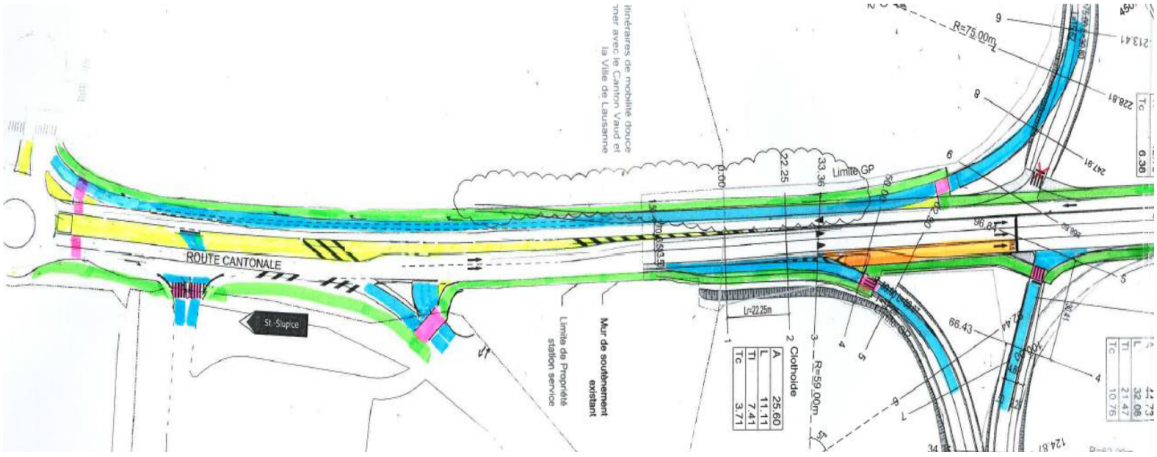
**Illustration du projet**



| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 11**<br>**Compléments routiers à des infrastructures du réseau national** |
| **N° – nom de la mesure** | **11.CL.04**<br>**RC1, Accès à la jonction de Malley – Aménagements multimodaux** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 1'000'000.- |
| **Horizon de réalisation** | B (2023-2026) |
| **Pilote** | État de Vaud (DGMR) |
| **Partenaires** | Commune de Chavannes-Près-Renens |
| **Remise de l'avant-projet** | 2020 |
| **Début des travaux** | 2023 |
| **Mise en service** | 2025 |
| **État d'avancement** | OFROU, Compléments de la jonction de Malley, Projet général approuvé par le Conseil fédéral le 22 juin 2016.<br>Étude préliminaire à mener en 2017 sur la base du projet de complément de la jonction de Malley retenu par l'OFROU. |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | La mesure concerne le tronçon de la RC1 situé entre la jonction proprement dite et le giratoire de l'UNIL (hors UH-Peri). En l'état des réflexions, il s'agit de créer une voie bus en direction de l'UNIL et de réaliser les aménagements nécessaires pour gérer les conflits avec les flux en provenance de l'échangeur d'Écublens et pour sécuriser l'itinéraire cyclable. Cette mesure s'inscrit dans la continuité des travaux en cours à l'ouest du giratoire de l'UNIL (5a.OL.01, 5586.010). L'intégration de ces aménagements au projet de jonction de l'OFROU fait suite à une expertise, menée par l'État de Vaud, sur la progression des bus de la ligne MBC 701 sur la RC1, entre Morges et la Bourdonnette. |
| **Opportunité** | Le projet de complément de la jonction de Malley que mène l'OFROU nécessite l'adaptation de la RC1 en approche de la jonction sur un tronçon de la RC1 qui n'a pas fait l'objet du projet de requalification. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | 21'700/27'400 véh/j. |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | Compléments à la jonction de Malley (9b), 30.CL.01 (5586.2.064, PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | 100 % | 1 |
| Commune(s) | – | – |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **1** |

**Illustration du projet**



| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 23a**<br>**BHNS – Bus à haut niveau de service** |
| **N° – nom de la mesure** | **23a.CL.01**<br>**Lausanne, ligne t2 – Avenue d'Échallens – Montétan-Chauderon** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 12'000'000.- |
| **Horizon de réalisation** | B (2023-2026) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | tl, État de Vaud - DGMR |
| **Remise de l'avant-projet** | 2021 |
| **Début des travaux** | 2023 |
| **Mise en service** | 2026 |
| **État d'avancement** | Étude préliminaire ; PP9 BHNS Valency-Boston, diagnostic multimodal, b_plan engineering, 2015. |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Réaménagement de l'avenue d'Échallens, entre le carrefour de Montétan à l'ouest et celui de Chauderon à l'est, dans le but d'accueillir la ligne t2 du réseau BHNS. D'une longueur de 1 km, le tronçon réaménagé prévoit une nouvelle répartition de l'espace entre modes de déplacement, avec notamment la création de voies bus en approche des carrefours, d'un nouvel arrêt de bus et d'espaces publics de qualité dans la partie centrale de l'avenue, au cœur du quartier, ainsi que d'aménagements cyclables. De plus, les véhicules BHNS bénéficieront d'un système de priorisation dans les carrefours. |
| **Opportunité** | La construction du nouveau tunnel du LEB (8d.NL.01), entre Chauderon et Union-Prilly, offre l'opportunité de réorganiser l'espace public de l'avenue d'Échallens, en privilégiant les TP et la mobilité douce.<br>L'avenue d'Échallens, entre Montétan et Chauderon nord, constitue un tronçon de la future ligne t2 reliant Bussigny à Lutry. Desservant les sites stratégiques E2 et F, les centralités principales de Lausanne et Pully, ainsi que les centralités secondaires de Lutry, Prilly, Crissier et Bussigny, ce BHNS constitue un axe important dans la structure du réseau AFTPU. |
| **Trafic (TJM) actuel/2030** | 10'800/7'400 véh./j. |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 8d.NL.01 (5586.2.111)/mesure abandonnée 8d.NL.02 (5586.2.112) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

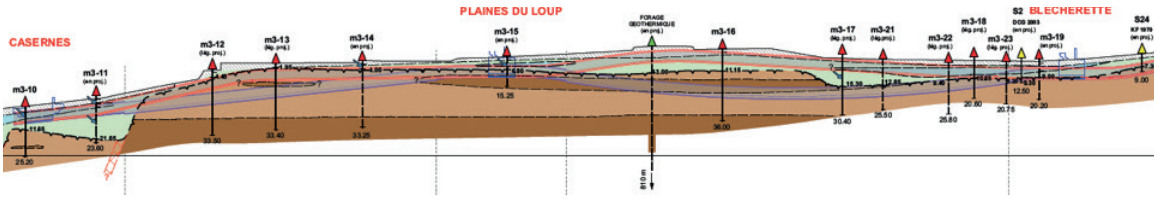
| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | - | – |
| Commune(s) | 100 % | 12 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **12** |

