

PALM 2016

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



Volume B – Cahier 5: SDOL Volet opérationnel

Décembre 2016



AVERTISSEMENT

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges de 3^e 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

Volume B Cahier 5



Stratégie et développement de l'Ouest lausannois

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 5

Sommaire détaillé

Volume B – Cahier 5

	Contexte	7
5.1	Portrait du schéma directeur – SDOL	11
5.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDOL	13
5.2.1	ÉTUDES STRATÉGIQUES	13
	Pré-étude sur la collaboration institutionnelle en matière de politique du logement dans l'Ouest lausannois	14
	Secteur Jonction Écublens – Venoge	
	– Lignes directrices et stratégie d'aménagement	14
	Étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Écublens	15
	Réflexions sur le développement urbanistique et économique du terminus du tram à Croix-du-Péage	16
	Image directrice Vallaire-Venoge	16
	Ensembles bâtis du XX ^e siècle, État des lieux et stratégie de valorisation	16
	Image directrice 2025	17
	Réseau de vélos en libre-service – Ouest lausannois	17
	Stratégie de comptages vélos – Ouest lausannois et Lausanne	17
	Étude du potentiel et du dimensionnement du P+R de Villars-Ste-Croix	18
	Campagne de Renges – Image directrice	18
	Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois	18
5.2.2	PLANS DIRECTEURS	19
	Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois	19
	Plan directeur localisé du secteur Cocagne-Buyère	20
	Plan directeur localisé du secteur Ley Outre	20
5.2.3	ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION	21
🔍	Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation	21
	Mesures réalisées	22
	Mesures conformes à la situation théorique	23
	Mesures avec un léger retard	27
	Mesures avec un retard relativement important	37
	Arrêt/suspension de la mesure	45
🔍	Carte	
	C9-SDOL État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012	47

5.2.4	ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES	49
🔍	Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles	49
	Mesures réalisées	50
	Mesures en cours de réalisation	51
	Mesures conformes à la situation théorique	52
	Mesures avec un léger retard	53
	Mesures avec un retard relativement important	55
	Arrêt/suspension de la mesure	56
🔍	Cartes	
	C10-SDOL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD)	57
	C11-SDOL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012	59
5.3	Mesures du PALM 2016 – SDOL	61
5.3.1	MESURES D'URBANISATION	61
	Horizons temporels des mesures d'urbanisation	62
	Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton	63
🔍	Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)	64
	CB 1.2	64
	CB 3.8	66
	CB 3.10	68
	Croset Parc	70
	La Pala	72
🔍	Cartes	
	C12-SDOL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030	75
	C13-SDOL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets	77
5.3.2	MESURES INFRASTRUCTURELLES	79
🔍	Liste des mesures infrastructurelles	81
🔍	Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)	84
🔍	Cartes	
	C14-SDOL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C	131
	C15-SDOL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B	133

5.3.3	COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES	135
	Carte	
	C16-SDOL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD)	137
5.3.4	MESURES PAYSAGÈRES	139
	Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères	140
	Parc d'agglomération de la Venoge – Secteur est	140
5.3.5	MESURES ENVIRONNEMENTALES	143
	Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales	144
	1.3 Création de la liaison biologique du Fossau	144
	2.3 Renaturation de l'embouchure de la Venoge	146
	2.4 Renaturation de la Mèbre	148
	2.11 Renaturation du ruisseau de Broye	150

ÉLABORATION DU PALM 2016

Sur décision du comité de pilotage (COPI 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 3^e génération, le PALM 2016, auprès des instances fédérales compétentes.

Objectifs

Conformément aux Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3^e 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 4^e 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.

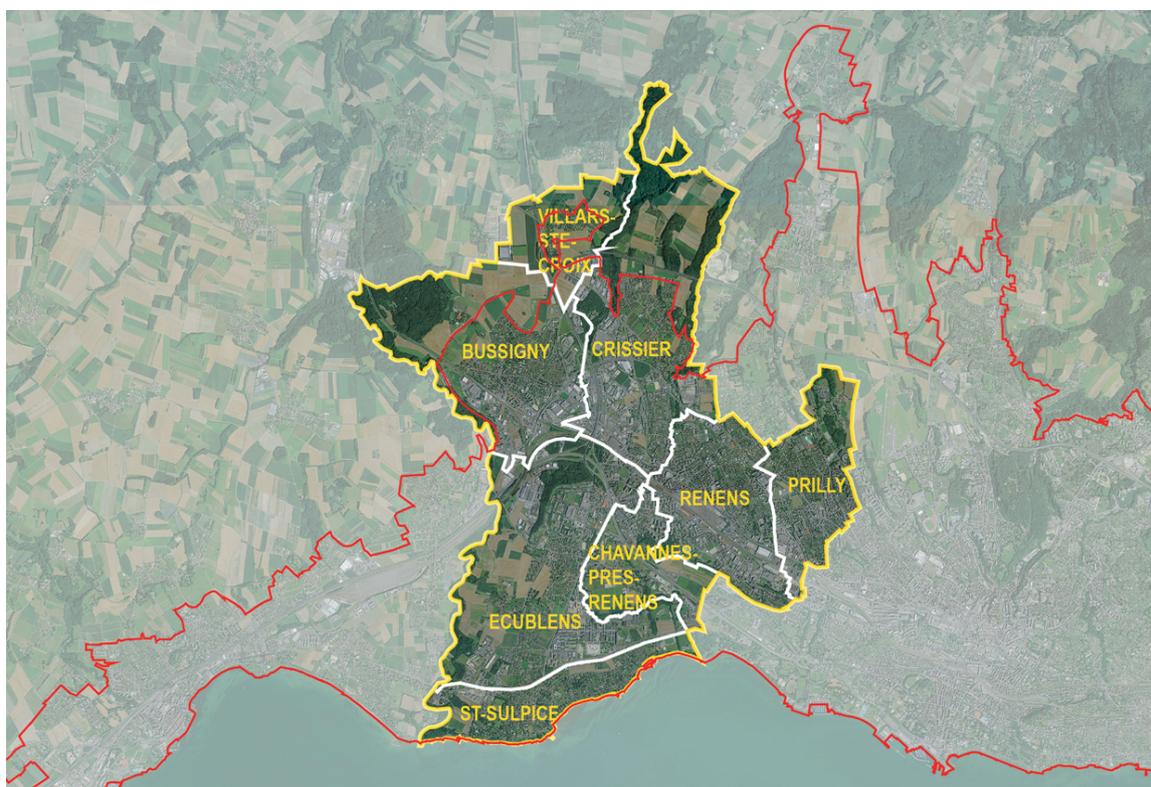
5.1 Portrait du schéma directeur – SDOL

Le secteur est composé de 8 communes touchées par le périmètre compact du PALM. Ces communes ont adopté en 2003 le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) qui coordonne par l'intermédiaire d'un bureau technique, créé à cette occasion, les principes d'aménagement sur l'ensemble du secteur. En 2016, les communes ont renouvelé leur engagement par la signature d'une nouvelle convention de collaboration intercommunale, afin de promouvoir la mission et la structure du SDOL suite à une réflexion menée de concert.

Stratégie et Développement de l'Ouest lausannois (SDOL)

Communes signataires	Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens, Prilly, Renens, St-Sulpice, Villars-Ste-Croix
Autres signataires	Département des infrastructures (DINF)
Date de constitution	2004
Ressources humaines du bureau technique	6.2 ETP

Périmètre du SDOL



Données quantitatives

Superficie du SDOL concernée par le périmètre compact	1'984 ha
Nombre d'habitants au sein du périmètre compact*	70'314
Nombre d'emplois au sein du périmètre compact (ETP)**	45'363

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

Contact

Bureau du schéma directeur
« Stratégie et développement de l'Ouest lausannois »
Rue de Lausanne 35
1020 Renens
021 632 71 60

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 SDOL.

5.2.1

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 SDOL sont présentés ci-après. Les rapports complets des études finalisées sont intégrés dans le volume C (Études de référence).

Les principales études de niveau stratégique (chantiers d'études) ont été menées dans l'Ouest lausannois entre 2004 et 2006. Elles ont depuis été complétées, pour certains secteurs de taille importante, par des planifications directrices localisées (Malley, Arc-en-Ciel, Cocagne-Buyère, Ley Outre, etc.). Après cet important effort mené par les communes de l'Ouest lausannois en termes de planifications et de visions de leur développement, celles-ci se concentrent désormais sur la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et leur réalisation. Néanmoins, pour certains territoires non couverts par les chantiers d'études ou pour des thématiques spécifiques, des études stratégiques ont été menées depuis 2012 et ont permis de fixer les principes d'aménagement et les stratégies de mises en œuvre. Ces études stratégiques sont décrites ci-dessous.

Aujourd'hui, environ dix ans après la plupart de ces études stratégiques, une nouvelle phase de planification s'ouvre avec la démarche de révision conjointe des 8 plans directeurs communaux, démarche intitulée Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. Celle-ci permettra de vérifier la cohérence et la validité des études menées jusqu'ici et leur donnera une assise légale, après leur adoption par les législatifs communaux et leur approbation par le Conseil d'État.

Pré-étude sur la collaboration institutionnelle en matière de politique du logement dans l'Ouest lausannois

CEAT, 2013

La Plate-forme logement Ouest lausannois a été créée en 2013 suite à l'étude Collaboration institutionnelle en matière de politique de logement dans l'Ouest lausannois de la CEAT (EPFL). L'étude a été réalisée avec le soutien de l'Office fédéral du logement qui continue, avec le Canton, à soutenir les activités de la plate-forme.

Le fonctionnement de la plate-forme se base sur un principe de démarche intégrée entre les domaines du logement, du social, de l'urbanisme et des finances. Elle favorise l'échange d'idées et d'expériences entre les communes et avec le Canton, elle stimule les démarches dans la production de logements abordables et novateurs et elle vise une harmonisation des pratiques communales.

La plate-forme sert d'outil pour les communes et leur permet de mieux faire face aux enjeux qui se présentent à elles, notamment en lien avec la forte demande de logements.

Secteur Jonction Écublens – Venoge – Lignes directrices et stratégie d'aménagement

Agences LMLV + Créateurs immobiliers + Transitec, en cours

L'étude des lignes directrices et de la stratégie d'aménagement du secteur Jonction Écublens – Venoge a été lancée fin 2015 et est toujours en cours.

L'objectif de l'étude est de proposer un développement coordonné autour de la Jonction d'Écublens (secteur des Larges Pièces sur Écublens et Reculan, Bussigny Sud sur Bussigny). En parallèle, une étude mobilité, pilotée par la DGMR avec l'appui des 2 schémas directeurs SDOL et SDRM, doit compléter l'analyse sur les réseaux de transport.

Une des orientations actuellement en cours d'étude est le renforcement de la densité du secteur et d'amélioration qualitative des espaces publics. Un nouveau quartier d'activité pourrait également être proposé sur Larges Pièces ainsi qu'un développement modéré de l'habitat autour de la gare de Bussigny. L'étude s'appuie également sur les entreprises, régulièrement consultées dans ce cadre.

Étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Écublens

Transitec Ingénieurs-conseils SA, 2016

Les analyses trafic de l'étude d'impact entreprise par la Confédération en relation avec le projet général du goulet d'étranglement de Crissier et plus particulièrement celles liées à la future jonction d'Écublens ont mis en évidence un certain nombre de problématiques touchant le fonctionnement du réseau routier cantonal et communal environnant la future jonction. Cette dernière induira une modification sensible de la répartition du trafic automobile au niveau local. Des mesures d'accompagnement à envisager sur le réseau routier principal ont été préconisées dans le cadre de l'étude menée par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Dans ce contexte et en parallèle à l'étude «Lignes directrices d'aménagement du secteur Bussigny Sud-Venoge», le Canton et les Secteurs Ouest lausannois et Région Morges ont souhaité développer un concept de mobilité multimodale portant sur le bassin-versant de la future jonction autoroutière d'Écublens, couvrant un secteur compris entre Bussigny et Morges.

L'enjeu de l'étude est le fonctionnement multimodal du réseau routier autour de la future jonction d'Écublens; les impacts des projets suivants sont également pris en compte: la future jonction autoroutière de Chavannes-près-Renens, les bretelles complémentaires de la jonction de Malley et l'augmentation de capacité autoroutière apportée par la suppression du goulet d'étranglement de Crissier, la nouvelle RC177 entre Vufflens-la-Ville, Aclens et la jonction de Cossonay.

Les nouvelles jonctions autoroutières auront un effet important de redistribution du trafic automobile aujourd'hui principalement supporté par la jonction de Crissier. Un délestage global du réseau routier cantonal et communal est attendu sauf aux abords des nouvelles jonctions; c'est pourquoi les mesures d'accompagnement identifiées par l'étude de l'OFROU ont pour objet de garantir la redistribution visée et le bon fonctionnement du réseau, là où des effets négatifs en termes de saturation et de nuisances environnementales sont identifiés par l'étude d'impact.

L'étude d'accessibilité multimodale a pour objectifs principaux de mettre en cohérence les études réalisées dans le périmètre d'étude par la Confédération, le Canton et les communes et d'affiner le concept de mobilité multimodal à l'horizon 2030 sur la zone d'étude. Sur le plan opérationnel, elle vise à définir les mesures nécessaires à la mise en œuvre du concept, en lien notamment avec le volet opérationnel du projet d'agglomération et avec les réflexions déjà effectuées sous l'égide de l'OFROU.

Réflexions sur le développement urbanistique et économique du terminus du tram à Croix-du-Péage

Feddersen&Klostermann + Acompagny, 2013

Cette étude menée conjointement par les trois Communes de Bussigny, Crissier et Villars-Ste-Croix a cherché à esquisser des scénarios d'évolution du secteur Croix-du-Péage qui doit recevoir à terme le terminus de tramway t1. Parmi ces scénarios étudiés, c'est la vocation d'un secteur dédié aux activités secondaires et aux activités tertiaires liées au secondaire qui a été retenue. La reconversion du site pour y accueillir du logement a été écartée en raison du cloisonnement relatif du site, des difficultés de cohabitation avec les activités en place et de la volonté de maintenir des secteurs d'activités dans l'agglomération.

Image directrice Vallaire-Venoge

Urbaplan, en cours

Les Communes d'Écublens et de St-Sulpice, en collaboration avec le Canton et le bureau du SDOL, mènent une réflexion sur l'avenir et le développement du secteur d'activité Vallaire-Venoge. L'étude aboutira à l'élaboration d'une image directrice du secteur dont les principaux éléments seront intégrés dans la révision en cours des plans directeurs communaux (démarche de Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois).

Ensembles bâtis du XX^e siècle, État des lieux et stratégie de valorisation

Laboratoire de théorie et d'histoire (LTH), Prof. B. Marchand, EPFL, 2015

L'étude sur les ensembles bâtis du XX^e siècle dans l'Ouest lausannois confiée au professeur Bruno Marchand (EPFL) en 2013 a été finalisée en 2015.

Elle a permis de réaliser un état des lieux, une évaluation de la valeur de ces ensembles bâtis ainsi qu'une stratégie de valorisation. L'étude reconnaît la valeur patrimoniale et identitaire de ces ensembles pour le paysage de l'Ouest lausannois et préconise des actions pour leur mise en valeur.

L'étude et la publication qui est actuellement en cours de réalisation ont pour but de sensibiliser un large public à ce patrimoine identitaire et à encourager les acteurs concernés à le préserver, malgré les besoins de transformation et la pression démographique qui risque de le dénaturer, voire le détruire.

Image directrice 2025

tl, en cours

L'étude Image directrice du réseau tl 2025 a été lancée fin 2015 et est toujours en cours.

Elle a pour objectif d'identifier les manques de desserte à combler et les problèmes à résoudre sur le réseau bus entre 2018 et 2027, en complément du développement du réseau tram et bus à haut niveau de service.

Les demandes des communes ont été collectées et un bilan approfondi de la restructuration du réseau R10/R14 a été réalisé par les tl. En outre, quelques analyses ont été déjà réalisées par les tl, par exemple la capacité et des problèmes de temps de parcours sur la ligne 33. Dans ce cadre, une réflexion sur la desserte du sud du territoire, notamment sur la RC1, a également été lancée.

La mesure infrastructurelle Image directrice reprend les principaux éléments ressortis des réflexions en cours.

Réseau de vélos en libre-service – Ouest lausannois

KeyTeam, 2013

L'étude, menée en 2013, a permis de préciser le potentiel pour les vélos en libre-service dans l'Ouest lausannois et de définir les priorités de développement. Cette réflexion a été intégrée à l'étude générale en cours à l'échelle de l'agglomération pour le fonctionnement et le développement du VLS.

Stratégie de comptages vélos – Ouest lausannois et Lausanne

Transitec, 2014

L'étude a permis de définir une stratégie de comptages des vélos et la méthodologie pour les secteurs Lausanne et Ouest lausannois. Elle a été appliquée lors des comptages régionaux 2014, intégrant pour la première fois les comptages des vélos à l'échelle régionale.

Étude du potentiel et du dimensionnement du P+R de Villars-Ste-Croix

Roland Ribl et associés SA, mars 2016

L'étude P+R à Villars-Ste-Croix a été réalisée au début de 2016 et ses résultats validés au niveau technique.

Elle avait pour objectif de vérifier l'intérêt de la création d'un P+R au terminus du tramway t1 à Villars-Ste-Croix et d'estimer le potentiel et les conditions de réalisation.

Elle confirme donc l'intérêt de la création d'un P+R à cet endroit, avec un potentiel allant de 40 à 100 places. Les principales conditions de réalisation sont des tarifs de CHF 50 à 80.-/mois et l'intégration dans la gamme tarifaire Mobilis. Différentes options d'emplacement ont également été étudiées.

Elle permet de confirmer une nouvelle mesure infrastructurelle P+R associée pour le PALM 16 (horizon B) en association avec le prolongement du tramway à Villars-Ste-Croix.

Campagne de Renges – Image directrice

Verzone Woods + Urbaplan + BEB SA, en cours

Le secteur Renges-Venoge est soumis au plan de protection de la Venoge et appartient à l'un des cinq grands espaces à préserver reconnus comme « parc d'agglomération » par le projet d'agglomération Lausanne-Morges. L'interface ville-campagne, le patrimoine naturel, la notion de parc d'agglomération et la préservation de l'activité agricole face à la pression accrue d'une vie urbaine d'agglomération sont au cœur de la réflexion. Une image directrice du secteur mettra en cohérence les projets à venir sur le secteur de Renges-Venoge.

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.

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 SDOL sont présentés ci-après

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois

P. Gmür + Team+ + L'atelier du Paysage + Ecoscan + Navitas, en cours

Les communes de l'Ouest lausannois ont décidé de réviser leur Plan directeur communal respectif dans une démarche conjointe intitulée Plan directeur intercommunal (PDi) de l'Ouest lausannois. L'étude a été lancée en mai 2016. Le PDi garantit la cohérence des visions territoriales qui ne sauraient s'arrêter aux frontières administratives communales. Il constitue aussi pour les communes une source d'économie. Selon le Plan directeur cantonal, chaque commune doit mettre à jour son Plan général d'affectation (PGA) à l'horizon 2018. Pour cela, les communes de plus de 1'000 habitants doivent disposer d'un Plan directeur communal à jour qui définit les grands principes d'aménagement. Le PDi porte sur les domaines de l'urbanisme, de la mobilité, de l'environnement, du paysage et de l'énergie, et servira de base à la révision des plans généraux d'affectation. Avec ses cahiers propres à chaque commune, le PDi doit constituer huit plans directeurs communaux distincts dotés d'un tronc commun. Le tout devrait être prêt pour l'examen préalable du Canton en 2018, puis pour l'adoption par les Conseils communaux en 2019, après consultation publique. Le Canton soutient activement cette démarche en y participant par l'intermédiaire de son Service du développement territorial (SDT).

Plan directeur localisé du secteur Cocagne-Buyère

Magizan, 2014

L'évolution du secteur Cocagne-Buyère, aujourd'hui peu attractif, a été inscrite dans un Plan directeur localisé. Son essor est favorisé par le tracé de la deuxième étape du tram t1 prévu de Renens-Gare à Villars-Ste-Croix (Croix-du-Péage). Dès la prochaine décennie, les conditions d'accessibilité par les transports publics dans le périmètre donneront une nouvelle dimension à ce secteur aujourd'hui décentré, mais dont le potentiel est prometteur.

