

PALM 2016

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



Photo: Jean-Michel Zellweger

Volume B – Cahier 6: SDRM 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 6



Schéma directeur de la région morgienne

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 6

Sommaire détaillé

Volume B – Cahier 6

	Contexte	7
6.1	Portrait du schéma directeur – SDRM	11
6.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDRM	13
6.2.1	ÉTUDES STRATÉGIQUES	13
	Urbanisation et paysage	13
	Étude sur l'intégration urbaine des zones industrielles et artisanales en périmètre d'agglomération	14
	Étude de valorisation des zones à bâtir	14
	Démarche «Densité et Qualité»	15
	Étude transports publics, réseau 2030	15
	Étude mobilité douce, espace public et paysage	16
	Étude voie verte	16
	Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires CFF et BAM	17
	Étude d'accessibilité multimodale H2	17
	Étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Écublens	18
	Territoire, Nature et Biodiversité (diagnostic)	19
6.2.2	PLANS DIRECTEURS	20
	Plan directeur communal de Morges	20
	Plan directeur communal de Tolochenaz	20
6.2.3	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	22
	Mesures avec un léger retard	23
	Mesures avec un retard relativement important	25
	Arrêt/suspension de la mesure	28
	Carte	
	C9-SDRM État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012	29

6.2.4	ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES	31
🔍	Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles	31
	Mesures réalisées	32
	Mesures en cours de réalisation	32
	Mesures conformes à la situation théorique	33
	Mesures avec un léger retard	34
	Mesures avec un retard relativement important	35
	Arrêt/suspension de la mesure	36
🔍	Cartes	
	C10-SDRM État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD)	37
	C11-SDRM État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012	39
6.3	Mesures du PALM 2016 – SDRM	41
6.3.1	MESURES D'URBANISATION	41
	Horizons temporels des mesures d'urbanisation	42
	Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton	43
🔍	Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)	44
	En Cornachon	44
	En Grassiaz	46
	Les Marais	48
	Les Ochettes	50
	La Gracieuse	52
	Chemin du Stand	54
🔍	Cartes	
	C12-SDRM Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030	57
	C13-SDRM Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets	59
6.3.2	MESURES INFRASTRUCTURELLES	61
🔍	Liste des mesures infrastructurelles	62
🔍	Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)	64
🔍	Cartes	
	C14-SDRM Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C	107
	C15-SDRM Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B	109

6.3.3	COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES	111
	Carte C16-SDRM Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD)	113
6.3.4	MESURES ENVIRONNEMENTALES	115
	Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales	115
	2.1 Renaturation de l'embouchure de la Morges	116
	2.2 Renaturation du Bief	118
	2.3 Renaturation de l'embouchure de la Venoge	120

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.

6.1 Portrait du schéma directeur – SDRM

Le secteur est composé de 11 communes dont 8 qui sont touchées par le périmètre compact du PALM. Les 11 communes ont signé en 2007 le Schéma directeur de Région Morges (SDRM) qui coordonne par l'intermédiaire d'un bureau technique les principes d'aménagement sur l'ensemble du secteur.

Schéma directeur de la région morgienne (SDRM)

Communes signataires	Chigny, Denges, Échandens, Échichens, Lonay, Lully, Lussy-sur-Morges, Morges, Préverenges, St-Prex, Tolochenaz.
Autres signataires	Départements en charge de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'économie
Date de constitution	2007 Intégration de Lussy-sur-Morges : 2015
Ressources humaines du bureau technique	3,1 ETP

Périmètre du SDRM



Données quantitatives

Superficie du SDRM concernée par le périmètre compact	1'034 ha
Nombre d'habitants au sein du périmètre compact*	25'562
Nombre d'emplois au sein du périmètre compact (ETP)**	14'009

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

Contact

Bureau du Schéma directeur de la région morgienne
Rue du Closel 15
Case postale 129
1020 Renens
021 621 08 06

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 SDRM.

6.2.1

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

Urbanisation et paysage

Verzone Woods, Urbaplan, Christe et Gygax, partenaires : communes, SDT-AR, 2011-2016

L'étude « Urbanisation et Paysage » est un projet intercommunal qui a permis de définir une stratégie de valorisation paysagère et un projet de territoire pour l'ensemble des communes de Région Morges. Elle identifie les sites à urbaniser en tenant compte des enjeux paysagers (présence d'un cours d'eau, d'une liaison biologique, etc.). L'étude a notamment déterminé les orientations d'aménagement et de valorisation paysagère à l'échelle des sites stratégiques H1 et H2 : création d'espaces publics majeurs, formes urbaines, végétalisation des axes, proposition d'affectation, etc.

Elle a également permis de :

- mettre en place une plateforme de dialogue entre communes, schéma directeur et Canton ;
- améliorer l'intégration des projets à leur contexte local (affinement des périmètres, prise en compte des contraintes environnementales (OPAM, OPB) et des objectifs de densité) ;
- analyser le foncier des sites stratégiques H1 et H2 (état et disponibilité foncière, potentiel de mutabilité, etc.) ;
- définir un cadre de mise en œuvre cohérent pour les planifications communales ;
- identifier les centralités secondaires.

S'agissant du volet mobilité, l'étude a confirmé la nécessité d'un développement basé sur l'usage intensif des transports publics et de la mobilité douce. Des mesures sont également recommandées concernant le stationnement et la mobilité d'entreprise.

Étude sur l'intégration urbaine des zones industrielles et artisanales en périmètre d'agglomération

Urbaplan, i-consulting, partenaires : communes, SPECO, SDT-SPS, ARCAM, ARE, SECO, 2015-2016

Une partie des sites stratégiques du SDRM sont situés sur des zones industrielles et artisanales en activité. Ces zones représentent une grande partie des emplois de la région. Cependant, la pression foncière sur ces secteurs pour réaliser des projets de logements entraîne peu à peu un départ de ces activités. La démarche, prévue sur quatre ans et reconnue par la Confédération comme projet-modèle pour un développement territorial durable, vise à trouver des solutions pour le maintien des activités existantes dans un environnement dense et/ou mixte.

L'étude contribue également à :

- un rééquilibrage des affectations prévues en faveur de l'emploi et des activités ;
- l'identification des modalités de densification des activités secondaires selon une typologie affinée des activités présentes de la région morgienne ;
- l'identification des densités-cible pour les sites maintenus en zone industrielle, plus adaptées à ce type de fonctionnalité ;
- la mise en place d'un outil de gestion des ZIZA régional et communal.

Étude de valorisation des zones à bâtir

Urbaplan, ABA partenaires, partenaires : communes, SDT-AR, ARE, 2016-2016

Parallèlement à la planification de projets, Région Morges se penche également sur la valorisation des zones à bâtir actuelles, notamment sur les modalités de densification qualitative du tissu bâti de faible densité (ex : zones villas). Basée sur une analyse territoriale, paysagère, foncière et immobilière, cette étude permettra d'accompagner les communes dans la révision de leur PGA consécutive à la révision du PDCn et à l'entrée en vigueur de la LAT.

Cette étude permettra notamment :

- l'identification des zones à bâtir valorisables et densifiables dans les 15 ans ;
- l'identification des zones à bâtir potentiellement dézonables ;
- la mise en place d'outils adaptés, à la disposition des communes, pour guider la révision de leur PGA et le montage de projets immobiliers ;
- la mise en place de modalités de densification différenciées et qualitatives selon le contexte bâti, paysager, économique, foncier et selon l'accessibilité en transports publics.

Démarche « Densité et Qualité »

SDRM, 2013-2014

La démarche « Densité et Qualité » est un travail de communication pédagogique visant à répondre aux craintes liées à la densification. Souvent perçue comme un phénomène négatif, la densification engendre de nombreuses oppositions qui constituent un risque pour les mesures d'urbanisation ou les mesures infrastructurelles planifiées. Or, la densification offre également de nombreux avantages qui doivent être mis en avant.

« Densité et Qualité » s'appuie sur deux axes argumentaires :

La qualité de vie dans un nouveau quartier dépend de nombreux facteurs, mais pas directement de la densité humaine. Autrement dit, il existe des quartiers très denses où le cadre de vie est excellent et des quartiers de très faible densité dont le cadre de vie est médiocre.

La densification est source de nombreux avantages, certains explicites comme la préservation du paysage et des milieux naturels, d'autres implicites comme la concentration des moyens financiers permettant de mettre à la disposition de la population toute une série de services collectifs (transports publics, espaces publics, etc.).

Elle a permis la création de supports de communication permettant d'encadrer la consultation de la population sur les projets de densification locaux.

Étude transports publics, réseau 2030

Christe et Gyggax, B-plan engineering, partenaires : communes, DGMR, MBC, 2014-2016

L'étude transports publics, réseau 2030, propose un concept de desserte en transports publics adapté aux développements urbains prévus : les tracés des futures lignes et leurs fréquences. La définition de ce concept aboutira sur une stratégie de mise en œuvre prévoyant les aménagements routiers et infrastructurels nécessaires à la mise en service de ce réseau d'ici à 2030.

Cette étude a permis notamment :

- une coordination de la desserte TP avec les mesures d'urbanisation ;
- l'adoption d'un scénario ambitieux par les communes pour un report modal d'envergure vers les TP ;
- l'identification de deux lignes structurantes à l'échelle de la région morgienne ;
- l'analyse de nouvelles technologies pour renforcer l'efficacité des lignes structurantes.

Étude mobilité douce, espace public et paysage

Tribu architecture, JC Boillat, 2013-2016

Cette étude a permis, dans une première phase, d'identifier le réseau de mobilité douce régional et de proposer des orientations d'aménagement adaptées selon le contexte (vitesse, pente, etc.). Dans la seconde phase, le réseau a été analysé selon l'urgence des mesures à mettre en place et les opportunités créées par les planifications urbaines. Septante mesures « piéton » et soixante mesures « vélo », allant de simples mesures de confort à de véritables projets routiers, ont pour l'instant été identifiées, en fonction du type d'usager, afin de mettre en œuvre le réseau MD à l'horizon 2030. Les mesures les plus importantes et les plus matures ont été inscrites en horizon A et B du PALM 2016.

Les résultats principaux de l'étude sont :

- l'identification du réseau mobilité douce 2030 approuvé par l'ensemble des communes ;
- la stratégie de mise en œuvre approuvée par les communes, en fonction notamment du degré d'urgence et des opportunités liées à des planifications ou des travaux routiers ;
- la coordination des travaux routiers et des mesures de mobilité douce ;
- des orientations d'aménagement des espaces publics en faveur de la mobilité douce en fonction du contexte local ;
- la coordination des mesures d'urbanisation et des mesures de mobilité douce ;
- un outil de monitoring régional pour la mise en œuvre des mesures de mobilité douce (SIT) ;
- l'identification de l'itinéraire structurant dit « Voie verte » (cf. étude voie verte).

Étude voie verte

Charte d'aménagement, Maxime Monnier Paysage, B-plan engineering, 2015-2016

Étude de faisabilité, Urbaplan, Christ et Gygax, 2013-2014

L'étude de la Voie verte a permis d'approfondir et d'identifier le tracé définitif entre St-Prex et la Venoge selon des critères fonciers, financiers et de mise en œuvre. Aujourd'hui, l'étude se poursuit en partenariat avec la Ville de Lausanne afin de proposer une charte d'aménagement spécifique à cet axe de mobilité douce, structurant pour l'agglomération. La charte permettra des aménagements harmonisés malgré une réalisation par étapes et donnera une identité propre à ce projet, qui devrait s'étendre à l'ensemble de l'agglomération.

Les résultats principaux de l'étude sont :

- l'encadrement harmonisé de la mise en œuvre à travers un cahier des charges pour des projets d'ouvrage par tronçon ;
- la collaboration active intercommunale et à l'échelle des schémas directeurs ;
- la mise en place d'un espace public régional, voire d'agglomération, structurant.

Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires CFF et BAM

Hüsler et associés, B-plan engineering, 2015-2016

Cette étude a pour objectif de travailler sur l'accessibilité en mobilité douce des haltes ferroviaires de Denges-Échandens, Lonay-Préverenges, Morges-St-Jean, La Gottaz, Prélionne, Chigny et St-Prex. Il s'agit notamment d'améliorer les conditions de déplacements à pied et à vélo dans un rayon d'environ 500 mètres et de travailler sur la requalification de l'espace public afin de rendre ces déplacements plus agréables et mettre en valeur les haltes CFF comme éléments structurants de l'urbanisation.

L'étude permettra notamment :

- la vérification et l'affinage des mesures d'aménagement routier, identifiées dans le cadre du chantier 5/mobilité douce, dans les zones d'influence des 7 haltes ferroviaires de la région ;
- l'intégration d'un concept paysager ;
- le développement d'avant-projets sommaires pour trois haltes spécifiques, qui constitueront une base concrète de cahier des charges pour des projets d'ouvrage ;
- la coordination avec le réseau de transports publics en 2030 (coordination avec le chantier 1).

Étude d'accessibilité multimodale H2

Christe et Gygax, 2011-2012

L'objectif de cette étude était d'améliorer l'accessibilité de l'Ouest morgien et de Tolochenaz dont la totalité des développements représente près de 9'000 hab./emplois, auxquels s'ajoutent les 3'000 hab./emplois supplémentaires prévus à St-Prex. Secteur déjà saturé aujourd'hui, il s'agissait de mettre en place une stratégie intercommunale d'accessibilité multimodale coordonnée et d'identifier les travaux à entreprendre d'ici à 2030. En effet, si l'on se base sur une hypothèse de répartition modale pessimiste, 16'500 déplacements TIM et 4'300 déplacements TP supplémentaires sont attendus.

Cette étude a permis notamment :

- la mise en place d'une stratégie d'accessibilité multimodale pour le secteur H2 ;
- un planning de mise en œuvre des travaux routiers (TIM, TP, MD) coordonné avec les planifications en cours.

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.

Territoire, Nature et Biodiversité (diagnostic)

La Maison de la rivière, 2015-2016

L'étude intitulée « Territoire, Nature et Biodiversité » doit permettre de garantir un développement préservant les milieux naturels et les espèces endogènes, tant la faune que la flore, et constituera à terme l'un des volets principaux du projet de territoire de Région Morges.

La première étape, en cours de réalisation, dresse un panorama général de la situation et identifie les grands enjeux en matière de biodiversité et de milieux naturels propres à son maintien. Elle se terminera par un atelier de travail avec les communes pour discuter des enjeux identifiés et débattre des priorités à l'échelle régionale.

Dans une seconde étape, une stratégie sera élaborée à différentes échelles selon les enjeux retenus. Elle permettra par exemple de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour préserver les zones les plus sensibles, aménager des couloirs de transit pour les espèces animales ou encore de veiller à maintenir des milieux naturels adaptés dans le cadre des projets d'urbanisation.

6.2.2

PLANS DIRECTEURS

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

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

Plan directeur communal de Morges

Urbaplan, octobre 2012

Le PDCom morgien a permis à la Ville de réviser sa stratégie de développement selon plusieurs axes:

- traduire les planifications cantonales sur le territoire communal, notamment le projet d'agglomération Lausanne Morges qui identifie Morges comme ville-centre d'agglomération. La Ville de Morges a donc ciblé des secteurs de développement avec de fortes densités afin de répondre pleinement aux objectifs du PALM.
- affirmer son rôle de pôle central de la région, en renforçant la vitalité de son centre et en augmentant sa part d'emplois,
- trouver des solutions fortes en faveur des transports publics et de la mobilité douce afin de réduire un trafic automobile en constante augmentation,
- restructurer l'espace public en valorisant les bords du lac et en améliorant la qualité des quartiers périphériques.

Plan directeur communal de Tolochenaz

GEA

L'étude du plan directeur communal de Tolochenaz vise à revoir la stratégie de développement de la Commune afin de répondre aux objectifs du PALM. Cette étude a permis de coordonner les secteurs de fort développement de la Commune avec une réflexion à plus large échelle, notamment le projet En Molliau/SudVillage. Cette étude a également entraîné une révision du périmètre du site stratégique H2, excluant le secteur des Émetaux du fait de sa forte valeur paysagère et de sa proximité avec des quartiers de villas.

Elle a également permis de renforcer les liens avec les communes voisines, notamment Morges en définissant un réseau de mobilité douce communal.

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-SDRM 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 SDRM.

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-SDRM 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
5586.2.230	Les Fonderies	Morges	H1	2013	-
5586.2.235	En Capellan	Préverenges	H1	2006	2008
5586.2.236	En Bonjean	Morges	H2	2010	2014
5586.2.241	Préveyres-dessus	Tolochenaz	H2	2000	-
5586.2.243	Morges-Gare Sud	Morges	I	2014	-
5586.2.244	Le Sablon	Morges	I	2014	-
5586.2.246	Charpentiers-Nord II	Morges	I	2010	2014



Mesures conformes à la situation théorique

Code ARE	5586.2.242
Libellé	SudVillage (ex-ZI Molliau)
Site stratégique	H2
Commune	Tolochenaz
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	Examen préalable
Horizon PALM 2012	2019-2022
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	L'objectif de légalisation de ce plan a été avancé à 2016-2017, grâce notamment à un partenariat entre la Commune, le SDRM et le Canton, auquel les acteurs privés ont été intégrés dans un deuxième temps.



Mesures avec un léger retard

Code ARE	5586.2.234
Libellé	Grand Record
Site stratégique	Hors site stratégique
Commune	Préverenges
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Dans un souci de renforcer la qualité du projet, un mandat d'étude parallèle (MEP) a été organisé pour définir les grands principes de composition urbaine du site. Les différents projets ont été exposés et présentés à la population de Préverenges. Une pétition, signée par plus de 1'000 habitants (sur 5'000), s'opposant au projet a été envoyée à la Municipalité notamment à cause d'une densité trop élevée et de bâtiments trop imposants.
Moyens de mise en œuvre	Le bureau lauréat a repris les études avec un IUS moins élevé, mais conforme au PALM, et une forme de bâti plus proche de celles des quartiers adjacents.

Code ARE	5586.2.237
Libellé	Parc des sports
Site stratégique	H2
Commune	Morges
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'enquête publique
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Le plan est en cours de légalisation. Site très stratégique au niveau du District de Morges (piscine intercommunale), il a fait l'objet de nombreuses discussions intercommunales et avec le Canton. La légalisation est prévue à la fin de l'année.
Moyens de mise en œuvre	Plusieurs séances d'informations ont été organisées par la Municipalité en marge de l'enquête publique.



Code ARE	5586.2.239
Libellé	Prairie-Nord – L'Églantine
Site stratégique	H2
Commune	Morges
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'enquête publique
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA. La planification a fait l'objet de plusieurs examens cantonaux et le projet a été présenté à la population via une démarche participative.
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	5586.2.245
Libellé	La Baie II
Site stratégique	I
Commune	Morges
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Tout comme le PPA Sud-Est morgien, l'étude du PQ est très avancée mais a dû être coordonnée avec la requalification de la RC1 Morges-Venoge (5a.RM.01, code ARE 5586.010). Le projet a été entièrement repris et a été déposé à examen préalable.
Moyens de mise en œuvre	De multiples séances de conciliation et des études supplémentaires ont eu lieu concernant le projet de RC1.



Mesures avec un retard relativement important

Code ARE	5586.2.231
Libellé	Sud-Est morgien
Site stratégique	H1
Commune	Morges
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	L'étude de PPA est avancée mais doit être coordonnée avec la requalification de la RC1 Morges-Venoge dont le projet a pris beaucoup de retard. À noter cependant que le PPA des Fonderies, situé initialement dans le périmètre du PPA Sud-Est morgien a été légalisé.
Moyens de mise en œuvre	De multiples séances de conciliation et études supplémentaires ont eu lieu concernant le projet de RC1.

Code ARE	5586.2.232
Libellé	Record Buchet
Site stratégique	H1
Commune	Lonay
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Suite à l'adaptation de l'OPAM en 2012, la planification prévoyant une affectation en zone habitation et mixte d'un IUS de 1,25 a été remise en cause. En effet, l'arrivée de plusieurs centaines d'habitants sur ce site entraînait un niveau de risque technologique intermédiaire, ce que la Commune ne souhaitait pas.
Moyens de mise en œuvre	Les études sur ce site vont reprendre notamment grâce aux résultats de l'étude d'intégration urbaine des zones industrielles et artisanales en périmètre d'agglomération qui préconise une affectation en zone d'activités.



Code ARE	5586.2.238
Libellé	La Longeraie 1 (ex-La Longeraie)
Site stratégique	H2
Commune	Morges
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
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 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. Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties pour faciliter la mise en œuvre.

Code ARE	5586.2.238
Libellé	La Longeraie 2 (ex-La Longeraie)
Site stratégique	H2
Commune	Morges
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	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. Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties pour faciliter la mise en œuvre.

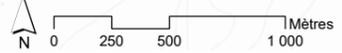
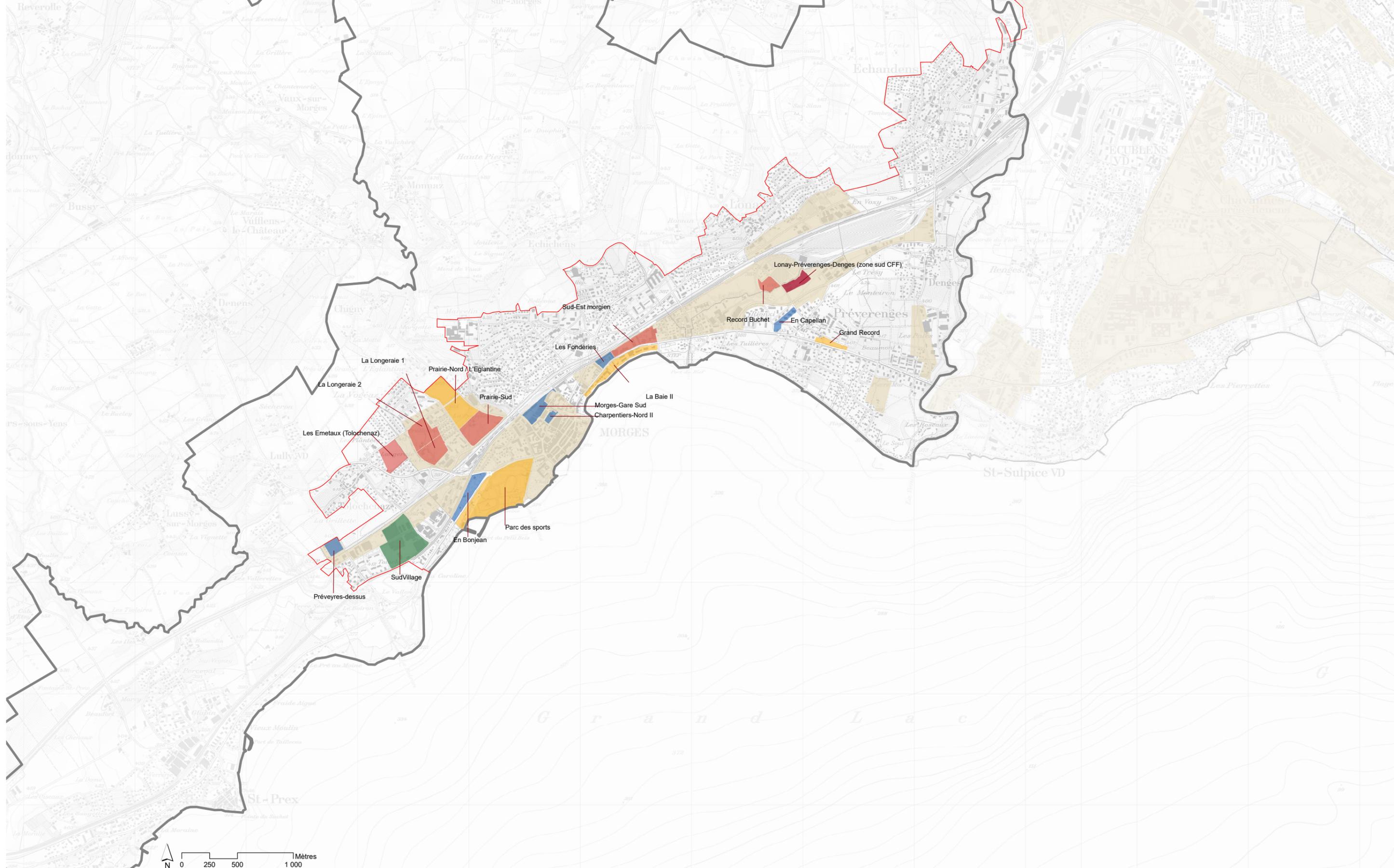


Code ARE	5586.2.240
Libellé	Les Émetaux (Tolochenaz) (ex-Les Émetaux)
Site stratégique	H2
Commune	Tolochenaz
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	<p>En 2007, la mesure Les Émetaux devait faire l'objet d'un projet intercommunal entre Morges et Tolochenaz. Entre-temps, les communes ont mis la priorité sur d'autres projets de développement qui rencontraient moins de difficultés de mise en œuvre. Au vu d'un développement déjà conséquent, la Commune de Tolochenaz a préféré reporter le projet après 2030, en accord avec Morges dont le terrain concerné est en SDA (Les Émetaux Nord).</p> <p>Morges a cependant souhaité maintenir Les Émetaux Sud pour une réalisation avant 2030, afin de pouvoir déplacer la caserne des pompiers dont le déménagement est nécessaire pour le reaménagement de la gare.</p>
Moyens de mise en œuvre	Suite au report, la Municipalité a décidé de suspendre les études pour se concentrer sur le projet «SudVillage», qui constitue un projet stratégique et prioritaire pour la Commune.