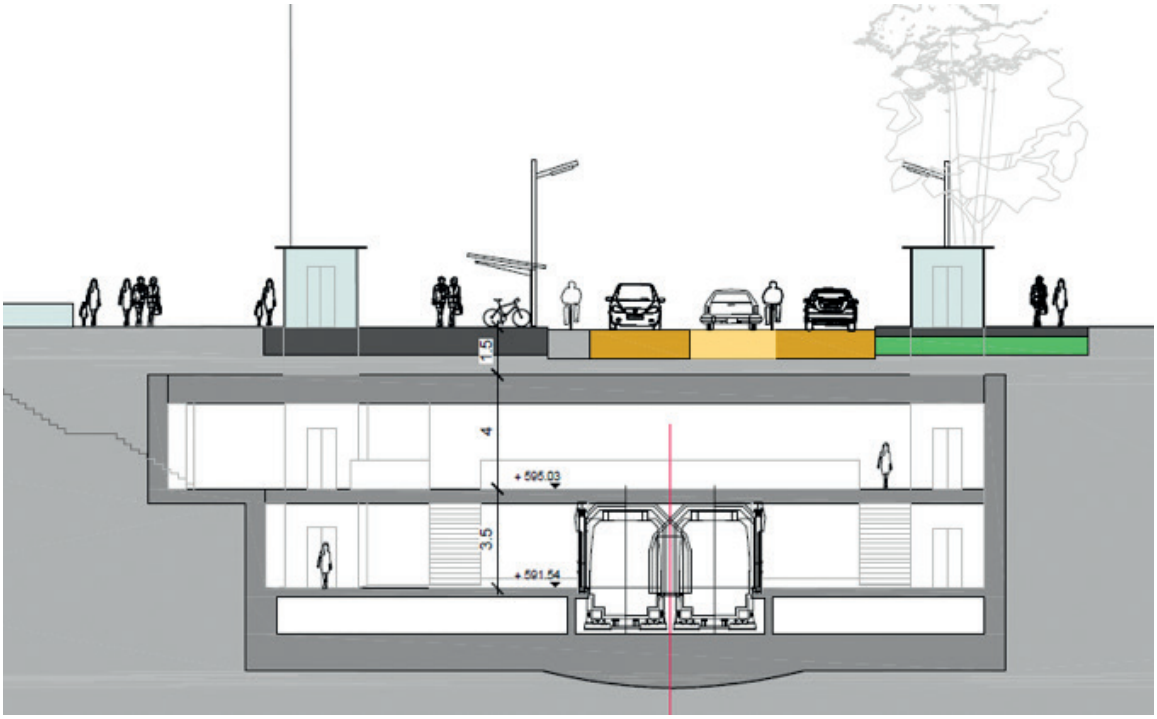
**Illustration du projet**

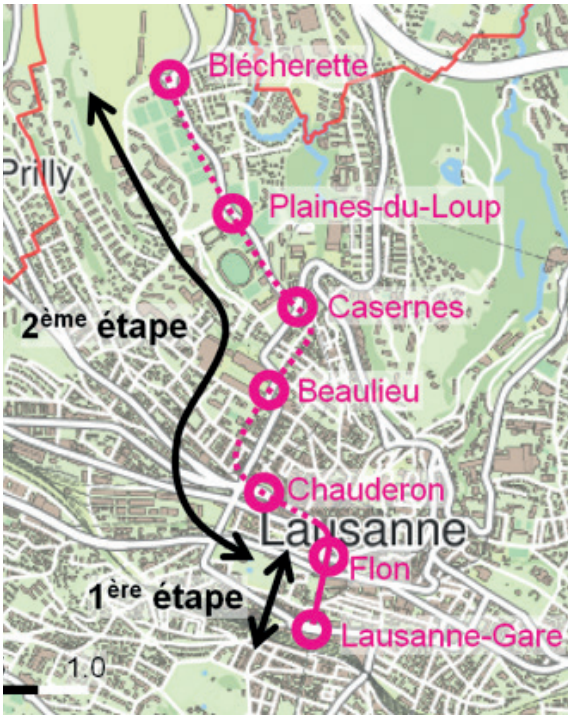
| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 23e**<br>**Métro m3 – Réalisation de la ligne** |
| **N° – nom de la mesure** | **23e.CL.02 (5586.2.302)**<br>**Métro m3 – Étape 2 (Flon – Blécherette)** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 278'000'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | État de Vaud (DGMR) |
| **Partenaires** | Commune de Lausanne, tl |
| **Remise de l'avant-projet** | 2018 |
| **Début des travaux** | 2021 |
| **Mise en service** | 2025 |
| **État d'avancement** | Avant-projet en cours. Dernier document validé : Rapport de synthèse, Métros m2-m3 Ouchy-Blécherette, Groupement PARAGRAF, juillet 2014. |
| **Degré de maturité** | 2 |
| **Description** | Réalisation de la 2e étape du métro m3 entre le Flon et le futur stade, centre d'affaires et centre sportif de La Tuilière (Blécherette), via le centre de congrès de Beaulieu et le futur écoquartier des Plaines-du-Loup.<br>Cette 2e étape présente une longueur de 3.1 km pour un dénivelé de 120 m.<br>Elle est équipée de 5 stations, distantes en moyenne de 620 m, et sera exploitée avec une cadence de 3 minutes et une vitesse commerciale de 21 km/h. |
| **Opportunité** | Le métro m3 est étroitement lié au développement du site stratégique B (Blécherette – Le Rionzi). Le métro permet d'équiper une zone fortement densifiée (9'000 habitants et 3'500 emplois) avec un moyen de transport public performant, le développement du réseau de bus s'avérant insuffisant. |
| **Faisabilité** | La faisabilité économique est démontrée par une analyse offre-demande qui prévoit, à l'ouverture du m3, un taux d'occupation de 89 % dans le sens sud-nord. La faisabilité technique est établie dans divers rapports (voir synthèse GRAF-RP-m3-004+02, 2014). |
| **État de l'intégration dans le PDC** | Le projet est mentionné dans la mesure A21 du PDC (Infrastructure transports public) avec un état de coordination en cours. |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 5a.CL.02 (5586.2.014)/17a.NL.04 (5586.2.069 ; 30.CL.02 dans PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | Tuilière sud et nord (5586.2.147), Plaines-du-Loup étapes 1 à 4 (5586.2.148/144/143/148 B), Beaulieu – Front Jomini (5586.2.247), Place Chauderon (5586.2.253) |

| **Source(s) de financement**<br>**(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part**<br>% | **CHF HT**<br>(mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | à définir | à définir |
| Commune(s) | à définir | à définir |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **278.0** |

Illustration du projet



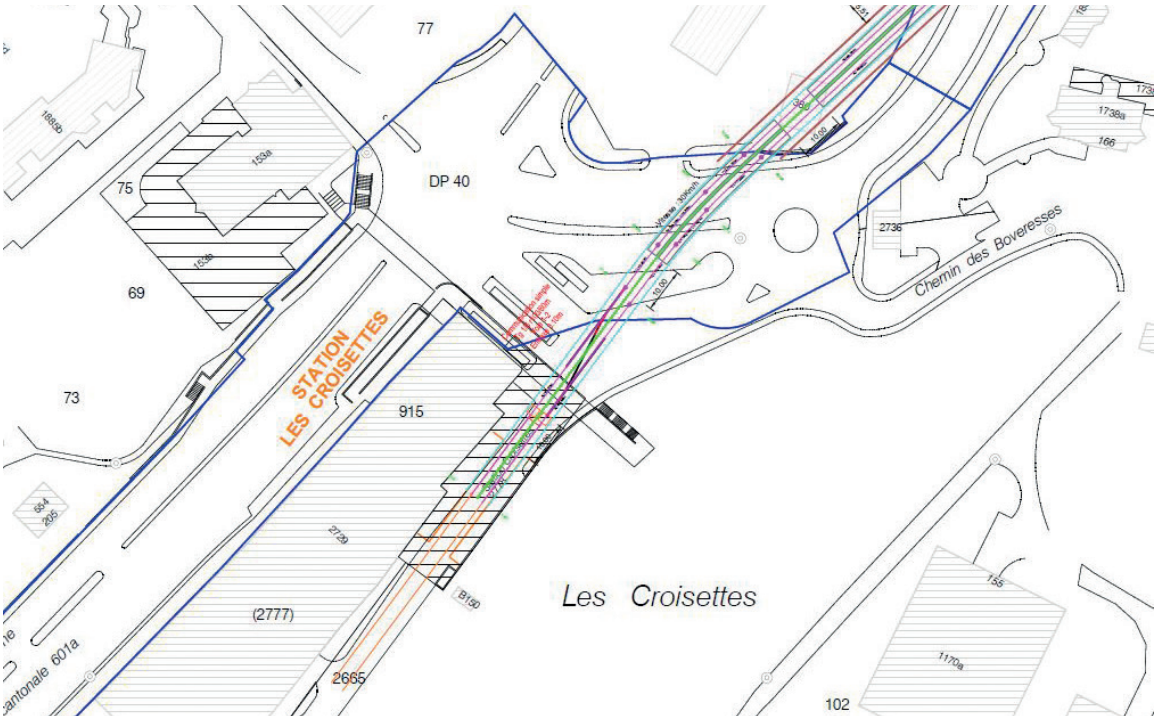



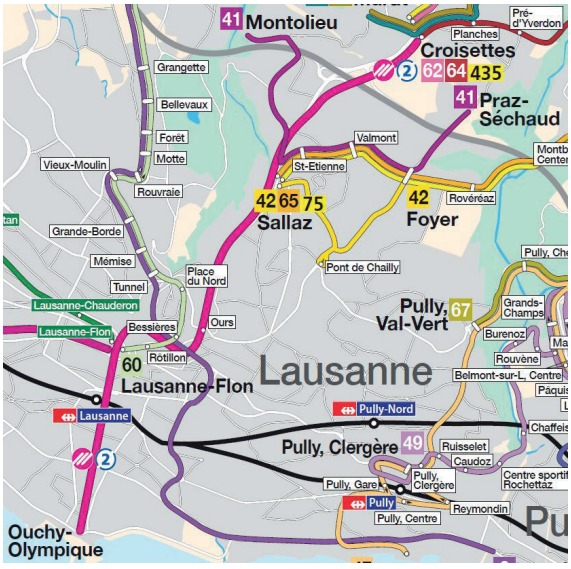



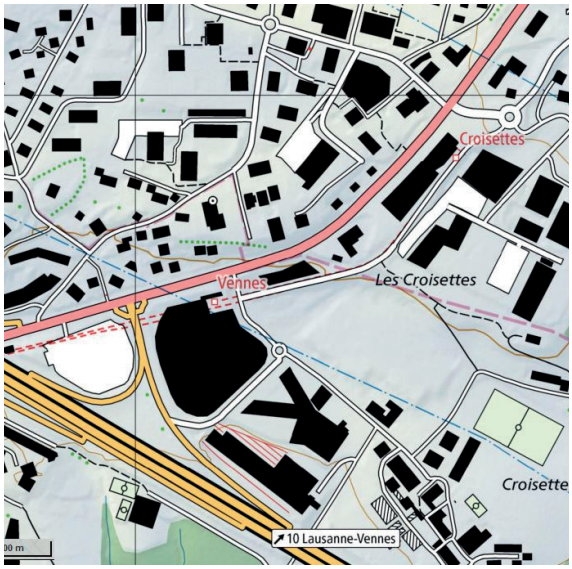
| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 24**<br>**Métro m2 – Développement de l'infrastructure** |
| **N° – nom de la mesure** | **24.CL.02**<br>**Métro m2 – Réaménagement terminus Croisettes** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 35'000'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | État de Vaud (DGMR) |
| **Partenaires** | Commune d'Épalinges, tl |
| **Remise de l'avant-projet** | 2017 |
| **Début des travaux** | 2021 |
| **Mise en service** | 2024-25 |
| **État d'avancement** | Avant-projet sommaire réalisé et repris en 2015, dans le cadre des études du prolongement de la ligne m2 en direction d'Épalinges. Le document « Développement des métros : analyse de l'évolution de l'offre et de la demande 2008-2030 » (tl, octobre 2016) a permis de préciser l'horizon temporel retenu pour la réalisation de la mesure. |
| **Degré de maturité** | 2 |
| **Description** | Réalisation d'une arrière-gare au terminus des Croisettes, pour rendre possible le rebroussement des rames au nord de la station et éviter le cisaillement actuel des voies. Cette mesure est nécessaire à l'exploitation de la ligne avec des cadences inférieures à 2', l'infrastructure existante (plan des voies à La Sallaz et implantation des aiguilles aux Croisettes) ne le permettant pas avec l'ensemble des courses prolongées jusqu'à Croisettes. Cette arrière-gare est compatible avec un éventuel prolongement de la ligne en direction d'Épalinges (24.CL.03). |
| **Opportunité** | La cadence sur le tronçon Gare-Sallaz est passée de 3'10" (en 2008) à 2'30" en six ans (+ 20 %), et passera à 2'05" dès 2018. Au vu des évolutions passées, il est admis que dès 2026-2027 le trafic à l'hyperpointe du matin excédera 7'000 voyageurs au-delà du Flon, ce qui correspond à la limite de capacité pour une exploitation à 2'. Associée au changement des automatismes du m2 (24.CL.01), cette mesure permet d'exploiter la ligne avec des cadences inférieures à 2' et ainsi de répondre à l'augmentation de la demande sur le haut de la ligne (Fiches-Nord, 700 habitants ; site Aquatis, 400'000 visiteurs/an ; Biopôle, réserve de 100'000 m² SBP). |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 24.CL.01 (5586.2.097), 24.CL.03 (PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | – |

| **Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part** % | **CHF HT** (mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | 100 % | 35 |
| Commune(s) | – | – |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **35** |