Le secteur Cocagne-Buyère doit faire l'objet d'une attention particulière du point de vue de l'habitat, car sa proximité avec l'autoroute pose des contraintes spécifiques et appelle des solutions novatrices du point de vue de l'urbanisme, de la mobilité ou encore du respect de l'environnement. Les études menées à ce jour, en termes de circulation, de qualité de l'air et de protection contre le bruit, démontrent la faisabilité de ce projet.

Le développement du secteur se poursuit avec l'établissement de trois Plans partiels d'affectation (PPA) distincts, nommés «Buyère», «Praz-Mégy» et «En Quinson».

Plan directeur localisé du secteur Ley Outre

Plarel + CEAT, 2011

À proximité immédiate de la jonction autoroutière A1/A16, le site, d'une surface d'environ 27 hectares partiellement bâtis, est relié directement au cœur de Lausanne par la ligne 18 des Transports Lausannois et sera idéalement desservi par l'axe fort de bus à haut niveau de service «t2» reliant à terme Lutry à Bussigny. Le secteur recèle un important potentiel. Au développement urbain dense et mixte envisagé, s'ajoute la création d'un réseau cohérent d'espaces publics favorables à la mobilité douce.

Le PDL définit des lignes directrices pour le développement et la mise en valeur du périmètre. Il pose des principes généraux dans les domaines de l'urbanisation, des mobilités, des espaces publics et de l'environnement. Il énonce aussi des vocations, des mesures, des contraintes et des responsabilités concernant notamment l'affectation, la densité ou les règles de construction pour les sous-secteurs.

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-SDOL 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 SDOL.



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-SDOL 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
5586.2.179	Les Cèdres	Chavannes-près-Renens	Site D	2014	-
5586.2.180	Les Oches	Chavannes-près-Renens	Site D	2011	-
5586.2.187	EPFL nord (Centre Congrès)	Écublens	Site D	-	2014
5586.2.188	EPFL sud (RLC + Centre Innovation)	Écublens	Site D	-	2012
5586.2.190	Le Bochet Nord	St-Sulpice	Site D	-	2010
5586.2.194	Majestic-Alco	Chavannes-près-Renens	Site D	2016	-
5586.2.199	Censuy	Renens	Site E1	-	2016
5586.2.211	Rue de l'Industrie	Bussigny	Site E2	2016	-
5586.2.212	Mochettaz (ex-Champel)	Bussigny	Site E2	2016	-
5586.2.213	Vuette	Bussigny	Site E2	-	2011
5586.2.214	Bussigny Ouest	Bussigny	Site E2	2013	-
5586.2.218	Bré Est (Centre-Bourg 3.9)	Crissier	Site F	-	2015
5586.2.219	Ley Outre Ouest (3) (ex-Ley Outre)	Crissier	Site F	2016	-
5586.2.220	En Bellevue	Renens	Site F	-	2011
5586.2.222	Corminjoz Nord	Prilly	Site F	2014	-
5586.2.225	Lentillères Nord	Crissier	Site F	2015	-
5586.2.228	Champagny Sud (ex-Vallaire Venoge sud)	St-Sulpice	Site G	-	2013
5586.2.259	Place du Marché/ Savonnerie	Renens	Site K	-	2011
5586.2.260	La Croisée	Renens	Site K	-	2016
5586.2.261	Gare de Renens	Renens	Site K	2015	
5586.2.262	Entrepôts	Renens	Site K	-	2016



Mesures conformes à la situation théorique

Code ARE	5586.2.185
Libellé	Parcelle 344
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	–
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2019-2022
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	Parcelle déjà affectée à la ZAB (zone industrielle)

Code ARE	5586.2.193
Libellé	Aligro
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Secteur Concorde
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2019-2022
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	Cette mesure dépend de la mesure 5586.2.182 En Dorigny puisque l'entreprise Aligro doit y déménager afin de libérer le site.



Code ARE	5586.2.195
Libellé	Bourse aux fleurs
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Secteur Concorde
État d'avancement du plan d'affectation	Adoption par le Conseil communal
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Horizon PALM 2012 maintenu

Code ARE	5586.2.196
Libellé	Centre sportif de Malley (ex-Strip)
Site stratégique	E1
Commune	Renens, Prilly
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	Schéma directeur intercommunal de Malley
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Horizon PALM 2012 maintenu
Remarque	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Viaduc, Centre sportif de Malley).



Code ARE	5586.2.196
Libellé	Viaduc (ex-Strip)
Site stratégique	E1
Commune	Prilly
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	Schéma directeur intercommunal de Malley
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable complémentaire
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Viaduc, Centre sportif de Malley).

Code ARE	5586.2.198
Libellé	Chêne I (ex-Chêne) Kodak (ex-Chêne)
Site stratégique	E1
Commune	Renens
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	Schéma directeur intercommunal de Malley
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Chêne I, Chêne II, Chêne III et Kodak). Certaines sont prioritaires alors que d'autres sont retardées (voir ci-après).



Code ARE	5586.2.209
Libellé	Praz-Mégy (ex-Nestlé)
Site stratégique	E2
Commune	Bussigny
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Cocagne-Buyère
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable complémentaire
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé

Code ARE	5586.2.227
Libellé	Esparcette
Site stratégique	F
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	–
État d'avancement du plan d'affectation	Adoption par le Conseil communal
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Horizon PALM 2012 maintenu



Mesures avec un léger retard

Code ARE	5586.2.181
Libellé	Les Anciennes Serres
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	–
État d'avancement du plan d'affectation	À l'enquête publique
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Forte complexité du projet d'un point de vue foncier notamment.
Moyens de mise en œuvre	Une fois l'enquête publique terminée, le PQ suivra les étapes usuelles d'approbation. Conventions afin de garantir la faisabilité du plan en cours de signature.

Code ARE	5586.2.182
Libellé	En Dorigny
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	–
État d'avancement du plan d'affectation	En approbation préalable
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Forte complexité du projet. Oppositions lors de la mise à l'enquête publique. Le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	Le Conseil communal de Chavannes-près-Renens a adopté le PPA en 2016. Le dossier est désormais en phase d'approbation préalable. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.



Code ARE	5586.2.183
Libellé	Côtes de la Bourdonnette
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Nouveau programme cantonal prévu pour ce site qui accueillera, en première étape, un Centre coordonné de compétences cliniques, un bâtiment regroupant les filières de la Haute école de santé Vaud (HESAV) et des logements pour étudiants.
Moyens de mise en œuvre	Études en cours. Concours d'architecture lancé en parallèle à l'élaboration de la planification d'affectation (PPA).

Code ARE	5586.2.194
Libellé	Bons Champs (ex-Majestic-Alco)
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Secteur Concorde
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Nouveau programme cantonal prévu pour ce site qui accueillera, en première étape, un Centre coordonné de compétences cliniques, un bâtiment regroupant les filières de la Haute école de santé Vaud (HESAV) et des logements pour étudiants.
Moyens de mise en œuvre	Le changement d'affectation du périmètre se déroulera par le biais d'un PPA.



Code ARE	5586.2.197
Libellé	Malley-Gare Prilly (ex-Malley Centre) Malley-Gare Renens (ex-Malley Centre)
Site stratégique	E1
Commune	Renens/Prilly
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Schéma directeur intercommunal de Malley
État d'avancement du plan d'affectation	Adoption par le Conseil communal (Malley-Gare Renens) En approbation préalable/En recours (Malley-Gare Prilly)
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Projet intercommunal complexe. Oppositions lors de la mise à l'enquête publique de la première planification d'affectation. Coordinations nombreuses avec projets infrastructurels (4 ^e voie et saut-de-mouton CFF, franchissement des voies, requalification de l'avenue du Chablais).
Moyens de mise en œuvre	Une nouvelle structure de projet ad hoc sera mise en place par les communes, avec le soutien du Canton, en 2017. Elle disposera de moyens humains et financiers renforcés.



Code ARE	5586.2.197
Libellé	Malley-Gazomètre Prilly (ex-Malley Centre) Malley-Gazomètre Renens (ex-Malley Centre)
Site stratégique	E1
Commune	Renens/Prilly
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Schéma directeur intercommunal de Malley
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Projet intercommunal complexe. Oppositions lors de la mise à l'enquête publique de la première planification d'affectation. Coordinations nombreuses avec projets infrastructurels (4 ^e voie et saut-de-mouton CFF, franchissement des voies, requalification de l'avenue du Chablais).
Moyens de mise en œuvre	Une nouvelle structure de projet ad hoc sera mise en place par les communes, avec le soutien du Canton, en 2017. Elle disposera de moyens humains et financiers renforcés.

Code ARE	5586.2.198
Libellé	Chêne III (ex-Chêne)
Site stratégique	E1
Commune	Renens
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Schéma directeur intercommunal de Malley
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Chêne I, Chêne II, Chêne III et Kodak). Pour le sous-secteur Chêne III, le site se libère progressivement des activités logistiques existantes. Par ailleurs, une partie importante du secteur est occupée par les installations de chantier de la 4 ^e voie et du saut-de-mouton CFF. Dans l'attente de la libération de ces terrains, l'horizon de planification de la mesure a été revu.



Code ARE	5586.2.203
Libellé	Flumeaux (ex-Flumeaux Est) Galicien (ex-Flumeaux Est)
Site stratégique	E1
Commune	Prilly
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Très nombreux propriétaires dont certains souhaitent maintenir l'activité artisanale et industrielle existante.
Moyens de mise en œuvre	Une démarche d'analyse foncière et financière avec le soutien d'experts a été initiée.



Code ARE	5586.2.204
Libellé	Arc-en-Ciel, Secteur A2
Site stratégique	E2
Commune	Bussigny
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Arc-en-Ciel
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante.
Moyens de mise en œuvre	Discussion en cours pour un PPA. L'avancement des études du prolongement du tramway contribuera fortement à stimuler les développements immobiliers dans ce secteur.

Code ARE	5586.2.206
Libellé	Arc-en-Ciel, Secteur C
Site stratégique	E2
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Arc-en-Ciel
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Les parcelles concernées ont changé de main à plusieurs reprises. La volonté de développement des propriétaires était attendue par la Commune avant de lancer les démarches d'affectation.
Moyens de mise en œuvre	La planification d'affectation va pouvoir démarrer sur la base d'un accord-cadre entre la Commune, le Canton et le propriétaire principal. Les intentions pour ce secteur seront ainsi formalisées dans un accord liant tous les partenaires. L'avancement des études du prolongement du tramway contribuera fortement à stimuler les développements immobiliers dans ce secteur.



Code ARE	5586.2.208
Libellé	En Quinson (ex-Cocagne)
Site stratégique	E2
Commune	Bussigny
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Cocagne-Buyère
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Il a fallu attendre que l'avant-projet du tram soit stabilisé pour définir les limites du PPA.
Moyens de mise en œuvre	Convention de cession de terrain, d'équipement et financement de l'équipement communautaire entre Commune et propriétaire en cours.

Code ARE	5586.2.210
Libellé	Buyère
Site stratégique	E2
Commune	Bussigny
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Cocagne-Buyère
État d'avancement du plan d'affectation	À l'enquête publique
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Il a fallu attendre que l'avant-projet du tram soit stabilisé pour définir les limites du PPA.
Moyens de mise en œuvre	Convention de cession de terrain, d'équipement et financement de l'équipement communautaire signée entre Commune et propriétaire.



Code ARE	5586.2.215
Libellé	Pont-Bleu-Terminus (ex-Arc-en-Ciel, Secteur E) Boucle du Pont-Bleu (ex-Arc-en-Ciel, Secteur E)
Site stratégique	E2
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Masterplan Pont-Bleu-Terminus
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière et administrative (mesures d'urbanisation : Pont Bleu à Écublens, Terminus à Renens, Pont-Bleu-Terminus à Crissier, Boucle du Pont-Bleu à Crissier).
Moyens de mise en œuvre	Un masterplan de 2011 assure la cohérence globale du secteur Pont-Bleu-Terminus.

Code ARE	5586.2.219
Libellé	Ley Outre Est (8, 9, 10) (ex-Ley Outre)
Site stratégique	F
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Ley Outre
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Ley Outre Ouest (3) = en vigueur; Ley Outre Est (8, 9, 10) = à l'étude; Ley Outre Est (7) = intention).
Moyens de mise en œuvre	Un Plan directeur localisé approuvé en 2011 couvre les trois mesures d'urbanisation et assure la cohérence globale.



Code ARE	5586.2.221
Libellé	Broye II (ex-En Broye)
Site stratégique	F
Commune	Prilly
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Le PQ doit être coordonné avec le projet des axes forts (PP5). La question de l'accessibilité au quartier est complexe et doit être négociée avec la DGMR. La rédaction de la convention accompagnant le PQ a également pris du temps.
Moyens de mise en œuvre	Convention entre Commune et privés.

Code ARE	5586.2.226
Libellé	Lentillière Sud
Site stratégique	F
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Accord-cadre non ratifié par les propriétaires : décisions de développement des propriétaires fonciers reportées.
Moyens de mise en œuvre	Une partie du périmètre est envisageable avant 2030, l'autre au-delà.



Code ARE	5586.2.229
Libellé	Vallaire-Venoge – Écublens (ex-Vallaire-Venoge)
Site stratégique	G
Commune	Écublens
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	–
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Cette zone industrielle s'étend sur près de 28 hectares. Elle regroupe de nombreux propriétaires et des situations immobilières très variées (terrains vierges, bâti récent, friches, etc.). La modification de l'affectation de ce secteur nécessite au préalable une vision globale de son évolution et des équipements techniques et collectifs nécessaires. Les investissements publics à charge de la Commune d'Écublens sont élevés et nécessitent une planification fine.
Moyens de mise en œuvre	Élaboration en cours d'une image directrice du secteur (masterplan) qui alimentera la révision du Plan directeur communal (en cours) avant la modification de l'affectation.

Code ARE	5586.2.229
Libellé	Vallaire-Venoge – St-Sulpice
Site stratégique	G
Commune	St-Sulpice
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	–
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	La modification de l'affectation de ce secteur nécessite au préalable une vision globale de son évolution et des équipements techniques et collectifs nécessaires.
Moyens de mise en œuvre	Élaboration en cours d'une image directrice du secteur (masterplan) qui alimentera l'élaboration d'un plan de quartier pour modifier l'affectation.



Mesures avec un retard relativement important

Code ARE	5586.2.184
Libellé	Le Taluchet
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2023-2026
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	5586.2.189
Libellé	La Plaine (terrains de football)
Site stratégique	D
Commune	Chavannes-près-Renens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2023-2026
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report du plan d'affectation au delà de l'horizon 2030.



Code ARE	5586.2.191
Libellé	Le Bochet Sud et Le Paqueret
Site stratégique	D
Commune	St-Sulpice
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	5586.2.192
Libellé	SAPAL
Site stratégique	D
Commune	Écublens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2019-2022
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Maintien de l'activité industrielle du site à court terme. Pas de volonté de la Municipalité de reconverter le site à court terme.



Code ARE	5586.2.198
Libellé	Chêne II (ex-Chêne)
Site stratégique	E1
Commune	Renens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Schéma directeur intercommunal de Malley
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs plans d'affectation distincts afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Chêne I, Chêne II, Chêne III et Kodak). Pour le sous-secteur Chêne II, il est prévu de maintenir l'activité industrielle et logistique du site. La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030.

Code ARE	5586.2.204
Libellé	Arc-en-Ciel, Secteur A1
Site stratégique	E2
Commune	Bussigny
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Arc-en-Ciel
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2035
Motif du retard	Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante.
Moyens de mise en œuvre	Discussion en cours pour un PPA. L'avancement des études du prolongement du tramway contribueront fortement à stimuler les développements immobiliers dans ce secteur.



Code ARE	5586.2.205
Libellé	Arc-en-Ciel, Secteur B
Site stratégique	E2
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Arc-en-Ciel
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Maintien de l'activité industrielle et logistique du site. Pas de volonté des propriétaires de reconverter le site à court terme. La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030. Pas de besoins communaux particuliers.
Moyens de mise en œuvre	Un Plan directeur localisé de 2010 assure la cohérence globale du secteur Arc-en-Ciel.

Code ARE	5586.2.207
Libellé	Arc-en-Ciel, Secteur D
Site stratégique	E2
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Arc-en-Ciel
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Maintien de l'activité industrielle et logistique du site. Pas de volonté des propriétaires de reconverter le site à court terme. La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030. Pas de besoins communaux particuliers.
Moyens de mise en œuvre	Un Plan directeur localisé de 2010 assure la cohérence globale du secteur Arc-en-Ciel.



Code ARE	5586.2.215
Libellé	Pont Bleu (ex-Pont-Bleu-Terminus)
Site stratégique	E2
Commune	Écublens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Masterplan Pont-Bleu-Terminus
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière et administrative (mesures d'urbanisation : Pont Bleu à Écublens, Terminus à Renens, Pont-Bleu-Terminus à Crissier, Boucle du Pont-Bleu à Crissier).
Moyens de mise en œuvre	Un masterplan de 2011 assure la cohérence globale du secteur Pont-Bleu-Terminus.

Code ARE	5586.2.215
Libellé	Terminus (ex-Pont-Bleu-Terminus)
Site stratégique	E2
Commune	Renens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Masterplan Pont-Bleu-Terminus
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière et administrative (mesures d'urbanisation : Pont Bleu à Écublens, Terminus à Renens, Pont-Bleu-Terminus à Crissier, Boucle du Pont Bleu à Crissier). La planification de ce périmètre doit attendre les chantiers de la gare CFF et du tram Flon-Renens.
Moyens de mise en œuvre	Un masterplan de 2011 assure la cohérence globale du secteur Pont-Bleu-Terminus.



Code ARE	5586.2.216
Libellé	Croix-du-Péage (ex-La Pierreire)
Site stratégique	E2
Commune	Villars-Ste-Croix
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Réflexions sur le développement urbanistique et économique du terminus du tram à Croix-du-Péage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Le périmètre a été étendu afin d'inclure l'entier de la zone industrielle de Villars-Ste-Croix et pas uniquement les parcelles vierges. Une étude d'opportunité menée en 2013 a permis d'exclure le logement de ce secteur. La Commune souhaite assouplir les règles à bâtir actuelles afin de densifier la zone d'activités existante.
Moyens de mise en œuvre	Une révision de l'affectation a été initiée en 2016.

Code ARE	5586.2.219
Libellé	Ley Outre Est (7) (ex-Ley Outre)
Site stratégique	F
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Ley Outre
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Ley Outre Ouest (3) = en vigueur ; Ley Outre Est (8, 9, 10) = à l'étude ; Ley Outre Est (7) = intention).
Moyens de mise en œuvre	Un Plan directeur localisé approuvé en 2011 couvre les trois mesures d'urbanisation et assure la cohérence globale.



Code ARE	5586.2.222
Libellé	Corminjoz Sud (ex-Corminjoz)
Site stratégique	F
Commune	Prilly
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Corminjoz
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	La mesure Corminjoz a été subdivisée en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Corminjoz Nord, Corminjoz Sud, Corminjoz Est). Le secteur de Corminjoz Sud appartient à la Commune de Prilly. Compte tenu de l'usage de la parcelle (pavillon accueillant successivement des locaux publics) et des nombreuses planifications engagées sur le territoire communal, le développement de ce secteur n'a pas encore pu être entrepris.
Moyens de mise en œuvre	Un Plan directeur localisé approuvé le 19.08.2009 couvre les trois mesures d'urbanisation et assure la cohérence globale.

Code ARE	5586.2.222
Libellé	Corminjoz Est (ex-Corminjoz)
Site stratégique	F
Commune	Prilly
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDI Corminjoz
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	La mesure Corminjoz a été subdivisée en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation : Corminjoz Nord, Corminjoz Sud, Corminjoz Est). La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de la partie située à l'est de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030.
Moyens de mise en œuvre	Un Plan directeur localisé approuvé le 19.08.2009 couvre les trois mesures d'urbanisation et assure la cohérence globale.