Arrêt/suspension de la mesure

Code ARE	5586.2.233
Libellé	Lonay-Préverenges-Denges (zone sud CFF)
Site stratégique	H1
Commune	Préverenges
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2011-2014
Motif de l'arrêt	Suite à l'étude « Urbanisation et Paysage » et la consultation de différents partenaires, il s'est avéré que cette mesure était très difficile à mettre en œuvre pour des raisons de normes OPAM et OPB, ainsi que pour des raisons d'emprises sur SDA. Au vu de ces contraintes, la Commune de Préverenges préfère concentrer ses forces sur des projets dont la faisabilité à court terme est réaliste.



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 - SDRM**

DECEMBRE 2016

ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

Les cartes C10-SDRM et C11-SDRM 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 SDRM. 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 » transmises 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-SDRM État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles
 2007 et 2012 (hors MD)
 C11-SDRM 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.RM.50	Tolochenaz	2014
5586.004	4d.RM.94	Morges	2013
5586.024	12a.02.RM.01	Denges	2015
5586.024	12a.02.RM.04	Lussy-sur-Morges	2016
5586.024	12a.02.RM.05	Morges	2016

Toutes les mesures ci-dessus ont été réalisées en bénéficiant du cofinancement fédéral garanti par l'Accord sur les prestations.

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
5586.2.282	4c.RM.151	Morges	2015

La mesure ci-dessus, figurant dans la liste B2, a été réalisée sans bénéficier de cofinancement fédéral.



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
5586.002	4c.RM.92	Morges	2016
5586.024	12a.02.RM.02	Échandens	2017
5586.024	12a.02.RM.06	Morges	2016
5586.024	12a.02.RM.10	Tolochenaz	2016

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



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)			
5586.2.062	16a.RM.01	TPM	2016
5586.2.081	21.RM.01	Morges	2017
5586.2.280	4c.RM.01b	Tolochenaz, Lully	2018
5586.2.280	4c.RM.152	Morges	2018
5586.2.283	4d.RM.08	Morges	2017
Horizon B 2012 (2019-2022)			
5586.2.282	4c.RM.150	Morges	2020
5586.2.286	4d.RM.13	Lonay	2019

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 SDRM.



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.RM.01	Morges
5586.002	4c.02.RM.01	Morges
5586.002	4c.RM.01a	DGMR, Tolochenaz
5586.002	4c.RM.52	Morges
5586.002	4c.RM.53	Échandens
5586.024	12a.01	MBC
5586.024	12a.02.RM.07	Morges
5586.024	12a.02.RM.08	Morges
5586.024	12a.02.RM.09	Morges
5586.024	12a.02.RM.11	Tolochenaz

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)		
5586.2.041	5b.RM.01	Lonay, Denges
5586.2.280	4c.RM.100a	Morges, Tolochenaz
5586.2.291	4e.RM.153	Morges

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



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.RM.51	Morges
5586.004	4d.RM.06	Morges
5586.004	4d.RM.07	Morges
5586.010	5a.RM.01	Morges, Préverenges, Denges, DGMR

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 B 2012 (2019-2022)		
5586.2.286	4d.RM.03	Morges
5586.2.286	4d.RM.17	Denges
5586.2.286	4d.RM.101	Morges

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus (liste B2) est reporté de la période 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.RM.02	Tolochenaz
5586.002	4c.02.RM.02	Préverenges
5586.002	4c.02.RM.03	Tolochenaz
5586.024	12a.02.RM.03	Échichens

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.

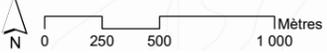
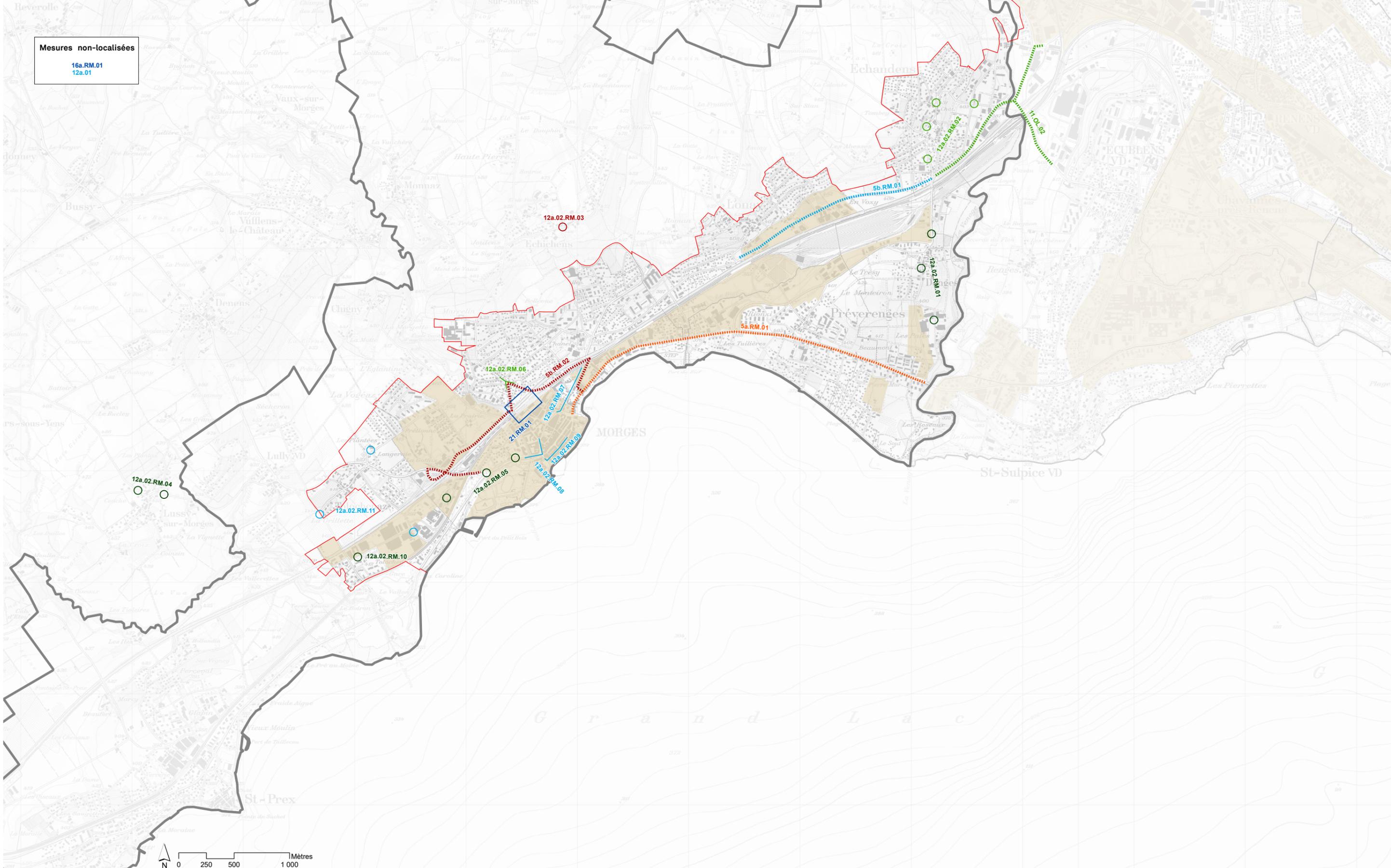
Accord sur les prestations de 2^e génération 2011-2012 (PALM 2012)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
Horizon B 2012 (2019-2022)		
5586.2.042	5b.RM.02	Morges

La mesure 5b.RM.02 (contournement urbain nord de Morges) est arrêtée et remplacée, dans le PALM 2016, par 8 mesures distinctes (voir chap. 6.3.2).

Mesures non-localisées

16a.RM.01
12a.01



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

- BHNS
- Bus
- Passage à niveau
- Interface
- X

Etat de la mise en oeuvre

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

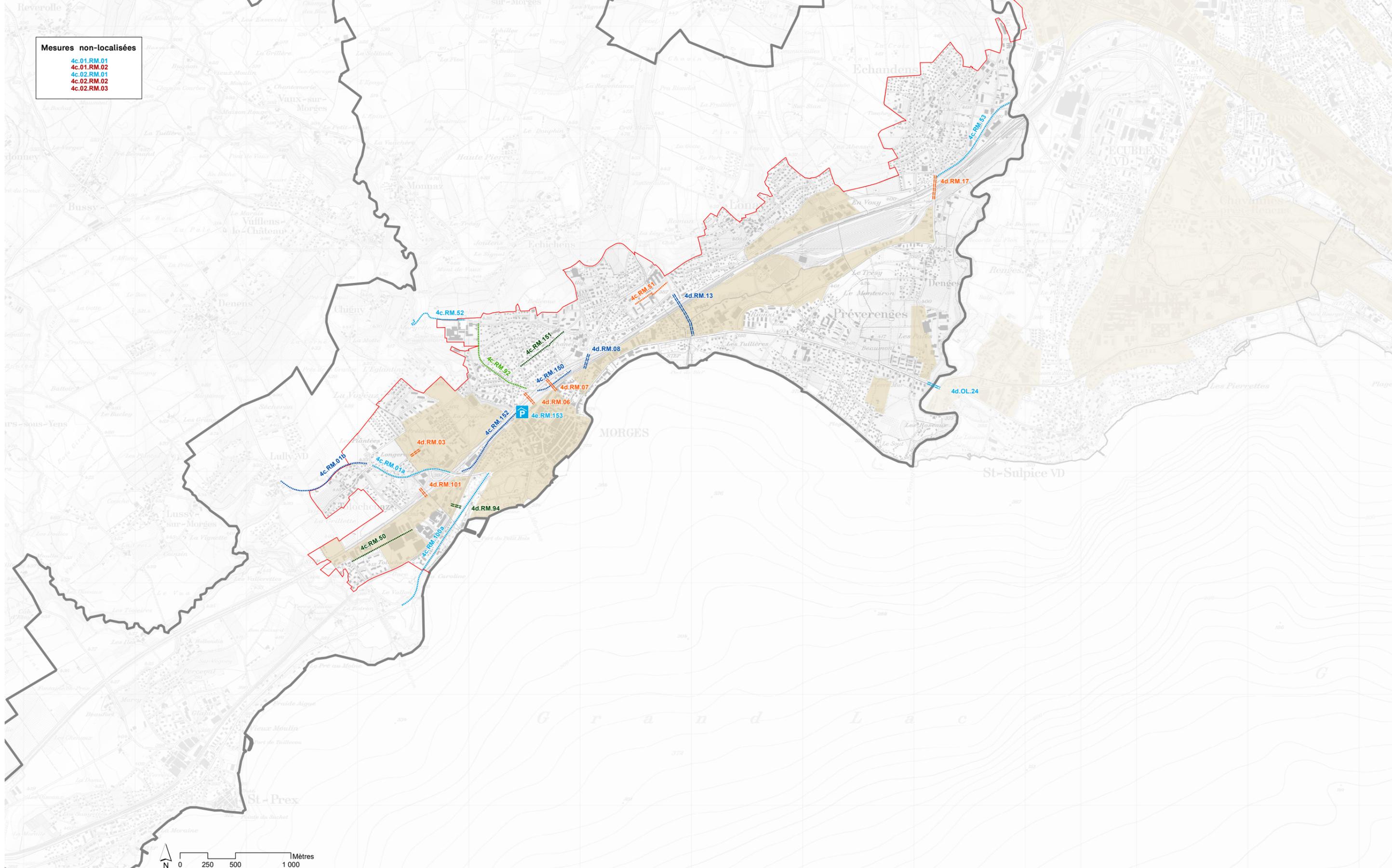
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE
DES MESURES INFRASTRUCTURELLES
2007 ET 2012 (HORS MD) - SDRM

DECEMBRE 2016



Mesures non-localisées

- 4c.01.RM.01
- 4c.01.RM.02
- 4c.02.RM.01
- 4c.02.RM.02
- 4c.02.RM.03



Mentions illustratives

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

Types de mesures

- Réseau de mobilité douce
- Franchissement mobilité douce

- ↑ 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 - SDRM**

DECEMBRE 2016

C11 SDRM



Agglomération
 Lausanne-Morges

6.3 Mesures du PALM 2016 – SDRM

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.

6.3.1

MESURES D'URBANISATION

Ce chapitre présente les mesures d'urbanisation (projets de plans d'affectation) à l'horizon 2030, à l'échelle du SDRM (voir carte C12-SDRM). 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 la 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 SDRM, 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-SDRM.

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 SDRM 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-SDRM). 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)

En Cornachon
En Grassiaz
Les Marais
Les Ochettes
La Gracieuse
Chemin du Stand



Cartes

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



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

Nouveau – En Cornachon Tolochenaz – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2017. À noter cependant que le projet est soumis à référendum en novembre 2016.
État d'avancement du plan d'affectation	Adopté par le Conseil communal
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Chantier 4 « Urbanisation et Paysage »
Affectation du plan	Zone d'habitation de moyenne densité
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	520
Emplois supplémentaires	0
Habitants et emplois supplémentaires	520
Opportunité du plan d'affectation	Cette mesure a été identifiée dans le chantier 4 « Urbanisation et Paysage » comme site à urbaniser avec enjeux paysagers élargis. Accolé au noyau villageois de Tolochenaz, le futur quartier est très bien desservi par les TP, notamment les lignes urbaines 702 et 703. Déjà affecté en zone à bâtir, il n'empiète pas sur la zone agricole et répond à l'objectif majeur du PALM : coordonner l'accessibilité en TP et le développement urbain.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	4c.RM.01a (5586.002), 12a.02.RM.11 (5586.024), 4c.RM.203 (PALM 2016)
Aspect(s) paysager(s)	Espace de médiation à valeur patrimoniale : soigner la transition entre le bâti et la Maison d'Audrey Hepburn, ainsi qu'avec la zone agricole au nord
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée



Illustration du projet

Source : GEA, 2014



Périmètre du projet - 1:20000





Nouveau – En Grassiaz	
Échichens – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu le 10 avril 2014
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu le 13 novembre 2014
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Chantier 4 « Urbanisation et Paysage »
Affectation du plan	Zone de très faible densité et zone de moyenne densité (permettant des équipements collectifs de type social ou culturel et/ou des activités socio-économiques de type artisanal, commercial ou administratif)
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	450
Emplois supplémentaires	50
Habitants et emplois supplémentaires	500
Opportunité du plan d'affectation	<p>Le plan de quartier prévoit la création d'un quartier mixte dans la continuité du milieu bâti. Il permettra la construction de logements de moyenne densité (IUS 0,625) à proximité immédiate des infrastructures existantes, notamment l'hôpital de Morges. Cette localisation lui permettra de profiter de l'augmentation de la desserte en transports publics prévue dans le cadre de l'étude « TP 2030 ». À terme, le quartier sera desservi par deux lignes de bus urbaines ainsi que par une ligne régionale.</p> <p>Le plan de quartier a fait l'objet d'une coordination intercommunale par l'intermédiaire du Chantier 4 « Urbanisation et Paysage » de Région Morges.</p>
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	–
Aspect(s) paysager(s)	Espace de médiation à valeur patrimoniale: soigner la transition entre le bâti et la zone agricole voisine
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

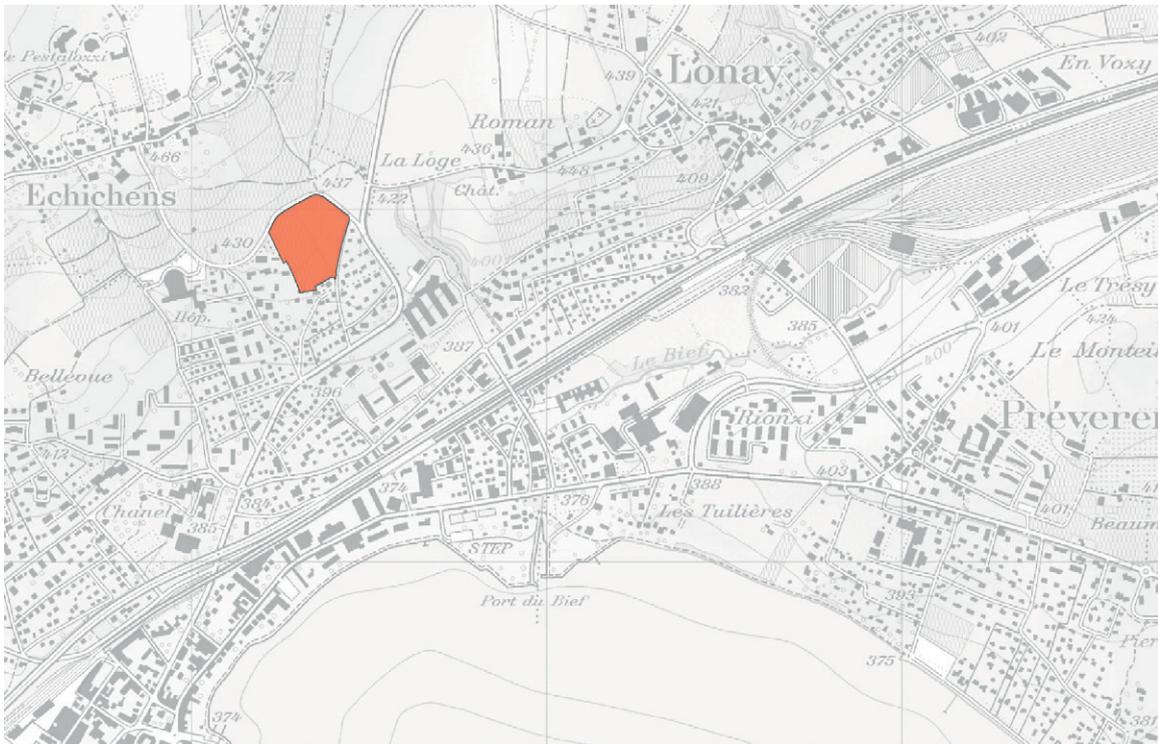


Illustration du projet

Source : Brodard et Billiaert architectes, 2016



Périmètre du projet - 1:20000





Nouveau – Les Marais	
Denges – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan de quartier par le Conseil communal a eu lieu le 14 mars 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	En approbation préalable ou en recours
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Chantier 4 « Urbanisation et Paysage »
Affectation du plan	Zone centrale, destinée aux habitats et aux activités moyennement gênantes compatibles avec le logement
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	94
Emplois supplémentaires	12
Habitants et emplois supplémentaires	106
Opportunité du plan d'affectation	Cette mesure a été identifiée dans le chantier 4 « Urbanisation et Paysage » comme site à urbaniser avec enjeux paysagers élargis. Situé en périmètre compact du PALM, proche de la ville-centre de Morges, le PQ les Marais était déjà inscrit dans le PGA de la Commune légalisé en 2008. À proximité immédiate de la halte CFF Denges-Échandens et de la ligne urbaine 705, le futur quartier est particulièrement bien connecté aux transports publics et répond donc à l'objectif principal du PALM et du PDCn de coordination des transports et de l'urbanisation.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	12a.02.RM.01 (5586.024), 4c.RM.207 (PALM 2016), 4d.RM.17 (5586.2.286, PALM 2016)
Aspect(s) paysager(s)	Site à enjeux paysagers élargis: soigner la relation au contexte en lien avec l'échappée paysagère régionale et la Venoge (PAC)
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

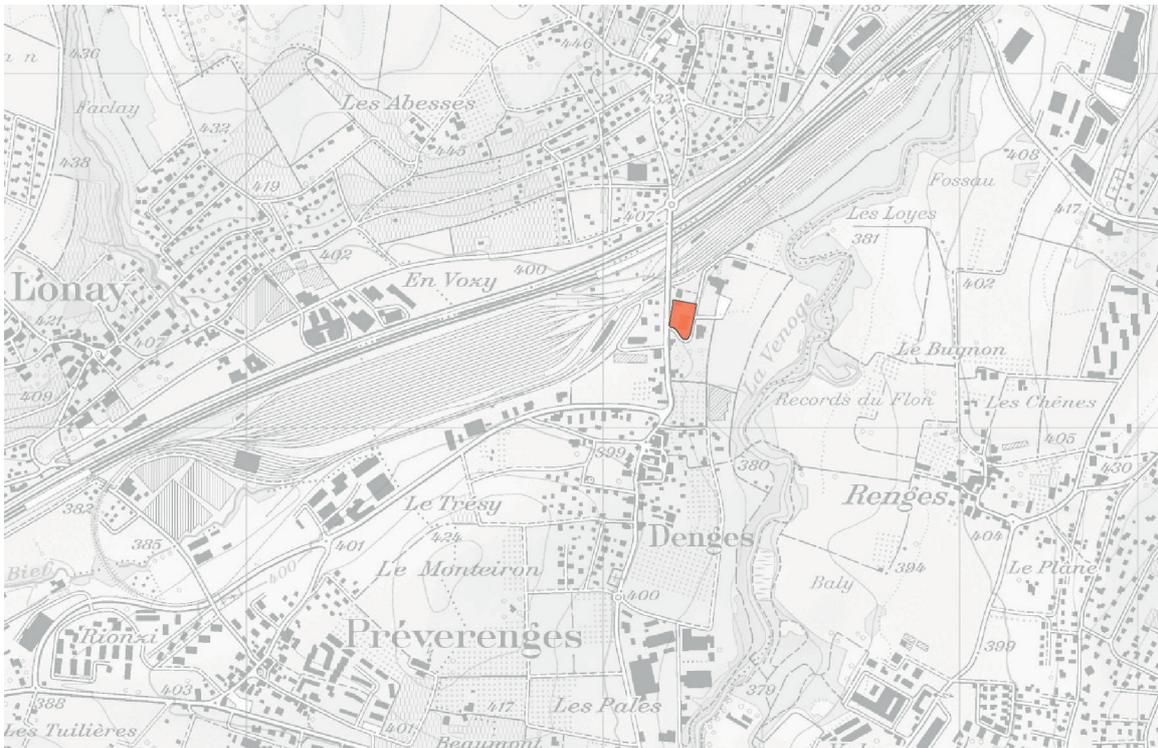


Illustration du projet

Source : Renaud burnand



Périmètre du projet - 1:20000





Nouveau – Les Ochettes	
Denges – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan de quartier par le Conseil communal date du 16 novembre 2015
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan de quartier est le 19 juillet 2016
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Chantier 4 « Urbanisation et Paysage »
Affectation du plan	Zone d'habitations de forte densité, destinée aux habitas collectifs et aux activités moyennement gênants
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	246
Emplois supplémentaires	8
Habitants et emplois supplémentaires	254
Opportunité du plan d'affectation	Cette mesure a été identifiée dans le chantier 4 « Urbanisation et Paysage » comme site à urbaniser. Situé en périmètre compact du PALM, proche de la ville-centre de Morges, le PQ Les Ochettes était déjà inscrit dans le PGA de la Commune légalisé en 2008. À proximité immédiate de la ligne urbaine 705, le futur quartier est particulièrement bien connecté aux transports publics et répond donc à l'objectif principal du PALM et du PDCn de coordination des transports et de l'urbanisation. Il renforce le cœur du village de Denges, permettant d'optimiser les services et commerces en place.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	12a.02.RM.01 (5586.024), 4c.RM.206 (PALM 2016)
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