**Illustration du projet**



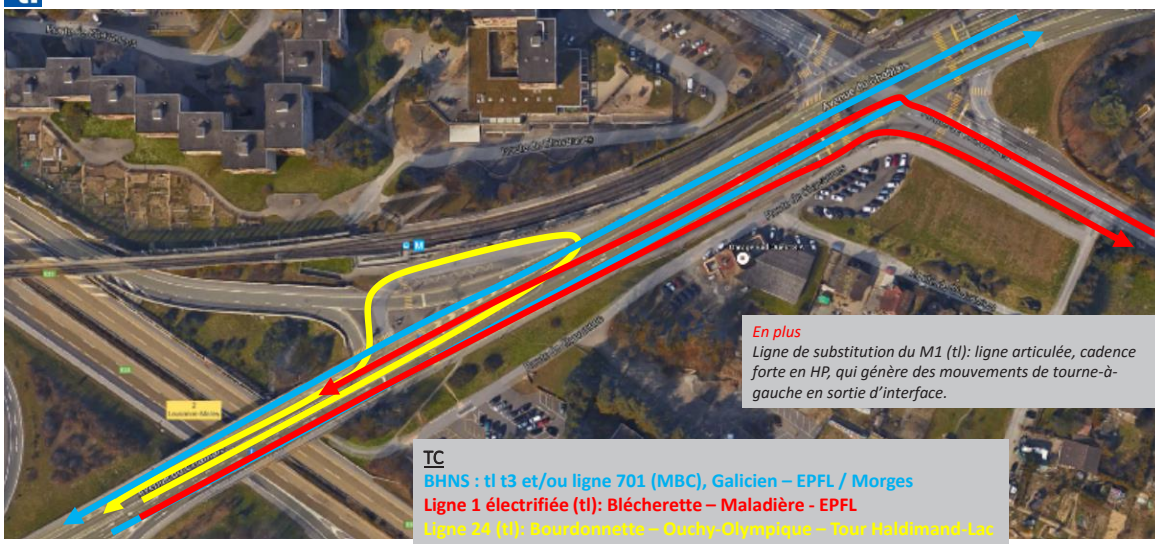



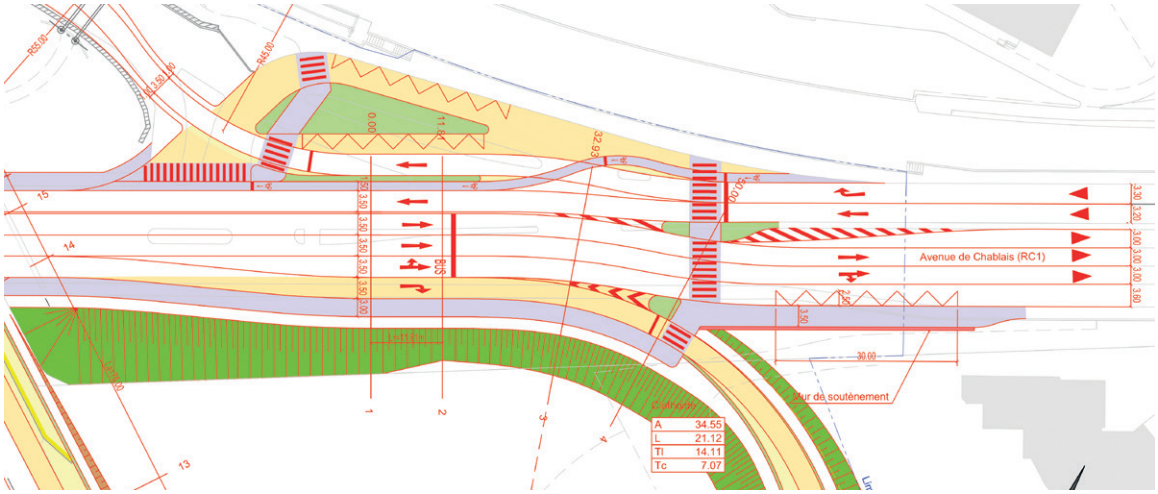
| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 30**<br>**Interfaces et espaces publics des gares et arrêts tp** |
| **N° – nom de la mesure** | **30.CL.01 (5586.2.064)**<br>**Lausanne – Aménagement d'une interface à la Bourdonnette** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 1'000'000.- |
| **Horizon de réalisation** | B (2023-2026) |
| **Pilote** | OFROU, Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | État de Vaud (DGMR), tl |
| **Début des travaux** | 2023 |
| **Mise en service** | 2024 |
| **État d'avancement** | OFROU, Compléments de la jonction de Malley, Projet général approuvé par le Conseil fédéral le 22 juin 2016.<br>OFROU, Compléments de la jonction de Malley, Projet définitif, version provisoire du 8 juin 2016. |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Réaménagement de l'interface de la Bourdonnette :<br>• déplacement des îlots et de la voie d'insertion sur l'autoroute ;<br>• modification des aménagements cyclables et des traversées piétonnes ;<br>• création de 3 arrêts de bus de 30 mètres de longueur. |
| **Opportunité** | Dans le cadre de la modification de la jonction de Malley, l'interface TP de la Bourdonnette doit être adaptée aux lignes actuelles et futures du réseau tl et MBC et répondre aux exigences de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Elle s'inscrit dans le développement des réseaux structurants d'agglomération. |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | Compléments à la jonction de Malley (9b), 11.CL.04 (PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | Prés-de-Vidy (5586.2.186)<br>Route de Chavannes nord (établissements horticoles partie sud, nouveau) |

| **Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part** % | **CHF HT** (mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 1 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **1** |