Code ARE	5586.2.224
Libellé	Baumettes - Palettes
Site stratégique	F
Commune	Renens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	-
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Maintien de l'activité existante (pépinière). Pas de volonté des propriétaires de reconverter le site à court terme. La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030.



Arrêt/suspension de la mesure

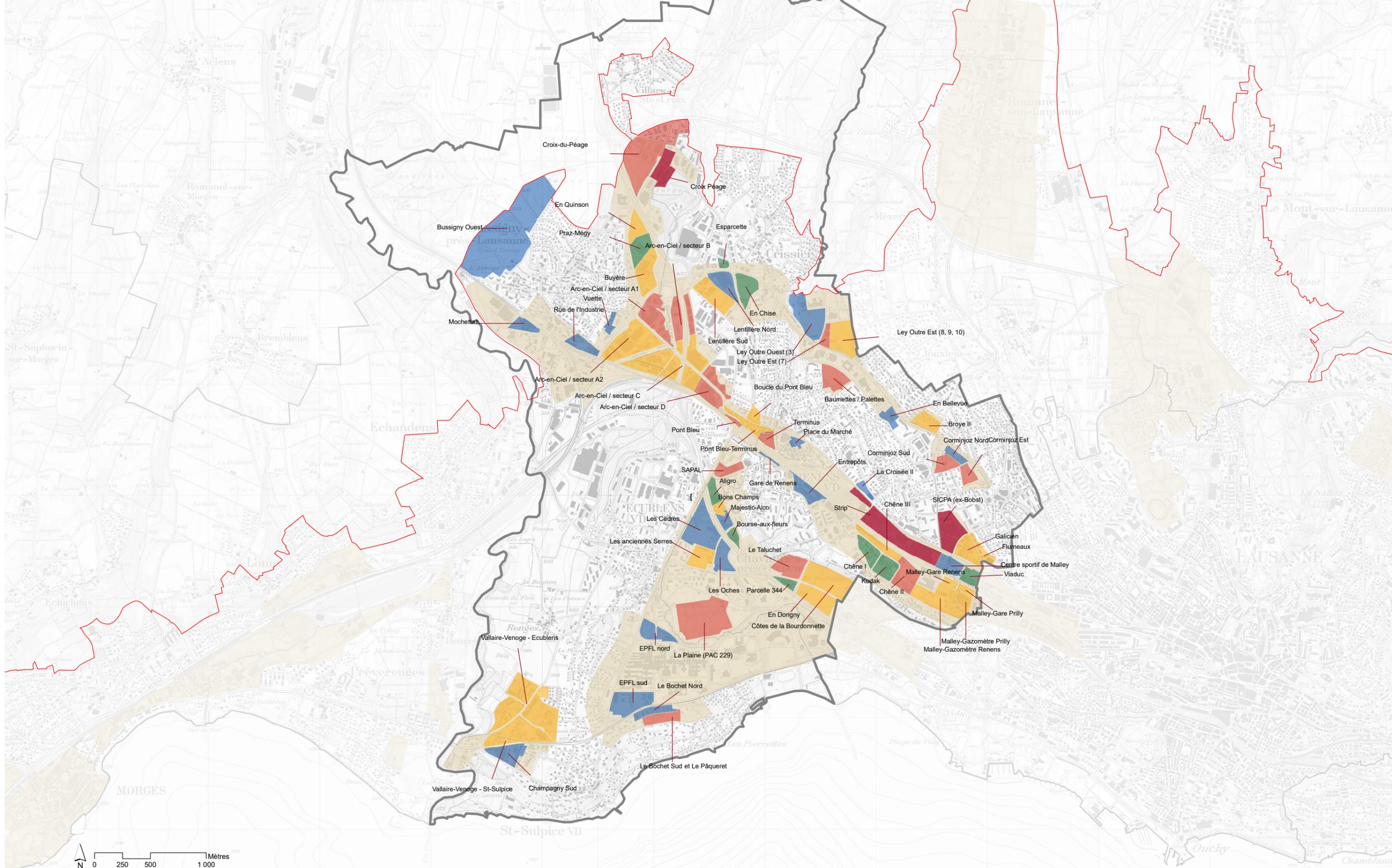
Code ARE	5886.2.196
Libellé	Strip
Site stratégique	E1
Commune	Renens
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2015-2018
Motif de l'arrêt	<p>Ce périmètre a été subdivisé en plusieurs planifications d'affectation distinctes afin de s'adapter au mieux à la situation foncière (mesures d'urbanisation: Viaduc – Prilly, Centre sportif de Malley – Prilly et Renens). Le sous-secteur du Strip, qui comprend notamment les dépôts bus et tram des transports publics lausannois, est confirmé dans sa vocation d'accueil d'activités artisanales, logistiques et industrielles, afin de répondre à la volonté communale de maintenir ce type d'activités sur le territoire renonais. Dans cette optique, une société en main communale a racheté l'un des principaux bâtiments du secteur afin d'y accueillir de jeunes entreprises artisanales et industrielles.</p>

Code ARE	5886.2.202
Libellé	SICPA (ex-Bobst)
Site stratégique	E1
Commune	Prilly
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2011-2014
Motif de l'arrêt	<p>Le site a été racheté début 2013 par une entreprise industrielle qui souhaite maintenir de l'activité à cet endroit en y installant un centre de recherche et de développement. En conséquence, il n'est pas nécessaire de revoir l'affectation du secteur. La mesure de planification est donc abandonnée.</p>



Code ARE	5886.2.212
Libellé	Champel (ex-Bussigny Gare Ouest)
Site stratégique	E2
Commune	Bussigny
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2015-2018
Motif de l'arrêt	Suite au refus populaire, à l'automne 2012, de la première version du plan d'affectation de la rue de l'Industrie, la Municipalité de Bussigny a fixé en 2013 un rythme de développement pour la Commune. Certains projets ont été reportés et d'autres abandonnés. Selon ces décisions, la partie du site Champel située à l'extrémité Ouest de la commune – la plus éloignée des transports publics – restera affectée à la zone industrielle, dont une grande partie est en construction actuellement. Seule la partie située à proximité de la gare sera reconvertie pour accueillir une zone mixte.

Code ARE	5886.2.217
Libellé	Croix-Péage
Site stratégique	E2
Commune	Crissier
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2015-2018
Motif de l'arrêt	La Commune souhaite accueillir des activités à haute valeur ajoutée sur cette parcelle dont elle maîtrise le foncier et qui est située à côté du futur terminus du tram (2 ^e étape). Il n'est pas nécessaire de revoir l'affectation du secteur pour cela. La mesure de planification est donc abandonnée.



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 - SDOL

DECEMBRE 2016

ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

Les cartes C10-SDOL et C11-SDOL 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 SDOL. 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 détail.



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-SDOL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD)

C11-SDOL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012



Mesures réalisées

Accord sur les prestations de 1^{re} génération 2007 (PALM 2007)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Mise en service
5586.002	4c.01.OL.07	Villars-Ste-Croix	2015
5586.002	4c.05.OL.01	Villars-Ste-Croix	2015
5586.010	5a.OL.01	DGMR, Écublens, St-Sulpice	2016
5586.024	12a.02.OL.01	Bussigny	2014
5586.025	13a.OL.01	Renens, Chavannes, Lausanne	2014
5586.025	13a.OL.02	Prilly	2014
5586.044	23a.02.OL.02	Lausanne	2014

Parmi les mesures réalisées, deux l'ont été sans solliciter le cofinancement fédéral garanti par l'Accord sur les prestations. Il s'agit des mesures 13a.OL.02 et 23a.02.OL.02 qui, en tant que parties de paquets, feront l'objet d'une demande de remplacement à la Confédération.

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Mise en service
5586.2.055	11.OL.02, partie 1	Écublens	2015
5586.2.055	11.OL.02, partie 2	DGMR, Échandens	2016

La réalisation des deux mesures ci-dessus a bénéficié du cofinancement fédéral garanti par l'Accord sur les prestations.



Mesures en cours de réalisation

Accord sur les prestations de 1^{re} génération 2007 (PALM 2007)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Mise en service
5586.004	4d.OL15	Renens	2018

Aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 2^e génération 2011-2012 (PALM 2012) n'est en cours de réalisation sur le territoire du SDOL.



Mesures conformes à la situation théorique

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Début des travaux
Horizon A 2012 (2015-2018)			
5586.2.024	5a.OL.04	Lausanne, Prilly	2018
5586.2.080	21.OL.01	Renens	2017
5586.2.280	4c.OL.102	Renens	2018
5586.2.280	4c.OL.106	Prilly	2018
5586.2.279	4c.OL.108	DGMR, Écublens	2017
5586.2.283	4d.OL.112	Crissier	2018
5586.2.283	4d.OL.113	Crissier	2018
5586.2.283	4d.OL.114	Crissier	2018
5586.2.292	4e.01.OL.101	Prilly	2018
5586.2.292	4e.01.OL.103	Écublens	2018
Horizon B 2012 (2019-2022)			
5586.2.282	4c.OL.107	Crissier	2021
5586.2.285	4d.OL.12b	Crissier	2022
5586.2.286	4d.OL.117	Écublens	2019

Les mesures des listes A2 (2015-2018)/B2 (2019-2022) ci-dessus voient leur mise en œuvre s'effectuer conformément au calendrier prévu.

Par ailleurs, aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 1^{re} génération 2007 (PALM 2007, A1 et B1) n'est associée à cette catégorie sur le territoire du SDOL.



Mesures avec un léger retard

Accord sur les prestations de 1^{re} génération 2007 (PALM 2007)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.002	4c.01.OL.03	Écublens
5586.002	4c.01.OL.04	Prilly
5586.002	4c.01.OL.05	Renens
5586.002	4c.02.OL.05	Prilly
5586.002	4c.OL.22	Bussigny, Crissier
5586.002	4c.OL.50	Chavannes
5586.002	4c.OL.51	Écublens
5586.004	4d.OL.06	Chavannes
5586.004	4d.OL.07	Chavannes
5586.004	4d.OL.13	Renens
5586.004	4d.OL.17	Prilly, Renens
5586.004	4d.OL.24	DGMR, St-Sulpice
5586.006	4e.01.OL.01	Chavannes, Renens
5586.006	4e.01.OL.02	Crissier, Renens
5586.006	4e.01.OL.03	Écublens, Renens
5586.006	4e.01.OL.04	Prilly
5586.006	4e.01.OL.05	Renens
5586.006	4e.01.VD.01	DGMR, Renens
5586.010	5a.OL.02	DGMR, Écublens, St-Sulpice
5586.010	5a.OL.03	DGMR, Chavannes
5586.021	23a.01	DGMR, Lausanne, Renens
5586.044	23a.02.OL.01	Crissier
5586.044	23a.02.OL.03	Prilly
5586.044	23a.02.OL.04	Renens

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 2^e génération 2011-2012 (PALM 2012)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
Horizon A 2012 (2015-2018)		
5586.2.054	11.OL.01	DGMR, Chavannes
5586.2.056	11.OL.03	DGMR, Crissier, Bussigny
5586.2.093	23c.OL.01	DGMR, Renens, Crissier, Bussigny, Villars-Ste-Croix
5586.2.280	4c.OL.23	DGMR, Écublens
5586.2.280	4c.OL.101	Écublens
5586.2.280	4c.OL.104	Renens
5586.2.283	4d.OL.12a	Écublens, DGMR, Crissier
5586.2.283	4d.OL.115	Prilly
5586.2.284	4d.OL.111	Crissier
5586.2.290	4e.OL.120	Prilly
5586.2.292	4e.01.OL.102	Crissier
Horizon B 2012 (2019-2022)		
5586.2.087	23a.OL.01	Crissier, Bussigny
5586.2.090	23a.OL.04	Bussigny
5586.2.282	4c.OL.100	Bussigny

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus est reporté de la période 2015-2018 à la période 2019-2022, respectivement de 2019-2022 à 2023-2026.



Mesures avec un retard relativement important

Accord sur les prestations de 1^{re} génération 2007 (PALM 2007)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.002	4c.OL.02	Chavannes
5586.002	4c.OL.91	Villars-Ste-Croix, DGMR
5586.004	4d.OL.11	Écublens, Crissier
5586.006	4e.OL.09	Renens

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

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
Horizon A 2012 (2015-2018)		
5586.2.023	5a.OL.102	DGMR, Chavannes
5586.2.037	5b.OL.02	Renens
5586.2.039	5b.OL.06	Écublens
5586.2.280	4c.OL.105	Écublens
5586.2.283	4d.OL.110	Chavannes, Écublens, DGMR
5586.2.284	4d.OL.103	Crissier, Renens
Horizon B 2012 (2019-2022)		
5586.2.282	4c.OL.21	Bussigny
5586.2.285	4d.OL.16	Renens
5586.2.286	4d.OL.25	Renens
5586.2.286	4d.OL.116	Crissier

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus est reporté de la période 2015-2018 à la période 2023-2026 (ou au-delà de 2026 pour la mesure 5b.OL.06), respectivement de 2019-2022 au-delà de 2026.



Arrêt/suspension de la mesure

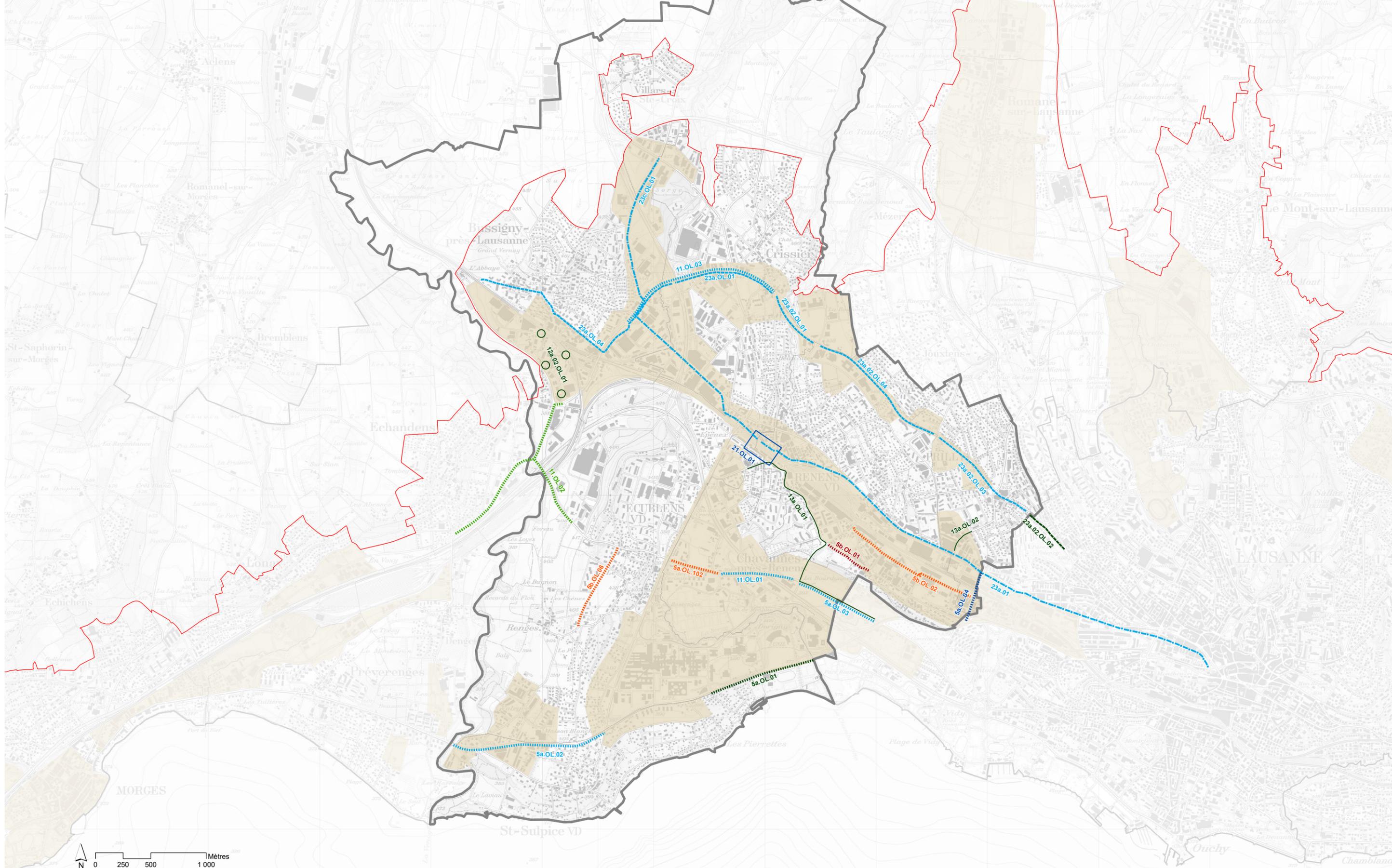
Accord sur les prestations de 1^{re} génération 2007 (PALM 2007)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.002	4c.01.OL.01	Bussigny
5586.002	4c.01.OL.02	Crissier
5586.002	4c.01.OL.06	St-Sulpice
5586.002	4c.02.OL.01	Bussigny
5586.002	4c.02.OL.03	Crissier
5586.002	4c.02.OL.04	Écublens
5586.002	4c.02.OL.06	St-Sulpice

La constitution de dossiers de demande de cofinancement pour des mesures de faible ampleur s'est avérée difficile (voir volume B, cahier 1, chap. 1.2.3). Certaines mesures ont été et seront réalisées sans demander le cofinancement fédéral garanti par l'Accord sur les prestations. D'autres le seront en étant intégrées à des travaux plus importants (par exemple, requalifications routières ou aménagements TP). Ces mesures, en tant que parties d'un paquet, feront l'objet d'une demande de remplacement à la Confédération.

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.036	5b.OL.01	Renens



Mentions illustratives

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

Types de mesures

- Gare
- Métro, LEB
- Réseau routier
- Tramway
- Arrêt de bus
- Carrefour

Etat de la mise en oeuvre

- BHNS
- Interface
- 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) - SDOL**

DECEMBRE 2016

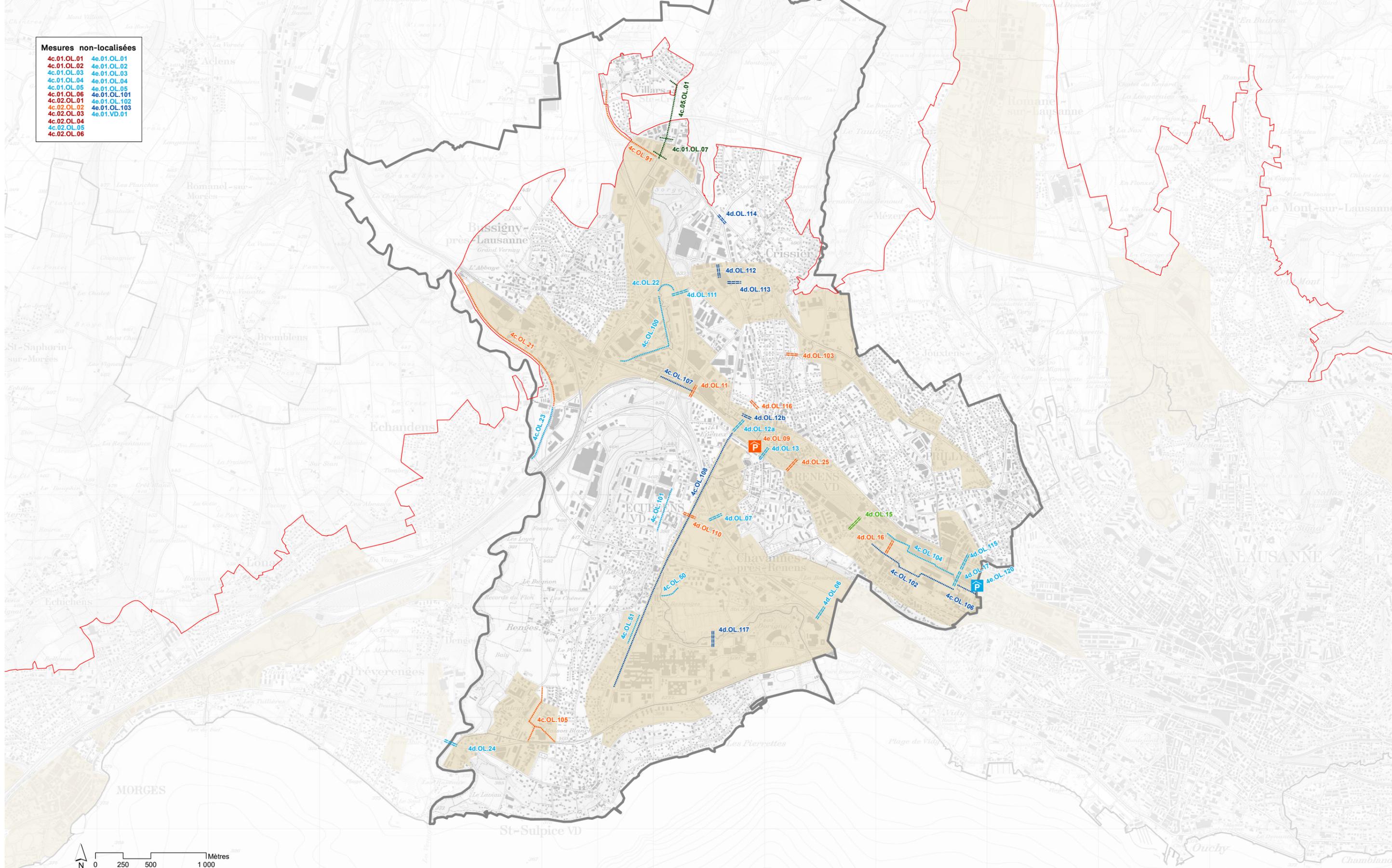
C10 SDOL



Agglomération
 Lausanne-Morges

Mesures non-localisées

4c.01.OL.01	4e.01.OL.01
4c.01.OL.02	4e.01.OL.02
4c.01.OL.03	4e.01.OL.03
4c.01.OL.04	4e.01.OL.04
4c.01.OL.05	4e.01.OL.05
4c.01.OL.06	4e.01.OL.101
4c.02.OL.01	4e.01.OL.102
4c.02.OL.02	4e.01.OL.103
4c.02.OL.03	4e.01.VD.01
4c.02.OL.04	
4c.02.OL.05	
4c.02.OL.06	



Mentions illustratives

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

Types de mesures

- Réseau de mobilité douce
- Franchissement mobilité douce

- A Ascenseur
- P 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 - SDOL**

DECEMBRE 2016



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.