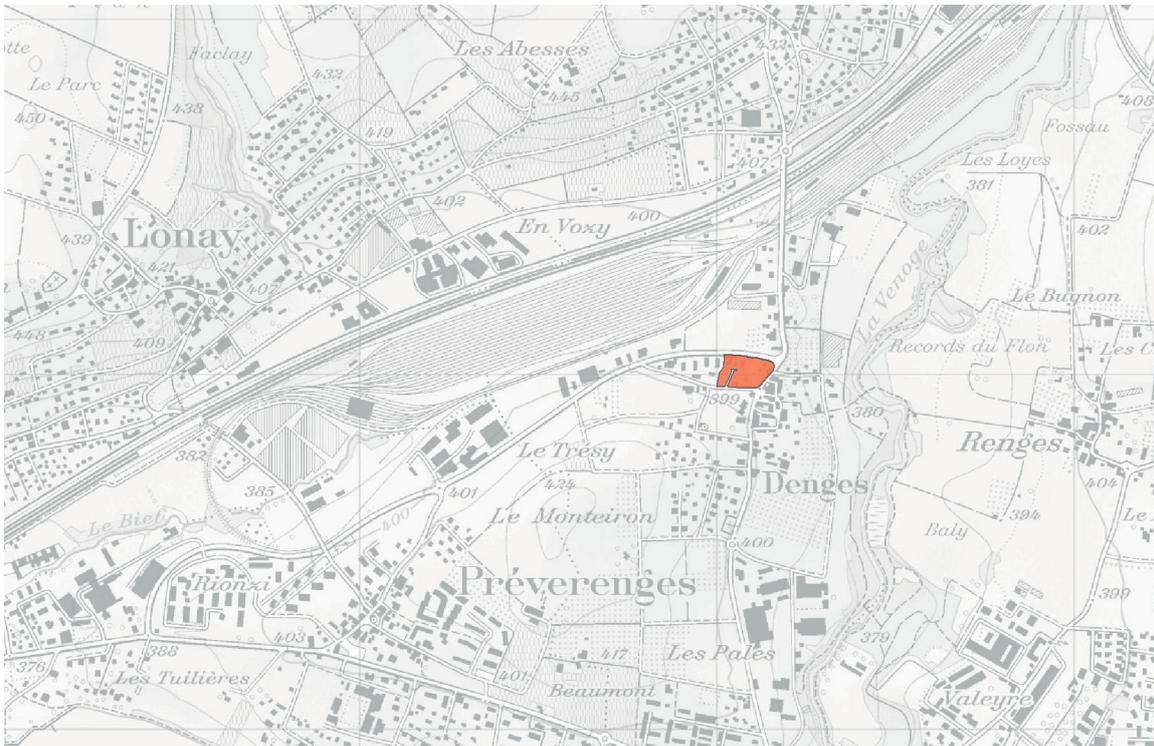


Illustration du projet

Source : Urbaplan, 2015



Périmètre du projet - 1:20000





Nouveau – La Gracieuse Lonay – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu le 24 mars 2015
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu le 29 juin 2015
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Chantier 4 « Urbanisation et Paysage »
Affectation du plan	Zone d'habitation de moyenne densité avec activités moyennement gênantes permettant le développement de nouvelles constructions, zone d'installations para-publiques
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	132
Emplois supplémentaires	132
Habitants et emplois supplémentaires	264
Opportunité du plan d'affectation	Le plan de quartier « La Gracieuse » permettra la création d'un quartier mixte comprenant des logements protégés ainsi qu'un établissement médico-social, en lien avec les logements pour seniors déjà implantés à proximité. Situé à l'intérieur du milieu bâti, sur une parcelle libre et affectée, ce projet répond au principe d'un développement dense vers l'intérieur (IUS = 1.0). Il profite d'une bonne desserte en transports publics qui devrait encore s'améliorer avec la mise en place de la ligne structurante TP2 de la région morgienne. Le plan de quartier a fait l'objet d'une coordination intercommunale par l'intermédiaire du Chantier 4 « Urbanisation et Paysage » de Région Morges.
Besoin de coordination	
Measure(s) infrastructurelle(s)	4c.RM.51 (5586.002), 4d.RM.13 (5586.2.286, PALM 2016), 18.RM.02 (PALM 2016)
Aspect(s) paysager(s)	Espace de médiation à valeur patrimoniale: Soigner l'intégration du quartier au sein du grand paysage (échappée paysagère)
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

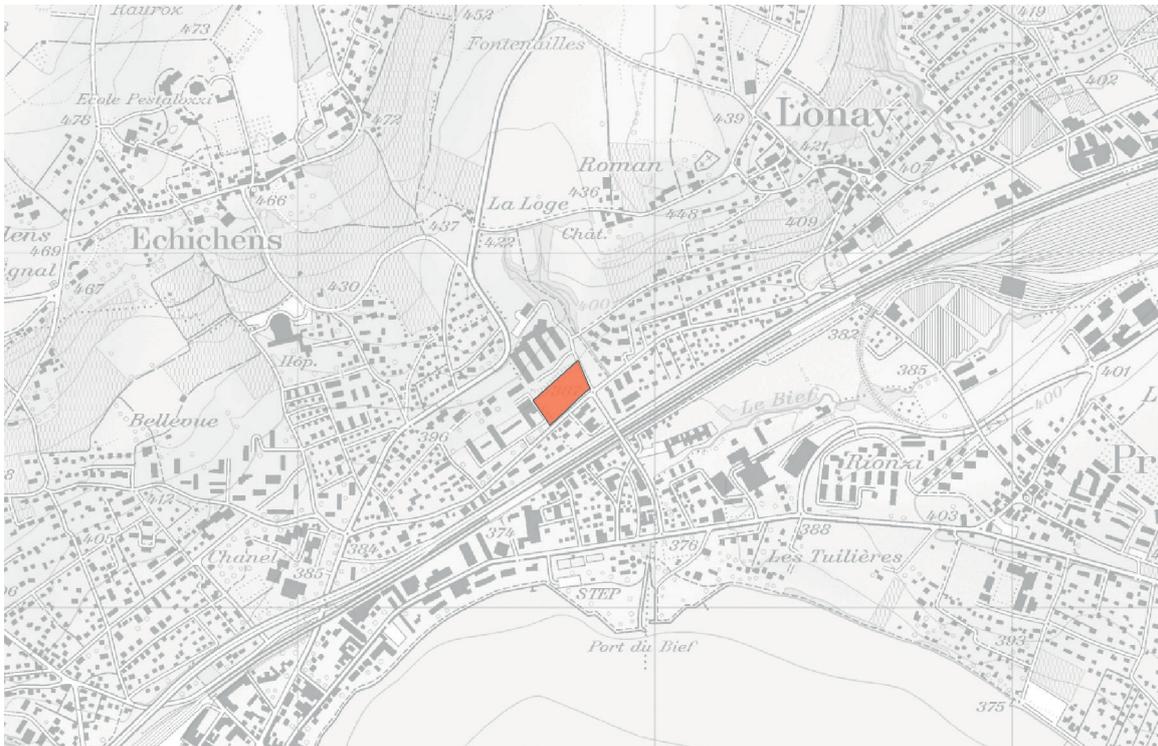


Illustration du projet

Source : farra & zouboulakis architectes, 2014



Périmètre du projet - 1:20000





Nouveau – Chemin du Stand Échandens – Hors site stratégique	
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2017
État d'avancement du plan d'affectation	En approbation préalable ou en recours
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Chantier 4 « Urbanisation et Paysage »
Affectation du plan	Zone d'habitation de moyenne densité
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	145
Emplois supplémentaires	0
Habitants et emplois supplémentaires	145
Opportunité du plan d'affectation	Situé à proximité du centre d'Échandens, le plan de quartier répond aux objectifs du développement vers l'intérieur. Il permettra la construction de logements de moyenne densité (IUS 0,625) à proximité des transports publics, notamment les lignes MBC 705 et 702 (future ligne structurante TP2 de la région morgienne). Le plan de quartier a fait l'objet d'une coordination intercommunale par l'intermédiaire du Chantier 4 « Urbanisation et Paysage » de Région Morges.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	Aucune coordination nécessaire
Aspect(s) paysager(s)	Espace de médiation à valeur patrimoniale : Soigner la transition entre le bâti et la zone agricole voisine
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

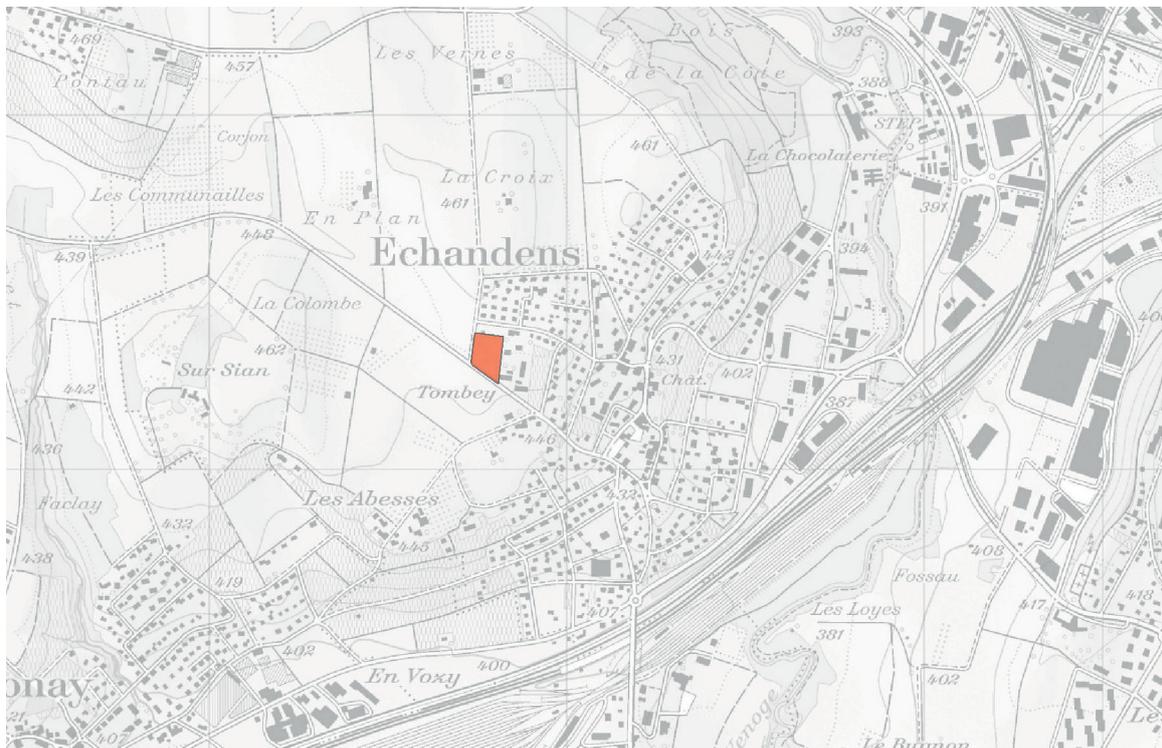


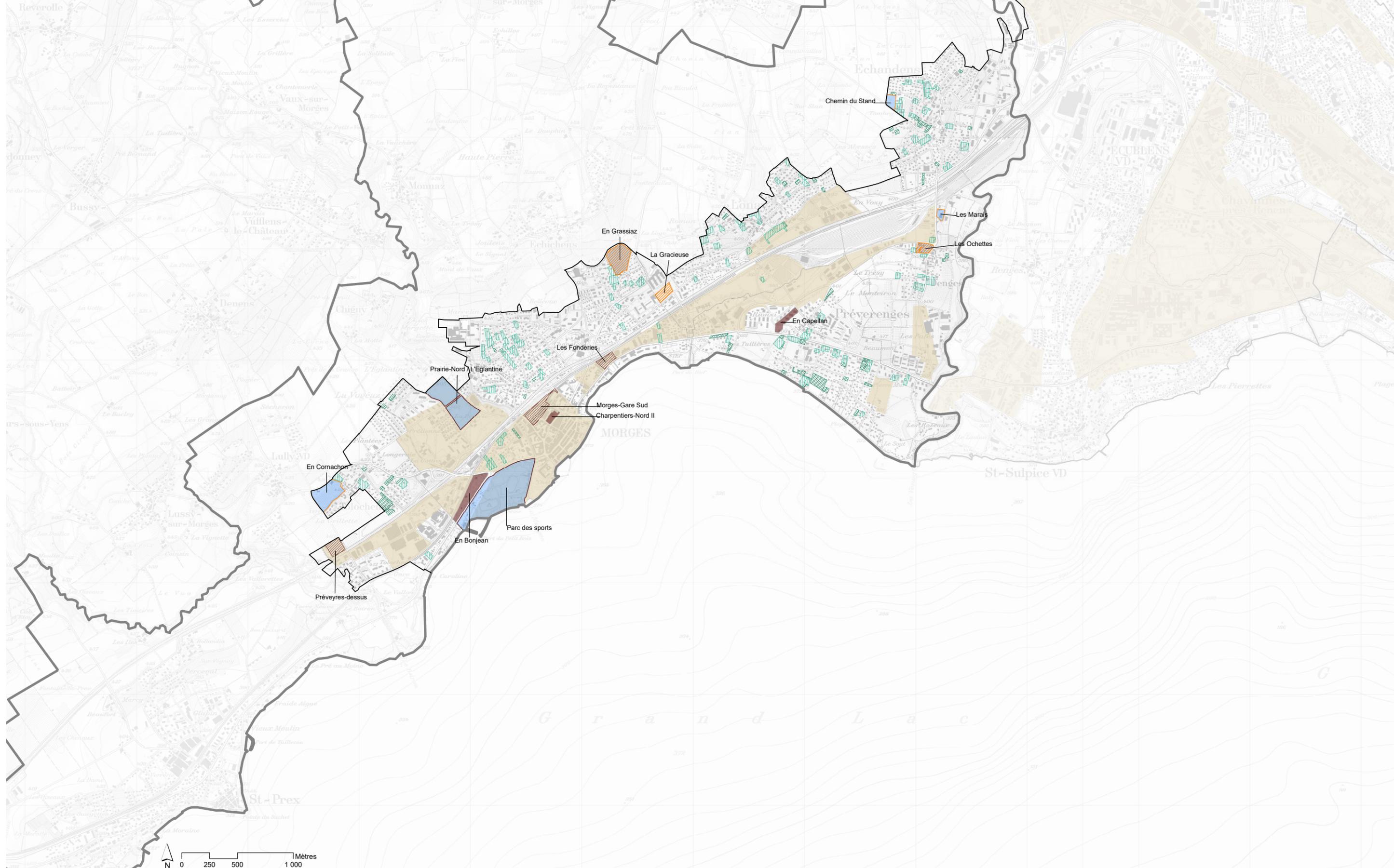
Illustration du projet

Source: GEA, 2013



Périmètre du projet - 1:20000





Mentions illustratives

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

Mesures d'urbanisation construites

- PALM 2012

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

- Parcelle partiellement bâtie
- Parcelle libre

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

Horizons temporels de réalisation des mesures d'urbanisation engagées

- A2 2015-2018

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

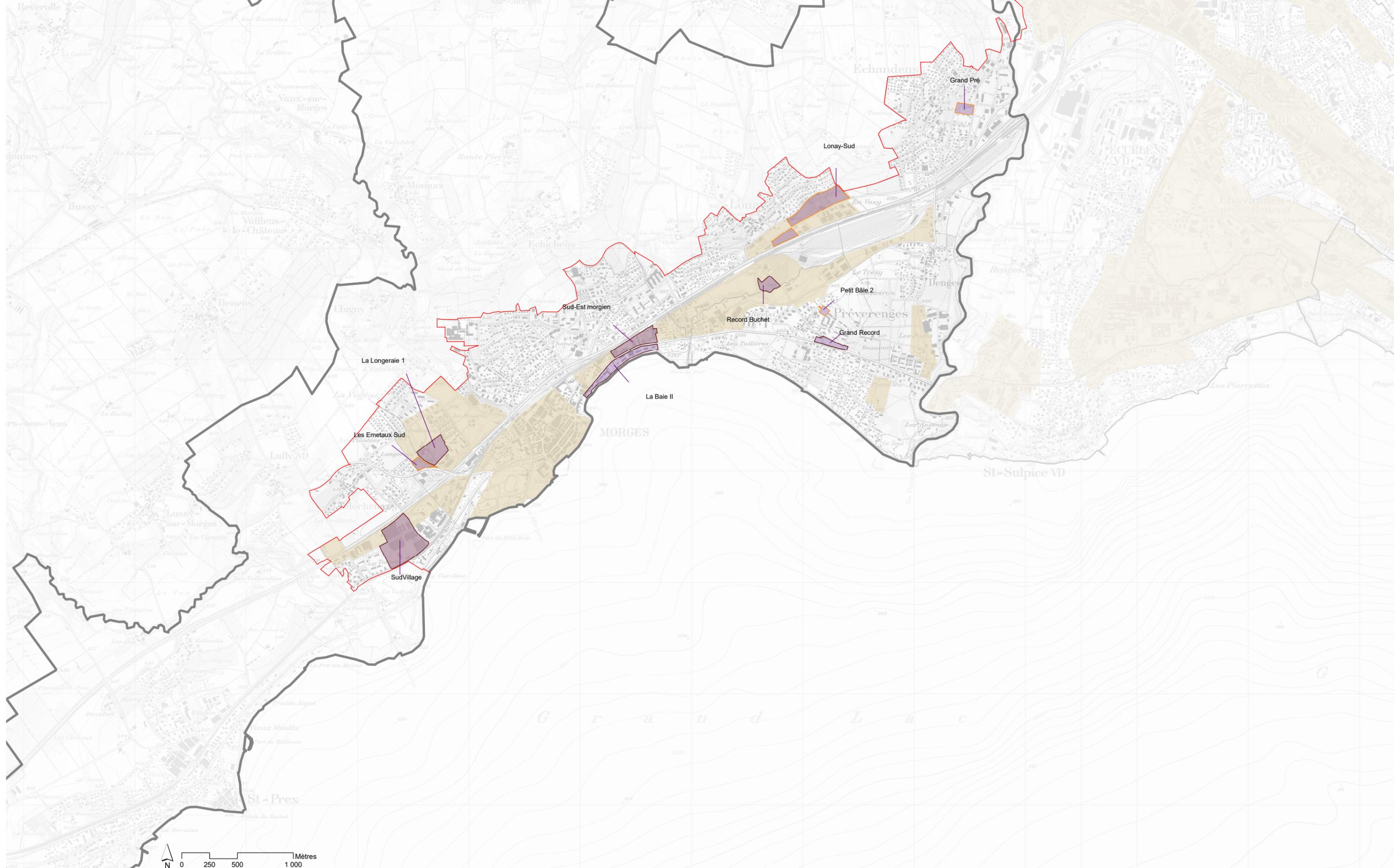
POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS A L'HORIZON 2030 - SDRM

DECEMBRE 2016

C12 SDRM



Agglomération
Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Mesures d'urbanisation non engagées

(plans d'affectation n'étant pas encore au stade de l'enquête publique au 30.09.2016)

- PALM 2012
- PALM 2016

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
MESURES NON ENGAGEES
A L'HORIZON 2030
INVENTAIRE DE PROJETS
- SDRM
 DECEMBRE 2016

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

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

C15-SDRM 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 F infr - Agglo	Locale (selon bases légales) État Vaud Commune(s) Tiers			
		mio CHF HT Réf: 06.2016								
4c. Développement des réseaux de mobilité douce										
4c.RM.100b	RC1, Tronçon Tolochenaz-St Prex, aménagement MD	4.00		x		x	0.800	3.200		
4c.RM.150	Morges, Av. de Peyrolaz, itinéraire MD	2.50	x			x	2.500			
4c.RM.200	Morges, Jonction Est, carrefours Nord, aménagement MD	0.50		x		x	0.500			
4c.RM.201	Lonay, Rte des Pressoirs, itinéraire MD	0.66	x			x	0.660			
4c.RM.202	Morges, Quartier de la Longeraie, itinéraire MD	0.54	x			x	0.540			
4c.RM.203	Tolochenaz, Rte de la Gare, rte de l'Enfer, itinéraire MD	0.91	x			x	0.910			
4c.RM.204	Tolochenaz, Rte du Molliau, itinéraire MD	0.90		x		x	0.900			
4c.RM.205	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex, Voie verte, tronçon Préverenges - St-Prex	9.10	x			x	9.100			
4c.RM.206	Préverenges, Denges, Voie verte, tronçon Préverenges- Denges-Renges	1.24		x		x	1.240			
4c.RM.207	Denges, Rte de la Gare, itinéraire MD	0.65			x		0.650			
4c.RM.208	Échandens, route de la Gare, itinéraire MD	0.65		x		x	0.650			
4c.RM.209	Morges, Quartier Prairie, itinéraire de MD	0.63	x			x	0.630			
4c.RM.210	Lully, Lussy-sur-Morges, RC69, itinéraire de MD	0.80		x		x	0.800			
4d. Franchissements dénivelés pour la mobilité douce										
4d.RM.3	Morges, Longeraie, franchissement du BAM pour la MD	0.50			x		0.500			
4d.RM.13	RC95, Lonay, Pont de la Gracieuse, assainissement pour la MD	0.75	x			x	0.750			
4d.RM.17	RC79, Denges, Pont de Denges, assainissement pour la MD	1.00			x		x	x		



N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
			A (2019- 2022)	B (2023- 2026)	C (dès 2027)	fédérale F infr - Agglo	Locale (selon bases légales) État Commune(s) Tiers		
		mio CHF HT Réf: 06.2016							
4d.RM.101	Morges, Jonction Morges-Ouest, Gottaz, Riond-Bosson, passerelle MD	1.20			x			1.200	
4d.RM.200	Tolochenaz, Rte du Molliau, élargissement du passage sous voies	4.74		x		x		4.740	
4f. Réseau de vélos en libre-service (VLS)									
4f.RM	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2 ^e étape - Périmètre SDRM	1.50	x					1.500	
5a. Requalification multimodale d'axes routiers principaux									
5a.RM.200	Morges, Av. de la Gottaz, sortie A1, adaptation du carrefour	2.00	x			x		2.000	
5b. Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée									
5b.RM.200	Morges, Av. Monod, Av. Warnery, création d'un giratoire	1.47	x			x		1.470	
17. Réseau bus/trolleybus 2019-2022									
17.RM.01	Morges, Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus	2.97	x			x		2.970	
17.RM.02	Morges, Ch. de la Brume, aménagements TP	1.80	x			x		1.800	
18. Réseau TP/bus/trolleybus 2023-30									
18.RM.01	Morges - Tolochenaz, - Métrocâble - téléphérique urbain	30.00			x			30.000	
18.RM.02	Morges, Av. de Plan, aménagements TP	3.50		x		x		3.500	
18.RM.03	Morges, Jonction Ouest, carrefour Sud, réaménagement	2.00		x		x		2.000	
18.RM.04	Échandens, Place du Saugey, aménagements et accessibilité aux TP	1.90			x			1.900	
21. Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération									
21.RM.02	Morges, Gare CFF, aménagement de l'interface - Phase 2	5.75	x			x		5.750	