Illustration du projet

## La Bourdonnette : Horizon 2030

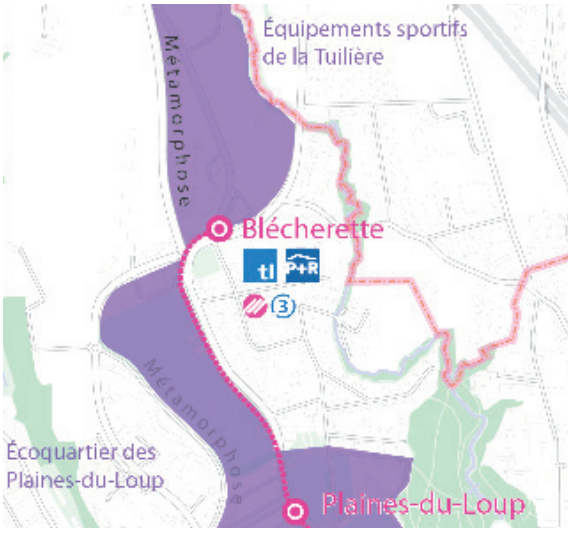


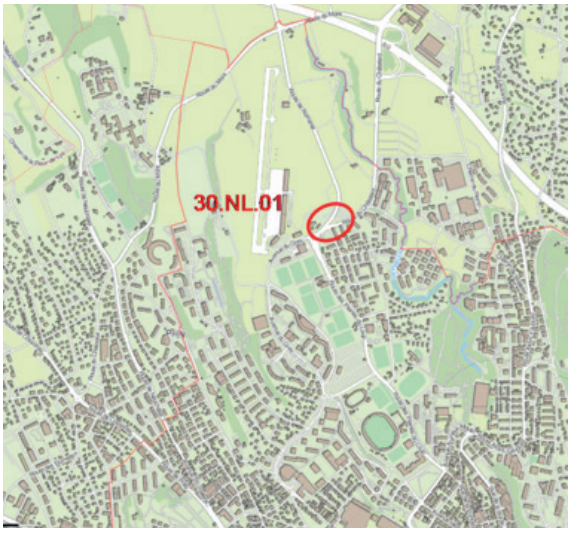



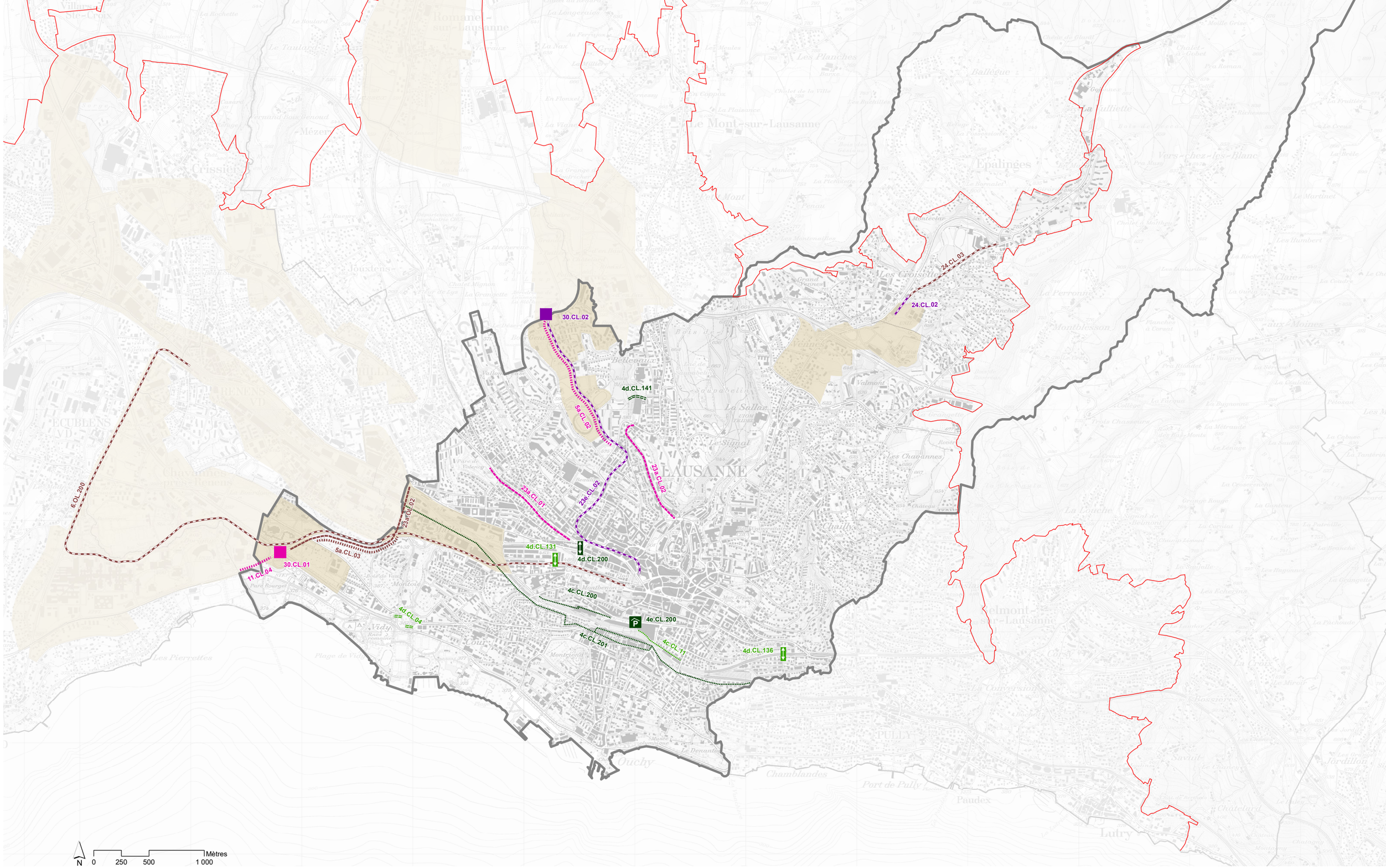
| | |
|---|---|
| **Type de mesure** | **MESURE 30**<br>**Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP** |
| **N° – nom de la mesure** | **30.CL.02 (5586.2.069)**<br>**Lausanne – Aménagement d'une interface à la Blécherette** |
| **Coût total (2016, HT)** | CHF 2'800'000.- |
| **Horizon de réalisation** | A (2019-2022) |
| **Pilote** | Commune de Lausanne |
| **Partenaires** | tl |
| **Remise de l'avant-projet** | 2019 |
| **Début des travaux** | 2021 |
| **Mise en service** | 2025 |
| **État d'avancement** | Avant-projet sommaire : insertion d'une interface de transports publics à la Blécherette, Transitec/GEA, juin 2015 |
| **Degré de maturité** | 1 |
| **Description** | Réalisation d'une interface de transports publics aux abords du carrefour de la Blécherette, notamment pour assurer la connexion des lignes de bus/trolleybus (tl21, tl53, tl60) avec le futur métro m3 :<br>• 6 ou 7 quais de 20 mètres au cœur de l'interface, y compris quais de réserve ;<br>• 2 quais de 20 mètres hors de l'interface (pour une ligne de bus traversant la zone). |
| **Opportunité** | Avec l'arrivée du métro m3 à la Blécherette, ce site deviendra une importante interface de transports publics du nord de l'agglomération. Cette interface permettra de relier efficacement le métro aux différentes lignes de bus de rabattement vers le nord (deux nouvelles lignes et prolongement d'une ligne existante dans le scénario retenu). Ce projet s'inscrit également dans le cadre du projet d'urbanisme Métamorphose puisque l'entier du site de La Tuilière sera réaménagé, notamment avec la construction d'un stade et d'un centre d'affaires.<br>La mise en œuvre de la mesure devra être coordonnée avec celle de la ligne et du terminus du métro m3. |
| **Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)** | 23e.CL.02 (5586.2.302, PALM 2016) |
| **Mesure(s) d'urbanisation liée(s)** | La Tuilière nord et sud (5586.2.147), Les Plaines-du-Loup, étapes 1 et 4 (5586.2.148, 5586.2.148 B) |

| **Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)** | **Part** % | **CHF HT** (mio. CHF 2016 HT) |
|---|---|---|
| État de Vaud | – | – |
| Commune(s) | 100 % | 2.8 |
| Autres sources de financement | – | – |
| **Total coût estimé** | | **2.8** |

**Illustration du projet**






**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique

**Types de mesures**

- Gare
- Métro
- Réseau routier
- Tramway
- BHNS
- Bus
- Arrêt de bus
- Carrefour
- Interface
- Réseau de mobilité douce
- Franchissement mobilité douce
- Ascenseur
- Stationnement vélo
- Vélostation

**Horizons de réalisation**

| mobilité douce | autres mesures |
|---|---|
| A (2019-2022) | A (2019-2022) |
| B (2023-2026) | B (2023-2026) |
| C (2027-2030) | C (2027-2030) |

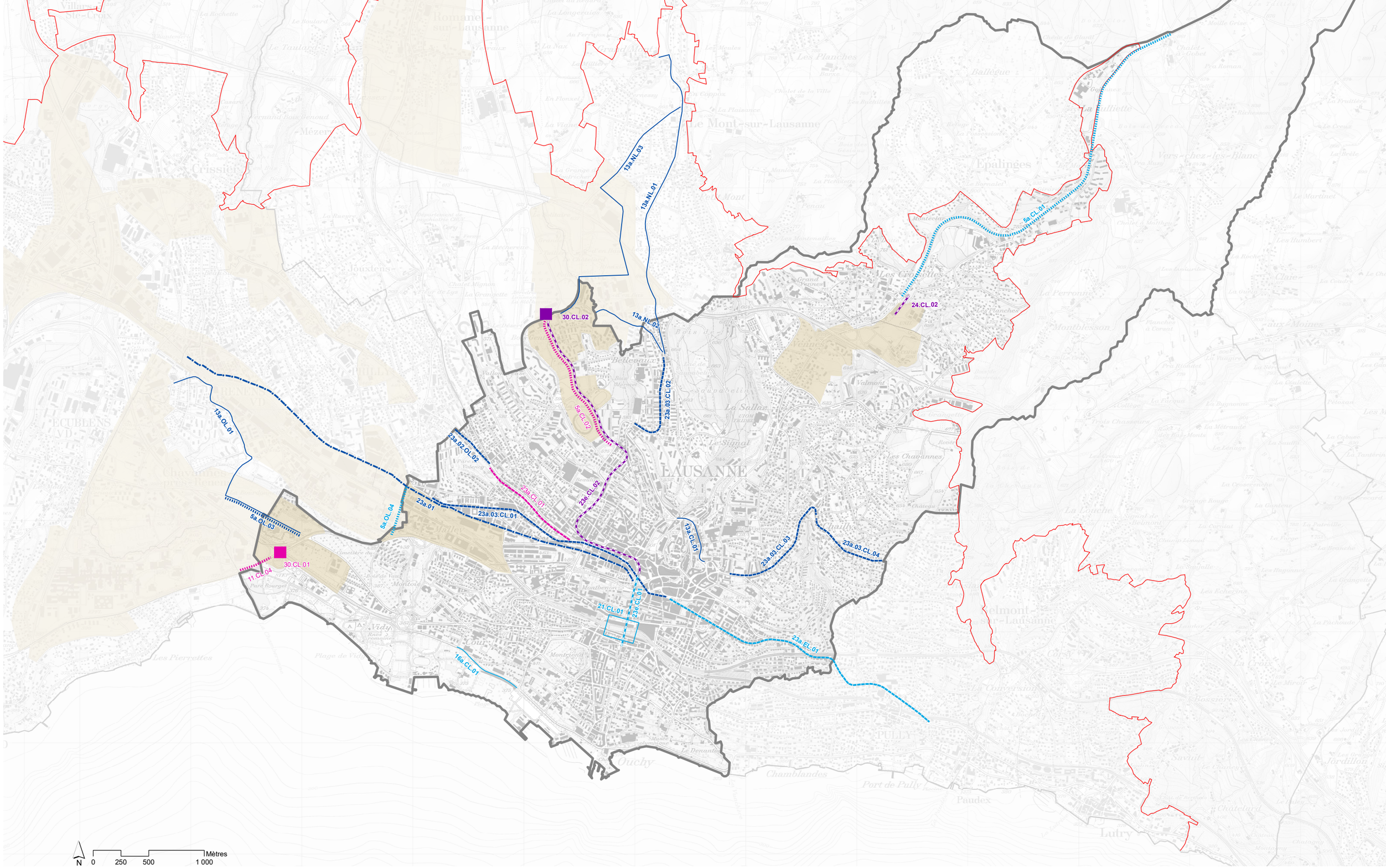
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# MESURES INFRASTRUCTURELLES HORIZONS A/B/C - SDCL

DECEMBRE 2016

C14 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges




**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique

**Types de mesures**

- Gare
- Métro
- Réseau routier
- Tramway
- BHNS
- Bus
- Arrêt de bus
- Interface

**Horizons de réalisation**

- A1 - 2011-2014 (PALM 2007)
- A2 - 2015-2018 (PALM 2012)
- A - 2019-2022 (PALM 2016)
- B - 2023-2026 (PALM 2016)

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# MESURES INFRASTRUCTURELLES AYANT OBTENU OU SOLLICITANT UN COFINANCEMENT FEDERAL (HORS MD) - HORIZONS A1/A2/A/B - SDCL