5.3.1

MESURES D'URBANISATION

Ce chapitre présente les mesures d'urbanisation (projets de plans d'affectation) à l'horizon 2030, à l'échelle du SDOL (voir carte C12-SDOL). 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 2^e 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 coordination avec le calendrier des mesures infrastructurales 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 SDOL, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel défini. 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-SDOL.

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 SDOL 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-SDOL). 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 4^e 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)

CB 1.2

CB 3.8

CB 3.10

Croset Parc

La Pala



Cartes

C12-SDOL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030

C13-SDOL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets

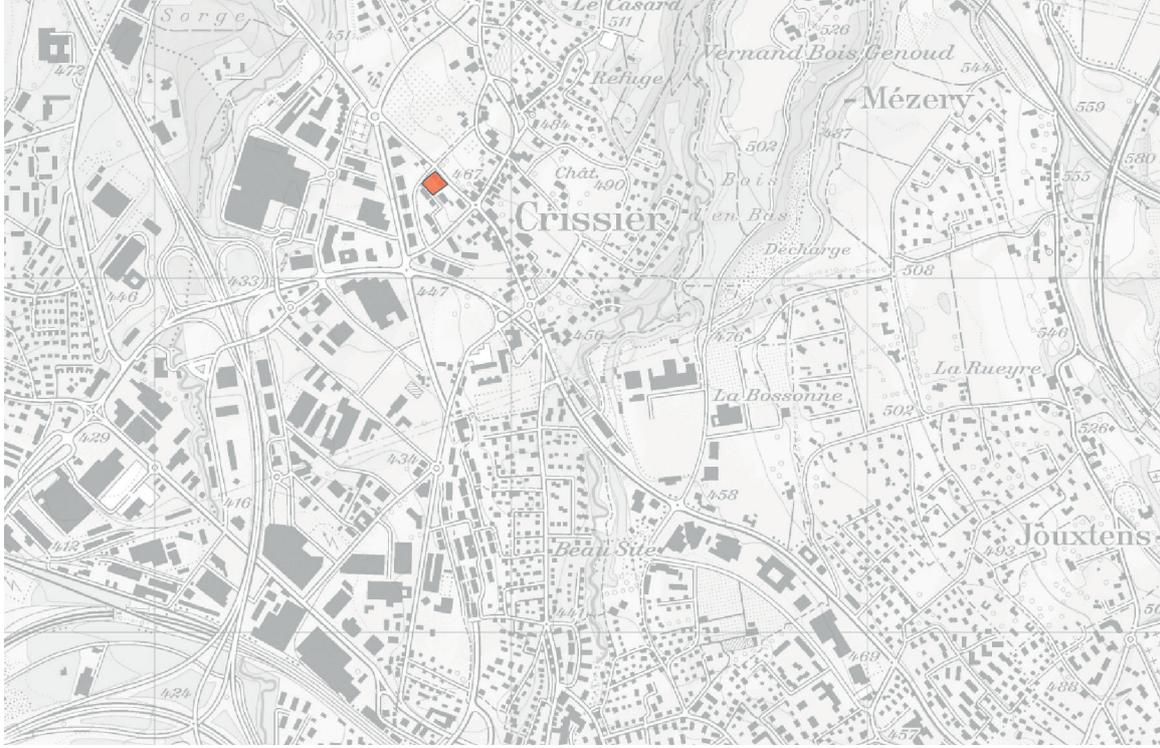


Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)

Nouveau – CB 1.2	
Crissier – 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 intervenue le 13 juin 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est intervenue le 2 septembre 2016
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Non
Affectation du plan	Zone mixte (zone de centre de localité) de moyenne densité
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	37
Emplois supplémentaires	2
Habitants et emplois supplémentaires	39
Opportunité du plan d'affectation	–
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



Périmètre du projet - 1:20000

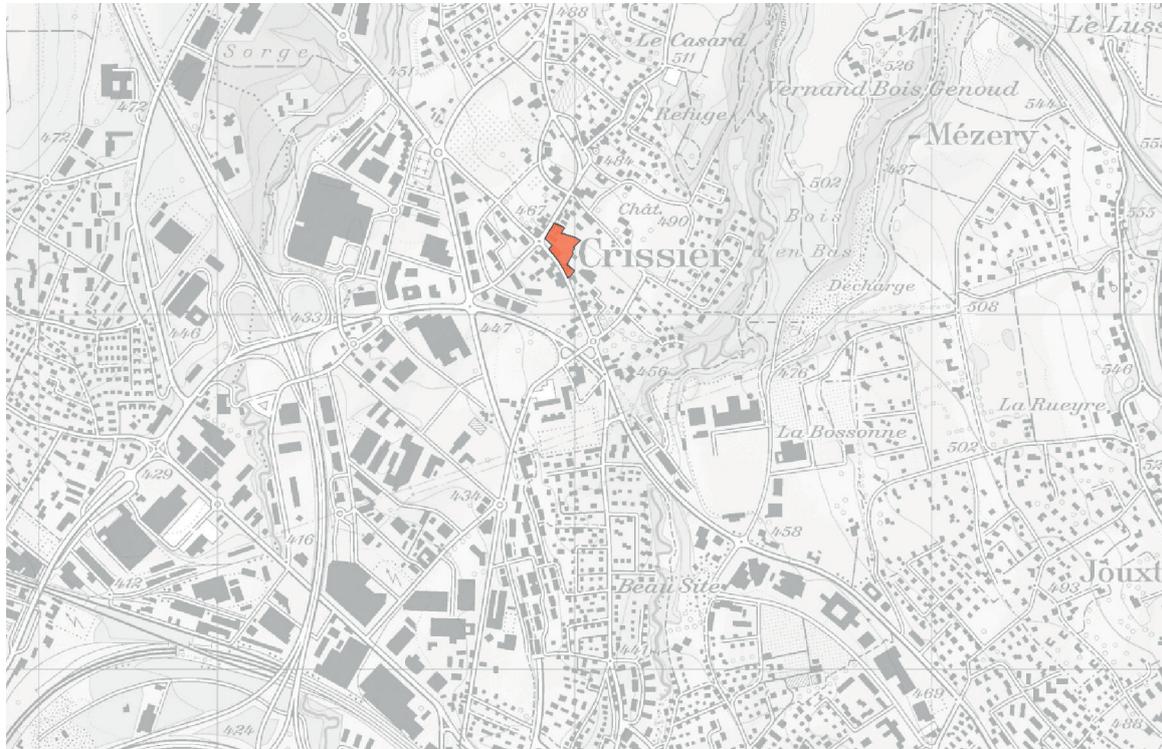




Nouveau – CB 3.8	
Crissier – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue le 7 novembre 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue à fin 2016
État d'avancement du plan d'affectation	À l'enquête publique
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Plan directeur localisé (PDL) « Village Centre », 2009, zone CB
Affectation du plan	Zone mixte (zone de centre de localité) de moyenne densité
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	71
Emplois supplémentaires	11
Habitants et emplois supplémentaires	82
Opportunité du plan d'affectation	Conforme au Plan directeur localisé (PDL) « Village Centre », 2009, zone CB
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



Périmètre du projet - 1:20000

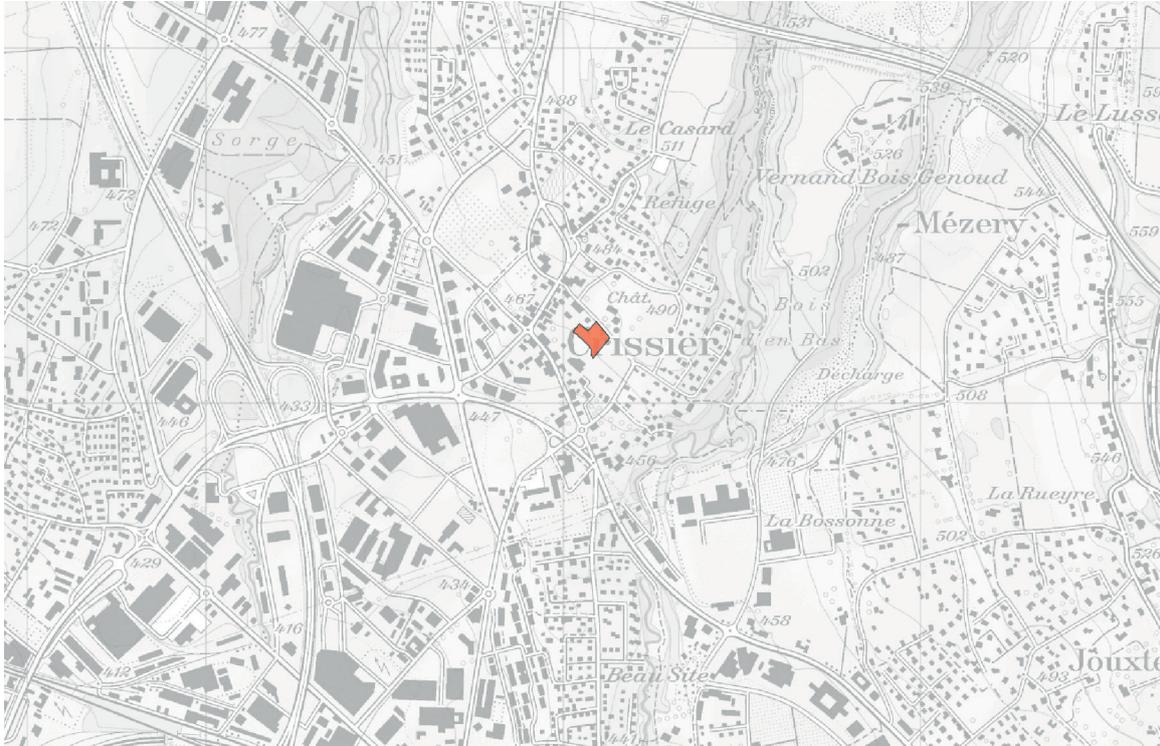




Nouveau – CB 3.10	
Crissier – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est intervenue le 13 juin 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2016
État d'avancement du plan d'affectation	Adoption par le Conseil communal
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Plan directeur localisé (PDL) « Village Centre », 2009, zone CB
Affectation du plan	Zone mixte (zone de centre de localité) de moyenne densité
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	72
Emplois supplémentaires	9
Habitants et emplois supplémentaires	81
Opportunité du plan d'affectation	Conforme au Plan directeur localisé (PDL) « Village Centre », 2009, zone CB
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



Périmètre du projet - 1:20000

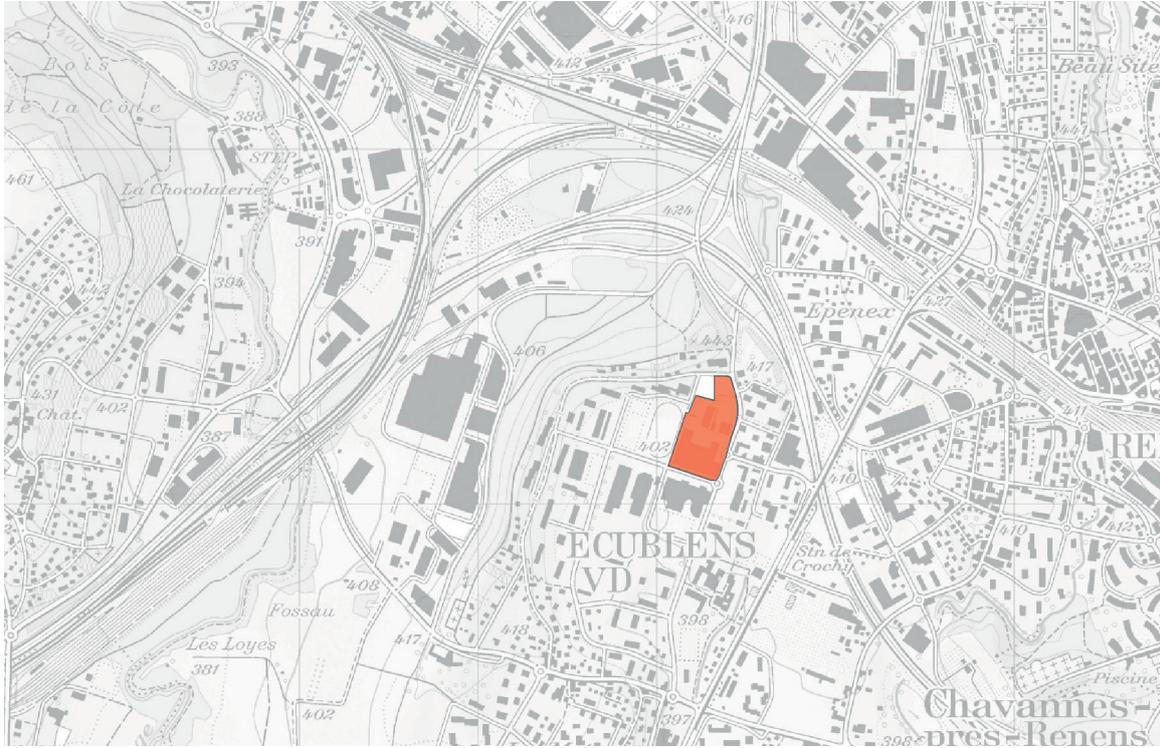




Nouveau – Croset Parc Écublens – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal : 02.10.2014
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation : décembre 2014
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Non
Affectation du plan	Une zone mixte d'habitation de moyenne densité et d'activités tertiaires et une zone d'installations (para-)publiques.
Modification de la vocation	Oui. Initialement affecté en zone industrielle, le périmètre est destiné à l'habitat.
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	450
Emplois supplémentaires	279
Habitants et emplois supplémentaires	729
Opportunité du plan d'affectation	<p>Etant donné la position très favorable de ces parcelles, situées à proximité des équipements communaux et des commerces et bien desservies par les transports publics, une nouvelle affectation plus conforme aux enjeux et aux besoins actuels avec des logements collectifs, des bureaux, des commerces de proximité et un secteur d'utilité publique est judicieuse. Le changement d'affectation proposé permet au quartier de se développer harmonieusement avec son contexte et apporte une nouvelle dynamique aux quartiers environnants.</p> <p>Il intègre la nécessité de densifier les centres existants en harmonie avec l'offre de transports en commun et d'équipements publics tout en offrant une bonne qualité de vie à ses habitants.</p> <p>Cette densification passe notamment par la requalification de friches industrielles, dont les parcelles occupées par l'entreprise « Maillefer ». Le départ de cette entreprise permet de redonner vie à un secteur qui n'est actuellement pas exploité et qui est situé au centre-ville.</p>
Besoin de coordination	
Measure(s) infrastructurelle(s)	13a.OL.02 (code ARE 5586.025)
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée



Périmètre du projet - 1:20000



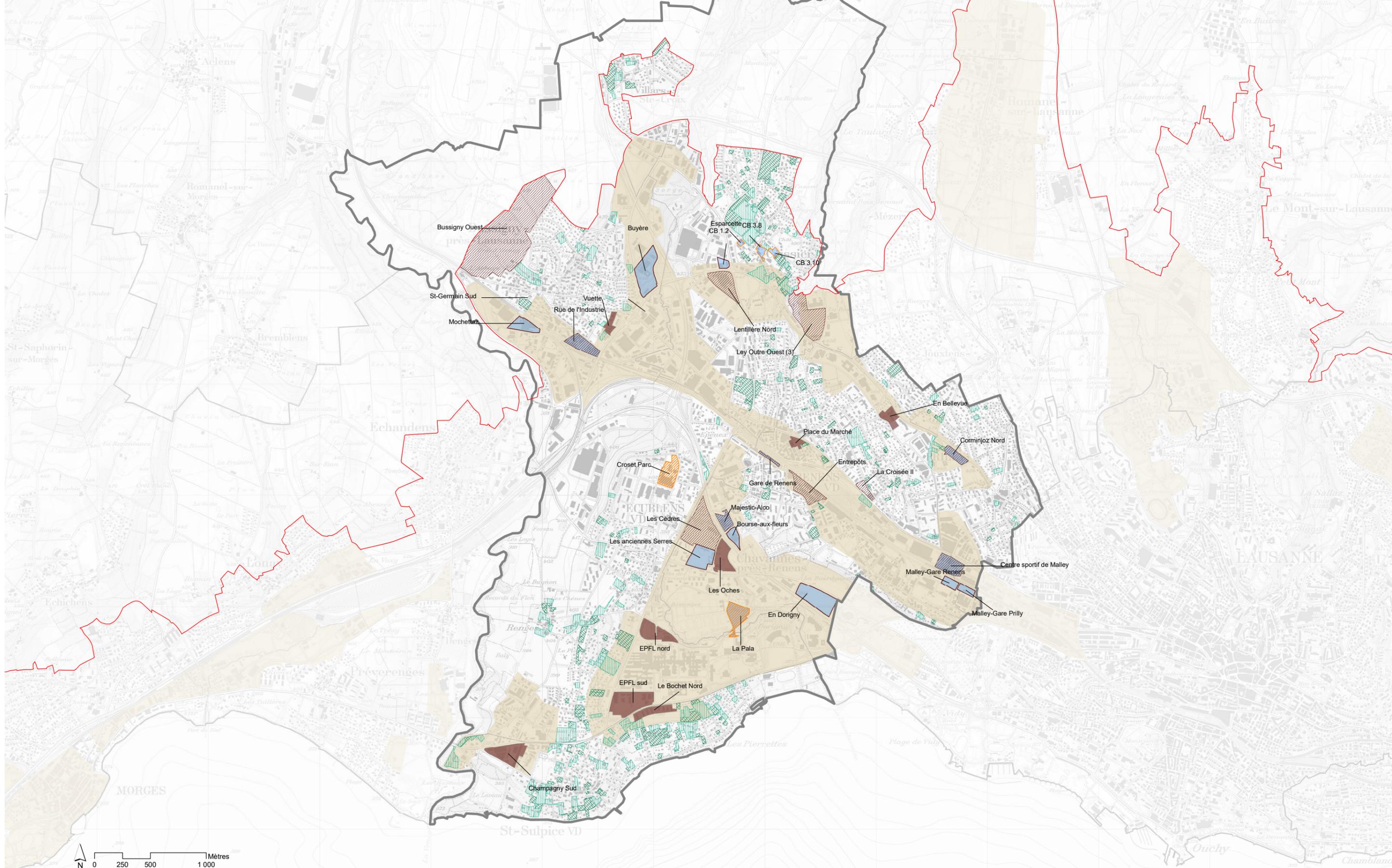


Nouveau – La Pala	
Chavannes-près-Renens – Site stratégique D	
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	Addenda au Plan d'affectation cantonal 229
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est intervenue en juillet 2016
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Non
Affectation du plan	Zone d'installations publiques
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	0
Emplois supplémentaires	0
Habitants et emplois supplémentaires	0
Opportunité du plan d'affectation	<p>Le site La Pala est actuellement affecté à la zone d'intérêt public selon le PAC 229. Il ne comprend aucun bâtiment et les jardins familiaux seront déplacés. Le changement d'affectation permettra l'accueil de constructions répondant aux besoins des Hautes Écoles dans le respect des gabarits précédemment admis dans ce secteur.</p> <p>Jusqu'à l'addenda, seuls des établissements d'intérêt public pouvaient être autorisés sur le secteur de La Pala. La nouvelle zone d'installation publique permet d'accueillir des établissements fédéraux et cantonaux d'intérêt public, principalement des constructions des Hautes Écoles (École polytechnique fédérale de Lausanne et Université de Lausanne) et notamment des logements pour les étudiants et les hôtes académiques. Des logements de service imposés par leur destination y sont autorisés. Des services et équipements à l'échelle du secteur de La Pala, ouverts au public, y sont également autorisés dans la mesure où ils s'adressent aux usagers du site.</p>
Besoin de coordination	
Measure(s) infrastructurelle(s)	Aucune coordination nécessaire
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée