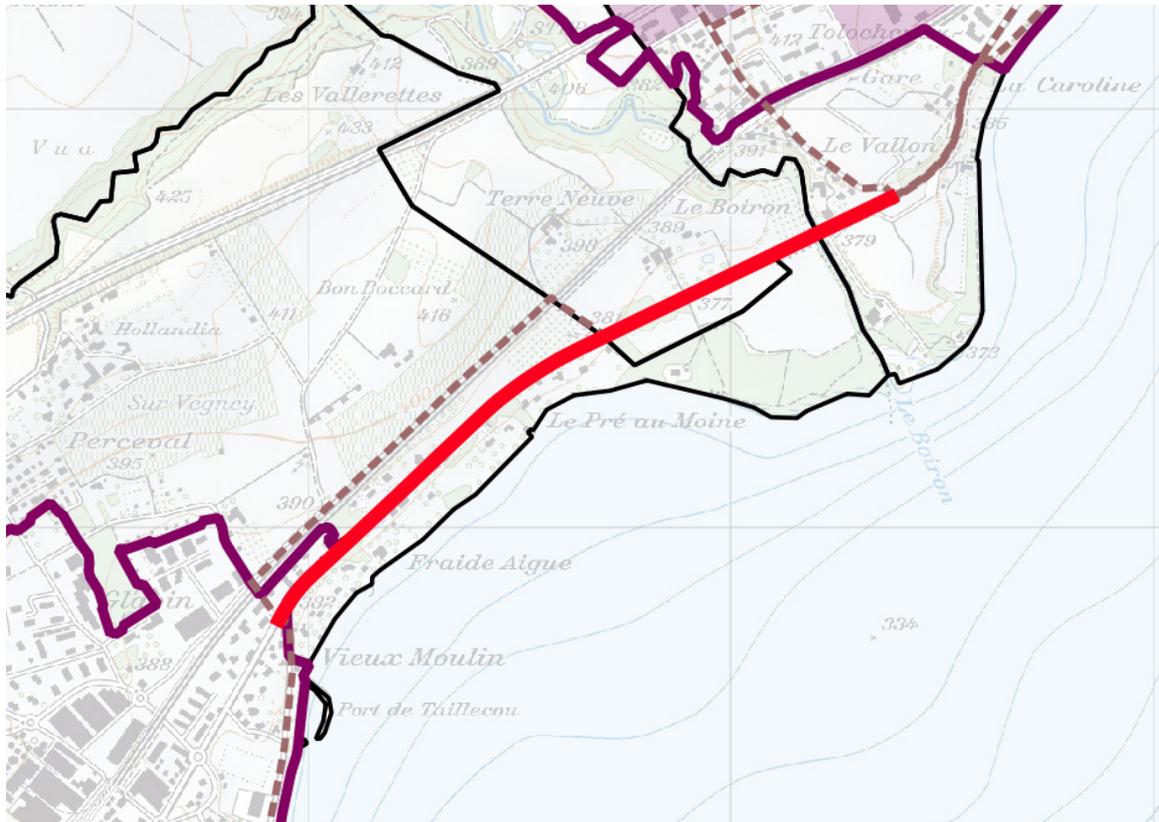
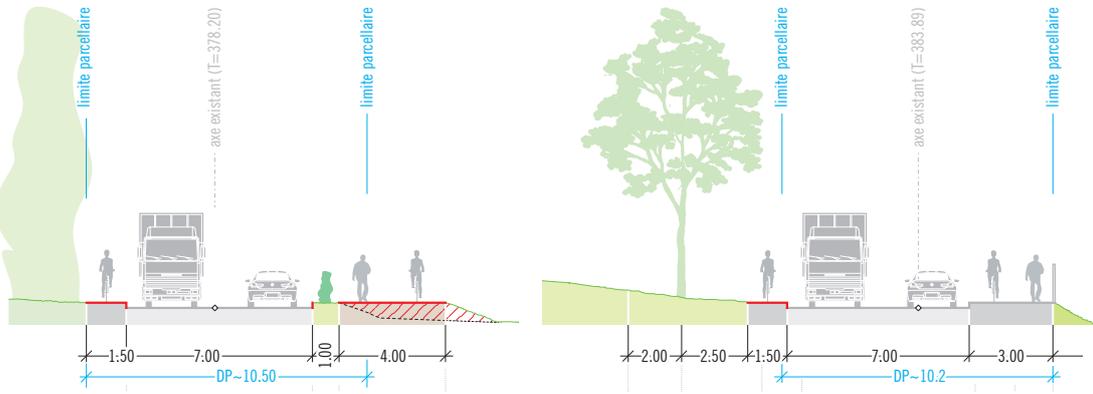
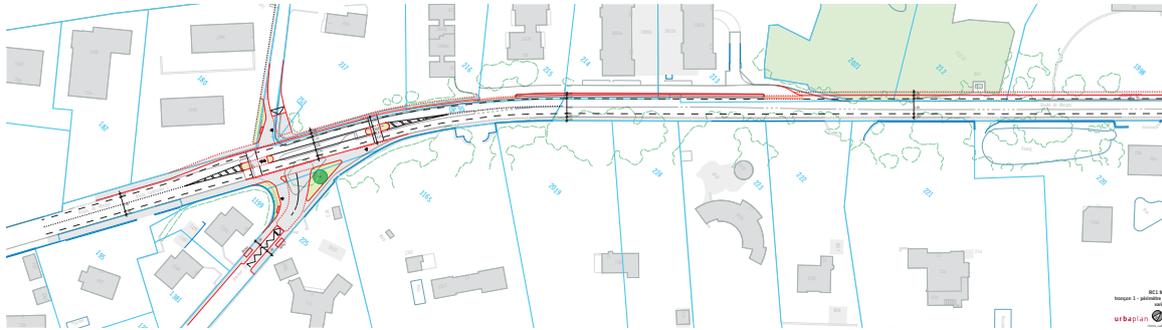


Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)

Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.100b RC1, Tronçon Tolochenaz – St-Prex – Aménagements mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 4'000'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	État de Vaud – DGMR, communes de Tolochenaz, de Lully et de St-Prex	
Partenaires	Commune de Morges, SDRM	
Remise de l'avant-projet	2019	
Début des travaux	2024	
Mise en service	2026	
État d'avancement	Étude préliminaire de requalification de la RC1 entre Morges et St-Prex, 2016 ; Pré-convention en cours entre partenaires.	
Degré de maturité	2	
Description	<p>Requalification de la RC1 sur 1.9 km entre le giratoire de la Rivière à Tolochenaz et l'entrée de St-Prex comprenant principalement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la réalisation de pistes/bandes cyclables dans chaque sens ; • dans les carrefours, des mesures de sécurité pour les vélos ; • en périmètre urbanisé, la réalisation de trottoirs et traversées piétonnes ; • la réfection du tapis de la chaussée (hors coûts imputables) ; • la réalisation d'un arrêt de bus sur la commune de St-Prex. <p>Sur les communes de Lully et de Tolochenaz, certains aménagements cyclables seront mutualisés avec la voie verte (mesure 4c.RM.205, PALM 2016) afin de limiter les emprises sur les SDA et les aires forestières (sur ces tronçons, les aménagements mutualisés avec la voie verte et leurs coûts figurent dans la mesure « voie verte » 4c.RM.205).</p>	
Opportunité	La RC1 fait partie du réseau structurant cyclable de l'agglomération. Elle lie les divers centres villageois et le centre-ville de Morges avec la région lausannoise et les Hautes Écoles. La mesure proposée vise à sécuriser et favoriser les liaisons cyclables en entrée ouest de l'agglomération.	
Trafic (TJM) actuel/2030	12'000 à 13'900/17'700 à 19'500	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.100a (5586.2.280), 4c.RM.205 (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 – DGMR	20%	0.8
Commune(s)	80%	3.2
Total coût estimé		4.0



Illustration du projet

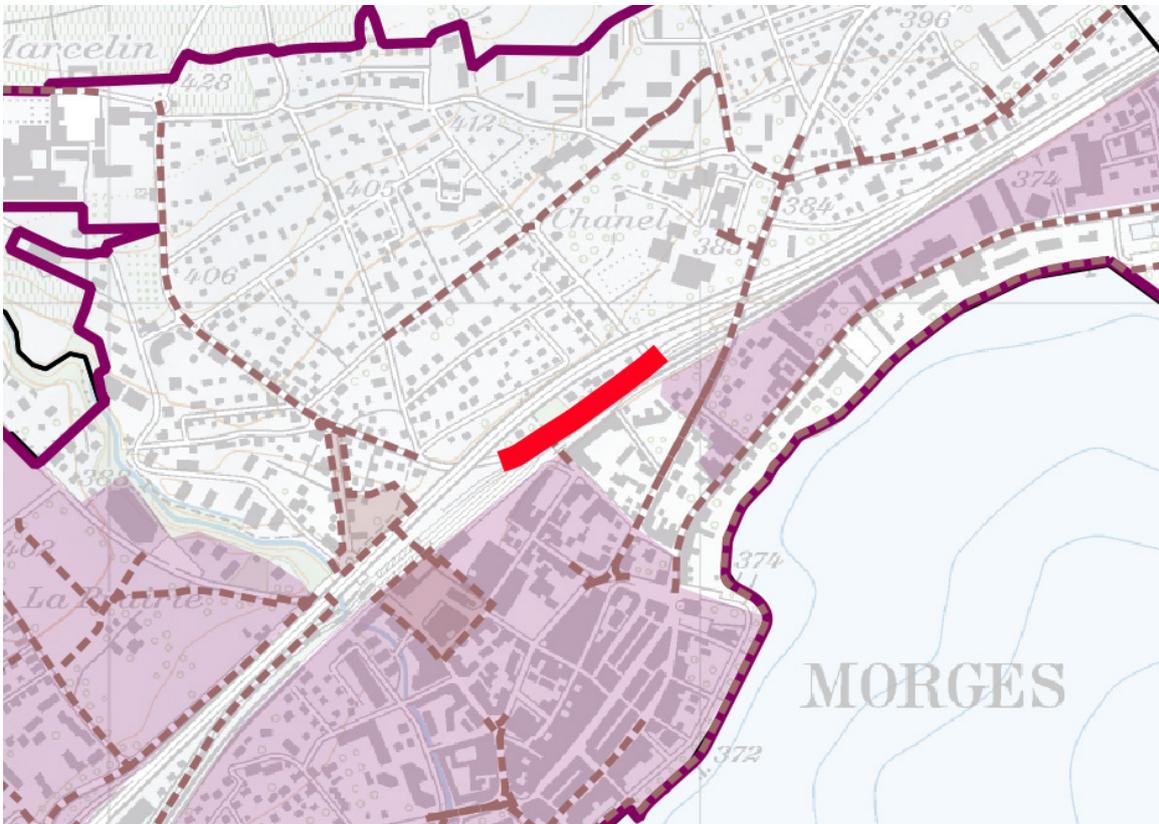




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.150 (5586.2.282) Morges, avenue de Peyrolaz – Itinéraire mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'500'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	–	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Avant-projet pour la création d'un passage inférieur MD sous les voies CFF. Ateliers créatifs dans le cadre de l'aménagement Morges-Gare Sud.	
Degré de maturité	1	
Description	Requalification et élargissement de l'avenue de Peyrolaz, mur à démolir au nord du PI avec aménagement de la rue pour les modes doux et intégration d'un concept paysager. Projet en lien avec le réaménagement d'espace public au nord de la gare et l'élargissement du PI à la rue du Dr Yersin.	
Opportunité	L'avenue de Peyrolaz et le passage Nord-Sud sous l'autoroute (liaison avec le chemin de Rosemont) font partie du réseau structurant piéton. La requalification routière permet de sécuriser l'axe pour les vélos en direction Est-Ouest, parallèle à l'avenue des Pâquis au sud et au chemin de Rosemont au nord	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue de Peyrolaz: 10'400/16'500	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.RM.7 (5586.004), 4c.RM.92 (5586.002), 4d.RM.8 (5586.2.283), 21.RM.01 (5586.2.081)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Morges gare sud (5586.2.243), Les Fonderies (5586.2.230) Sud-Est morgien (5586.2.231)	
Source(s) de financement (hors financement de la Confédération – Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	–	–
Commune(s)	100 %	2.5
Autres sources de financement	–	–
Total coût estimé		2.5



Illustration du projet

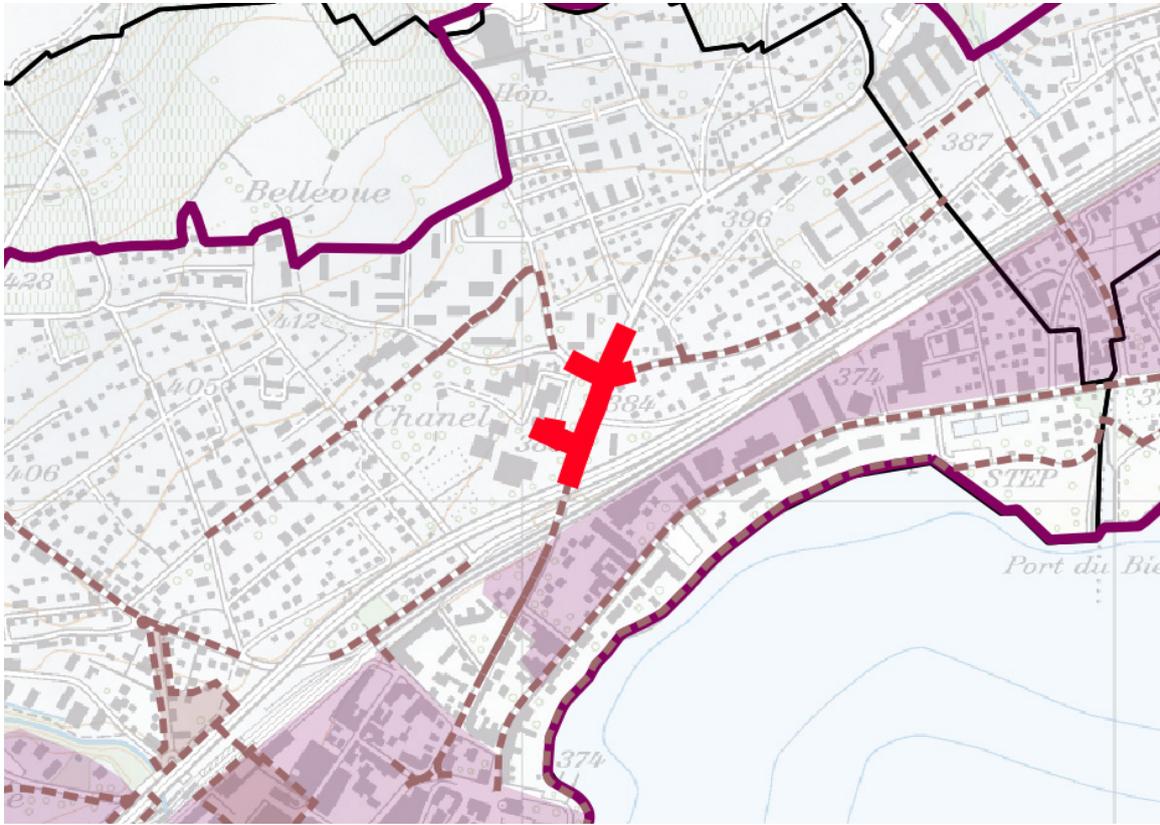




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° – nom de la mesure	4c.RM.200 Morges, jonction Est – Carrefours nord, aménagements mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 500'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	État de Vaud (DGMR), OFROU	
Remise de l'avant-projet	2023	
Début des travaux	2025	
Mise en service	2027	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre de l'étude du schéma directeur des circulations de la Ville de Morges, les études régionales de mobilité douce et l'étude des transports publics à l'horizon 2030.	
Degré de maturité	1	
Description	Réaménagement des carrefours au nord de l'autoroute pour les besoins des TP et de la mobilité douce comprenant l'adaptation de la signalisation lumineuse et la création de sas vélos (sortie Morges-Est/avenue des Pâquis et avenue des Pâquis/avenue de Plan). Celui-ci se fera en partenariat avec l'OFROU. Afin de permettre la création de cheminements de mobilité douce, il sera nécessaire de gagner les surfaces pour l'élargissement de la voirie sur les parcelles privées.	
Opportunité	Les dangers des deux carrefours pour les piétons et les cyclistes ont été identifiés dans le cadre des études régionales des réseaux structurants des modes doux. Les avenues Pâquis-Muret et Plan constituent des itinéraires structurants pour les cyclistes et les piétons. La mise en œuvre des mesures 4d.RM.8 (PALM 2012), 4c.RM.150 et 18.RM.02 (PALM 2016) assurera la continuité et la sécurité de cet itinéraire important de mobilité douce.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue des Pâquis/Muret : 8'000-10'200/9'500-13'500 véh/j Avenue de Plan : 10'500/11'500 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.RM.8 (5586.2.283), 4c.RM.150 (5586.2.282, PALM 2016), 18.RM.02 (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%	0.5
Autres sources de financement (OFROU)	–	–
Total coût estimé		0.5



Illustration du projet

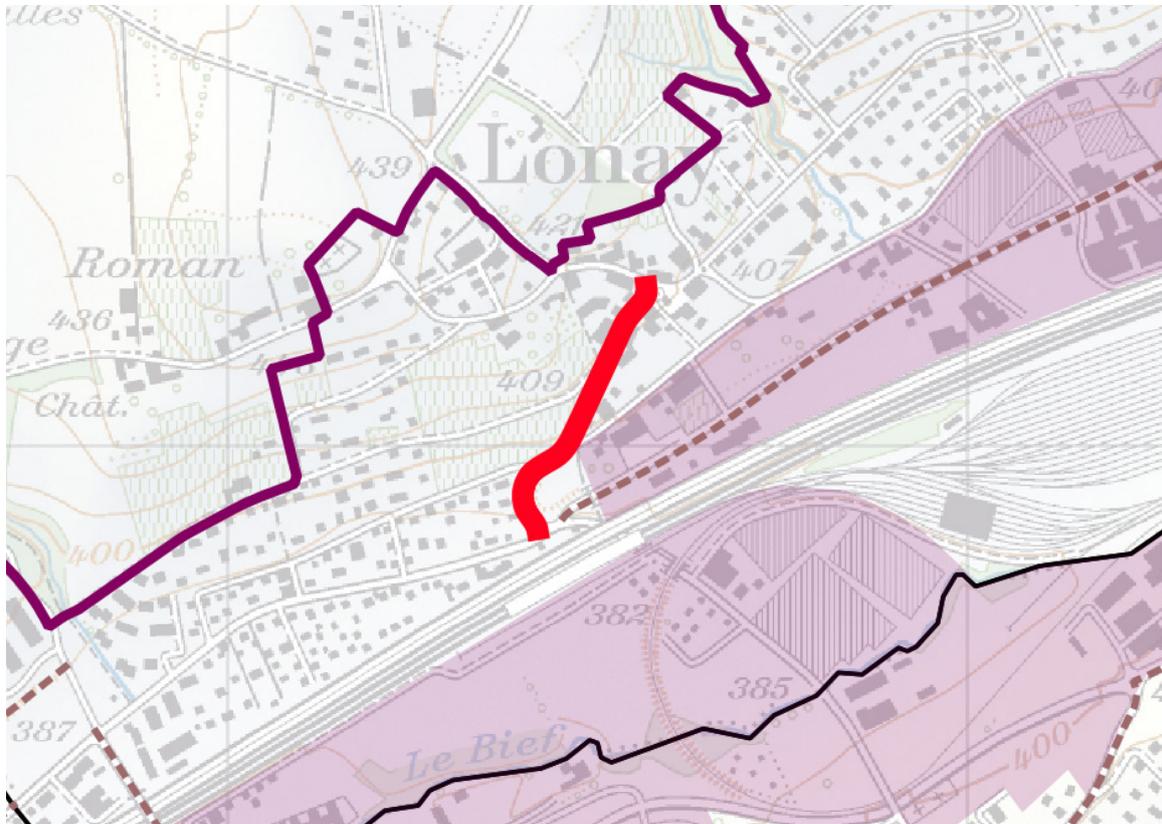




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.201 Lonay, route des Pressoirs - Itinéraire mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 660'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Lonay	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2020	
Début des travaux	2022	
Mise en service	2023	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre de l'étude régionale des réseaux structurants vélos et piétons, l'étude d'accessibilité des haltes ferroviaires et l'étude de requalification de la RC80. Étude d'avant-projet en 2016.	
Degré de maturité	1	
Description	La mesure consiste à aménager la route des Pressoirs pour les modes doux, en réalisant : <ul style="list-style-type: none"> • des trottoirs bilatéraux sur la partie inférieure de la route; • un trottoir unilatéral sur la partie supérieure de la route; • une bande cyclable en sens montant (largeur de 1.50 m); • deux traversées piétonnes. 	
Opportunité	La route des Pressoirs constitue un axe structurant pour le réseau régional vélos (réseau « lièvres »), ainsi que pour le réseau local et régional piétons. Elle assure la liaison principale entre le centre de Lonay, le collège des Pressoirs et la gare de Lonay-Préverenges pour tous les modes. Dans ce secteur, le réaménagement de la RC80 (mesure 5b.RM.01, 5586.2.041) intégrera la transformation du carrefour des Pressoirs, aménagement qui bénéficiera aux modes doux.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Route des Pressoirs: 1'000 véh/j (2014) Route de Lonay-Denges: 7'300/10'000 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	5b.RM.01 (5586.2.041)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Quartier « Habitat et activités » (Nouveau), Quartier « En Carouge » (Nouveau)	
Source(s) de financement (hors financement 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

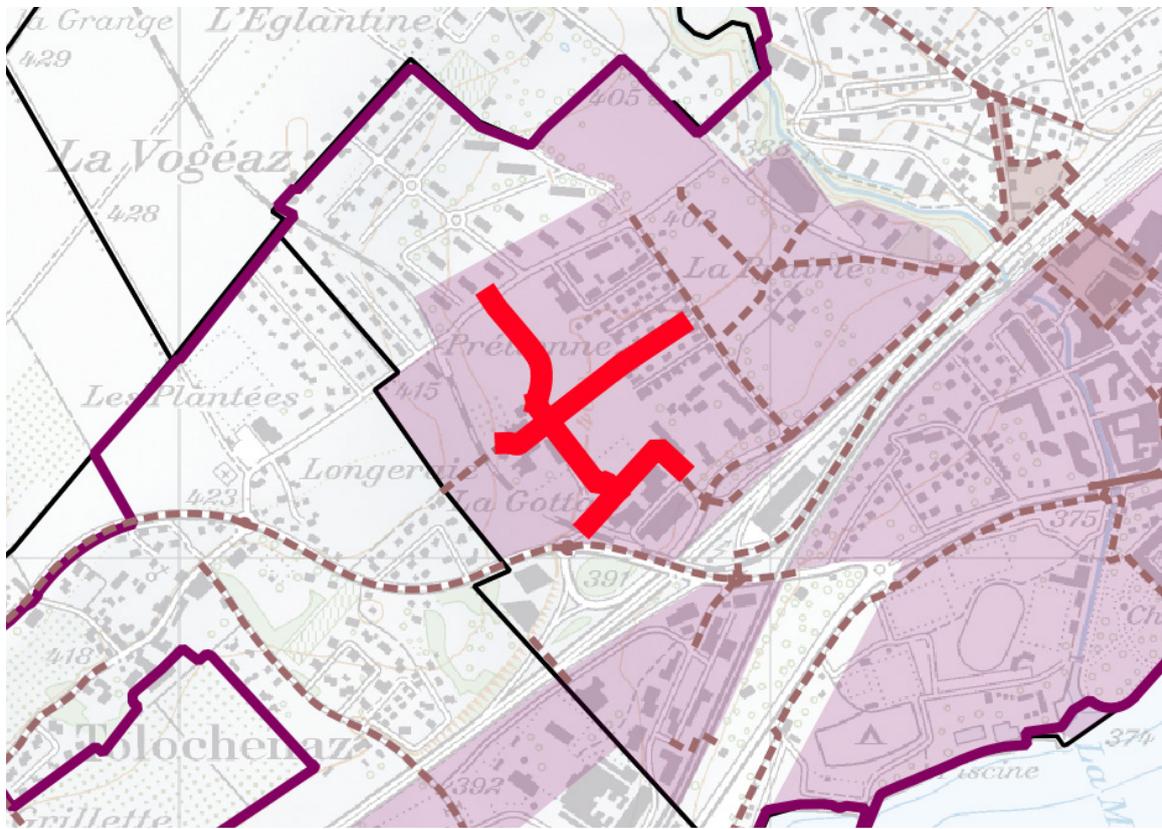




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.202 Morges, quartier de la Longeraie - Itinéraire mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 540'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Étude préliminaire dans le cadre du PPA « La Longeraie »	
Degré de maturité	1	
Description	Création d'itinéraires exclusivement réservés aux piétons et vélos qui traverseront l'ensemble du site en direction Est-Ouest et Nord-Sud et relieront les divers quartiers adjacents avec le nouveau quartier de la Longeraie. La mesure porte sur les itinéraires principaux qui auront une largeur de 3.5 m avec revêtement en dur et éclairage public.	
Opportunité	Le secteur de La Longeraie se trouve à environ 1'500 m de la gare de Morges. Actuellement l'accès à pied dure entre dix et quinze minutes et se fait principalement le long des avenues de la Gottaz et Monod, aujourd'hui des axes routiers chargés et peu confortables. Les nouveaux cheminements permettront de compléter les liaisons piétonnes et cyclistes majeures à l'échelle communale et d'assurer leur continuité. Le développement du secteur assure ainsi le prolongement de ces liaisons, notamment vers la gare et le centre-ville de Morges.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue de Monod: 9'400/16'800 véh/j Avenue de la Gottaz: 14'700/21'600 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.RM.03 (5586.2.286, PALM 2016), 4c.RM.209 (PALM 2016), 17.RM.01 (PALM 2016), 5a.RM.200 (PALM 2016), 5b.RM.200 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	La Longeraie (5586.2.238), Prairie-Nord-Églantine (5586.2.239), Prairie-Sud (5586.2.239)	
Source(s) de financement (hors financement de la Confédération - Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	-	-
Commune(s)	100 %	0.54
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.54