DECEMBRE 2016

C15 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

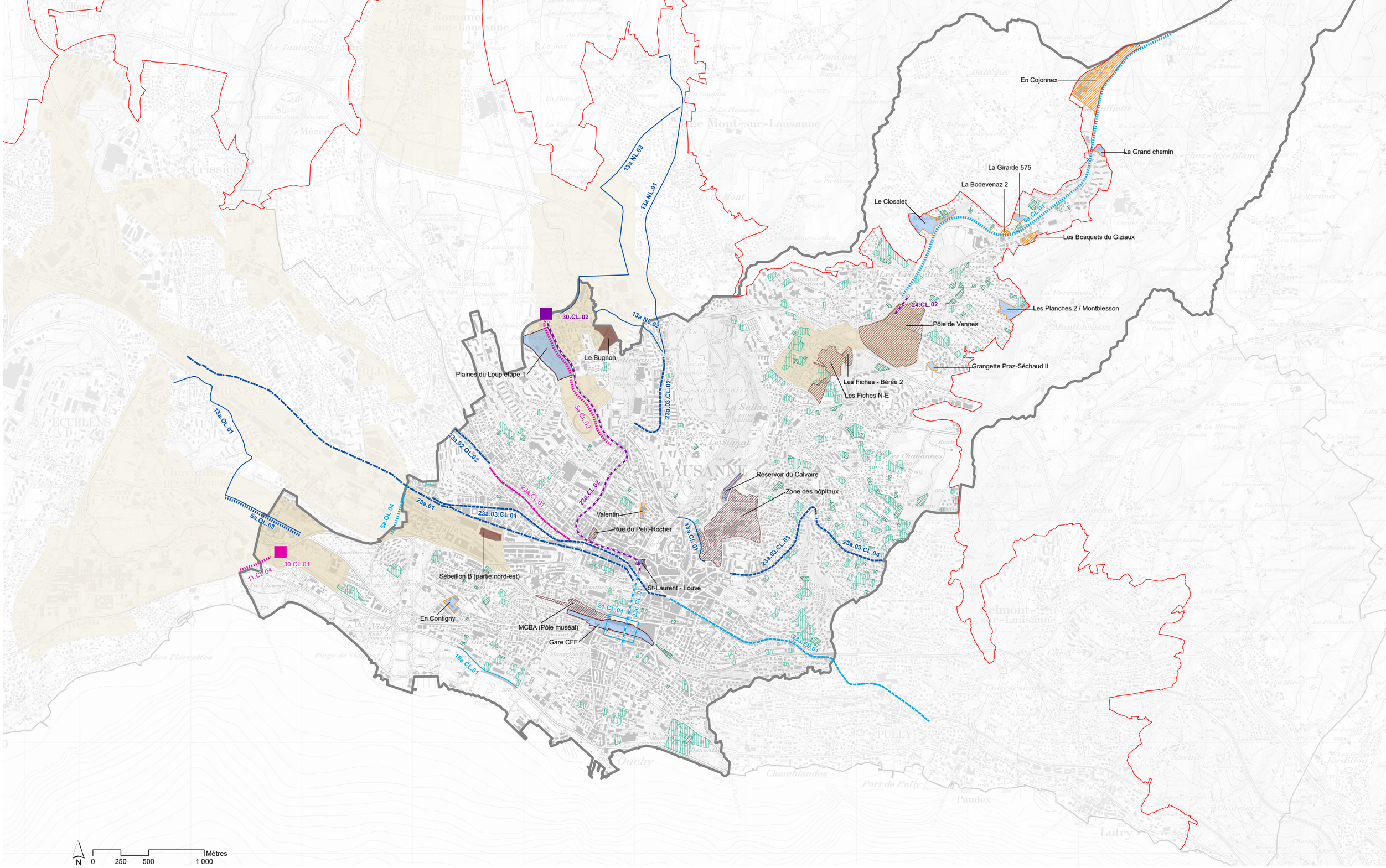
## 2.3.3 COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

La carte C16-SDCL ci-après montre les mesures infrastructurelles ayant obtenu (PALM 2007 et 2012) ou sollicitant un cofinancement fédéral (PALM 2016) ainsi que les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) du potentiel « incompressible » (voir volume A, chap. 3.3.1).

Le choix de ne pas représenter les mesures infrastructurelles de la liste C du PALM 2016 résulte d'impératifs de lecture de la carte.

**Carte**

C16-SDCL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD)




**Mentions illustratives**

- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique

**Types de mesures infrastructurelles**

- Gare
- Métro
- Réseau routier
- Tramway
- BHNS
- Bus
- Arrêt de bus
- Interface

**Mesures infrastructurelles Horizons de réalisation**

- A1 - 2011-2014 (PALM 2007)
- A2 - 2015-2018 (PALM 2012)
- A - 2019-2022 (PALM 2016)
- B - 2023-2026 (PALM 2016)

**Mesures d'urbanisation construites**

- PALM 2012

**Réserves en zone à bâtir d'habitation et mixte fin 2013**

- Parcelle partiellement bâtie
- Parcelle libre

**Mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur)**

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

**Mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum à l'enquête publique)**

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

**Horizon temporel de réalisation**

- A2 2015-2018

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

# POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS A L'HORIZON 2030 ET MESURES INFRASTRUCTURELLES HORIZONS A1/A2/A/B (HORS MD) - SDCL

DECEMBRE 2016

C16 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

## 2.3.4 MESURES PAYSAGÈRES

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures paysagères à l'échelle du SDCL inscrites dans le PALM 2016. Chacune d'entre elles fait l'objet d'une fiche descriptive.

Les aspects paysagers liés à des mesures d'urbanisation, infrastructurelles ainsi que d'environnement et énergie sont décrites directement dans les fiches correspondantes à chacun de ces volets.

Les mesures paysagères inscrites dans le PALM 2016 à l'échelle du SDCL sont representées sur la carte C17 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.5).

**Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères**
Parc d'agglomération de la plaine de Vidy
Parc d'agglomération de Rovéréaz
Parc d'agglomération de Sauvabelin

# Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères

| | |
|---|---|
| | **Parc d'agglomération de la plaine de Vidy**<br>**Lausanne** |
| **Données générales** | Situé sur les rives du lac, le parc d'agglomération s'étend en frange d'un milieu densément urbanisé. Le site est composé d'un paysage varié, à la fois lacustre, boisé et urbain, et offre un panel de vocations, en lien direct avec leur environnement, sans dimension agricole. Sur sa partie lausannoise, le parc d'agglomération (environ 100 hectares) opère comme un pôle de détente et de loisirs dont le rayonnement dépasse largement l'échelle communale. Il est caractérisé par une offre très riche et diversifiée, formée d'équipements de sports et de loisirs, de grands espaces verts à disposition du public, d'équipements culturels, d'aires naturelles, etc. Il est ponctué de constructions majeures (bât. du CIO, stade Pierre-de-Coubertin, pyramides de Vidy, etc.). |
| **Description** | Ses vocations variées, support à de nombreuses activités, s'inscrivant parfois dans des contextes paysagers sensibles, ont donné lieu à l'élaboration d'une « Vision directrice des rives occidentales du lac », afin de prévoir à long terme l'évolution et l'organisation qualitative des différentes opportunités offertes par le site tels que l'intégration de nouvelles infrastructures et de nouveaux équipements. Dans le cadre de cette planification, plusieurs mesures d'aménagement sont envisagées :<br>**1. Le réaménagement paysager pour développer des cheminements de mobilité douce :** le réaménagement et la hiérarchisation des cheminements de mobilité douce, ainsi que l'amélioration de la signalétique visent à garantir une circulation optimale pour tous les usagers entre les différents secteurs d'activités.<br>**2. La meilleure intégration des aires de stationnement, voire leur redimensionnement dans les sites les plus sensibles**<br>**3. L'intégration paysagère du camping de Vidy :** afin de garantir une continuité agréable des liaisons et une harmonie de traitement avec l'environnement boisé, une meilleure intégration paysagère du camping doit être étudiée, ainsi que la requalification des rives du lac adjacentes (plages, etc.).<br>**4. La pérennisation et le renforcement de la réserve naturelle (notamment par la renaturation de la Chamberonne) :** des interventions à des fins de préservation, de renaturation et de reconstitution doivent permettre de garantir, de valoriser et de mettre en réseau les biotopes existants. |
| **Localisation** | Il se situe au sud de l'agglomération, sur les rives du lac Léman. Son périmètre s'étend des installations sportives de l'UNIL et de l'EPFL au port d'Ouchy. |
| **Partenaire(s)** | État de Vaud, DGE (partie ouest) |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |
| **Maître(s) d'ouvrage** | Commune de Lausanne |
| **SD concerné(s)** | SDCL |
| **Coûts et subventions** | À définir |
| **Délai de mise en œuvre** | B (2023-2026) |
| **Données de base** | Plan directeur communal de Lausanne, Urbaplan et consorts, 2014 (en révision)<br>Vision directrice des rives occidentales du lac, Ville de Lausanne, 2015 (doc interne) |