Périmètre du projet - 1:20000





Mentions illustratives

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

Mesures d'urbanisation construites

- PALM 2012

Reserves 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)

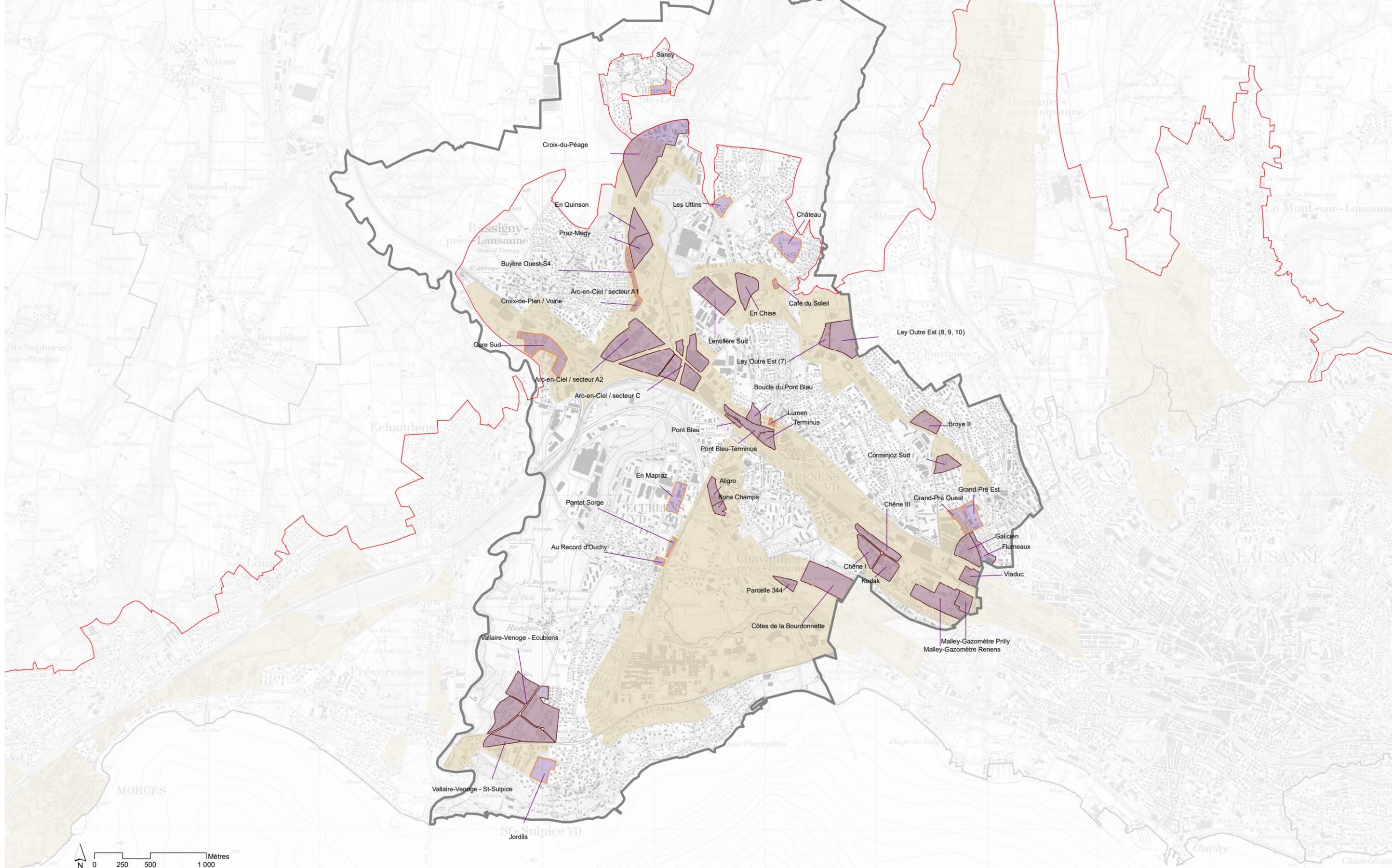
- PALM 2012
- Nouvelles mesures

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 - SDOL**

DECEMBRE 2016



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
- SDOL
 DECEMBRE 2016

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

La liste des mesures infrastructurelles du SDOL 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-SDOL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C

C15-SDOL 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)			
			A (2019- 2022)	B (2023- 2026)	C (dès 2027)	Fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf: 06.2016				F infr - Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4c. Développement des réseaux de mobilité douce									
4c.OL.21	RC151, Bussigny, Aménagements cyclables, rte cantonale Bussigny-Aclens	5.00			x				5.00
4c.OL.100	Bussigny-AEC, Cheminement MD Parc de la Sorge	1.50		x		x			1.50
4c.OL.107	Crissier, Itinéraire rue Arc-en-Ciel – route de Bussigny (ex Filtrona)	0.59	x			x			0.59
4c.OL.200	Écublens, Cheminement MD Renges-Venoge	1.00			x				1.00
4c.OL.201	Renens, Itinéraire Nord-Sud, Poste – Mèbre	2.00	x			x			2.00
4c.OL.202	Prilly, Itinéraires MD, Tronçon 1, Galicien – Grand-Pré	5.00	x			x			5.00
4c.OL.203	Prilly, Itinéraires MD, Tronçon 2, Corminjoz – Grand-Pré	0.30		x		x			0.30
4c.OL.204	Prilly, Itinéraires MD, Tronçon 4, Sentier - Fleur de Lys	0.20	x			x			0.20
4c.OL.205	Prilly, Aménagements modes doux (hors trafic routier)	1.00	x			x			1.00
4c.OL.206	Prilly, Itinéraires cyclables: bandes et pistes cyclables	1.00		x		x			1.00
4c.OL.207	Prilly, Requalification d'axes routiers pour la mobilité douce	1.00	x			x			1.00
4c.OL.208	Renens, Prilly, Malley, Axe culturel, création d'espace public et liaison MD	1.30	x			x			1.30
4c.OL.209	Écublens, Voie cyclable Dévent-Motte	3.00	x			x			3.00
4d. Franchissements dénivelés pour la mobilité douce									
4d.OL.116	Crissier, chemin du Mont-Blanc	0.68				x			0.68
4d.OL.12b	Crissier ou Écublens, Liaison MD route de Bussigny-Pont Bleu	1.90	x			x			1.90



N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
			A (2019- 2022)	B (2023- 2026)	C (dès 2027)	fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf: 06.2016				F infr - Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4d.OL.16	Renens, Franchissement MD des voies CFF entre Malley Ouest - GAT	10.00			x			10.00	
4d.OL.25	Renens, Franchissement 1 ^{er} Août, assainissement pour la MD	22.00			x			22.00	
4d.OL.200	Écublens, Franchissement MD rte du Bois sous A1 (entre Motte et Bochet)	2.20	x			x		2.20	
4d.OL.201	Écublens, Chavannes, Franchissement MD RC82 Champ-Fleuri	3.50			x			3.50	
4d.OL.202	Renens, Nouveau franchissement est-ouest Gare - Entrepôts	3.00	x			x		3.00	
4d.OL.203	Prilly, Franchissements MD route du Chasseur, Pré-Bournois - Adm. communale	2.00	x			x		2.00	
4e. Stationnement pour les vélos									
4e.OL.200	Renens, Stationnement vélo TP	0.80	x			x		0.80	
4e.OL.201	Villars-Ste-Croix, B+R terminus du PP1 (tram 1)	0.15	x			x		0.15	
4e.OL.202	Bussigny, Vélostation 100 places à la gare CFF	0.66		x		x		0.66	
4e.OL.203	Bussigny, Stationnement sur axes forts	0.15	x			x		0.15	
4e.OL.204	Prilly, Places vélo aux stations TC importantes (axes forts - PP2/PP5) et équipements publics.	1.40	x			x		1.40	
4f. Réseau de vélos en libre-service (VLS)									
4f.OL	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2 ^e étape - Périmètre SDOL	2.00	x					2.00	
5a. Requalification multimodale d'axes routiers principaux									
5a.OL.200	RC251, Requalification multimodale Timonet - En Praz	-			x		x	x	



N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
			A	B	C	fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf: 06.2016	(2019- 2022)	(2023- 2026)	(dès 2027)	F infr - Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
5b. Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée									
5b.OL.05	RC81, Écublens, St-Sulpice, route de Vallaire, tronçon RC1- Montaney	3.96			x		x	x	
5b.OL.200	RC81, Écublens, St-Sulpice, route de Vallaire, tronçon Montaney - Renges	4.00			x		x	x	
6. Métro m1 - Développement à long terme									
6.OL.200	m1, Développement à long terme	-			x		x		
17. Réseau bus/trolleybus 2019-2022									
17.OL.01	SDOL, Aménagements routiers pour les TP	2.90	x			x			2.90
17.OL.02	Renens, Rue de Crissier: Aménagements routiers pour les TP	1.40	x			x			1.40
23a. BHNS - Bus à haut niveau de service									
23a.OL.01	t2, PP10 Crissier, Bré - Bussigny, centre	41.86		x		x	18.46	16.38	7.02
23a.OL.02	t3, Lausanne, Prilly, Electrification Galicien-Bourdonnette	3.10			x				3.10
23a.OL.06	t3, Écublens, St-Sulpice - Electrification EPFL- Venoge	2.80			x				2.80
30. Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP									
30.OL.01	Villars-Ste-Croix, P+R terminus du PP1 (tram 1)	0.90		x					0.90



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

Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.100 (5586.2.282) Bussigny-AEC, Cheminement mobilité douce Parc de la Sorge	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'500'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Bussigny	
Partenaires	Propriétaires privés	
Remise de l'avant-projet	2020	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2026	
État d'avancement	Intention et lignes directrices	
Degré de maturité	1	
Description	Liaison piétons-vélos. Ce cheminement s'inscrit dans le projet d'aménagement du Parc de la Sorge. Parc principal du secteur Arc-en-Ciel, il regroupe au nord le cordon boisé de la Sorge, au centre l'espace public situé sous les lignes à haute tension et au sud l'espace vert le long des voies CFF. Comme principale traversée nord-sud du site, il assume après le boulevard de l'Arc-en-Ciel le rôle de repère majeur. Le parc constitue également un tronçon du maillage écologique.	
Opportunité	Le projet est lié au développement du secteur de l'Arc-en-Ciel et a été décrit dans le PDL de ce secteur. Selon développement coordonné avec les propriétaires privés.	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23c.OL.01 (5586.2.093), 4d.OL.111 (5586.2.284)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Arc-en-Ciel, secteurs A, B et C	
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%	1.5
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		1.5



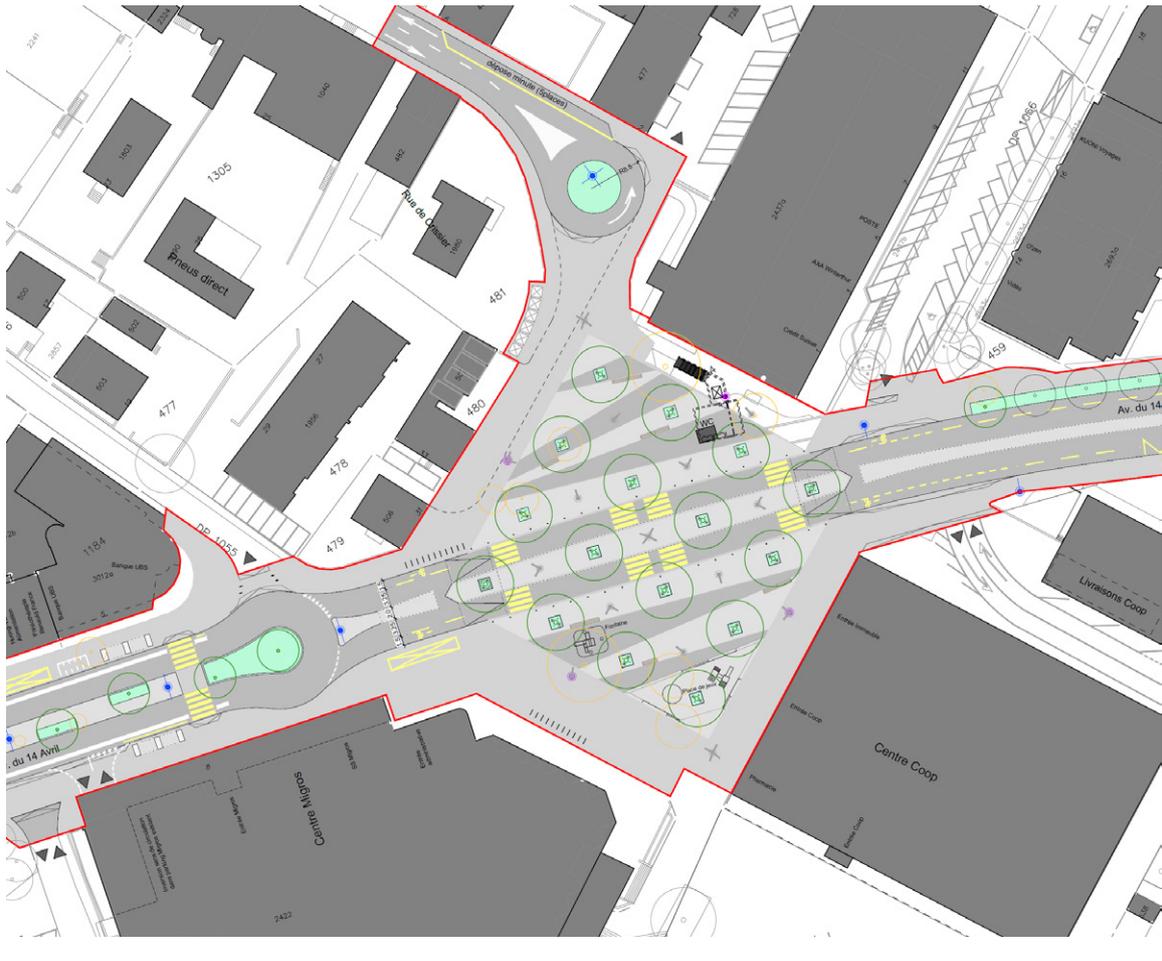
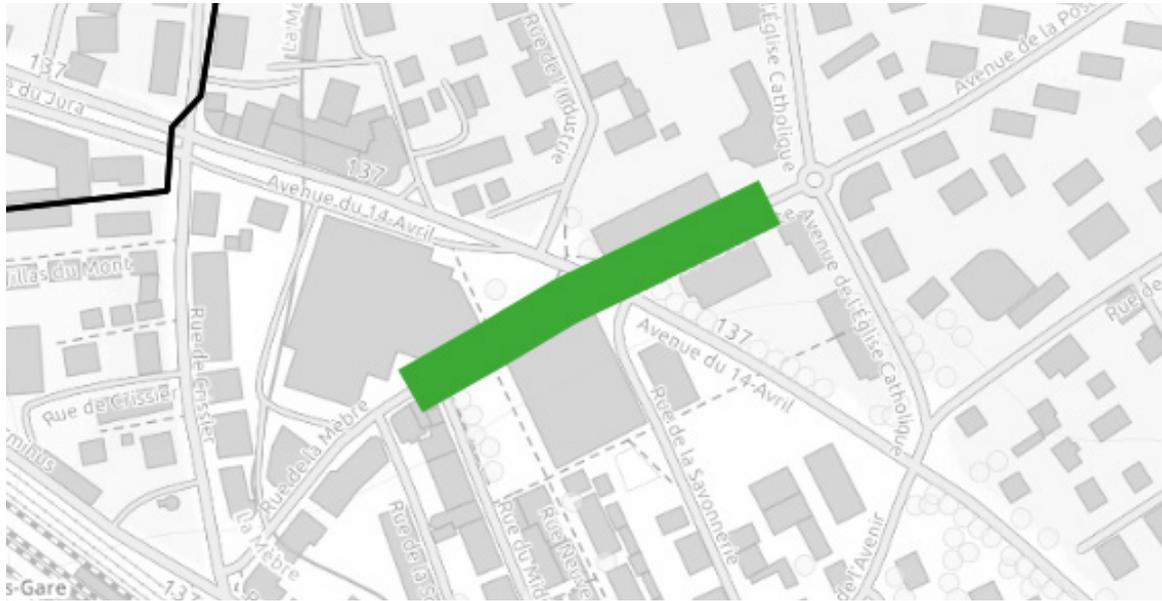
Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.107 (5586.2.282) Crissier, Itinéraire rue Arc-en-Ciel – route de Bussigny (ex. Filtrona)	
Coût total (2016, HT)	CHF 590'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Crissier	
Partenaires	Commune de Bussigny	
Remise de l'avant-projet	2020	
Début des travaux	2021	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Étude préliminaire	
Degré de maturité	1	
Description	Itinéraire direct pour piétons et vélos reliant la rue de l'Arc-en-Ciel à la route de Bussigny, le long des voies CFF, à l'arrière de la zone industrielle existante.	
Opportunité	Fait partie intégrante du concept décrit dans le PDL Arc-en-Ciel.	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.OL.11 (5586.004)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Arc-en-Ciel secteur C (5586.2.206)	
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%	0.59
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.59



Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.201 Renens, Itinéraire Nord - Sud, rue de la Poste - rue de la Mère	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Renens	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2012	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	Permis de construire délivré	
Degré de maturité	2	
Description	Aménagement d'une traversée en surface de l'avenue du 14-Avril pour les piétons et les cyclistes: suppression du passage inférieur, augmentation du nombre de traversées piétonnes au droit d'un passage fortement utilisé. Apaisement localisé du trafic pour les mobilités douces en lien avec la réorganisation du trafic automobile induite par le projet de tram t1.	
Opportunité	Cette mesure s'inscrit en accompagnement du projet de tramway t1, sans toutefois être couverte par la future convention de financement du tramway.	
Trafic (TJM) actuel/2030	11'600/19'500	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.01 (5586.021)	
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%	2
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		2