Illustration du projet

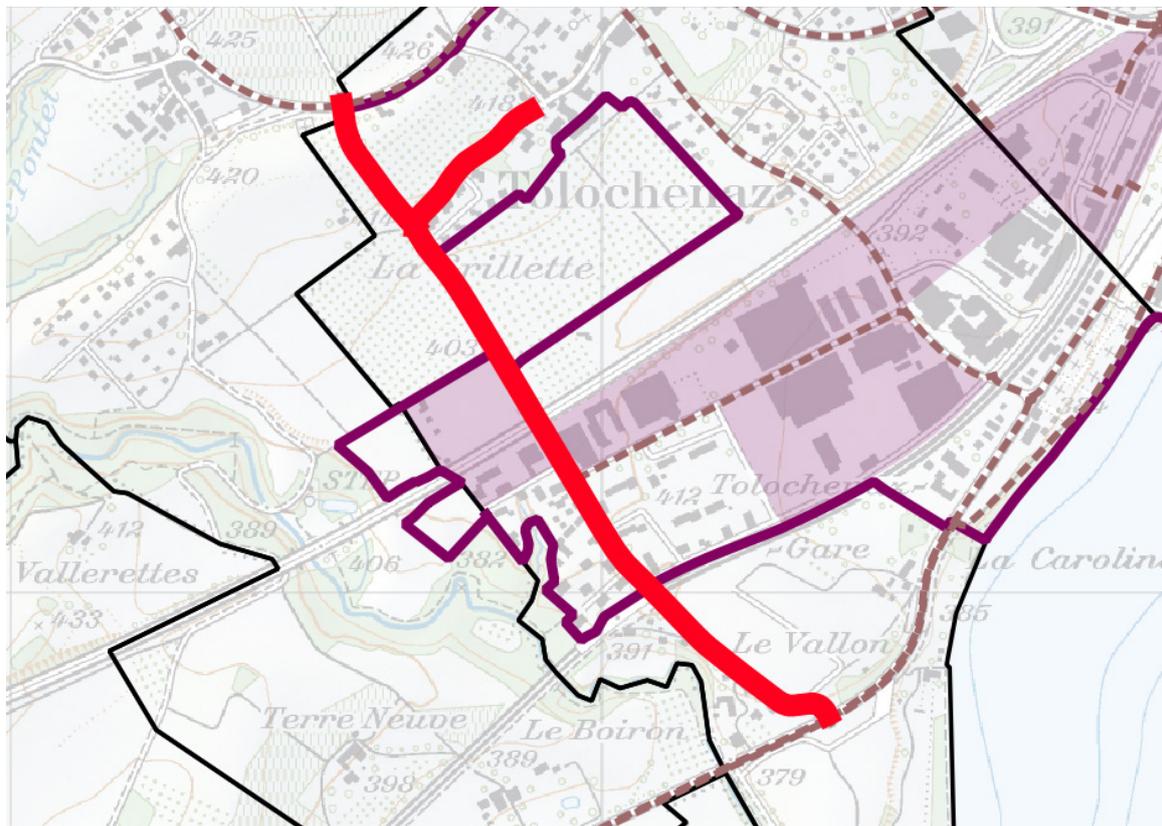




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.203 Tolochenaz, route de la Gare-route de l'Enfer - Itinéraire mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 910'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Tolochenaz	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2016	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2019	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre du PDCom de Tolochenaz, le PQ En Cornachon, les études régionales sur les réseaux structurants de mobilité douce ainsi que l'étude d'accessibilité multimodale du secteur H2.	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Dans le cadre du réaménagement complet de l'axe de la route de la Gare/route de l'Enfer, les aménagements suivants sont prévus :</p> <ul style="list-style-type: none"> entre la RC1 et le pont en dessus des voies CFF (partie sud), un trottoir côté Ouest et une bande cyclable côté Est (sens montant); entre le pont en dessus des voies CFF et le nouveau giratoire route de l'Enfer/ route de la Gare (partie nord), une piste mixte côté est (sens montant), avec une séparation des vélos et des piétons par marquage; hors mesure: une chaussée de 6.20 m en moyenne, à l'exception du passage inférieur de l'autoroute (largeur de la chaussée de 3.90 m). 	
Opportunité	Selon les études régionales, les routes de la Gare et de l'Enfer à Tolochenaz constituent un axe structurant pour les piétons et pour les vélos, notamment pour les déplacements de loisirs entre le centre du village et le lac. La création de cet axe de mobilité douce a été prise en compte dans le cadre du PQ En Cornachon et de la densification de la zone d'activités de Préveyres-Dessus.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Route de la Gare: 1'600/2'900 véh/j Route de l'Enfer: 2'800/4'100 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	12a.02.RM.10 (5586.024), 12a.02.RM.11 (5586.024), 4c.RM.50 (5586.002), 4c.RM.204 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	En Cornachon (Nouveau), Préveyres-Dessus (5586.2.241), En Molliau/SudVillage (5582.2.242)	
Source(s) de financement (hors financement de la Confédération - Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	-	-
Commune(s)	100 %	0.91
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.91



Illustration du projet





Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.204 Tolochenaz, route du Molliau - Itinéraire mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 900'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Tolochenaz	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2021	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2025	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre du PDCom de Tolochenaz, le PPA Molliau/SudVillage, les études régionales sur les réseaux structurants de mobilité douce ainsi que l'étude d'accessibilité multimodale du secteur H2.	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Création d'aménagements pour les piétons et les vélos sur la route du Molliau entre la RC1 et le chemin de Pré-Dessous (bourg du village):</p> <ul style="list-style-type: none"> partie Sud (RC1 - PI CFF - avenue Riond-Bosson): piste mixte bidirectionnelle de 4.50 m à l'Ouest de la route, en coordination avec l'élargissement du passage inférieur de la Rte de Molliau (mesure 4d.RM.200) partie centrale (avenue Riond-Bosson - chemin du Saux - route Paderewski): piste cyclable et trottoir bidirectionnel côté est, bande cyclable côté ouest; partie nord (route Paderewski - chemin de Pré-Dessous): bandes cyclables bilatérales et trottoir bidirectionnel côté est. 	
Opportunité	Selon les études régionales, la route du Molliau constitue un axe structurant pour les piétons (réseau local) et pour les cyclistes. À terme, l'axe constituera également la liaison principale entre le village historique et le futur quartier «SudVillage». La requalification de l'axe créera une liaison importante avec les rives du lac (+3'600 habitants/emplois), qui aura un de ses accès principaux depuis la RC1/route du Molliau.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Route de Molliau: 4'000/8'600 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.50 (5586.002), 4c.RM.203 (PALM 2016), 4d.RM.200 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	En Molliau/SudVillage (5582.2.242)	
Source(s) de financement (hors financement de la Confédération - Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	-	-
Commune(s)	100%	0.9
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.9



Illustration du projet





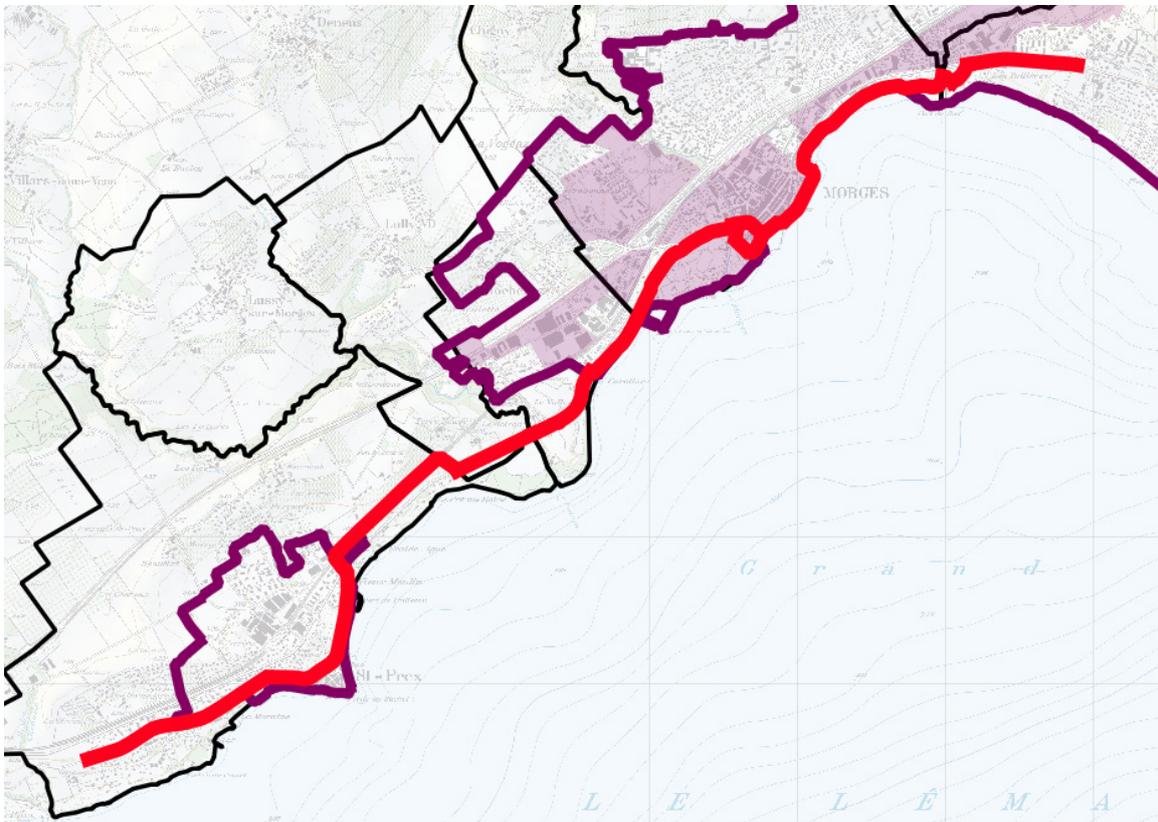
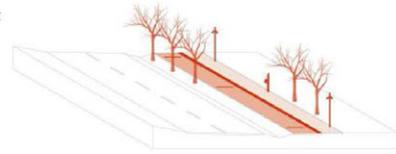
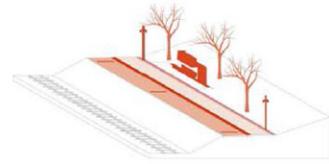
Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.205 Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex - Voie verte, tronçon Préverenges-village - St-Prex	
Coût total (2016, HT)	CHF 9'100'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Schéma directeur de Région Morges	
Partenaires	Communes de Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex et DGMR	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Étude de faisabilité validée en 2014; Charte d'aménagement avec la Ville de Lausanne validée en 10/2016.	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Création d'un itinéraire bidirectionnel pour vélos/piétons d'une largeur de 4 à 4.5 m entre St-Prex et le centre de Préverenges (1^{re} étape). Les coûts intègrent un concept paysager (végétation, mobilier urbain) et selon la séquence:</p> <ul style="list-style-type: none"> • une piste mixte ou des aménagements piétons/cyclables dissociés; • des traversées sur/sous la RC1 à St-Prex, Lully, Tolochenaz et Préverenges; • la réfection du PI CFF au chemin de Monnivert (commune de Lully). <p>Sur les tronçons communs, les coûts déjà pris en compte dans les mesures 5a.RM.01 et 4c.RM.01a/b ne sont pas considérés.</p>	
Opportunité	La « voie verte » est un axe structurant est-ouest. Liaison directe, sécurisée et confortable, elle traverse l'ensemble de la région et, à terme, l'ensemble de l'agglomération. Séparée des axes routiers principaux, elle s'adresse aux cyclistes cherchant la sécurité et le confort. L'intégration d'un concept paysager harmonisé (charte d'aménagement) contribue à la lisibilité du tracé.	
Trafic (TJM) actuel/2030	<ul style="list-style-type: none"> • RC1 à Préverenges: 14'770/16'400 véh/j • RC1 à Lully/Tolochenaz: 12'000 - 13'900/17'700 - 19'500 véh/j 	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.100a/b (5586.2.280), 4c.RM.206 (PALM 2016), 4d.RM.13 (5586.2.286), 5a.RM.01 (5586.010)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Tolochenaz/Molliau-SudVillage (5586.2.242), Morges, En Bonjean (5582.2.236) Morges, Parc des Sports (5586.2.237), Morges, La Baie II (5586.2.245), Préverenges/En Capellan (5586.2.235)	
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%	9.1
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		9.1



Illustration du projet

SITUATION LIAISON "VOIES CFF" / "LIAISON ROUTIÈRE"

SITE PROPRE / GABARIT DISSOCIÉ VÉLO ET PIÉTON





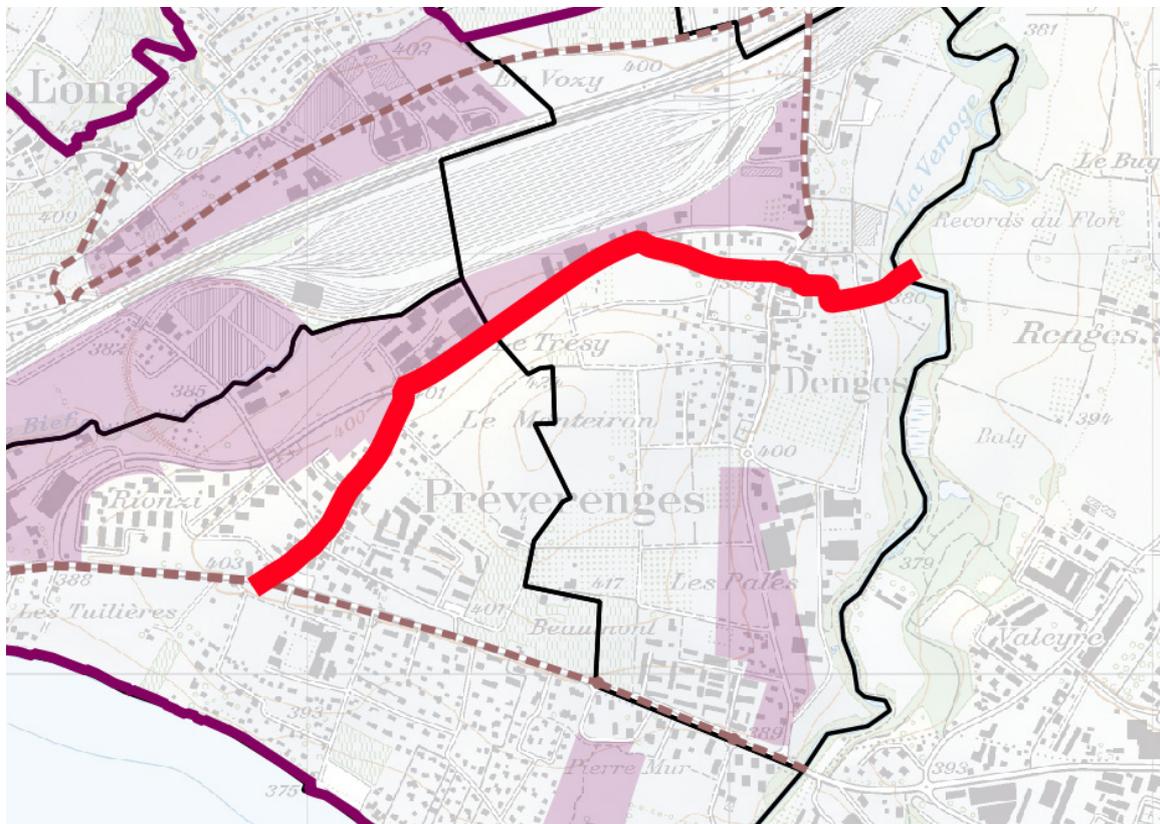
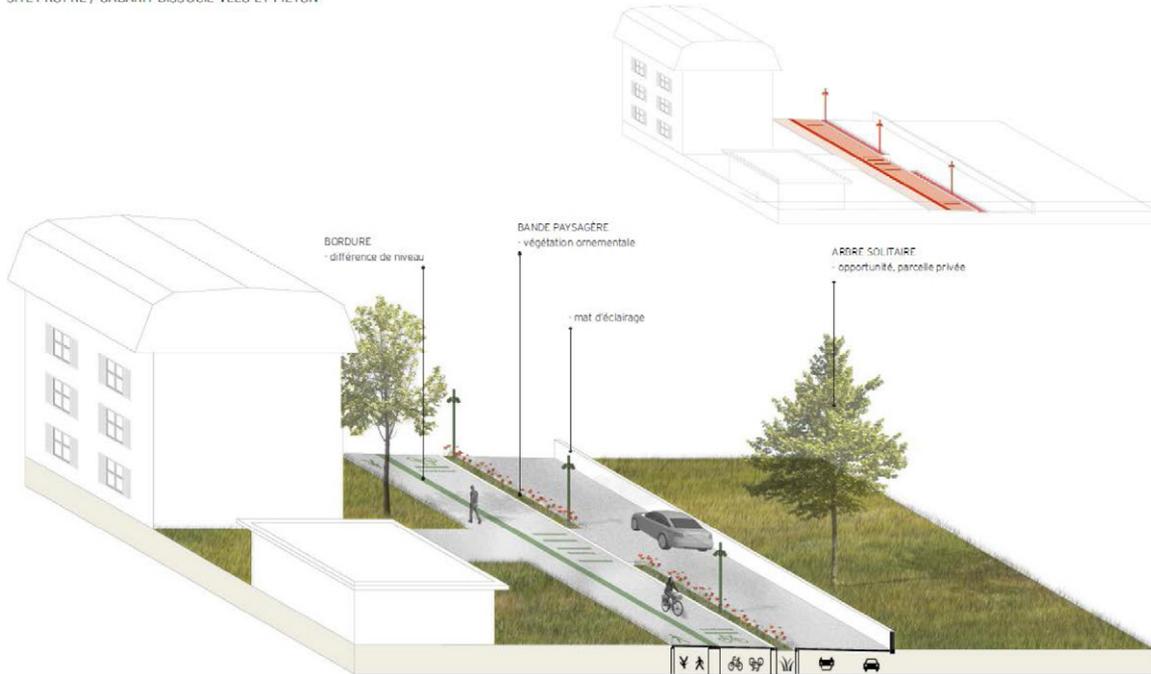
Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.206 Préverenges, Denges - Voie verte Préverenges-village-Denges-Renges	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'240'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Schéma directeur de Région Morges	
Partenaires	Communes de Préverenges et Denges	
Remise de l'avant-projet	2023	
Début des travaux	2025	
Mise en service	2026	
État d'avancement	Étude de faisabilité (définition du tracé), validée en 2014 ; Charte d'aménagement avec la Ville de Lausanne, validée en 10/2016	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Création d'un itinéraire bidirectionnel pour vélos et piétons, majoritairement séparé du trafic motorisé, entre le centre de Préverenges et Denges-Renges (2^e étape). Le tracé est partiellement parallèle à la RC79 avec une largeur minimale de 3.50 m. Il traverse le village de Denges en zone 30 (trafic mixte vélos/voitures, avec les piétons sur les trottoirs bilatéraux) et franchit la Venoge dans le secteur de Renges/Écublens (franchissement non compris dans la mesure).</p> <p>En détail, les coûts intègrent la réalisation de la piste mixte ou des aménagements piétons/cyclables dissociés (en fonction du type de séquence), y compris un concept paysager (végétation, mobilier urbain).</p>	
Opportunité	La « voie verte » est un axe structurant Est-Ouest. Liaison directe, sécurisée et confortable, elle traverse l'ensemble de la région et, à terme, l'ensemble de l'agglomération. Séparée des axes routiers principaux, elle s'adresse aux cyclistes cherchant la sécurité et le confort. L'intégration d'un concept paysager harmonisé (charte d'aménagement) contribue à la lisibilité du tracé.	
Trafic (TJM) actuel/2030	RC79 à Préverenges/Denges: 4'200 - 6'370/8'200 - 10'380 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.205 (PALM 2016), 4c.RM.207 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Préverenges/Le Trési (Nouveau), Denges/Les Ochettes (Nouveau) Denges/Les Marais (Nouveau)	
Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération - Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	-	-
Commune(s)	100%	1.24
Autres sources de financement	-	
Total coût estimé		1.24



Illustration du projet

SITUATION URBAINE "RUE RÉSIDENTIELLE" / "TRAVERSÉE VILLAGEOISE"

SITE PROPRE / GABARIT DISSOCIÉ VÉLO ET PIÉTON

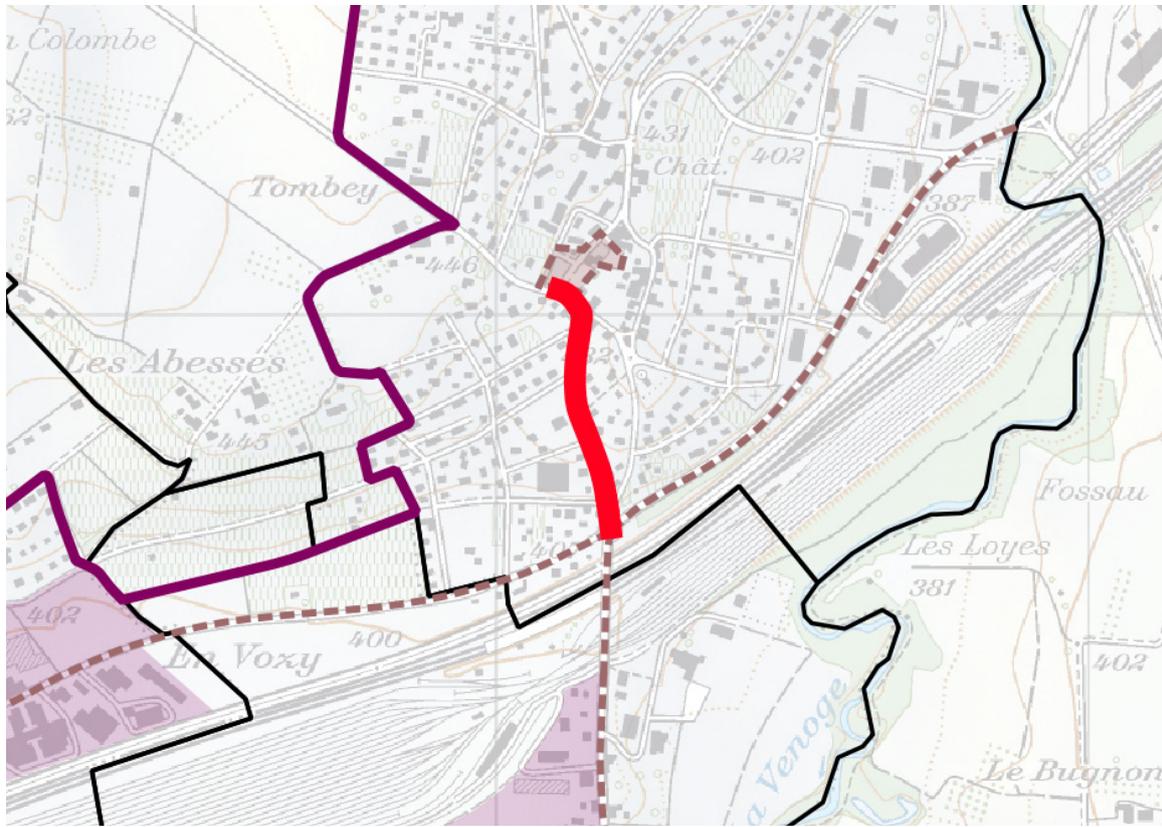
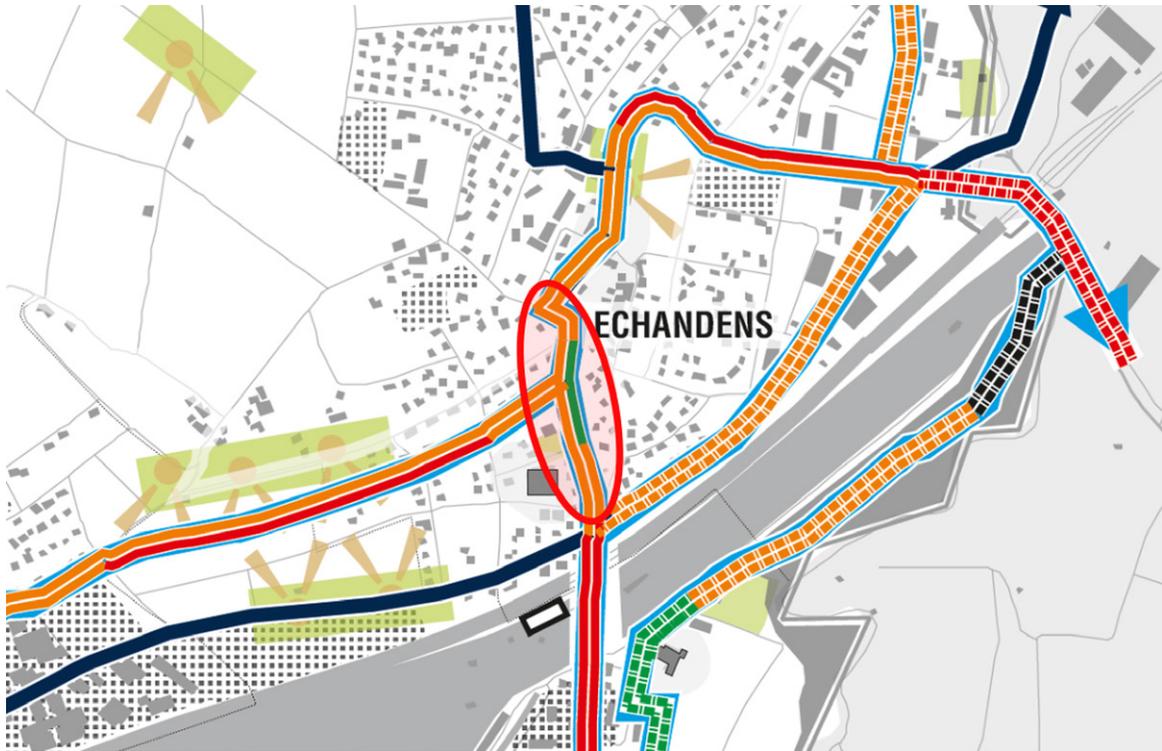