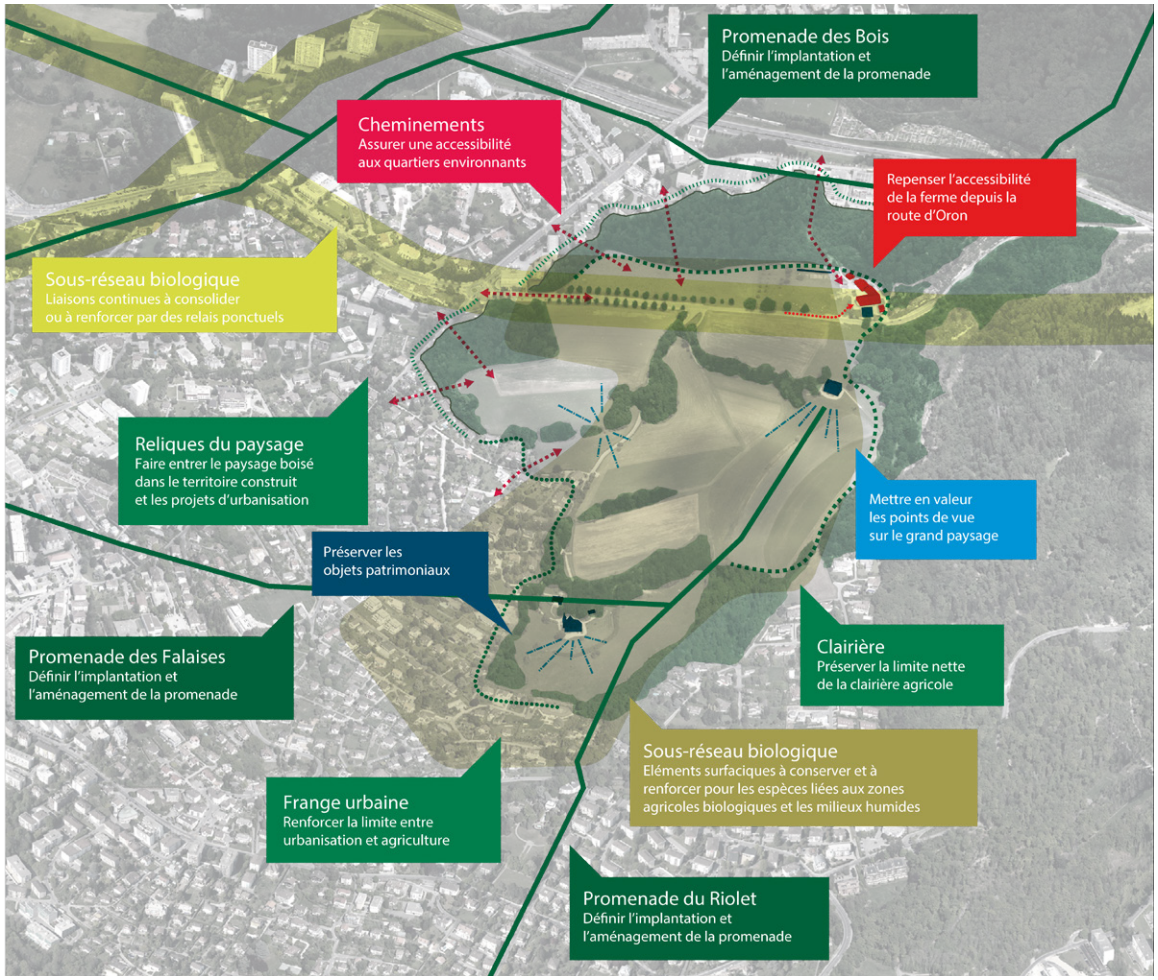
**Illustration du projet**

Source : Urbaplan et consorts, 2014

| | |
|---|---|
| | **Parc d'agglomération de Rovéréaz**<br>**Lausanne** |
| **Données générales** | Le parc d'agglomération constitue un important ensemble végétal au cœur des secteurs urbanisés du nord-est de Lausanne. Ce domaine agricole d'une trentaine d'hectares offre une multitude de points de vue sur le domaine agricole et ses abords, ainsi que sur le grand paysage. L'activité agricole de la Campagne de Rovéréaz a permis le maintien de vastes espaces ouverts et échappées visuelles. Elle façonne l'identité du site par une alternance entre surfaces agricoles et forestières. Cet espace se compose de secteurs dédiés aux grandes cultures, aux vergers et potagers et abrite un ensemble de bâtiments ruraux, ainsi qu'une maison de maître datant du XIX$^{e}$ siècle. |
| **Description** | La Ville de Lausanne, propriétaire du domaine, a initié une démarche comprenant le développement d'une agriculture maraîchère biologique de proximité, des volets pédagogiques, économiques et sociaux, ainsi que la mise en valeur des écosystèmes. À terme, le site deviendra un carrefour d'échanges avec la population et un pôle d'innovation pour l'agriculture périurbaine biologique.<br>Dans cette optique des mesures d'aménagements sont envisagées :<br>**1. Le réaménagement paysager de l'accès à la ferme (secteur au nord de la route d'Oron) :** le réaménagement planifié permettra de mettre en valeur la ferme, répertoriés au recensement architectural du Canton de Vaud.<br>**2. La valorisation paysagère de l'accès à la partie sud du site (maison de maître et son allée arborée) :** la mise en valeur de l'accès permettra de renforcer l'échappée visuelle et de souligner les qualités patrimoniales du site.<br>**3. La renaturation du ruisseau du Riolet :** sa mise à ciel ouvert augmentera la biodiversité du site et offrira un agrément supplémentaire pour les visiteurs.<br>**4. Le renforcement des éléments paysagers fondateurs de l'identité du lieu (cordons boisés, dégagements visuels et colline du Grézy notamment) :** le site est rythmé par les échappées paysagères et l'alternance entre paysage agricole et forestier, des mesures d'entretien au niveau des plantations et des points de vue majeurs permettront de maintenir ces éléments paysagers. |
| **Localisation** | Le domaine de Rovéréaz se situe dans le nord-est lausannois au sud de l'autoroute A9 et est traversé d'est en ouest par la route d'Oron. |
| **Partenaire(s)** | – |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |
| **Maître(s) d'ouvrage** | Commune de Lausanne |
| **SD concerné(s)** | SDCL |
| **Coûts et subventions** | À définir |
| **Délai de mise en œuvre** | Horizon A (2019-2023) |
| **Données de base** | Plan directeur communal en cours de révision, Ville de Lausanne, état 2016<br>Plan partiel d'affectation « Campagne de Rovéréaz, en cours d'élaboration, Ville de Lausanne, état 2016<br>Les bâtiments de la ferme de Rovéréaz à Lausanne (route d'Oron 127 et 129), Étude historique et architecturale, Isabelle Roland, Ville de Lausanne, 2014<br>Préavis n° 2014/37 – Une agriculture de proximité au domaine de Rovéréaz, Ville de Lausanne, 2013 |

**Illustration du projet**

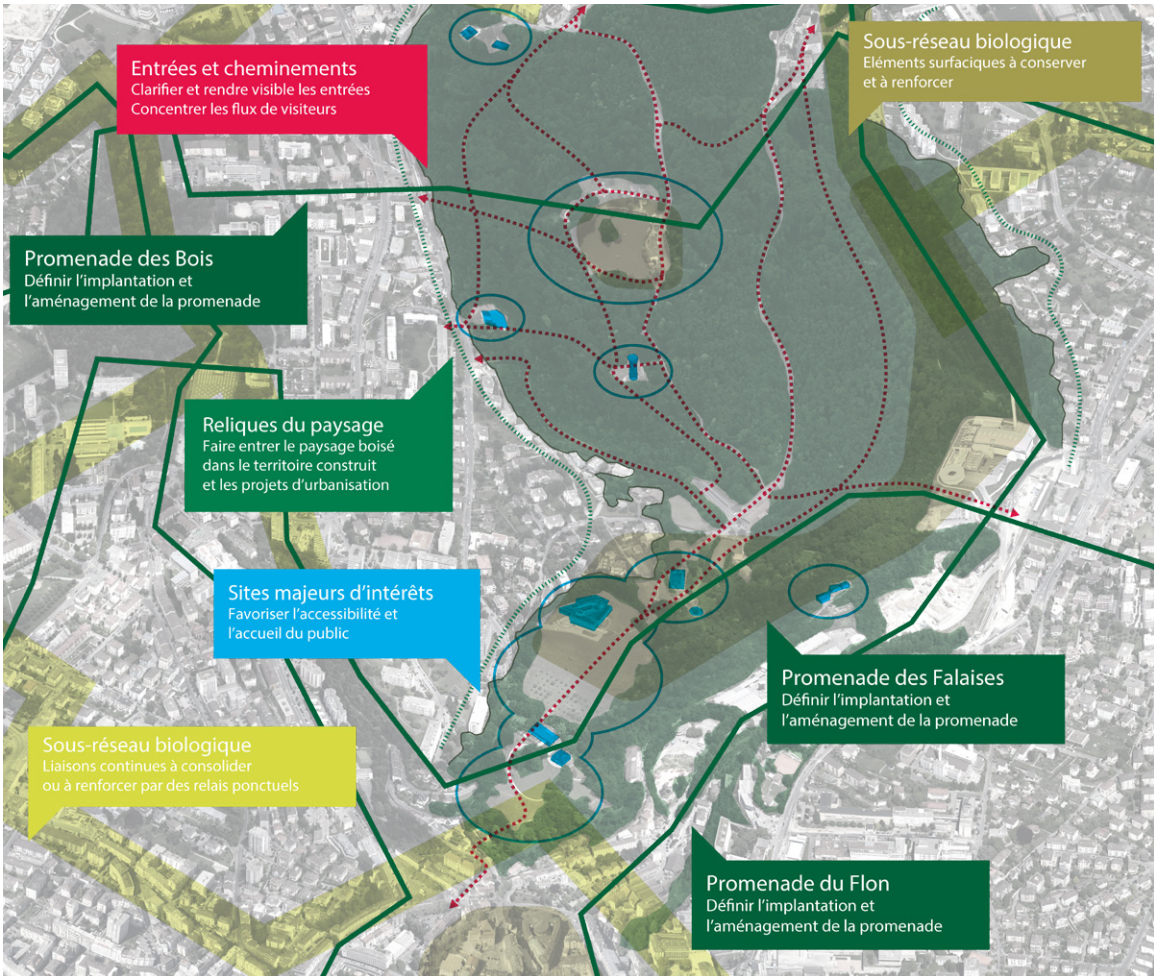
Source : Urbaplan et consorts, 2014



| | **Parc d'agglomération de Sauvabelin**<br>**Lausanne** |
|---|---|
| **Données générales** | Le site de Sauvabelin constitue un véritable poumon vert urbain d'une surface d'environ 90 hectares, prolongeant la coulée verte du Flon jusqu'au centre historique de Lausanne. Il se caractérise par son relief, son couvert forestier. et présente plusieurs facettes et pôles d'intérêts : au sud, le parc urbain de l'Hermitage (musée, tribunal cantonal, etc.) ; à l'est, le vallon boisé du Flon ; sur la partie amont, la colline boisée, couronnée par le lac et diverses structures d'accueil et de loisirs, à l'image de la tour de Sauvabelin. Par le développement de son offre de loisirs et de détente dans un cadre naturel, le site constitue un lieu de socialisation très fréquenté par les lausannois depuis la fin du XX$^{e}$ siècle. |
| **Description** | Soumis à une fréquentation en constante évolution, l'aménagement du site doit viser un équilibre entre l'accueil du public et la préservation de la nature. Cet objectif passe notamment par l'identification d'espaces différenciés à l'intérieur du parc (espaces dévolus à l'accueil et espaces de préservation de la nature). Au cœur du site, où se situe la zone d'accueil « historique », un projet est en réalisation depuis 2015. Il vise à améliorer l'accueil du public, tout en redonnant au site un caractère plus naturel. Les mesures suivantes devraient être terminées en 2017 :<br>1. Le réaménagement des infrastructures d'accueil (places de jeux, zone piétonne, terrasse, etc.) et des accès au site ;<br>2. La renaturation du lac et la création de biotopes ;<br>3. L'amélioration de la biodiversité au cœur du parc.<br>Par ailleurs, sur le reste du site, les mesures suivantes sont également prévues :<br>1. L'extension de la réserve des vieux chênes (sans intervention humaine) ;<br>2. L'amélioration des cheminements mobilité douce et de la signalétique ;<br>3. La mise en place d'une gestion forestière adaptée à l'accueil du public et au maintien de la biodiversité, (plan de gestion forestière à réviser). |
| **Localisation** | Situé au nord du territoire communal de Lausanne, en limite avec la commune du Mont-sur-Lausanne |
| **Partenaire(s)** | – |
| **État de la coordination** | Coordination réglée |
| **Maître(s) d'ouvrage** | Commune de Lausanne |
| **SD concerné(s)** | SDCL |
| **Coûts et subventions** | 3'700'000.- renaturation du lac et le réaménagement de ses zones d'accueil<br>Coûts des autres mesures à définir |
| **Délai de mise en œuvre** | Une partie des travaux est en cours de réalisation<br>Horizon A (2019-2023) |
| **Données de base** | Plan directeur communal de Lausanne, Urbaplan et consorts, 2014 (en cours d'élaboration)<br>Agenda 21 de la Ville de Lausanne (dès 2000)<br>Préavis 2013/62 - Lac de Sauvabelin : un site revisité pour les Lausannois et l'environnement, Ville de Lausanne, 2013 |