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.202 Prilly, Itinéraires mobilité douce, tronçon 1, Galicien - Grand-Pré	
Coût total (2016, HT)	CHF 5'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	Propriétaires plans de quartier Galicien, Flumeaux, Grand-Pré	
Remise de l'avant-projet	2017	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Étude de faisabilité liée aux plans de quartier attenants Étude d'avant-projet lancée par Belandscape architecte-paysagiste (juin 2016)	
Degré de maturité	1	
Description	Promenade verte, axe de mobilité pour les modes doux (piétons et vélos). Promenade verte liée aux PQ Galicien, Flumeaux et Grand-Pré. Une liaison paysagère structurante se dessine progressivement au travers de la commune de Prilly, mettant en relation le parc d'agglomération de la Blécherette au nord avec le secteur de Malley-Centre au sud, et plus loin la Vallée de la Jeunesse et le bord du lac. En tant que promenade verte, cette liaison paysagère concilie les fonctions récréatives, biologiques et d'itinéraire pour la mobilité douce.	
Opportunité	Itinéraire de mobilité douce en relation avec les plans de quartier réalisés ou en cours (PQ Galicien, PQ Au Grand-Pré, PQ Aux Flumeaux, PQ Malley, PPA Viaduc, PAC CIGM), le projet de tramway t1, la requalification de l'avenue du Chablais et la place du Galicien (Lausanne).	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.01 (5586.021), 5a.OL.04 (5586.2.024)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Grand-Pré (nouveau), Galicien (5586.241.b), Flumeaux (5586.241.b), PPA Viaduc, PAC CIGM, PQ Malley Gare et Malley Gazomètre	
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%	5
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		5



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.203 Prilly, Itinéraires mobilité douce, tronçon 2, Corminjoz-Grand-Pré	
Coût total (2016, HT)	CHF 300'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2021	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2026	
État d'avancement	Intention, Voie verte inscrite dans le Plan directeur communal	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Promenade verte devant relier les PQ Galicien, Flumeaux, Grand-Pré au sud-est avec le secteur de Corminjoz au nord. Le tracé traverse un secteur dense d'habitations mais n'est pas défini exactement actuellement. Une servitude de passage (largeur env. 2 m) est partiellement acquise sur certaines parcelles privées au nord de Floréal. Une liaison paysagère structurante se dessine progressivement au travers de la commune de Prilly, mettant en relation le parc d'agglomération de la Blécherette au nord avec le secteur de Malley-Centre au sud, et plus loin la Vallée de la Jeunesse et le bord du lac. En tant que promenade verte, cette liaison paysagère concilie les fonctions récréatives, biologiques et d'itinéraire pour la mobilité douce.</p>	
Opportunité	Itinéraire de mobilité douce en relation avec les plans de quartier réalisés ou en cours (PQ Galicien, PQ Grand-Pré, PQ Flumeaux, PPA Corminjoz-Nord)	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	Avenue de Floréal, axe structurant PALM pour la mobilité douce	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PPA Corminjoz Nord (5586.2.222), PQ Grand-Pré (Nouveau), PQ Galicien (5586.241.b), PQ Flumeaux (5586.241.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 %	0.3
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.3



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.204 Prilly, Itinéraires mobilité douce, tronçon 4, Sentier - Fleur de Lys	
Coût total (2016, HT)	CHF 200'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2017	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2021	
État d'avancement	Intention/étude de faisabilité	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Mise en valeur de l'espace forestier longeant le site de la piscine de Prilly, ancienne piste Vita requalifiée.</p> <p>En lien avec les travaux actuels pour la requalification de la route de Broye avec remise à ciel ouvert du ruisseau.</p> <p>Tronçon permettant et facilitant la liaison nord-sud.</p> <p>Une liaison paysagère structurante se dessine progressivement au travers de la commune de Prilly, mettant en relation le parc d'agglomération de la Blécherette au nord avec le secteur de Malley-Centre au sud, et plus loin la Vallée de la Jeunesse et le bord du lac. En tant que voie verte, cette liaison paysagère concilie les fonctions récréatives, biologiques et d'itinéraire pour la mobilité douce.</p>	
Opportunité	<p>Itinéraire en cohérence avec les aménagements réalisés et en cours (Fleur de Lys et Broye). Mise en réseau en direction du parc d'agglomération de la Blécherette.</p> <p>Intégration de la problématique des dangers naturels (INO)</p> <p>Urbanisation des parcelles à l'angle nord-ouest (en lien avec la révision PGA)</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	<p>Route de Broye - requalification de l'axe et renaturation du cours d'eau (projet à bout touchant)</p> <p>Carrefour de la Fleur-de-Lys (projet réalisé)</p>	
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%	0.2
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.2



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.205 Prilly, Aménagements pour les modes doux (hors trafic routier)	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	Intention, avant-projet, projet (selon tronçon considéré)	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Ensemble d'aménagements pour les modes doux s'inscrivant dans le réseau communal en constitution. Tronçons concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • cheminements piétonniers au travers du PQ Grand-Pré. Liaison vers le centre de Prilly et accroche sur la promenade verte ; • Corminjoz Sud + PDL Corminjoz (secteur à développer, mise en relation des cheminements au travers du site et avec le PPA Corminjoz Nord) ; • promenade des Alpes ; • escaliers de Mont-Goulin ; • itinéraires de MD au sein du PQ En Broye II (liaison Est-Ouest). 	
Opportunité	<p>Amélioration de la perméabilité entre les quartiers. Constitution d'un réseau communal par mise en réseau. Travaux en lien avec le remplacement d'infrastructures souterraines, projets de construction et nouvelles planifications.</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	-	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PQ Grand-Pré, PQ Galicien, PQ Flumeaux, Prilly - secteur Centre, PQ En Broye II, PDL Corminjoz et PPA Corminjoz Nord, Quartier de Mont-Goulin	
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





Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.206 Prilly, itinéraires cyclables (bandes et pistes cyclables)	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'000'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2021	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2024	
État d'avancement	Intention, études de faisabilité, avant-projet (selon tronçon considéré)	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Réalisation d'itinéraires principaux cyclables nord-sud par création de bandes ou pistes cyclables en fonction des gabarits disponibles et des contraintes locales (accès, stationnement,...). Création de connexions avec le territoire lausannois au nord comme au sud.</p> <p>À l'heure actuelle, les aménagements suivants sont prévus: bandes cyclables sur la route du Chasseur, et pistes cyclables sur la route du Mont et l'avenue de la Confrérie (yc. prolongement vers Lausanne).</p>	
Opportunité	<p>Itinéraires de MD sur les axes principaux nord-sud.</p> <p>Travaux à coordonner avec le renouvellement à l'échelle communale des collecteurs et des réseaux souterrains. Coordination infrastructure et superstructure.</p>	
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%	1
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		1



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.207 Prilly, Requalification d'axes routiers pour la mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	Propriétaires privés	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	Réflexion, étude préliminaire, étude de faisabilité, avant-projet (selon tronçon considéré)	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Création d'aménagements pour les modes doux, tels que pistes/bandes cyclables et trottoirs larges, dans le cadre de requalification d'axes routiers et de tranquillisation du trafic TIM. Les aménagements sont prévus sur les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • chemin du Viaduc: aménagement pour les modes doux, amélioration de l'interface TP; • chemin du Centenaire: aménagement pour les modes doux, perméabilité; • avenue de la Rochelle: aménagement d'une zone de rencontre, connexion sur la promenade verte, accroche sur un axe MD structurant du PALM; • chemin du Vieux-Collège: axe fortement dénivélé, aménagement d'un large trottoir combiné piétons-vélos, sens montant, mixité vélos-voitures à la descente. 	
Opportunité	Espaces publics, tranquillisation du trafic, valorisation du centre de Prilly. Coordination avec le renouvellement des infrastructures souterraines.	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.OL.203 (PALM 2016), 5a.OL.04 (5586.2.024), 23a.01 (5586.021), 23a.02.OL.03 (5586.044)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Prilly-Centre/Pré-Bournoud: requalification complète et concours d'idées/d'urbanisme à lancer. Dynamisation d'un secteur élargi. Secteur Malley: SDIM, PQ Malley Gare et Gazomètre, PPA Viaduc, PAC CIGM. Autres secteurs: PDL Corminjoz, PPA Corminjoz Nord, PQ Grand-Pré, PQ Galicien, PQ Flumeaux	
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 (à préciser)	-	-
Total coût estimé		1



Illustration du projet





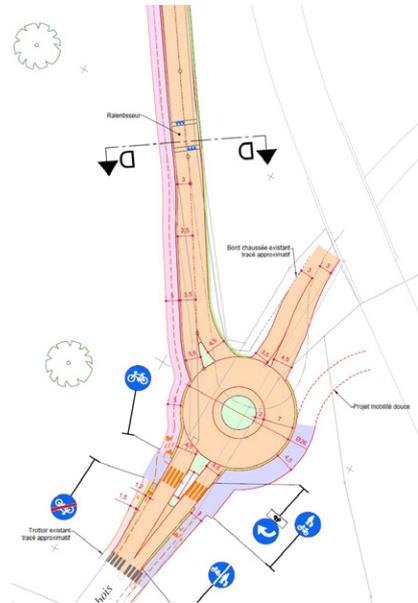
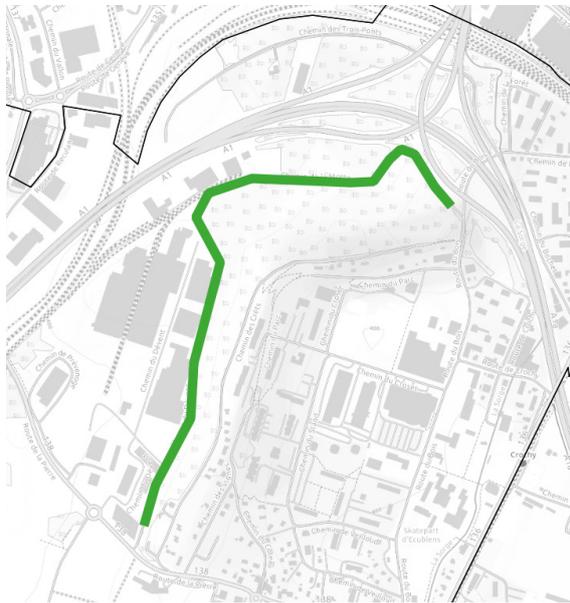
Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.208 Renens, Prilly, Malley, Axe culturel – Création d'espace public et liaison mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'300'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Communes de Renens et de Prilly	
Partenaires	–	
Remise de l'avant-projet	2017-2019	
Début des travaux	2019 (phase A), 2020 (phase B)	
Mise en service	2020 (phase A), 2022 (phase B)	
État d'avancement	Avant-projet	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Aménagement d'un espace public et création d'une liaison nord-sud pour la mobilité douce. Les infrastructures prévues sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ascenseur et escaliers nord en lien avec l'esplanade du centre sportif (CHF 1.0 Mio) ; • traitement spécifique matériel et mobilier pour la traversée de l'avenue de Malley, en prolongement de la place de la Coulisse (CHF 0.1 mio) ; • escaliers et aménagements pour liaison sud vers l'avenue de Longemalle (CHF 0.2 mio). <p>L'axe culturel constitue un élément marquant du futur paysage urbain de Malley. Il relie et met en cohérence les espaces publics du secteur en lien avec les fonctions sportives, culturelles et de loisirs.</p>	
Opportunité	<p>Cette mesure fait partie d'un ensemble de mesures lié au projet de Malley : SDIM et PEC (plan des équipements collectifs). Elle complète les mesures de mobilité douce de passage inférieur sous les voies CFF au niveau de Malley-Coulisse et du viaduc du Galicien.</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	–	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.OL.15 et 4d.OL.17 (5586.004)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PQ Malley-Gare, Malley Gazomètre	
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%	1.3
Autres sources de financement	–	–
Total coût estimé		1.3



Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.OL.209 Écublens Voie cyclable Dévent-Motte	
Coût total (2016, HT)	CHF 3'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune d'Écublens	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2021	
État d'avancement	Étude préliminaire	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Création d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m, séparée physiquement du trafic motorisé, afin de sécuriser la circulation des vélos entre la gare de Renens et la zone d'activités des Larges Pièces. À son extrémité est, la piste débouche sur un nouveau giratoire prévu à l'intersection entre le chemin de la Motte et la route du Bois.</p> <p>Cette voie cyclable est complémentaire au réaménagement de la route du Dévent et du chemin de la Motte, lui-même lié aux compléments routiers à la future jonction autoroutière d'Écublens (mesure 11.OL.02, PALM 2012). Ce tronçon jouera un rôle structurant pour l'accès à la nouvelle jonction (trafic individuel et véhicules lourds liés aux zones d'activités de la commune).</p>	
Opportunité	<p>Cette mesure s'intègre dans la future « voie verte d'agglomération », qui crée un lien entre la gare de Renens et la région morgienne. Elle s'inscrit dans la stratégie de reconfiguration du réseau routier communal en lien avec la future jonction et avec l'objectif de délester la rue du Villars. En misant sur une séparation des flux, cette mesure prévient une aggravation des conditions de circulation pour les cyclistes, en lien avec l'augmentation de trafic du à la future jonction.</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	2'300/7'000	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.OL.200 (PALM 2016) et 11.OL.02 (5586.2.055)	
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%	3
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		3



Illustration du projet

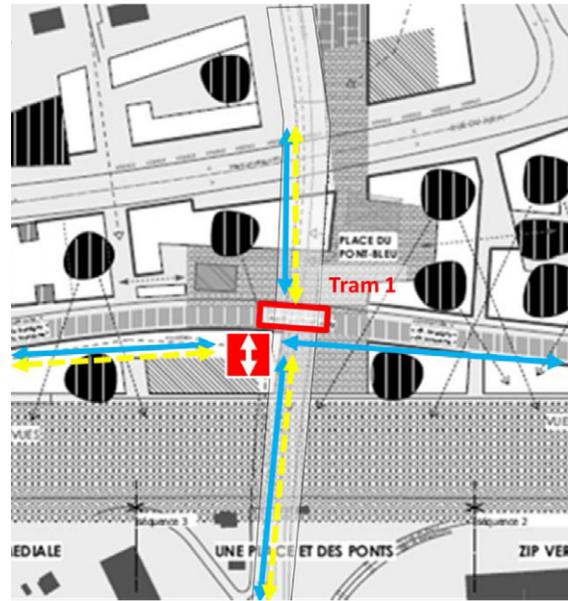
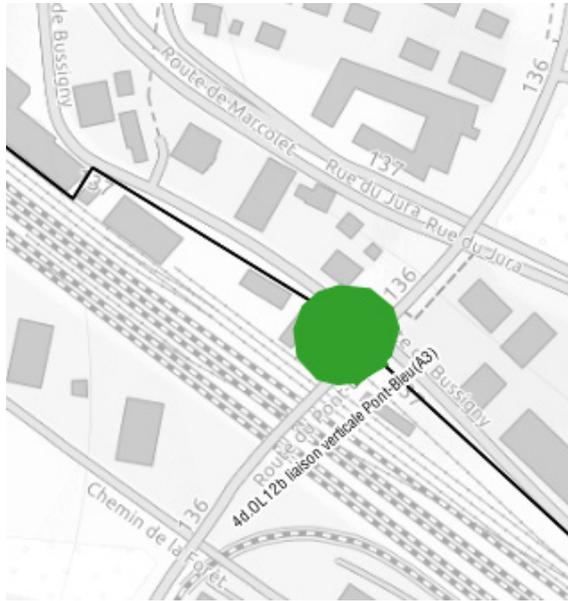




Type de mesure	MESURE 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4d.OL.12b (5586.2.285) Crissier, Écublens, Liaison modes doux entre route de Bussigny (arrêt tram) et Pont Bleu (Pont de l'Avenir)	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'900'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Communes de Crissier et d'Écublens	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	-	
Début des travaux	2022	
Mise en service	2023	
État d'avancement	Étude préliminaire, Masterplan Pont Bleu	
Degré de maturité	1	
Description	Liaison verticale entre la route de Bussigny et le Pont Bleu (RC82) au niveau de l'arrêt du tram (rampe hélicoïdale ou ascenseur aux dimensions suffisantes pour accueillir 2-3 vélos).	
Opportunité	Mesure coordonnée avec la 2 ^e étape du tramway et la réfection du Pont Bleu (RC82). Contribution CFF espérée en remplacement d'une autre mesure rendue difficile à réaliser à cause de l'évolution d'un projet de bâtiment.	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.OL.108 (5586.2.279), 4d.OL.12a (5586.2.283), 23c.OL.01 (5586.2.093)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Pont Bleu	
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) de Crissier et Écublens	100%	1.9
Autres sources de financement : en discussion avec les CFF	-	-
Total coût estimé		1.9



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4d.OL.200 Écublens, Franchissement mobilité douce route du Bois sous ponts A1 (entre Motte et Bochet)	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'200'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune d'Écublens	
Partenaires	OFROU	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2021	
État d'avancement	Étude préliminaire	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Élargissement de deux ouvrages autoroutiers existants sur la route du Bois (entre le chemin de la Motte et le chemin de la Forêt) afin d'améliorer les déplacements de mobilité douce entre les quartiers d'Épenex et de la plaine du Croset.</p> <p>Le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier prévoit la réalisation de 2 nouveaux ponts et la modification du pont central existant garantissant un gabarit d'espace libre de 10 m sur la route du Bois, (2 voies de circulation, une voie cyclable et un trottoir).</p> <p>L'assainissement par l'OFROU des 2 ponts restants (nord et sud) donne l'opportunité à la commune d'élargir leur gabarit d'espace libre.</p>	
Opportunité	<p>Assainissement des ponts de l'échangeur autoroutier dans le cadre du projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier.</p> <p>Renforcer et sécuriser la liaison cyclable entre la gare de Renens et les Larges Pièces par la route Dévent-Motte (mesure 11.OL.02). Le projet s'inscrit dans le réseau cyclable d'agglomération entre la commune de Crissier (mesure 4d.OL.11), la plaine du Croset (Croset-Parc, En Mapraz), et les Hautes Écoles.</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.OL.101 (5586.2.280), 4c.OL.209 (PALM 2016), 4d.OL.11 (5586.004), 11.OL.02 (5586.2.055)	
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 %	2.2
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		2.2



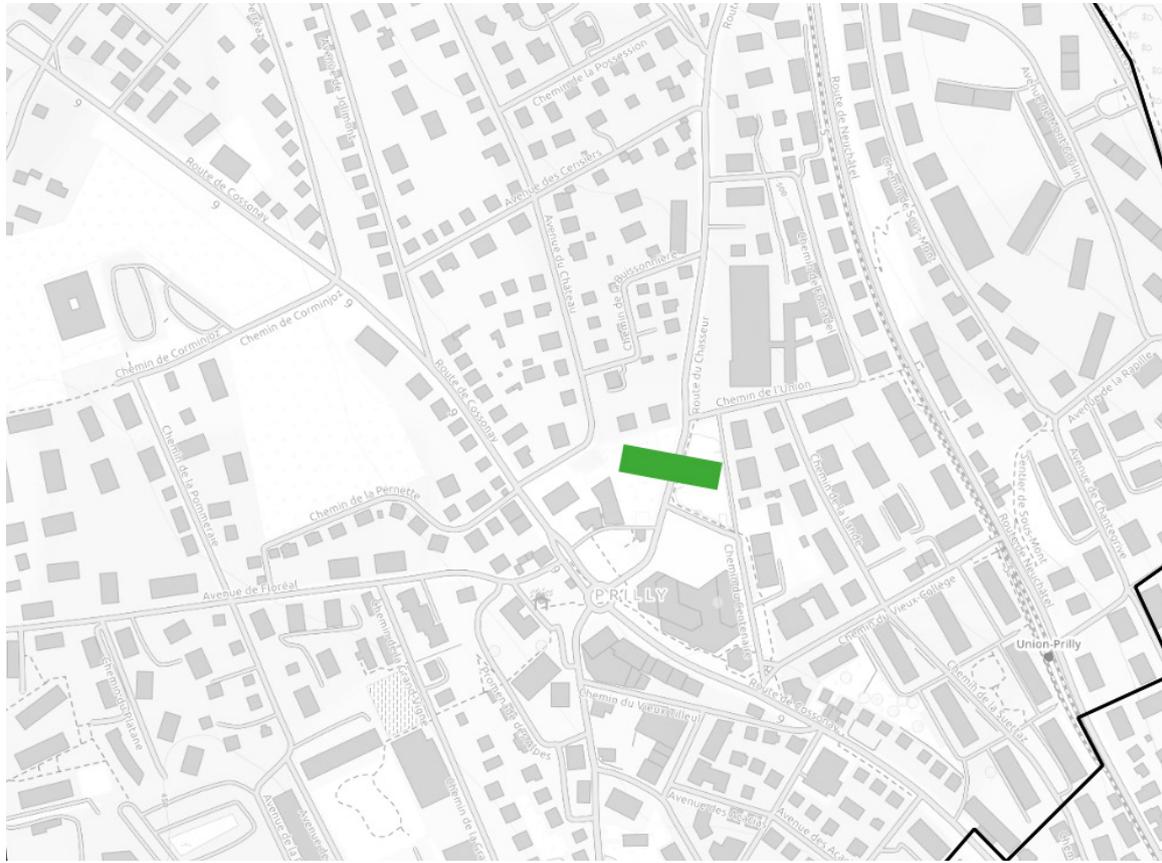
Type de mesure	MESURE 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4d.OL.202 Renens, Nouveau franchissement est-ouest Gare – Entrepôts	
Coût total (2016, HT)	CHF 3'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019 – 2022)	
Pilote	Commune de Renens	
Partenaires	CFF	
Remise de l'avant-projet	2017	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	Intention	
Degré de maturité	1	
Description	Passerelle de mobilité douce au-dessus du passage inférieur du 1 ^{er} -Août pour relier la gare de Renens au quartier des Entrepôts et au gymnase de Renens.	
Opportunité	Les liaisons en modes doux sont insuffisantes entre la gare et le site des Entrepôts. Les quelque 1'300 élèves, 900 habitants et 1'700 emplois de ce nouveau quartier mixte vont engendrer un important flux de piétons en direction de la gare. La passerelle permettra d'améliorer la sécurité et la fluidité des modes doux dans ce secteur.	
Trafic (TJM) actuel/2030	13'700/10'100	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4e.OL.09 (5586.006)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Gare de Renens et Entrepôts	
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%	3.0
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		3.0