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.208 Échandens, route de la Gare – Itinéraire mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 650'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune d'Échandens	
Partenaires	–	
Remise de l'avant-projet	2023	
Début des travaux	2025	
Mise en service	2026	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre des études régionales des réseaux structurants vélos et piétons et l'étude d'accessibilité des haltes ferroviaires en mobilité douce (validation en 09/2016).	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Création d'aménagements pour vélos et piétons en lien avec la gare de Denges-Échandens et le village de Denges :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit en élargissant à 1.50 m la bande cyclable à la montée; • soit en créant des pistes mixtes bilatérales d'une largeur minimale de 3 m. <p>Pour ce faire, il sera nécessaire de réduire la chaussée ponctuellement à une largeur moyenne de 6.20 m et de vérifier la faisabilité d'emprises sur des parcelles privées attenantes à la route.</p>	
Opportunité	<p>Selon les études régionales de mobilité douce (validées en 2016), la route de la gare à Échandens constitue un axe structurant pour le réseau vélos (lièvres et tortues) ainsi que pour les piétons. Le rôle primordial de la route comme liaison entre le collège et le centre d'Échandens et la gare de Denges-Échandens a également été confirmé dans le cadre de l'étude d'accessibilité des haltes ferroviaires en mobilité douce (4'210 montées/descentes par jour en 2014). Par ailleurs, la route intègre aussi le tracé des lignes de bus MBC 702 et 705 et du future ligne structurante TP2 (étude TP 2030, validée en 2016).</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	Route de la Gare: 4'500/5'100 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.207 (PALM 2016), 4d.RM.17 (5586.2.286), 12a.02.RM.03 (5586.024)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Échandens/chemin du Stand (Nouveau), Échandens/Grand Pré (Nouveau)	
Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	–	–
Commune(s)	100%	0.65
Autres sources de financement	–	
Total coût estimé		0.65



Illustration du projet

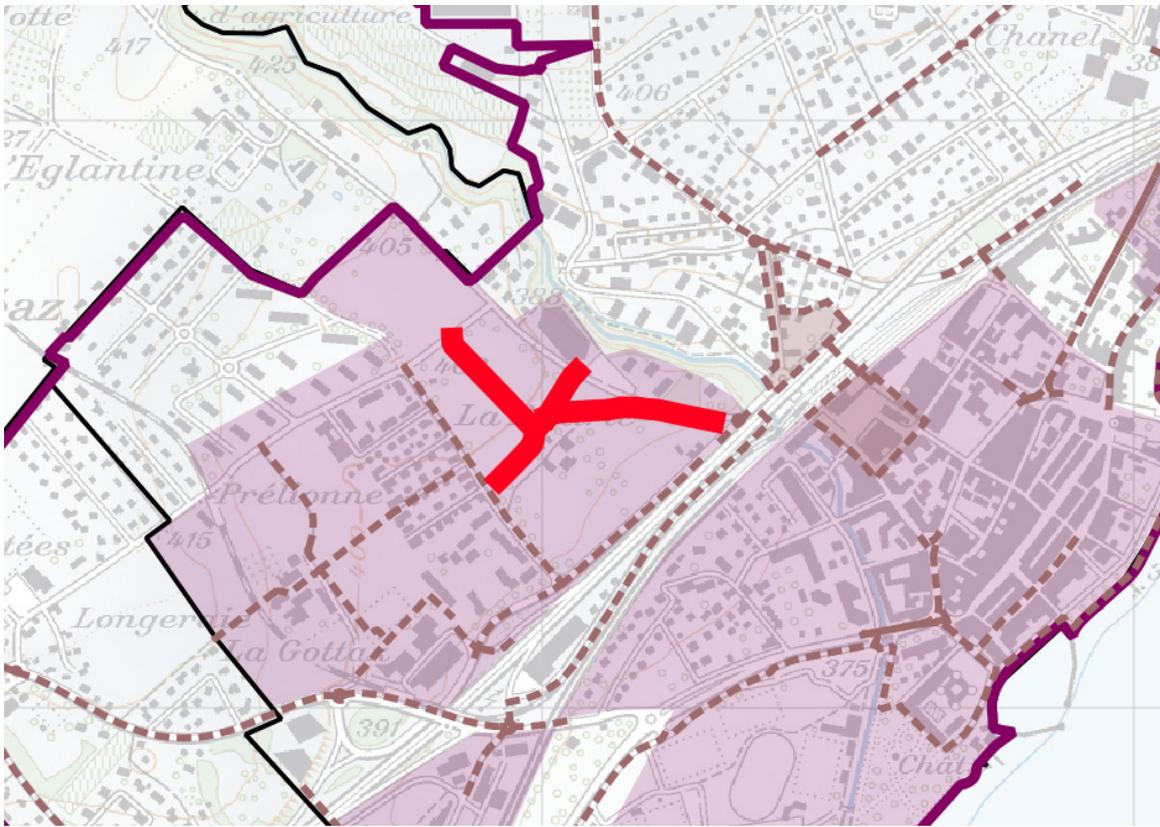
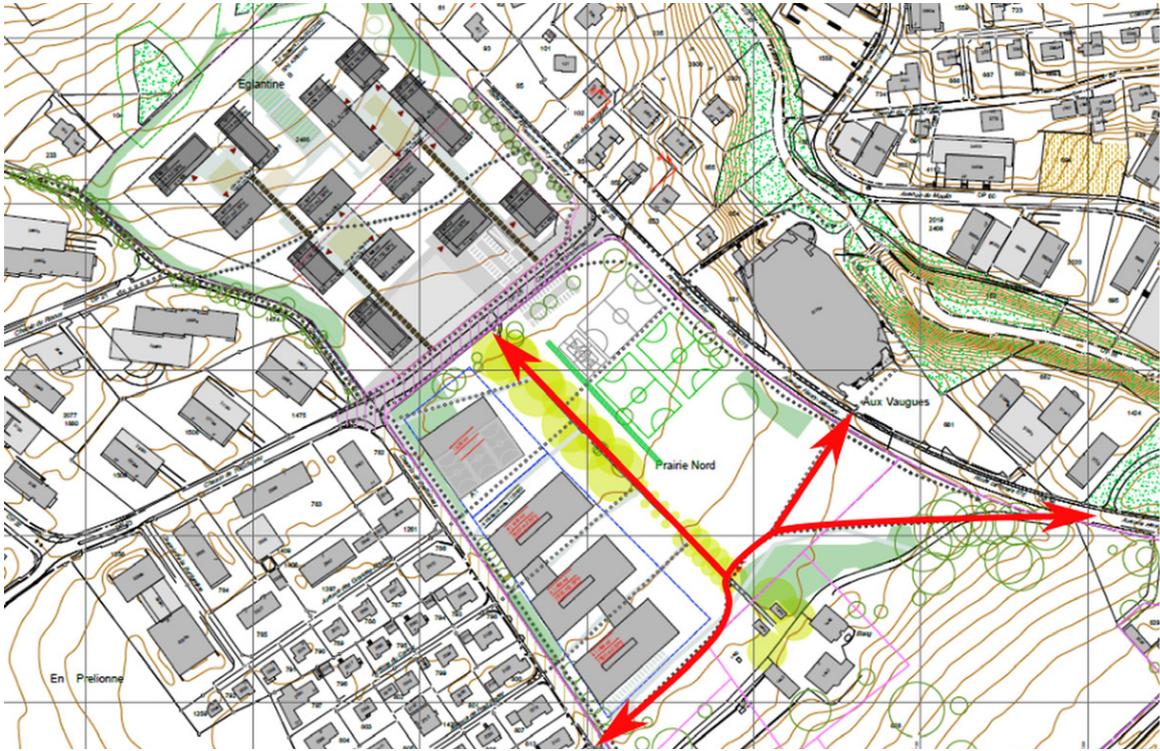




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.209 Morges, quartier Prairie - Itinéraire de mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 630'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre du plan de quartier Prairie-Nord-Églantine (enquête publique en 2016)	
Degré de maturité	1	
Description	Création de cheminements de mobilité douce (piétons et vélos) publics à l'intérieur du nouveau quartier en sens Est-Ouest et Nord-Sud en prolongeant les voies existantes pour connecter avec les quartiers adjacents (La Longeraie, Prélionne, la Vogéaz, patinoire) et assurer des liaisons avec la gare et le centre-ville de Morges.	
Opportunité	Situé entre 300 et 900 mètres de la gare de Morges, le futur site de Prairie-Nord-Églantine est voué à devenir un quartier dense et mixte où la mobilité douce pourra assumer une part modale non négligeable. L'importance de créer des itinéraires sûrs et confortables en dehors des axes routiers (avenue Warnery, avenue Monod, chemin de Prellionnaz, chemin de Tolochenaz) a été confirmée lors d'ateliers participatifs avec la population.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue Warnery : 5'000/7'800 véh/j Chemin de Tolochenaz : 2'800/6'400 véh/j Avenue de Monod : 9'400/16'800 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.202 (PALM 2016), 5b.RM.200 (PALM 2016), 17a.RM.03 (PALM 2016), 21.RM.02 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Prairie-Nord-Églantine (5586.2.239), La Longeraie (5586.2.238), Prairie-Sud (5586.2.239)	
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 %	0.63
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.63



Illustration du projet

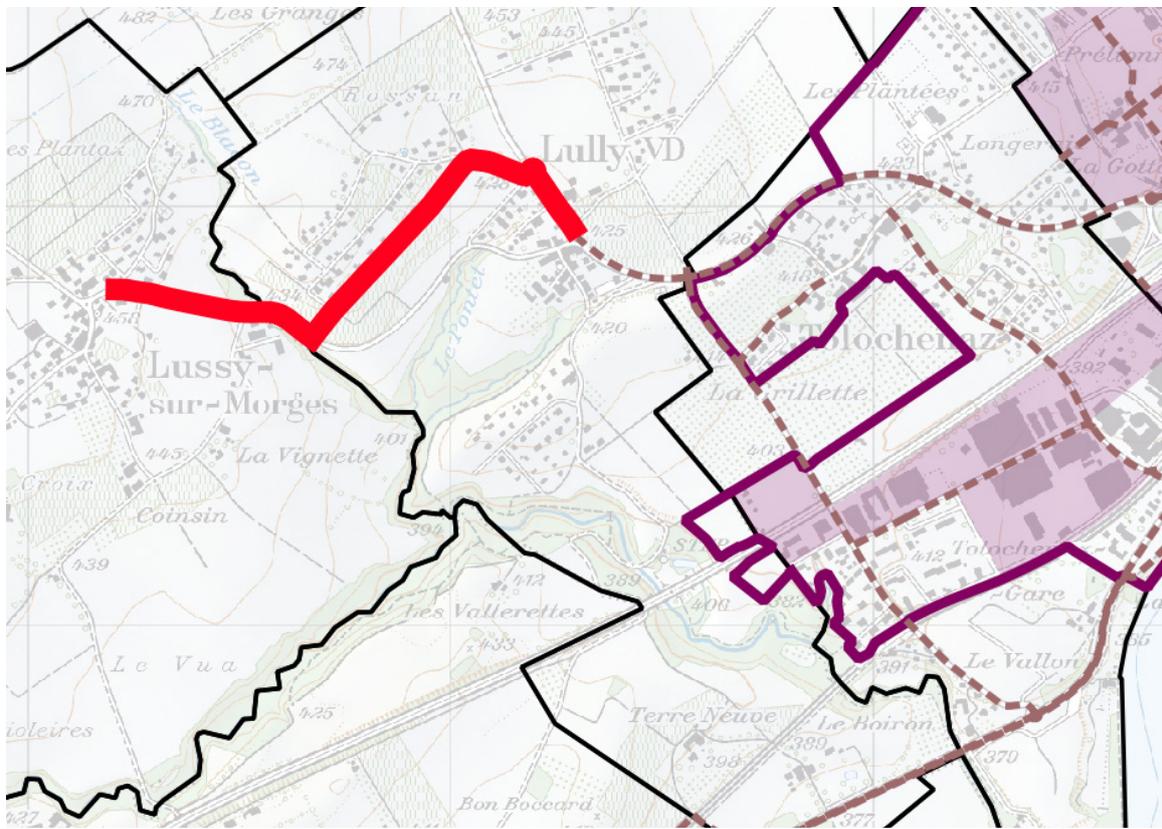
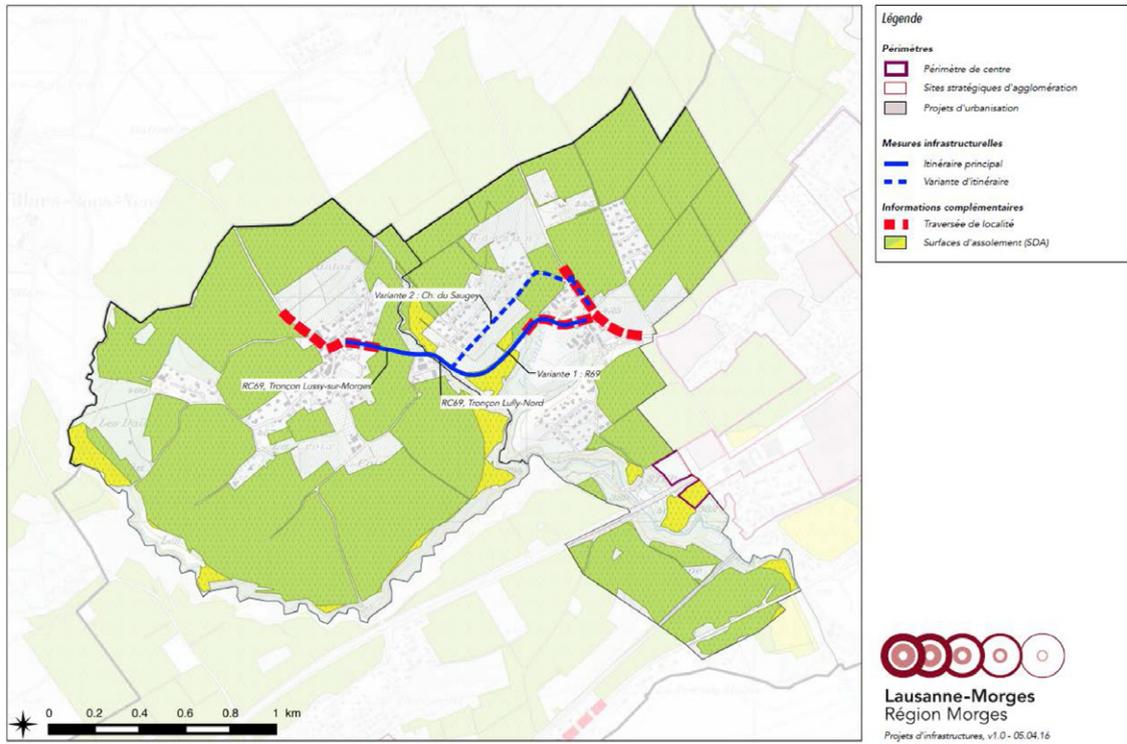




Type de mesure	MESURE 4c Développement des réseaux de mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4c.RM.210 Lully, Lussy-sur-Morges, RC69 - Itinéraire de mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 800'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Communes de Lully et de Lussy-sur Morges	
Partenaires	DGMR - VD	
Remise de l'avant-projet	2023	
Début des travaux	2025	
Mise en service	2027	
État d'avancement	Opportunité démontrée dans le cadre des études régionales des réseaux structurants de mobilité douce (validation en 2016); étude préliminaire élaborée par le SDRM et les deux communes en 2016.	
Degré de maturité	1	
Description	Création de pistes cyclables le long de la RC69 entre Lully et Lussy-sur-Morges, avec un crochet par le chemin du Saugey et la RC70 (rte de Denens): <ul style="list-style-type: none"> • RC69: pistes cyclables bilatérales de 1.50 m, sur 490 m (avec élargissement ponctuel de la route et emprises ponctuelles sur SDA); • chemins du Saugey et de Rossan: aménagement sur environ 720 m; • RC70: pistes cyclables bilatérales d'une longueur d'environ 200 m. 	
Opportunité	Il s'agit de prolonger les deux mesures du PALM 2007 et 2012 sur la RC69 (4c.RM.01a et 4c.RM.01b), afin d'assurer la continuité des itinéraires vélos entre les communes de Lully et Lussy-sur-Morges et Morges (liens fonctionnels avec Morges, notamment scolaires). Le besoin d'une liaison vélo continue et sécurisée a été également démontré dans le cadre de l'étude régionale des réseaux structurants de mobilité douce.	
Trafic (TJM) actuel/2030	RC69: 4'900/5'300 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.01a (5586.002), 4c.RM.01b (5586.2.280)	
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%	0.80
Autres sources de financement	-	
Total coût estimé		0.80



Illustration du projet

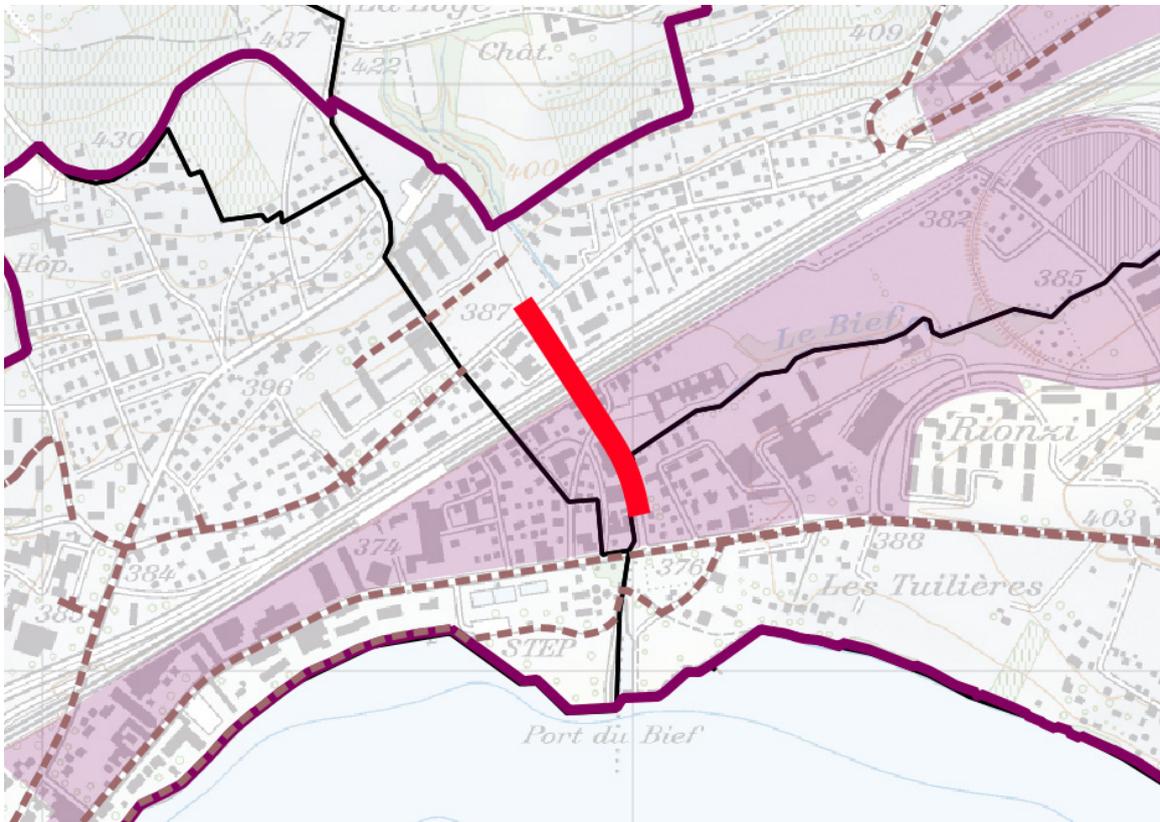
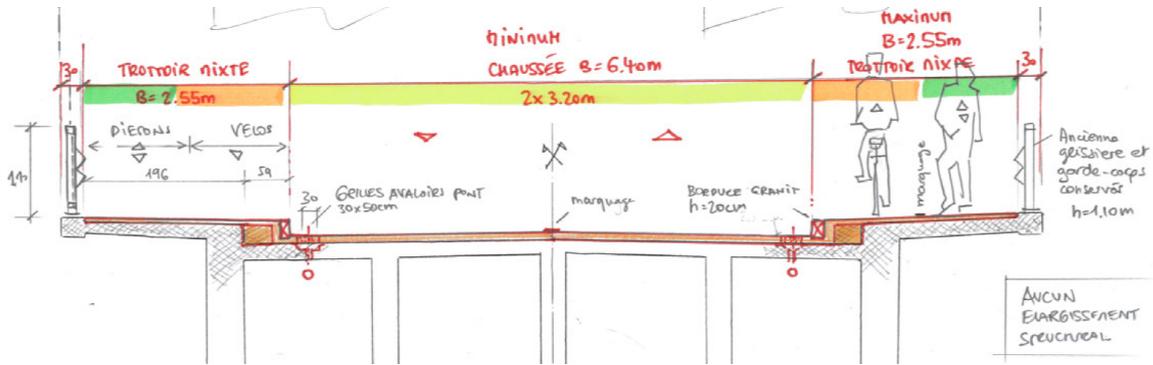




Type de mesure	MESURE 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4d.RM.13 (5586.2.286) RC95, Lonay, Pont de la Gracieuse – Assainissement pour la mobilité douce	
Coût total (2016, HT)	CHF 750'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	État de Vaud (DGMR)	
Partenaires	OFROU, Communes de Lonay et de Préverenges	
Remise de l'avant-projet	2017	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	OFROU, Étude préliminaire en cours concernant les travaux de réfection du pont autoroutier de la Gracieuse; à réaliser en 2017, étude des raccordements au réseau cantonal de part et d'autre du pont.	
Degré de maturité	1	
Description	Création d'une liaison du réseau cyclable du PALM le long de la RC 95 (tronçon hors traversée de localité), entre le carrefour giratoire avec la RC78 à Lonay (au nord) et le carrefour à feux avec la RC1 à Préverenges (au sud). L'aménagement cyclable fait encore l'objet de variantes. La variante préférentielle à ce jour élargit les deux trottoirs de part et d'autre de la chaussée pour en faire des pistes mixtes piétons-vélos en sens unique.	
Opportunité	Les travaux de réfection du pont par l'OFROU entraînent la mise en œuvre coordonnée de la mesure de sécurisation de l'itinéraire cyclable. La continuité du réseau cyclable sur la RC1 est assurée dans le cadre d'un avant-projet cantonal en cours d'étude et par des bandes cyclables à réaliser sur la RC78 par la commune de Lonay.	
Trafic (TJM) actuel/2030	5'800/7'500 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.51 (5586.002), 4c.RM.205 (PALM 2016), 18.RM.02 (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 – DGMR	100%	0.75
Commune(s)	-	-
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		0.75