**Illustration du projet**

Source : Urbaplan et consorts, 2014



## 2.3.5 MESURES ENVIRONNEMENTALES

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures environnementales à l'échelle du SDCL inscrites dans le PALM 2016. Chacune d'entre elles fait l'objet d'une fiche descriptive.

Les mesures environnentales inscrites dans le PALM 2016 à l'échelle du SDCL sont representées sur la carte C17 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.5).

**Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales**

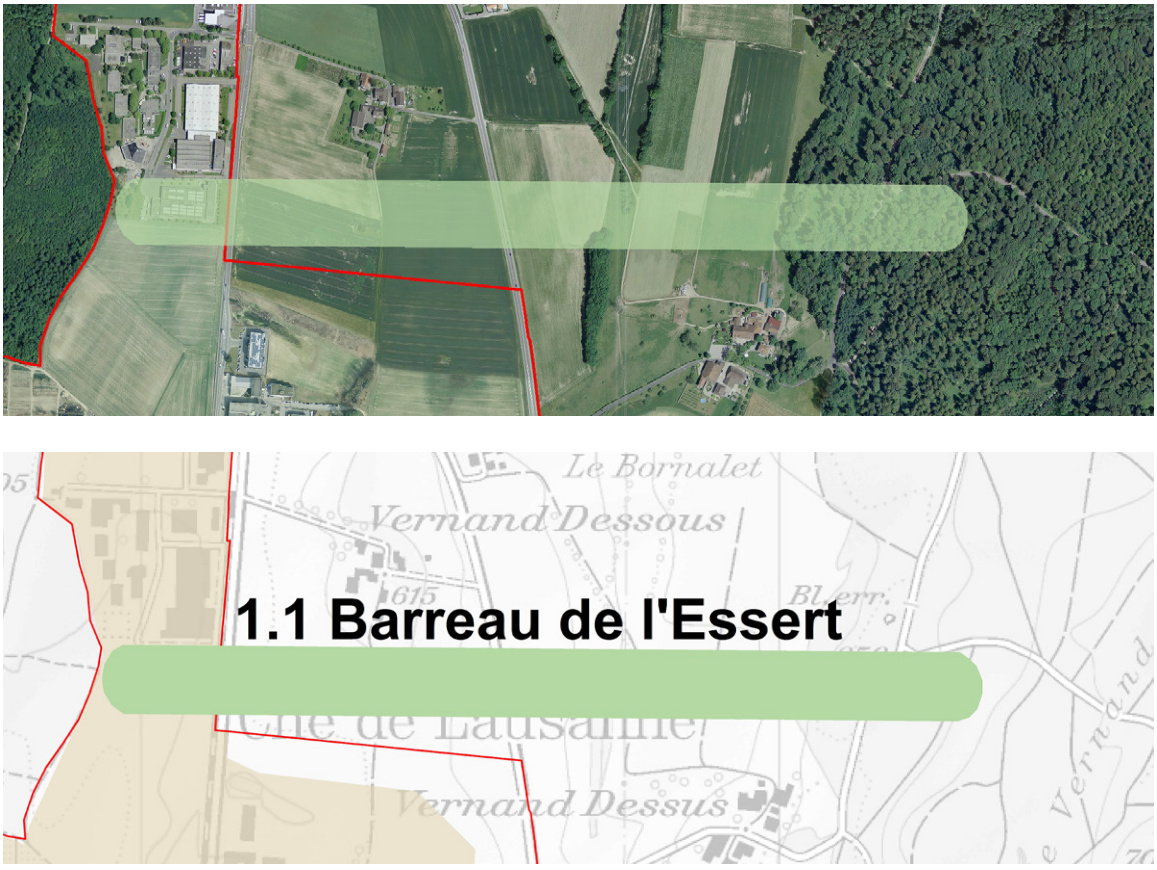
1.1 Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert
1.2 Création de la liaison biologique de Mezery-Blécherette
2.5 Renaturation de la Pétause (Stand de Vernand-Romanel)
3.1 Modernisation de la STEP de Lausanne

# Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

| | |
|---|---|
| **Données générales** | **1.1**<br>**Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert**<br>**Lausanne** |
| **Description** | Dans le secteur de Vernand, destiné à être urbanisé, l'aménagement d'une liaison biologique permettra de préserver un espace de transition écologique libre de tout aménagement urbain ou équipement susceptible d'entraver les déplacements de la faune.<br>Le corridor à faune de l'Essert sera aménagé comme voie de migration fonctionnelle est-ouest pour la grande faune terrestre. Ceci implique :<br>• d'aménager le corridor biologique en conformité à la servitude définie au nord du futur barreau de l'Essert (notamment par l'ensemencement avec fleur de foin, les plantations de haies et un entretien différencié). La surface dédiée au corridor sera maintenue en zone agricole, en garantissant la fonctionnalité biologique ;<br>• de coordonner la réalisation du corridor avec le développement urbain et le barreau routier afin d'anticiper les conflits potentiels ;<br>• d'étudier l'opportunité de préverdissement et de plantations anticipées ;<br>• de coordonner l'aménagement du corridor avec les agriculteurs exploitants afin de permettre le maintien de leurs activités de manière rationnelle. |
| **Localisation** | Vernand-Dessus/Dessous |
| **Partenaire(s)** | DGE BIODIV et Commune de Lausanne |
| **État de la coordination** | Projet intégré dans le PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne<br>Les surfaces nécessaires sont garanties |
| **Maître(s) d'ouvrage** | Commune de Lausanne/DGE |
| **SD concerné(s)** | SDNL |
| **Coûts et subventions** | Financement assuré |
| **Début de mise en œuvre** | 2027-2030 |
| **Données de base** | Chantier 4a : « Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage », SDNL : 2012<br>PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne, Cahier intercommunal, V.2 : février 2016 |