Type de mesure	MESURE 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4d.OL.203 Prilly, Franchissement mobilité douce route du Chasseur, Pré-Bournoud - Administration communale	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2017	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	Intention, étude de faisabilité	
Degré de maturité	1 Concours d'urbanisme à lancer (cahier des charges fin 2016)	
Description	Création d'une liaison au travers de la route du Chasseur, entre le Pré-Bournoud et la prairie fleurie de l'Administration communale (« passage à faune »); encaissement de la route du Chasseur et fermeture du chemin sans nom.	
Opportunité	Amélioration de la perméabilité entre le Pré-Bournoud, la prairie fleurie/ Administration communale, la place du Marché, en lien avec le réaménagement du centre-ville.	
Trafic (TJM) actuel/2030	12'000/14'000	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	-	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Requalification de la centralité de Prilly (secteur Prilly-Centre/Pré-Bournoud) (Concours d'idées/d'urbanisme en préparation).	
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
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		2



Illustration du projet

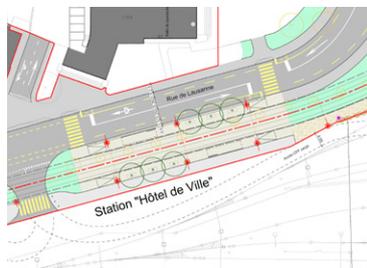
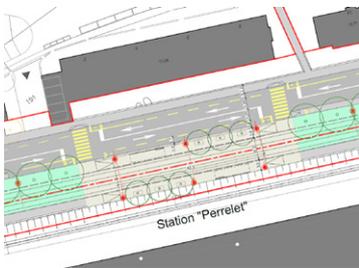




Type de mesure	MESURE 4e Stationnement pour les vélos	
N° - nom de la mesure	4e.OL.200 Renens, Stationnement vélo TP	
Coût total (2016, HT)	CHF 800'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Renens	
Partenaires	Propriétaires privés	
Remise de l'avant-projet	2019-2020	
Début des travaux	2020-2021	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Projet	
Degré de maturité	1	
Description	Création de places de stationnement couvertes pour vélos aux abords de 5 arrêts de tramway et de BHNS. Environ 50 places sont prévues par arrêt.	
Opportunité	-	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.01 (5586.021), 23a.02.OL.04 (5586.044)	
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%	0.8
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.8



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4e Stationnement pour les vélos	
N° - nom de la mesure	4e.OL.201 Villars-Ste-Croix, B+R terminus du tramway t1 (PP1)	
Coût total (2016, HT)	CHF 150'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Villars-Ste-Croix	
Partenaires	Propriétaires privés	
Remise de l'avant-projet	2019-2020	
Début des travaux	2020-2021	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Avant-projet	
Degré de maturité	1	
Description	Création d'un B+R de 50 places aux abords du terminus du tramway t1.	
Opportunité	-	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.01.OL.07 (5586.002), 4c.05.OL.01(5586.002), 4c.OL.91 (5586.002), 23c.OL.01 (5586.2.093)	
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%	0.15
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.15



Illustration du projet

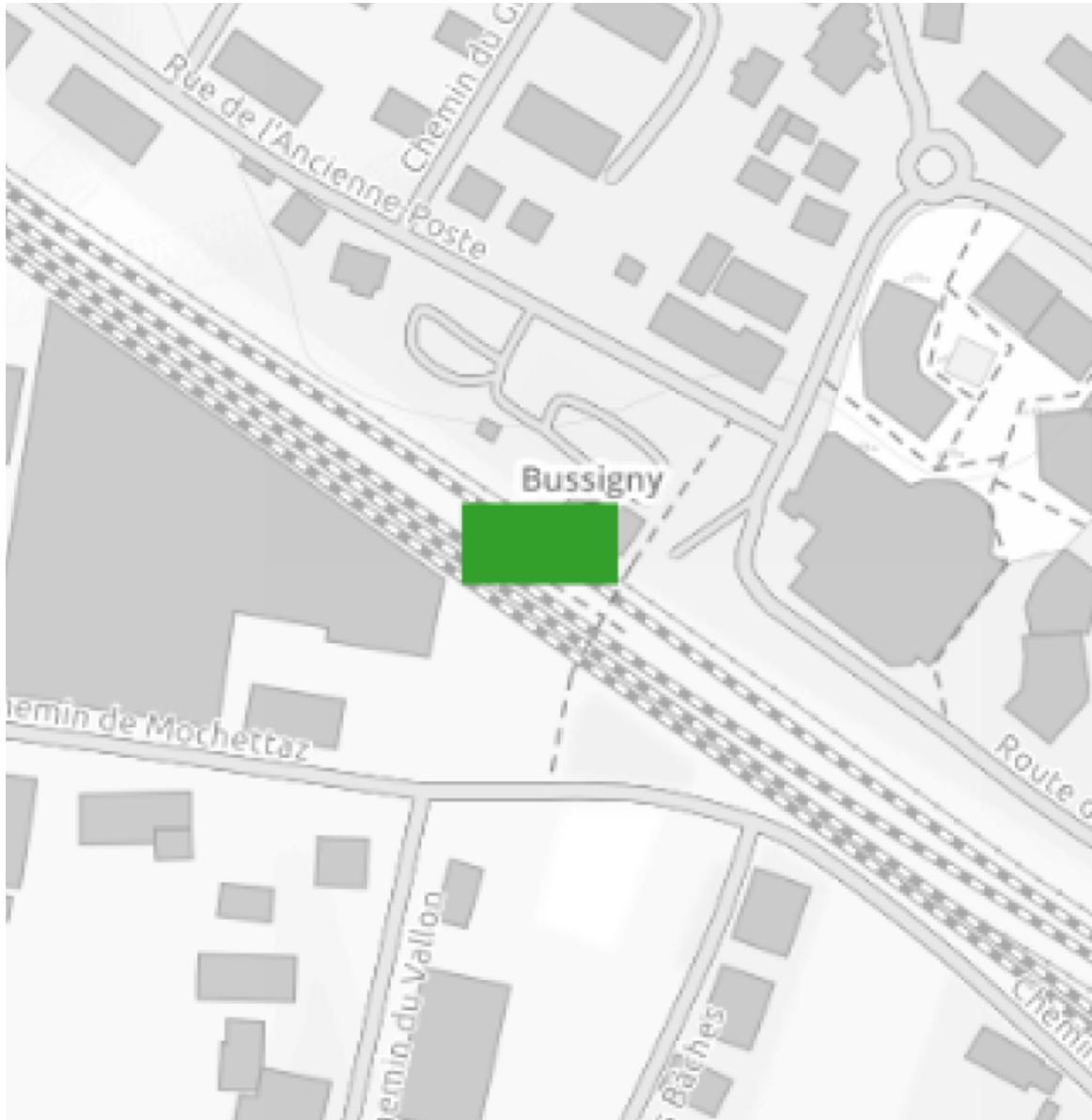




Type de mesure	MESURE 4e Stationnement pour les vélos	
N° - nom de la mesure	4e.OL.202 Bussigny, Vélostation 100 places à la gare CFF	
Coût total (2016, HT)	CHF 660'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Bussigny	
Partenaires	CFF	
Remise de l'avant-projet	2020	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2025	
État d'avancement	Intention	
Degré de maturité	1	
Description	Création d'une vélostation sécurisée de 100 places à la gare de Bussigny	
Opportunité	En lien avec les travaux CFF	
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%	0.66
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.66



Illustration du projet





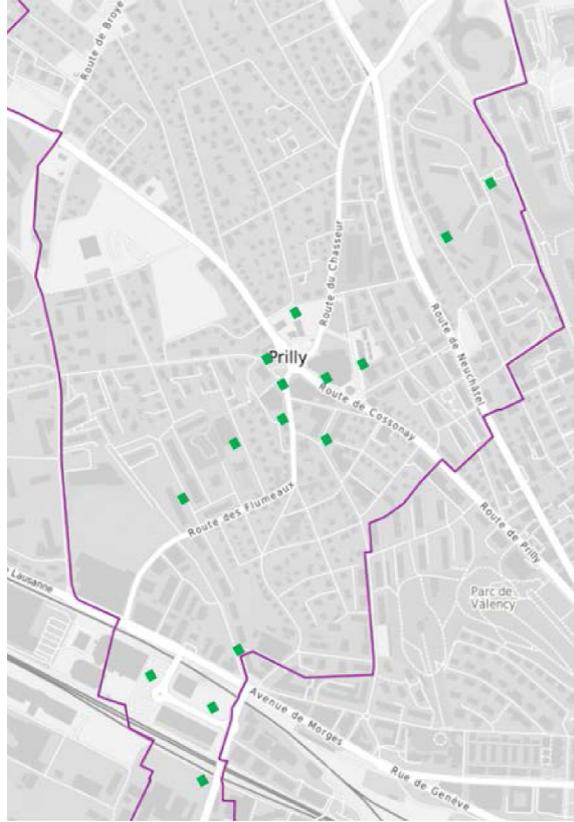
Type de mesure	MESURE 4e Stationnement pour les vélos	
N° - nom de la mesure	4e.OL.203 Bussigny, Stationnement vélos sur axes forts	
Coût total (2016, HT)	CHF 150'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Bussigny	
Partenaires	Propriétaires privés	
Remise de l'avant-projet	2019-2020	
Début des travaux	2020-2021	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Avant-projet	
Degré de maturité	1	
Description	Equipements de 3 arrêts du tramway avec 20 places de stationnement par arrêt.	
Opportunité	-	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.OL.01 (5586.2.087, PALM 2016), 23a.OL.04 (5586.2.090, PALM 2016), 23c.OL.01 (5586.2.093),	
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%	0.15
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.15



Type de mesure	MESURE 4e Stationnement pour les vélos	
N° - nom de la mesure	4e.OL.204 Prilly, Places vélo aux stations TP importantes (axes forts, PP2/PP5) et équipements publics	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'400'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Prilly	
Partenaires	Privés	
Remise de l'avant-projet	2019-2020	
Début des travaux	2020-2021	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Projet	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Stationnement vélos aux abords du BHNS (t3, PP5), avec 20 places aux arrêts: Prilly-Église, Corminjoz, Prilly-Centre, Huttins.</p> <p>Stationnement vélos près de l'arrêt du tramway du Galicien (50 places couvertes). Construction d'abris pour vélos, couverts et sécurisés, aux emplacements suivants: Collège du Grand-Pré, Collège de l'Union, Administration communale, École de Mont-Goulin, École de Sous-Mont, Prilly-Centre (Grande-salle/Raiffeisen), Quartier de Mont-Goulin, Quartier Rochelle - Grand-Pré, Promenade verte (tronçon 1).</p> <p>Construction d'arceaux pour vélos aux emplacements suivants: Collège du Grand-Pré, Collège de l'Union, École de Mont-Goulin, École de Sous-Mont, Prilly-Centre (place du Centre, commerces), Centre de glace de Malley (PAC CIGM), PPA Viaduc.</p> <p>L'équipement d'arrêts du LEB avec des places de stationnement pour vélos reste à préciser.</p>	
Opportunité	-	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.01 (5586.021), 23a.02.OL.03 (5586.044), 5a.OL.04 (5586.2.024), 4c.OL.202 (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	-	-
Commune(s)	100%	1.4
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		1.4



Illustration du projet





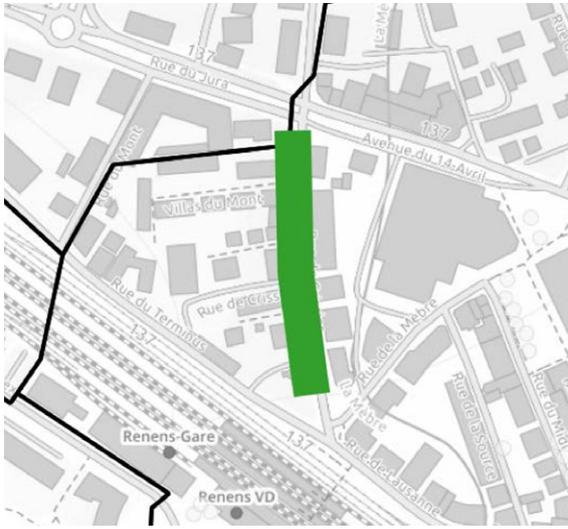
Type de mesure	MESURE 17 Réseau bus/trolleybus 2019-2022	
N° - nom de la mesure	17.OL.01 SDOL, Aménagements routiers pour les TP	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'900'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019 - 2022)	
Pilote	SDOL et tl	
Partenaires	8 communes de l'Ouest lausannois, tl et MBC	
Remise de l'avant-projet	2017-2018	
Début des travaux	2019-2022	
Mise en service	2021-2023	
État d'avancement	Étude préliminaire, en cours (Image directrice du réseau tl de l'Ouest lausannois 2019-2028, tl). Étude des aménagements routiers inscrite au budget 2017 du SDOL.	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Les mesures visent à garantir des conditions optimales de circulation des bus à horizon 2022-2024, en complément des axes forts. Les mesures envisagées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • lignes tl 32/33, réaménagements ponctuels du réseau routier et déplacement ou aménagement d'arrêts. Communes concernées : Écublens, Renens et Prilly; • ligne tl 38, amélioration de la régularité; • ligne tl 31, déplacement ou réaménagement de 11 points d'arrêt à St-Sulpice; • autres aménagements en cours d'étude: Bussigny, ligne 91-56; Chavannes, ligne 31; prolongement ligne MBC 701 à Malley; • la mesure constitue une première étape d'une amélioration de l'offre bus dans l'Ouest lausannois. 	
Opportunité	<p>Le diagnostic produit pour les lignes 32, 33 et 38 fait état de problèmes de temps de parcours et de capacité générant des besoins d'infrastructures. Le renforcement de l'offre bus aura un effet bénéfique sur le métro m1. Cette mesure permet d'anticiper la forte croissance urbaine pour les secteurs non desservis par les axes forts et sur les liaisons nord-sud.</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	-	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.01 (5586.021), 23a.02.OL.01/02/03/04 (5586.044), 23c.OL.01 (5586.2.093)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Nombreuses mesures de l'Ouest lausannois.	
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%	2.9
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		2.9



Type de mesure	MESURE 17 Réseau bus/trolleybus 2019-2022	
N° - nom de la mesure	17.OL.02 Renens, Rue de Crissier – Aménagements routiers pour les transports publics	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'400'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Renens	
Partenaires	–	
Remise de l'avant-projet	2012	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	Permis de construire obtenu	
Degré de maturité	2	
Description	<p>Les aménagements prévus sont situés entre l'avenue du 14-Avril et le carrefour de la rue de la Mèbre. Le projet vise à favoriser la circulation des bus (lignes actuelles 38, 32, etc.) par des aménagements et des mesures favorables aux TP et par l'exclusion du trafic automobile de transit. La rue de Crissier sera à terme un site propre réservé aux bus (et aux accès locaux des riverains).</p> <p>Des aménagements améliorés pour les piétons (élargissement de trottoirs) permettent de fluidifier les déplacements depuis/vers la gare et les arrêts de bus.</p>	
Opportunité	<p>Les correspondances bus/tram sont essentielles au bon fonctionnement du futur tram. Les lignes en correspondance à Renens doivent permettre des connexions efficaces entre Renens et le nord de l'Ouest lausannois (Crissier, Prilly), en complément et rabattement sur les axes forts. Le projet est en accompagnement du projet général tramway t1 et du projet de la gare CFF, mais n'est pas couvert par les futures conventions de financement liées aux projets cofinancés du PALM 2007/2012.</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	env. 5'000/env. 2'000	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.01 (5586.021), Projets en lien avec la gare CFF de Renens.	
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%	1.4
Autres sources de financement	–	–
Total coût estimé		1.4



Illustration du projet

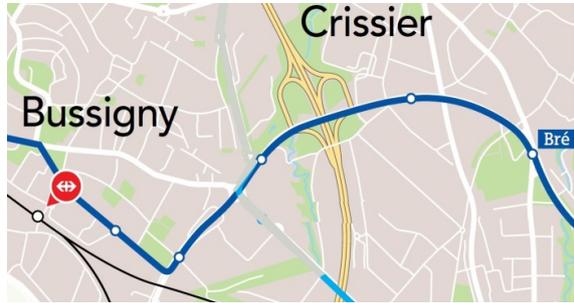




Type de mesure	MESURE 23a BHNS – Bus à haut niveau de service	
N° – nom de la mesure	23a.OL.01 Ligne t2, PP10 Crissier Bré – Bussigny centre	
Coût total (2016, HT)	CHF 41'860'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	État de Vaud (DGMR), Communes de Bussigny et de Crissier	
Partenaires	–	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2025	
État d'avancement	Tronçon Crissier Bré – Bussigny Industrie : étude préliminaire réalisée. Tronçon Bussigny Industrie – Bussigny Ouest (yc. variantes de terminus) : étude préliminaire à réaliser en 2017. Dernier document validé : Schéma directeur d'accessibilité et de réaménagement, Transitec, avril 2006.	
Degré de maturité	2	
Description	Le PP10 fait partie de la troisième étape des BHNS. La ligne est issue d'une étude d'opportunité et de faisabilité réalisée de mai 2007 à mai 2008. Le nouveau BHNS, du fait de son attractivité (nouveaux aménagements et nouveaux trolleybus à double articulation), desservira un secteur en fort développement, de manière à garantir une part modale TP importante.	
Opportunité	Le PP10 viendra compléter le maillage des axes forts dans l'Ouest lausannois, en connexion avec le réseau CFF (gare de Bussigny) et le tramway t1. Avec le tronçon PP9 (Lausanne, avenue d'Échallens, mesure 23a.CL.01), le PP10 permettra la réalisation de l'entier de la ligne BHNS t2 entre Bussigny et Lutry.	
Trafic (TJM) actuel/2030	La projection 2030 du TJM sur la partie est du PP10 (RC 179 et RC 151), avec la réalisation des nouvelles jonctions autoroutières d'Écublens et de Chavannes, est de 27'800 à 30'800 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23c.OL.01 (5586.2.093), Goulet d'étranglement de Crissier (OFROU, mise en service annoncée à partir de 2025).	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PQ En Chise, PQ Lentillières Nord, PQ Lentillières Sud, PQ Esparcette, Arc-en-Ciel secteur A, PQ Cocagne-Buyère, PQ Bussigny Ouest.	
Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	44 %	18.46
Commune de Crissier	7 %	2.86
Commune de Bussigny	32 %	13.52
Autres sources de financement	17 %	7.02
Total coût estimé		41.86