Illustration du projet

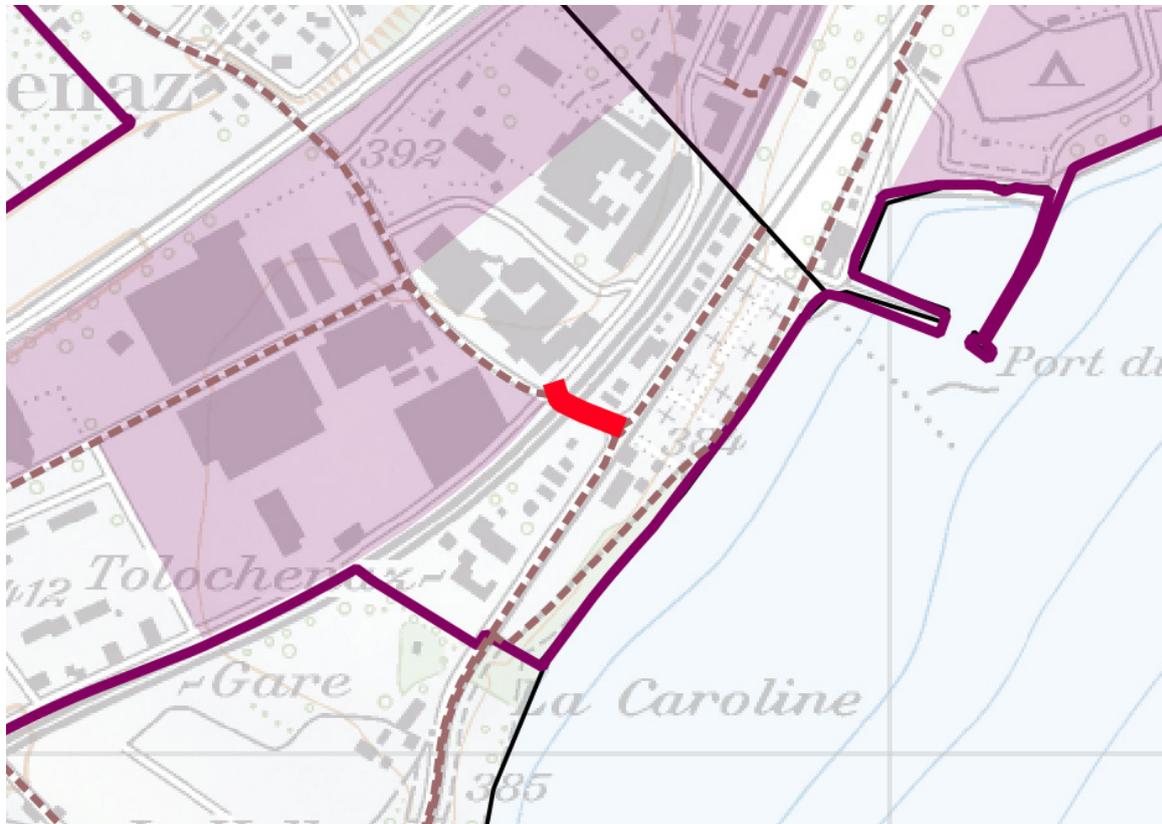
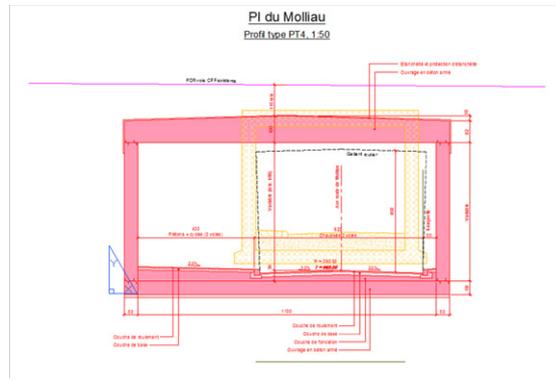
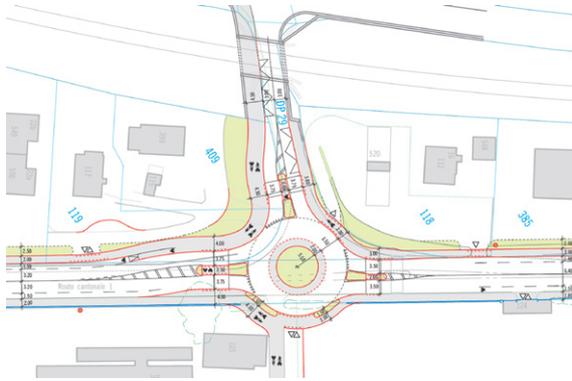




Type de mesure	MESURE 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité douce	
N° - nom de la mesure	4d.RM.200 Tolochenaz, route du Molliau - Élargissement du passage sous voies	
Coût total (2016, HT)	CHF 4'740'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Tolochenaz	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2021	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2025	
État d'avancement	Étude préliminaire dans le cadre de l'étude d'accessibilité multimodale du secteur H2. Projet routier dans le cadre du PQ Molliau/SudVillage.	
Degré de maturité	1	
Description	<p>Élargissement du passage sous voies CFF d'environ 7 m (largeur actuelle 12 m), avec intégration d'une piste mixte bidirectionnelle de 4.5 m côté Ouest (hors mesure, chaussée de 6 m).</p> <p>L'intention est de profiter des travaux pour prolonger le PI de 10.5 m à 20.3 m, longueur nécessaire à la réalisation d'une future 3^e voie CFF.</p>	
Opportunité	<p>Selon les diverses études régionales (études de mobilité douce de Région Morges, étude d'accessibilité multimodale du secteur H2), la route du Molliau constitue un axe structurant pour les piétons (réseau local) et pour les cyclistes. En outre, selon l'étude de mobilité du PQ Molliau/SudVillage, la route du Molliau sera l'un des accès principaux au futur quartier qui accueillera 3'600 habitants/emplois supplémentaires. Pour satisfaire les besoins des différents modes de déplacement, tout en garantissant leur confort et leur sécurité, l'élargissement du passage sous voies CFF s'est avéré indispensable.</p> <p>Il est prévu de coordonner cette mesure avec le calendrier des travaux pour la 3^e voie CFF, afin, si possible, de réaliser simultanément l'élargissement du passage inférieur et son prolongement au sud (assise de la future 3^e voie).</p>	
Trafic (TJM) actuel/2030	Route de Molliau: 4'000/8'600 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.50 (5586.002), 4c.RM.100a/b (5586.2.280), 4c.RM.204 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	En Molliau/SudVillage (5582.2.242)	
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%	4.74
Autres sources de financement	-	
Total coût estimé		4.74



Illustration du projet



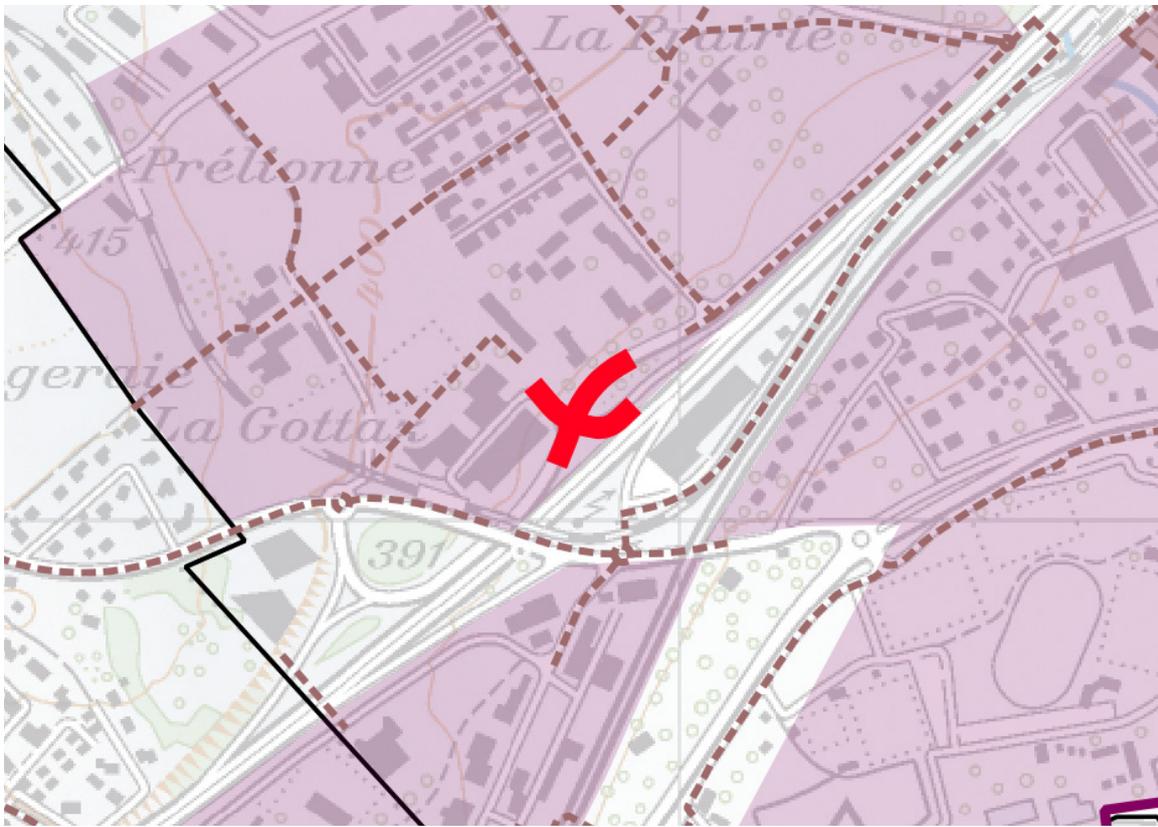
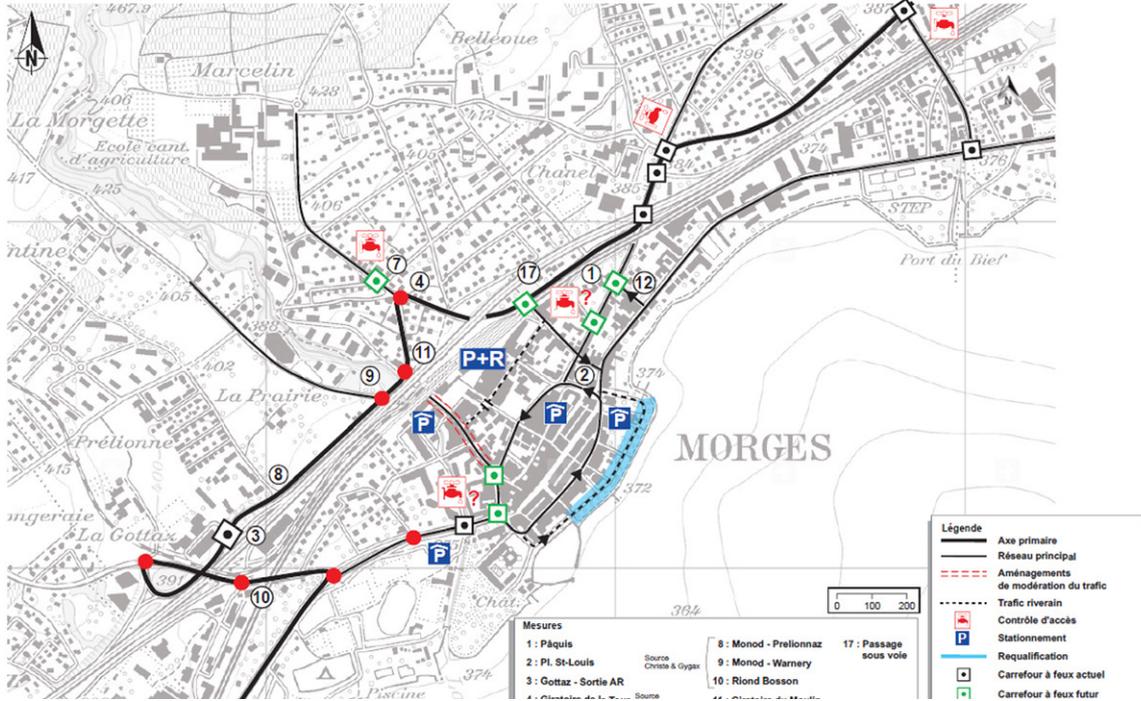


Type de mesure	MESURE 5a Requalification multimodale d'axes routiers principaux	
N° - nom de la mesure	5a.RM.200 Morges, avenue de la Gottaz, Sortie A1 – Adaptation du carrefour	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	État de Vaud (DGMR), OFROU	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre du Schéma directeur des circulations de Morges, l'étude d'accessibilité multimodale du secteur H2, l'étude d'accessibilité des haltes ferroviaires et le PPA La Longeraie.	
Degré de maturité	1	
Description	La mesure concerne le carrefour de la sortie A1 Morges-Ouest, partie Nord. En l'état actuel des études, la variante privilégiée est un carrefour à feux avec, sur l'avenue de la Gottaz, création d'une présélection en tourner à droite et prolongement de la présélection en tourner à gauche. Le projet intégrera également des aménagements spécifiques destinés aux piétons et aux cyclistes. À terme, ce carrefour servira d'accès principal au futur quartier de La Longeraie.	
Opportunité	Ce projet s'inscrit dans la mise en œuvre du contournement urbain nord, mesure du PALM 2012 (B2, 5586.2.042), déclinée en 8 différentes mesures ponctuelles dans le PALM 2016. La nécessité d'adapter ce carrefour a été démontrée dans plusieurs études, en lien avec la nouvelle fonction de contournement d'une part (report important de trafic traversant aujourd'hui le centre-ville), mais également pour améliorer les liaisons de mobilité douce vers la halte «Gottaz» du train BAM et vers les quartiers de Riond-Bosson, Prellionnaz, La Longeraie et Les Émetaux, qui généreront par ailleurs un trafic supplémentaire estimé à environ 16'500 véhicules dans le secteur.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue de la Gottaz (sortie A1): 15'600/21'800 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.01 (5586.002), 4c.RM.202 (PALM 2016), 4d.RM.101 (5586.2.286), 17.RM.01 (PALM 2016), 18.RM.03 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Prairie-Nord/Églantine (5586.239), La Longeraie (5586.2.238), Les Émetaux, Tolochenaz (5586.2.240)	
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

Schéma de synthèse Transport Individuel

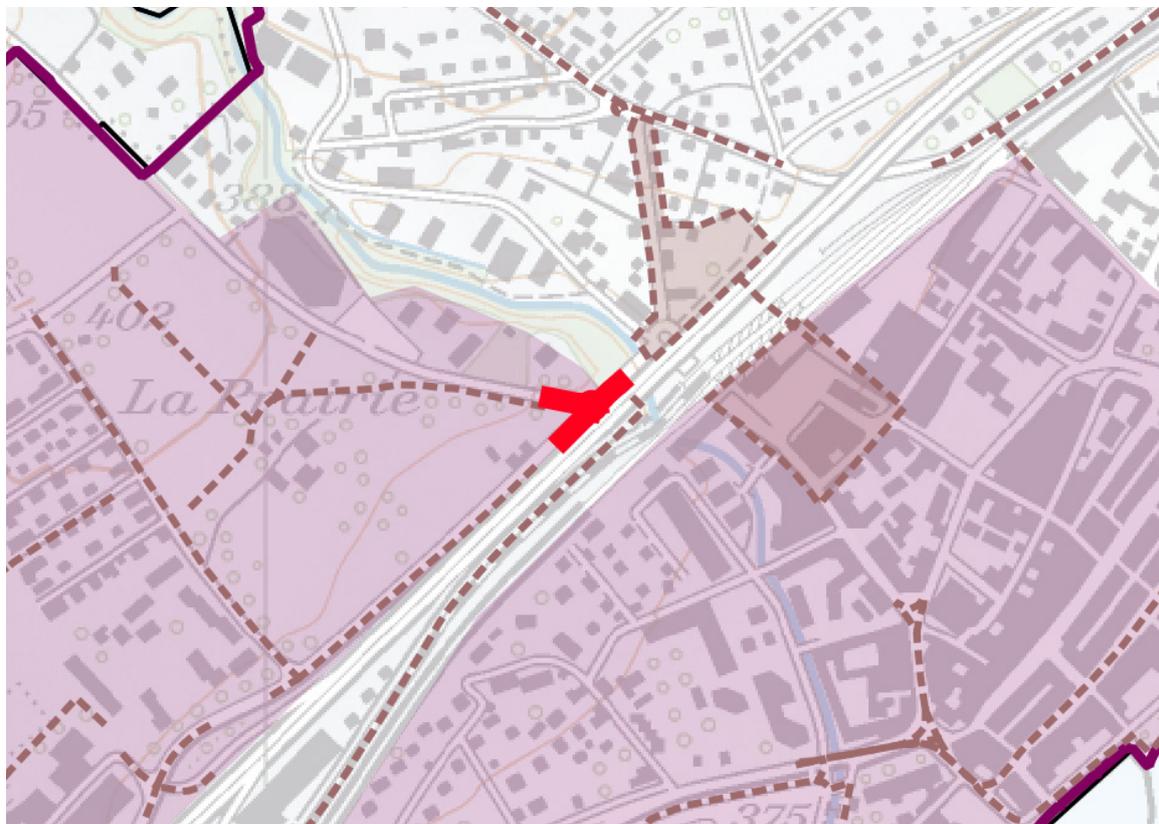
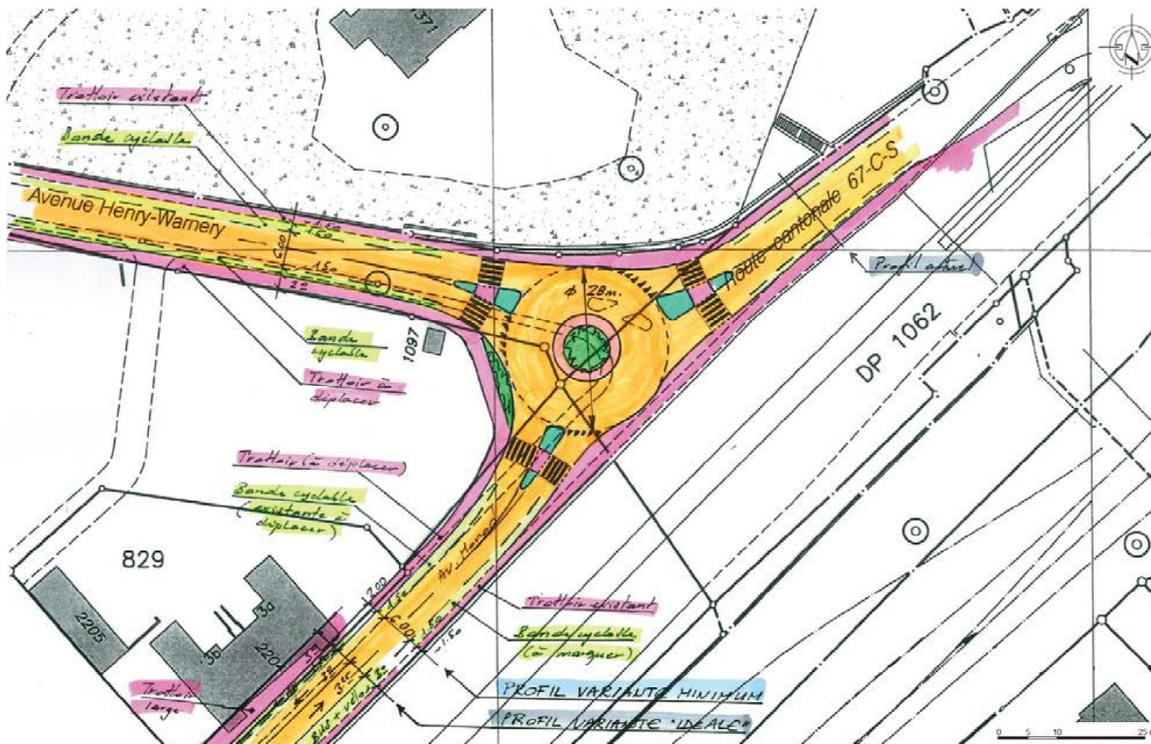




Type de mesure	MESURE 5b Création/Adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée	
N° - nom de la mesure	5b.RM.200 Morges, avenues Monod et Warnery - Création d'un giratoire	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'470'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	-	
Remise de l'avant-projet	2017	
Début des travaux	2019	
Mise en service	2020	
État d'avancement	Avant-projet dans le cadre du PPA Prairie-Nord-Églantine. Le dossier est actuellement à l'enquête publique. Schéma directeur des circulations de Morges et étude d'accessibilité multimodale du secteur H2.	
Degré de maturité	1	
Description	Transformation du carrefour actuel en un giratoire de 28 mètres de diamètre avec amélioration des franchissements et circulation pour la mobilité douce. Nécessité d'exproprier des surfaces de parcelles voisines afin de pouvoir respecter tous les gabarits, les conventions nécessaires sont signées avec les propriétaires respectifs.	
Opportunité	Ce projet s'inscrit dans la mise en œuvre du contournement urbain nord, mesure du PALM 2012 (B2, 5586.2.042), déclinée en 8 différentes mesures ponctuelles dans le PALM 2016. La nécessité de créer un giratoire a été démontrée dans le Schéma directeur des circulations de la Ville de Morges dont l'un des objectifs est de délester le centre-ville. Elle a été confirmée dans l'étude d'accessibilité multimodale du site stratégique H2 (2014) et l'étude des transports publics urbains 2030 (2016), notamment pour assurer la progression des bus. A terme, la ligne structurante TP1 passera par ce carrefour.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue Warnery : 4'400/7'900 véh/j, avenue Monod : 9'400/16'800 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.209 (PALM 2016), 17.RM.01 (PALM 2016), 21.RM.02 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Prairie-Nord-Églantine (5586.2.239), Prairie-Sud (5586.2.239), La Longeraie (5586.2.238), Émetaux (5586.2.240)	
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 %	1.47
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		1.47