**Illustration du projet**

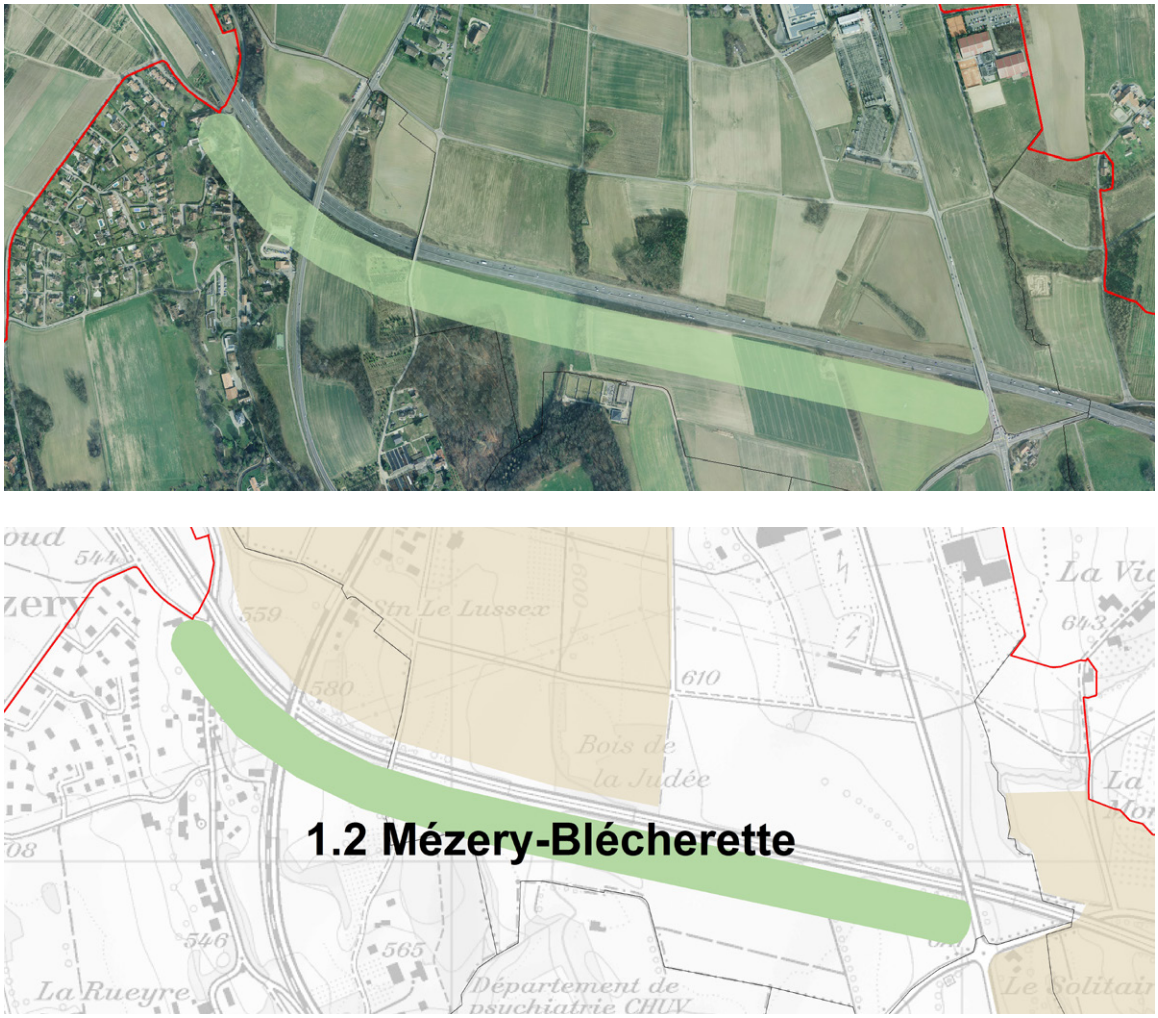
Source : PALM 2016



| | |
|---|---|
| **Données générales** | **1.2**<br>**Création de la liaison biologique de Mézery-Blécherette**<br>**Jouxtens-Mézery, Romanel-sur-Lausanne, Prilly, Lausanne** |
| **Description** | Dans un secteur comprenant de grandes infrastructures de transports et promis à un développement urbanistique important, les liaisons biologiques sont nécessaires afin d'assurer les échanges entre les différentes populations animales et végétales. Au surplus, elles peuvent aussi servir d'espaces paysagers et de délassement.<br>Cette liaison a été créée en complémentarité avec la liaison biologique au nord de l'autoroute. Elle complète la liaison prévue par le PDLi au nord de l'autoroute qui passe le long de l'autoroute dans la future zone industrielle/artisanale de la Sauge. La mise en œuvre de cette dernière s'avere délicate et elle ne pourra pas être complètement fonctionnelle, le nouveau tracé identifié permettra le passage de la faune de Jouxtens-Mézery vers le Mont-sur-Lausanne, en passant par le sud de l'autoroute, le DMEX du Solitaire (dépôt de matériaux d'excavation), pour rejoindre le cours d'eau dit du « Petit Flon ». Combinés à la liaison biologique, la remise à ciel ouvert du Petit Flon, l'éclatement de la jonction de la Blécherette et le possible passage souterrain du futur Parking du Solitaire offriront un cadre avantageux en entrée de ville. Pour précision, le DMEX et le futur Parking du Solitaire ne seront pas une contrainte pour cette liaison étant donné la mise en place de mesures ad hoc rendant ce passage possible. |
| **Localisation** | Jouxtens-Mézery – chemin de Sous-Bois (Sud autoroute) – secteur DMEX – secteur Solitaire – Petit Flon sur les communes territoriales de Jouxtens-Mézery, Prilly, Romanel-sur-Lausanne et Lausanne |
| **Partenaire(s)** | DGE, OFROU, Commune de Jouxtens- Mézery, Commune de Lausanne, Commune de Romanel-sur-Lausanne et Commune de Prilly |
| **État de la coordination** | – |
| **Maître(s) d'ouvrage** | À définir |
| **SD concerné(s)** | SDNL |
| **Coûts et subventions** | À définir |
| **Début de mise en œuvre** | 2027-2030 |
| **Données de base** | PALM 2016<br>DGE VD<br>Chantier 4a : « Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage », SDNL : 2012 |

**Illustration du projet**

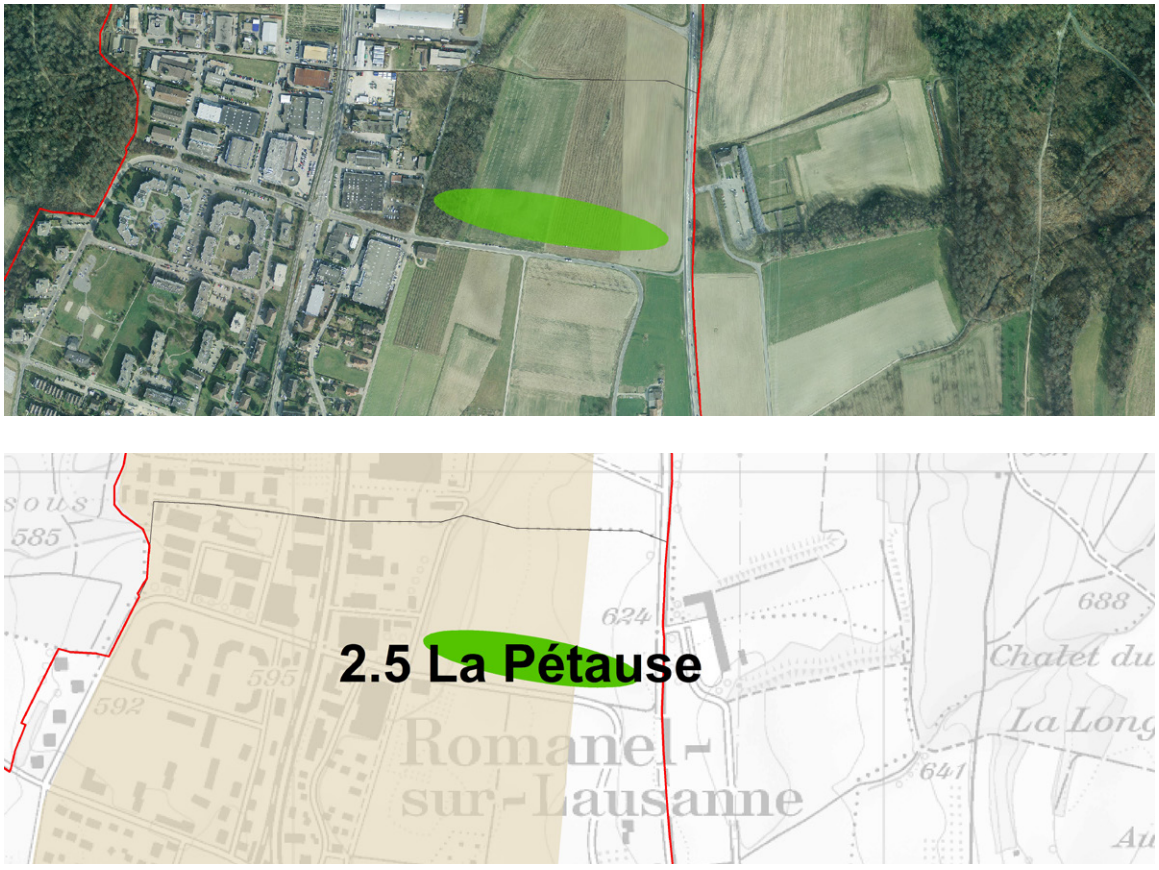
Source : PALM 2016



| | |
|---|---|
| **Données générales** | **2.5**<br>**Renaturation de la Pétause (Stand de Vernand-Romanel)**<br>**Lausanne, Romanel-sur-Lausanne** |
| **Description** | Dans les secteurs de Vernand et Romanel-sur-Lausanne, destinés à être urbanisés, la renaturation du cours d'eau de la Pétause permettra de rétablir ou maintenir les fonctions écologiques des cours d'eau, en tenant compte de la sécurité des personnes et des biens. Elle présente également une valeur paysagère et d'agrément.<br>Le projet de renaturation de la Pétause sera conforme aux contraintes hydrologiques. Le gabarit d'écoulement sera dimensionné en prévoyant un volume de stockage des eaux en fonction des volumes de crues et du danger d'inondation. Les aménagements seront réalisés de manière à résister aux débits des crues mais aussi pour assurer la présence d'eau en période d'étiage. L'aménagement visera à redonner un caractère naturel au cours d'eau, tout en évitant les écoulements souterrains. |
| **Localisation** | Tronçon Stand de Vernand-Romanel |
| **Partenaire(s)** | DGE (EAU et BIODIV), Commune de Romanel-sur-Lausanne et Commune de Lausanne |
| **État de la coordination** | Projet intégré dans le PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne |
| **Maître(s) d'ouvrage** | DMEX Vernand-Dessous |
| **SD concerné(s)** | SDNL |
| **Coûts et subventions** | Financement assuré, subvention cantonale dans le cadre de la renaturation des cours d'eau |
| **Début de mise en œuvre** | 2027-2030 |
| **Données de base** | Chantier 4a : « Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage », SDNL : 2012<br>PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne, Cahier intercommunal, V.2 : février 2016 |

**Illustration du projet**

Source : PALM 2016



| Données générales | 3.1<br>**Modernisation de la STEP de Lausanne**<br>**Lausanne** |
|---|---|
| **Description** | Le renouvellement et la remise à niveau de la station d'épuration (STEP) de Vidy constituent une priorité cantonale. La STEP de Vidy, située sur le territoire communal de Lausanne, traite les eaux usées et les boues d'épuration de la ville de Lausanne et d'une grande partie de son agglomération.<br>Mise en service en 1964, elle a été modifiée au fil des années pour répondre à l'accroissement de la population et aux nouvelles exigences légales.<br>Les filières de traitement des eaux usées et des boues d'épuration de la STEP de Vidy sont néanmoins vieillissantes et doivent être changées. De plus, elles doivent intégrer de nouvelles étapes de traitements (notamment le traitement avancé des micropolluants), qui sont désormais imposées par la législation fédérale.<br>Le renouvellement des filières de traitement des eaux usées et des boues de la STEP de Vidy doit répondre à trois objectifs :<br>• satisfaire les besoins d'épuration actuels et futurs de la région lausannoise, dont la population et la production d'eaux usées devraient augmenter de 20 %, entre 2010 et 2040 (étude SCRIS) ;<br>• respecter les normes de rejets de l'Ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), notamment en matière de micropolluants ;<br>• intégrer la STEP dans le tissu urbain de la région sud lausannoise. |
| **Localisation** | Vidy |
| **Partenaire(s)** | DGE-DIREV |
| **État de la coordination** | Les travaux débutent en 2016 et se dérouleront sur une période de 5 ans. |
| **Maître(s) d'ouvrage** | Epura SA |
| **SD concerné(s)** | SDCL |
| **Coûts et subventions** | CHF 300'000'000 |
| **Début de mise en œuvre** | 2021 |
| **Données de base** | - |

**Illustration du projet**

Source : PALM 2016