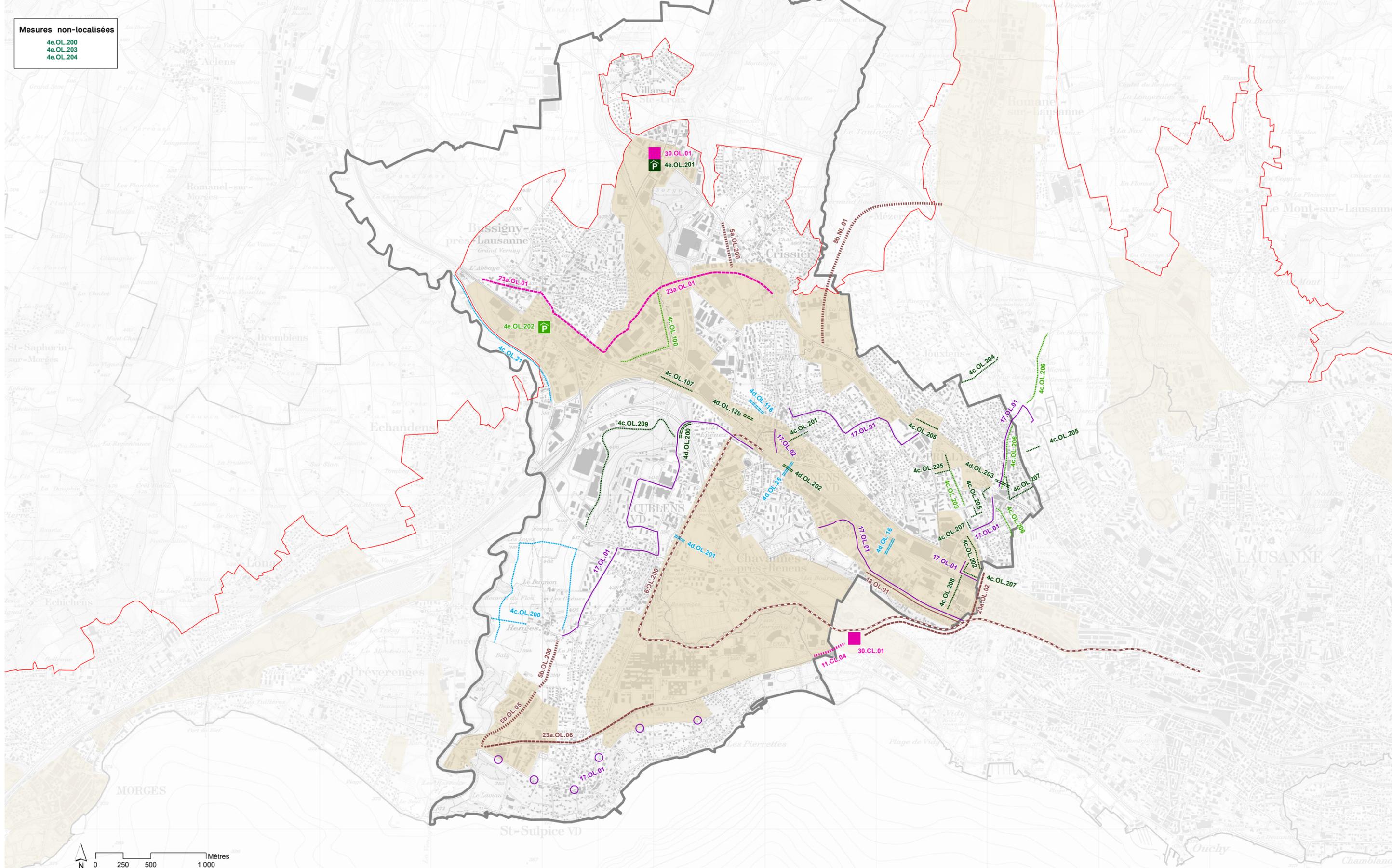


Illustration du projet



Mesures non-localisées

- 4e.OL.200
- 4e.OL.203
- 4e.OL.204



Mentions illustratives

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

Types de mesures

- Gare
- Métro
- Réseau routier
- Tramway
- Arrêt de bus
- Carrefour

- BHNS
- Bus
- Arrêt de bus
- Carrefour
- Interface
- Réseau de mobilité douce
- Franchissement mobilité douce
- Ascenseur

- Stationnement vélo
- Vélostation

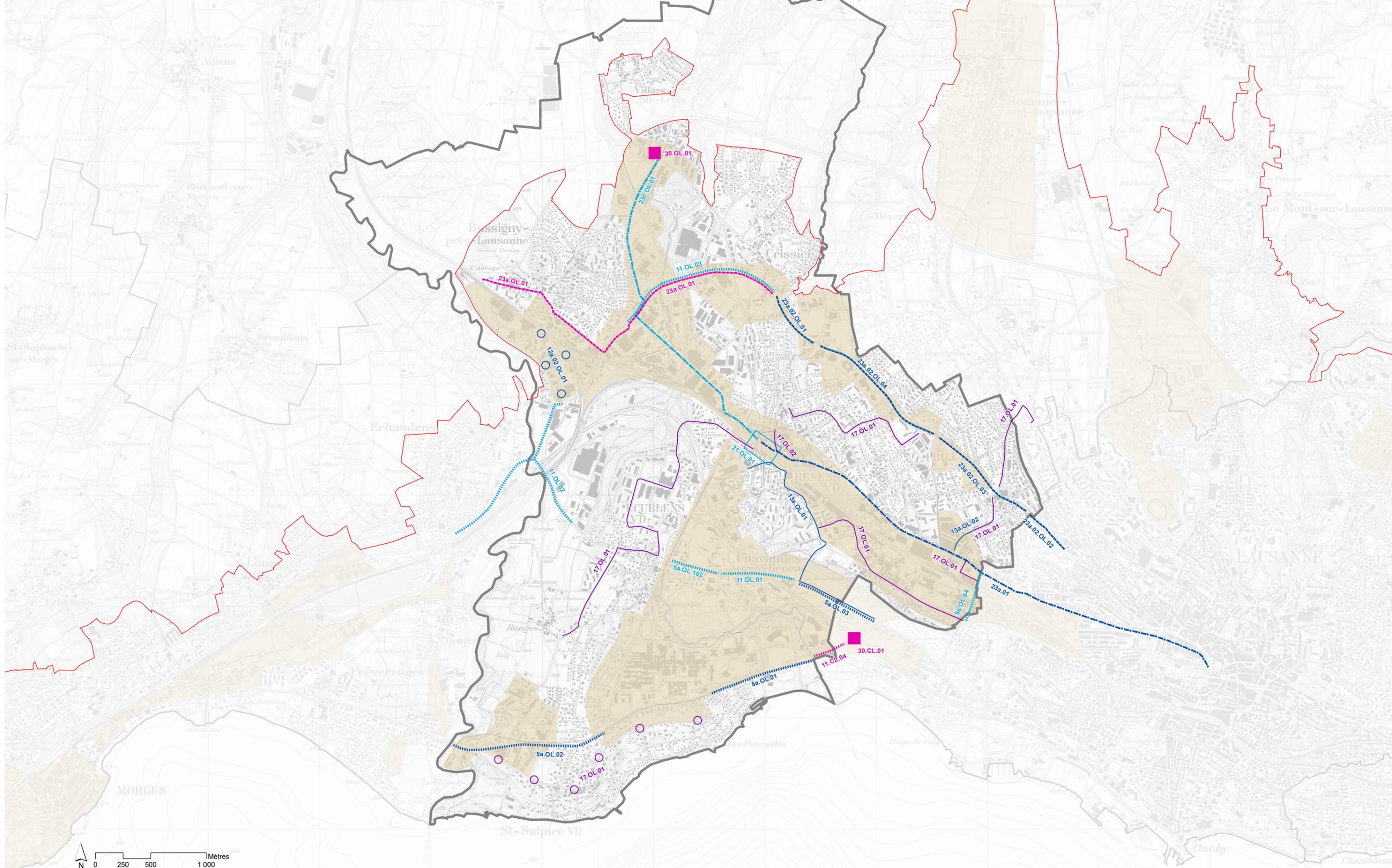
Horizons de réalisation

- | 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 - SDOL

DECEMBRE 2016





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 - SDOL**
 DECEMBRE 2016



COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

La carte C16-SDOL 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 toutes les mesures infrastructurelles du PALM 2016 résulte d'impératifs de lecture de la carte.



Carte

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

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures paysagères à l'échelle du SDOL 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 SDOL sont représentées sur la carte C17 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.5).



Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères

Parc d'agglomération de la Venoge – Secteur est



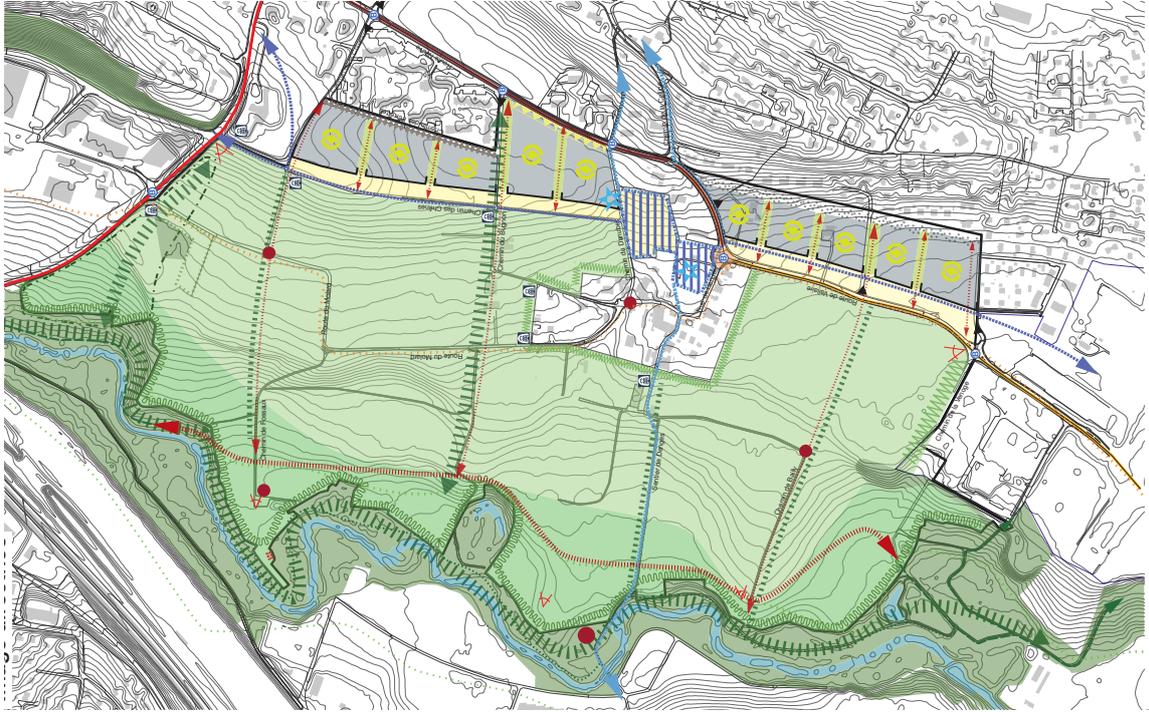
Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères

Parc d'agglomération de la Venoge – Secteur est Écublens	
Données générales	Constitué du hameau villageois de Renges, d'espaces agricoles et d'un patrimoine naturel et biologique d'importance, le parc d'agglomération de la Venoge, d'une surface d'environ 100 hectares, est appelé à jouer un rôle capital tant au niveau local que régional. Entre la protection de la nature, les aspirations de la population, la préservation des surfaces agricoles et la pression de l'urbanisation, ce parc d'agglomération se situe au carrefour de multiples intérêts et risque de voir ses qualités intrinsèques se dégrader progressivement. La conciliation des divers intérêts et usages constitue ainsi un enjeu primordial pour le préserver en tant qu'espace de production agricole et espace paysager de qualité.
Description	<p>Sur la base de l'image directrice développée pour la Campagne de Renges, plusieurs mesures sont envisagées dans le secteur est du parc d'agglomération de la Venoge.</p> <p>1. Le développement d'équipements d'accueil légers et de la signalétique.</p> <p>2. La reconfiguration des cheminements de mobilité douce afin d'optimiser à la fois leurs fonctions agricoles et d'accueil au sein du parc d'agglomération de la Venoge.</p> <p>Ces mesures sont accompagnées d'une mise en place de pratiques de gestion agricole différenciée (production extensive, contributions à la qualité du paysage, remaniement parcellaire, renforcement de la mixité de cultures); et de la création de corridors biologiques et visuels couplés aux liaisons de mobilité douce (cordons boisés, alignements végétaux, végétation arbustive non continue, micro-boisé ou vergers).</p>
Localisation	Le secteur Renges-Venoge se situe sur la commune d'Écublens, entre la Venoge à l'ouest, la zone artisanale de Vallaire au sud et la frange urbaine de l'est.
Partenaire(s)	DGE-BIODIV, DGE-FORET, SAVI, SDT-HZB
État de la coordination	Ces aménagements sont inscrits dans l'image directrice de la campagne de Renges et seront intégrés à la révision en cours du PDCom d'Écublens.
Maître(s) d'ouvrage	Écublens
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	À définir
Délai de mise en œuvre	Horizon B (2023-2026)
Données de base	Image directrice de la campagne de Renges, Verzone Woods BEB et Urbaplan, version finale provisoire, 2015



Illustration du projet

Source : Verzone et Woods, BEB et Urbaplan, vision finale, 2015



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

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

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

- 1.3 Création de la liaison biologique du Fossau
- 2.3 Renaturation de l'embouchure de la Venoge
- 2.4 Renaturation de la Mèbre
- 2.11 Renaturation du ruisseau de Broye



Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

Données générales	1.3 Création de la liaison biologique du Fossau Écublens
Description	<p>Une liaison biologique a pour but de préserver un espace de transition écologique libre de tout aménagement urbain ou équipement constructifs susceptible d'entraver les déplacements de la faune. Elle peut être composée de bosquets ou de massifs buissonnants alternant avec des surfaces herbeuses, voire des plages de terrain nu. Elle englobe toutes les espèces végétales et animales comme axe préférentiel de déplacement. Leur fonctionnalité doit être protégée par la limitation des pressions humaines.</p> <p>Le renforcement des liaisons biologiques, voire la création de nouveaux couloirs par l'implantation de structures arborées sont nécessaires. D'autant plus que ces arborisations viennent encadrer les différents cheminements et limiter les pressions (activités récréatives, trafic, etc.) sur les éléments naturels et la plaine agricole. Un espace a été prévu dans le périmètre du parc d'agglomération de la Venoge pour un corridor biologique.</p>
Localisation	Rte de la Pierre, ch. du Dévent
Partenaire(s)	DGE-BIODIV, DGE-FORET, OFROU
État de la coordination	Cette liaison est intégrée dans l'étude-test du secteur Renges-Venoge du parc d'agglomération de la Venoge
Maître(s) d'ouvrage	Écublens
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	-
Délai de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	Parc d'agglomération de la Venoge, Renges-Venoge, compte rendu de l'étude-test, « Une campagne à sublimer », SDOL, avril 2015



Illustration du projet

Source : PALM 2016





Données générales	2.3 Renaturation de l'embouchure de la Venoge Préverenges, St-Sulpice
Description	<p>La revitalisation de l'embouchure de la Venoge entre dans le cadre global d'une volonté d'amélioration de la qualité et de la dynamique écologique aux embouchures des cours d'eau, conformément aux objectifs cantonaux (Réseau écologique vaudois, Réseau écologique lémanique notamment). Les caractéristiques du site et son potentiel naturel en font à la fois sa richesse et sa complexité.</p> <p>L'objectif du projet est de définir les principales lignes d'organisation du site et de clarifier les niveaux de planification en vigueur et les instances décisionnelles compétentes. Le projet doit définir les vocations, les potentialités, les contraintes et les réglementations des différents secteurs utilisés, et permettre de gérer les conflits d'intérêts des différents usages du périmètre. Les contraintes et attentes principales de l'embouchure de la Venoge sont multiples et touchent les divers domaines de la protection contre les crues (sécurité des biens et des personnes), de la protection de la nature (renaturation), des fonctions socio-économiques (développement communal, loisirs, etc.) et de la gestion du territoire.</p> <p>L'art. 38a, al. 1 de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux, RS 814.20) charge les cantons de revitaliser les cours d'eau en tenant compte des bénéfices de ces revitalisations pour la nature et le paysage ainsi que de leurs répercussions économiques. En cas de renaturation, un subventionnement de la DGE-EAU et de la Confédération, à hauteur de 80 à 95% sera assuré.</p>
Localisation	–
Partenaire(s)	Communes de St-Sulpice et de Préverenges
État de la coordination	Une réflexion complète sur la renaturation de l'embouchure de la Venoge est en cours. La revitalisation de l'embouchure de la Venoge est souhaitée par les deux communes concernées.
Maître(s) d'ouvrage	DGE-EAU
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	–
Délai de mise en œuvre	2019-2022
Données de base	–



Illustration du projet

Source : PALM 2016





Données générales	2.4 Renaturation de la Mère Chavannes-près-Renens
Description	<p>Les cours d'eau constituent des espaces naturels de grande valeur. Par le passé, de nombreux tronçons de cours d'eau ont été canalisés, parfois enterrés. Le but du projet est d'améliorer l'accès à la rivière de la faune à son périmètre.</p> <p>L'art. 38a, al. 1 de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux, RS 814.20) charge les cantons de revitaliser les cours d'eau en tenant compte des bénéfices de ces revitalisations pour la nature et le paysage ainsi que de leurs répercussions économiques. En cas de renaturation, un subventionnement de la DGE-EAU et de la Confédération, à hauteur de 80 à 95% sera assuré.</p>
Localisation	Voûtage autoroute, secteur Concorde
Partenaire(s)	DGE-EAU, DGE-BIODIV, OFROU
État de la coordination	–
Maître(s) d'ouvrage	Chavannes-près-Renens
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	–
Délai de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	–

Illustration du projet

Source : PALM 2016





Données générales	2.11 Renaturation du ruisseau de Broye Renens
Description	<p>Les cours d'eau constituent des espaces naturels de grande valeur. Par le passé, ce tronçon de cours d'eau a été enterré. Sa remise à ciel ouvert, en prolongement de la réhabilitation déjà réalisée par Prilly, a pour but de rétablir les fonctions écologiques du cours d'eau, en tenant compte de la sécurité des personnes et des biens. Elle vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • réserver un espace suffisant aux cours d'eau ; • restaurer la capacité d'autoépuration et donc la qualité des eaux ; • rétablir un régime hydrologique proche de l'état naturel, avec un débit et un charriage suffisants tout au long de l'année ; • restaurer les habitats naturels (fonds, berges, rives) pour permettre le développement d'une faune et d'une flore typiques du lieu et favoriser la biodiversité ; • maintenir ou rétablir la liaison entre les milieux naturels aquatiques et le milieu riverain ; • revaloriser la fonction paysagère et de liaison biologique des cours d'eau, ainsi que leur fonction d'espace de loisirs et de détente ; • améliorer la protection contre les crues. <p>Les études préliminaires de restauration devront traiter de la faisabilité financière et des aspects techniques, dont la gestion du foncier. L'art. 38a, al. 1 de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux, RS 814.20) charge les cantons de revitaliser les cours d'eau en tenant compte des bénéfices de ces revitalisations pour la nature et le paysage ainsi que de leurs répercussions économiques. En cas de renaturation, un subventionnement de la DGE-EAU et de la Confédération, à hauteur de 80 à 95% sera assuré.</p>
Localisation	Rue de la Paix, chemin des Airelles, avenue du Château
Partenaire(s)	DGE-EAU, DGE-BIODIV
État de la coordination	Intention de la Commune
Maître(s) d'ouvrage	Renens
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	–
Délai de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	–



Illustration du projet

Source : PALM 2016