Illustration du projet





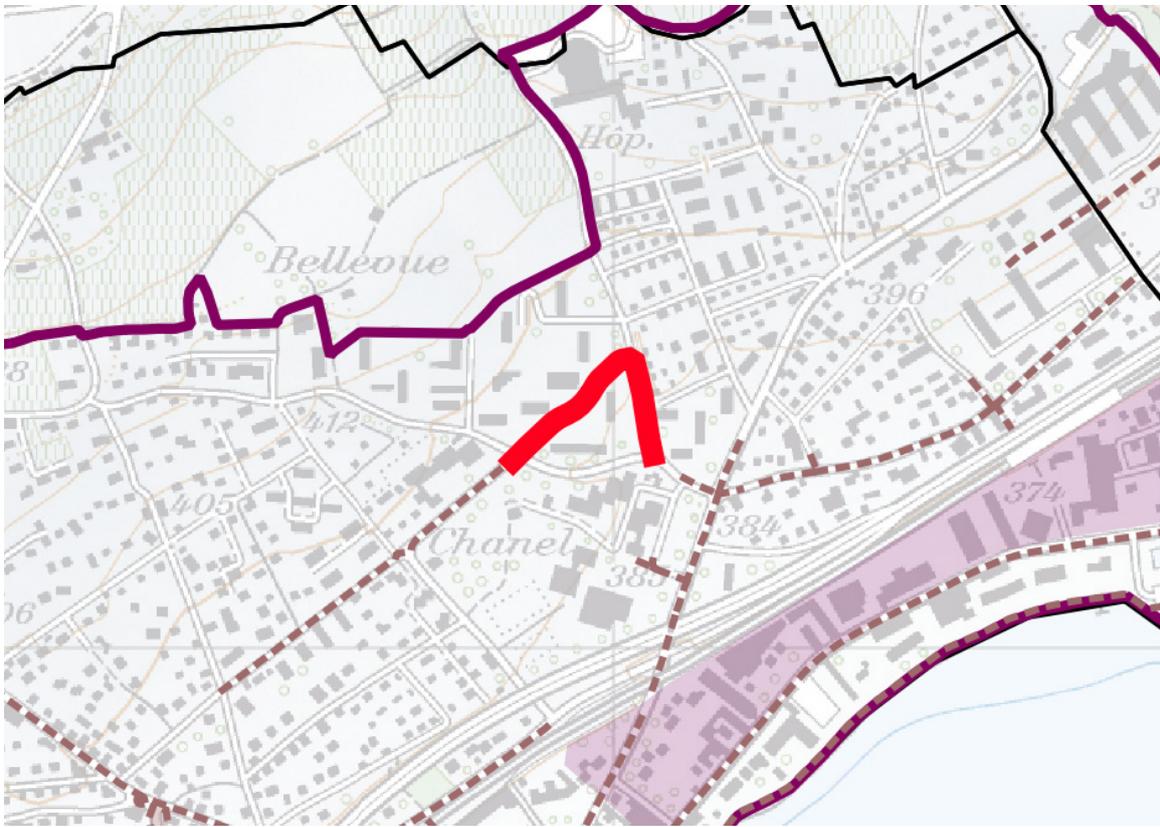
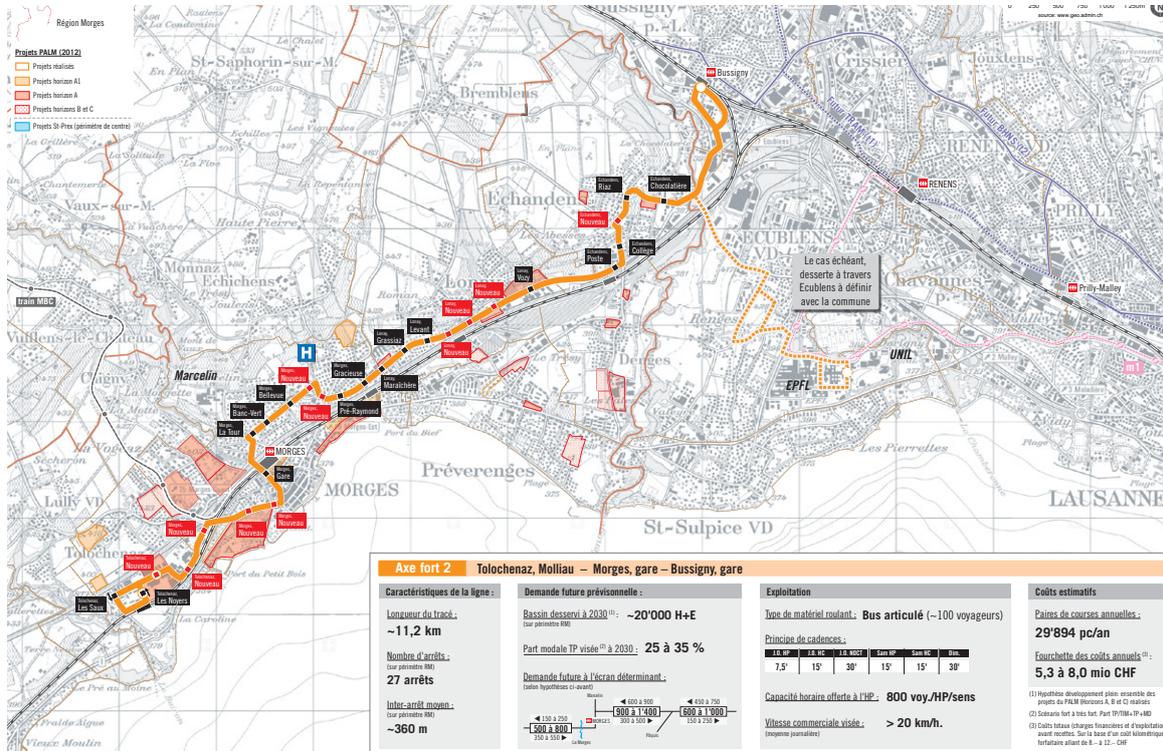
Type de mesure	MESURE 17 Réseau bus/trolleybus 2019-2022	
N° - nom de la mesure	17.RM.01 Morges, avenue Monod, chemin de Prellionnaz - Adaptation du carrefour et progression des bus	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'970'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	MBC	
Remise de l'avant-projet	2019	
Début des travaux	2021	
Mise en service	2022	
État d'avancement	Avant-projet sommaire dans le cadre du PPA Prairie-Nord-Églantine, du Schéma directeur des circulations de Morges et l'étude d'accessibilité multimodale du secteur H2.	
Degré de maturité	1	
Description	Transformation du carrefour Prellionnaz/Monod en carrefour à feux, dans le but de favoriser le débouché des bus sur l'avenue Monod, en tourner à gauche en direction du centre (mouvement autorisé aux seuls bus). Parallèlement, le chemin de Prellionnaz sera réaménagé afin de permettre une meilleure progression des bus et de donner aux piétons et cyclistes davantage de confort et de sécurité. De même, l'avenue Monod disposera d'une voie bus entre le chemin de Prellionnaz et l'avenue de Warnery et d'aménagements renforçant la mobilité douce côté Jura.	
Opportunité	Ce projet s'inscrit dans la mise en œuvre du contournement urbain nord (5586.2.042, PALM 2012), déclinée en 8 différentes mesures dans le PALM 2016. La nécessité d'adapter ce carrefour a été démontrée dans le cadre du Schéma directeur des circulations de la Ville de Morges et confirmée, pour favoriser la progression des bus, par l'étude d'accessibilité multimodale du site stratégique H2 (2014) ainsi que l'étude des transports publics urbains à l'horizon 2030 (2016). Dès 2020 environ, le chemin de Prellionnaz accueillera l'axe structurant TP 1, qui relie Tolochenaz et l'Ouest lausannois.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Chemin de Prellionnaz: 3'100 véh/j (2030), avenue Monod: 9'400/16'800 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.209 (PALM 2016), 5a.RM.200 (PALM 2016), 5b.RM.200 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Prairie-nord-Églantine (5586.2.239), Prairie-Sud (5586.2.239), La Longeraie (5586.2.238), Émetaux (5586.2.240)	
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%	2.97
Autres sources de financement	-	
Total coût estimé		2.97



Type de mesure	MESURE 17 Réseau bus/trolleybus 2019-2022	
N° - nom de la mesure	17.RM.02 Morges, chemin de la Brume – Aménagements transports publics	
Coût total (2016, HT)	CHF 1'800'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	MBC	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2021	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre de l'étude des transports publics urbains de la région morgienne à l'horizon 2030.	
Degré de maturité	1	
Description	La mesure concerne le déplacement d'arrêts TP existants, nécessitant un nouvel encaissement (la chaussée actuelle ne supporte pas le passage de bus). Comme le nouvel itinéraire traverse une zone résidentielle, une attention particulière est portée aux aménagements de surface afin de sécuriser le trafic piéton et cyclable (actuellement pas de trafic TI en transit sur cet axe).	
Opportunité	Le chemin de la Brume est aujourd'hui un chemin en cul-de-sac. Dès 2020 environ, il verra le passage de l'axe structurant TP 2, reliant Tolochenaz et la gare de Bussigny. Ce tracé évite le chemin de Chenailletaz qui est caractérisé par un gabarit étroit et sur lequel l'élargissement s'avère très difficile (déforestation nécessaire, talus). Le gabarit du chemin de la Brume s'est avéré donc comme mieux adapté et permet également de desservir le quartier de Grosse-Pierre qui compte environ 1'100 habitants.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Chemin de la Grosse-Pierre: 2'200 véh/j (2014)	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.151 (5586.2.282), 4c.RM.200 (PALM 2016), 18.RM.02 (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%	1.8
Autres sources de financement	-	
Total coût estimé		1.8



Illustration du projet





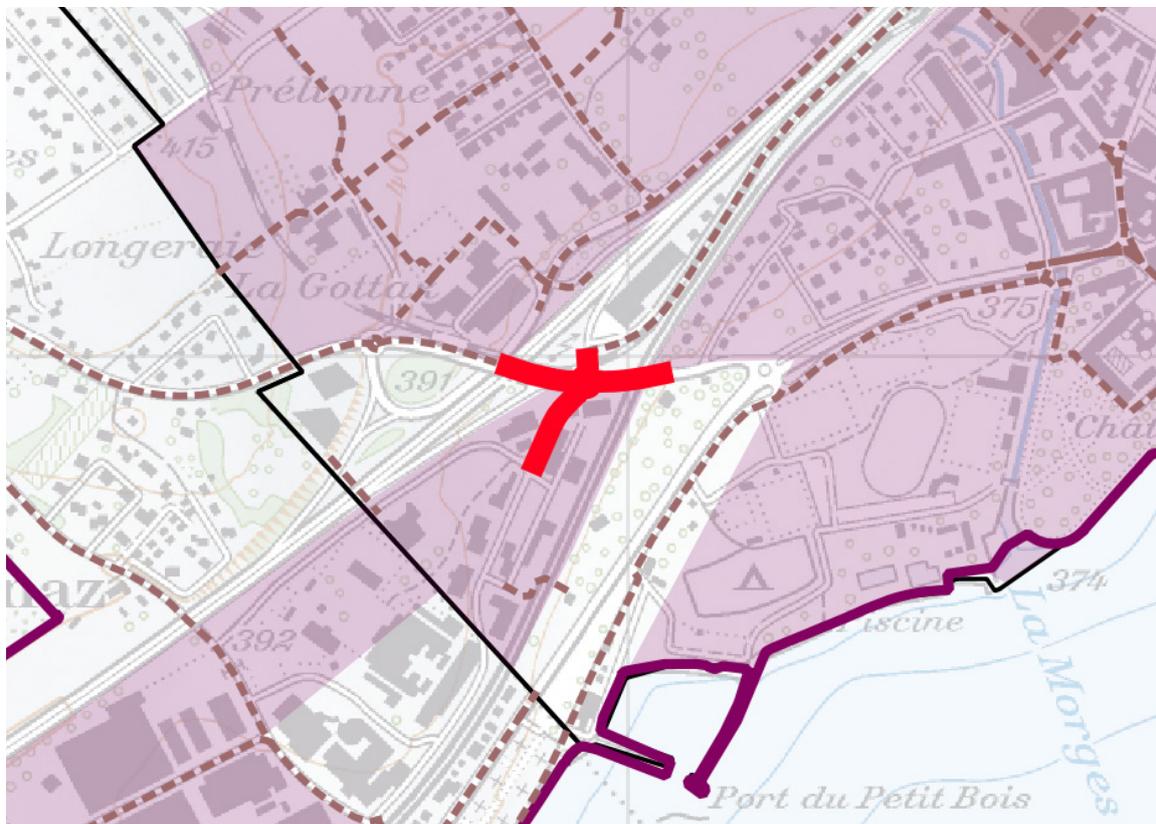
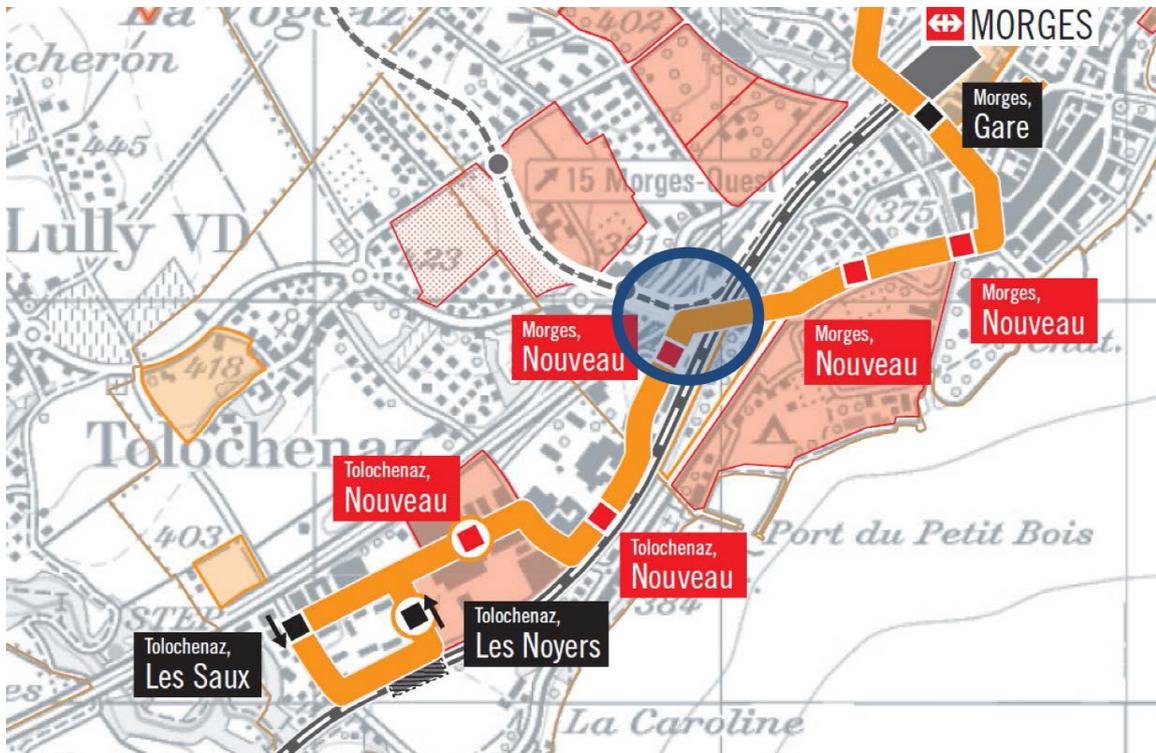
Type de mesure	MESURE 18 Réseau TP/bus/trolleybus 2023-2030	
N° - nom de la mesure	18.RM.02 Morges, avenue de Plan – Aménagements transports publics	
Coût total (2016, HT)	CHF 3'500'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	MBC	
Remise de l'avant-projet	2023	
Début des travaux	2025	
Mise en service	2027	
État d'avancement	Études régionales des réseaux structurants des modes doux (2016); Image directrice des transports publics à l'horizon 2030 (2016).	
Degré de maturité	1	
Description	Requalification routière de l'avenue de Plan en faveur des modes doux et des transports publics. Nécessite des expropriations sur toute la longueur de l'avenue afin de pouvoir disposer des gabarits de voirie nécessaires. Ceci permettra la réalisation d'une voirie comportant deux pistes pour TIM et TP de 3,5 m chacune avec de chaque côté un trottoir mixte piétons-vélos de 2,5 m chacun.	
Opportunité	L'avenue de Plan constitue l'axe structurant du réseau cyclable (réseau lièvre) et piéton et intégrera à terme le tracé du futur axe structurant TP2 entre Tolochenaz-Sud et la gare de Bussigny. Avec l'évolution du trafic automobile, la progression des bus en période de pointe restera difficile. De plus, le gabarit étroit actuel rend impossible l'implantation de bandes cyclables bilatérales, proposée dans l'étude régionale des réseaux structurants des modes doux. L'élargissement du gabarit de la route permettra de satisfaire les besoins spécifiques des bus et des vélos.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue de Plan: 10'500/11'500 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.200 (PALM 2016), 17.RM.02 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	La Gracieuse (Nouveau)	
Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	Part %	CHF HT (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	-	-
Commune(s)	100%	3.5
Autres sources de financement	-	
Total coût estimé		3.5



Type de mesure	MESURE 18 Réseau TP/bus/trolleybus 2023-2030	
N° - nom de la mesure	18.RM.03 Morges, jonction Morges-Ouest – Réaménagement carrefour sud	
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-	
Horizon de réalisation	B (2023-2026)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	État de Vaud (DGMR), OFROU	
Remise de l'avant-projet	2021	
Début des travaux	2023	
Mise en service	2025	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre du Schéma directeur des circulations de Morges, l'étude transports publics «réseau 2030» et l'étude d'accessibilité multimodale du secteur H2.	
Degré de maturité	1	
Description	Adaptation du carrefour par le prolongement des voies de présélection sur la RC69 afin d'améliorer la progression des bus, et élargissement du passage sous voies CFF. La voirie actuelle ne permet pas de créer 3 présélections parallèles (accès autoroute, dir. Bière, dir. Tolochenaz Sud) tout en maintenant des espaces suffisants pour la mobilité douce. La culée Est du pont CFF doit être déplacée de 3.5 m vers l'est. La nouvelle configuration du carrefour permettra de privilégier les TP en provenance du centre-ville en direction de l'avenue Riond-Bosson.	
Opportunité	Le tronçon de la RC69 lié à la jonction autoroutière de Morges-Ouest est un nœud routier très complexe. Selon l'étude d'accessibilité multimodale du secteur H2, les charges de trafic en lien avec l'autoroute augmenteront notablement entre les carrefours nord et sud. À terme, l'axe structurant TP2, reliant Tolochenaz-Sud et la gare de Bussigny, passera par ce carrefour et des mesures devront être prises pour assurer la progression des bus. Des études plus détaillées sont prévues en 2017.	
Trafic (TJM) actuel/2030	RC69 (tronçon sud): 15'300/23'800 véh/j Avenue Riond-Bosson: 8'300/12'400 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.01 (5586.002), 4d.RM.94 (5586.004), 5a.RM.200 (PALM 2016)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	En Bonjean (5586.2.236, réalisé), En Molliau (5586.2.242), Parc des Sports (5586.2.237)	
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

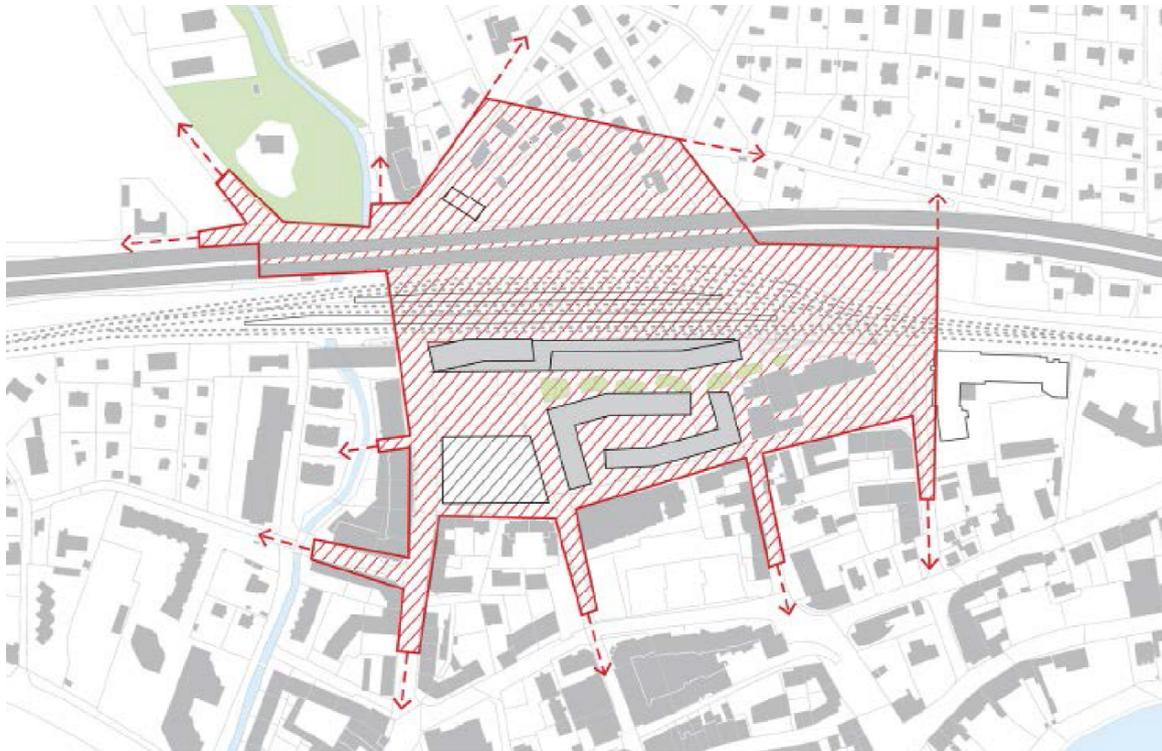


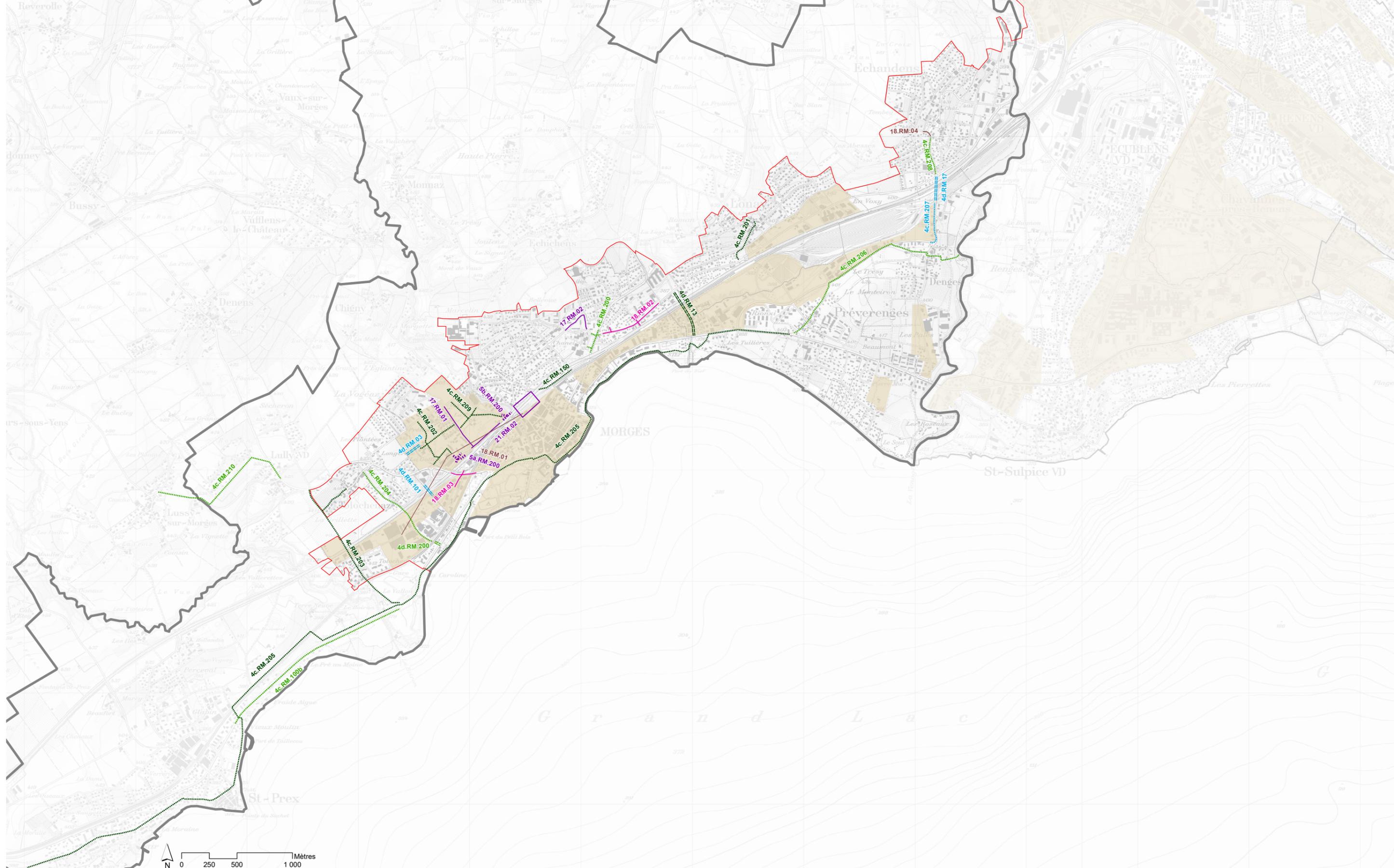


Type de mesure	MESURE 21 Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération	
N° - nom de la mesure	21.RM.02 Morges, Gare CFF - Aménagement de l'interface, Phase 2	
Coût total (2016, HT)	CHF 5'750'000.-	
Horizon de réalisation	A (2019-2022)	
Pilote	Commune de Morges	
Partenaires	CFF, MBC	
Remise de l'avant-projet	2018	
Début des travaux	2020	
Mise en service	2023	
État d'avancement	Études préliminaires dans le cadre des ateliers créatifs pour le secteur de Morges-Gare-Sud et Morges-Gare-Nord, le Schéma directeur des circulations de Morges et l'étude des transports publics urbains de la région morgienne à l'horizon 2030. Plan de quartier « Morges-Gare-Nord » en élaboration.	
Degré de maturité	1	
Description	Aménagement de l'interface Nord de la gare de Morges pour optimiser les transbordements entre le réseau ferroviaire (CFF et MBC), les bus urbains et les bus régionaux. La gare routière (bus régionaux), actuellement sur la place de la Gare au sud des voies, sera déplacée au nord (site actuel de la caserne des pompiers). La mesure comprend également le réaménagement du giratoire du Moulin et de la partie inférieure de l'avenue de Marcelin pour favoriser l'insertion et la progression des bus et sécuriser les flux piétons et cyclistes.	
Opportunité	La gare est le nœud principal du réseau TP morgien, avec 34'000 montées et descentes par jour, dont $\frac{3}{4}$ en relation avec le réseau CFF. Ce rôle stratégique est confirmé par le concept des TP urbains à l'horizon 2030 (2 axes structurants TP, 3-4 lignes secondaires et les lignes régionales s'y croiseront à terme). La place de la Gare actuelle sera entièrement réaménagée (mesure 21.RM.01) et une nouvelle gare routière devra être aménagée au nord.	
Trafic (TJM) actuel/2030	Avenue Monod/avenue Marcelin (inférieur) : 13'000/21'000 véh/j	
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.RM.151 (5586.2.282), 5b.RM.02 (5586.2.042, mesure B du PALM 2012 déclinée en différentes nouvelles mesures dans le PALM 2016), 21.RM.01 (5586.2.081)	
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Morges Gare-Sud (5586.2.243), Charpentiers II (5586.2.246), Prairie-Nord-Églantine (5586.2.239), Prairie-Sud (5586.2.239)	
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 %	5.75
Autres sources de financement	-	-
Total coût estimé		5.75



Illustration du projet





Mentions illustratives

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

Types de mesures

- Gare
- Métro
- Réseau routier
- Tramway

- BHNS
- Arrêt de bus
- Carrefour

- Interface
- Réseau de mobilité douce
- Franchissement mobilité douce
- Ascenseur

- Stationnement vélo
- Vélostation

Horizons de réalisation

mobilité douce

- A (2019-2022)
- B (2023-2026)
- C (2027-2030)

autres mesures

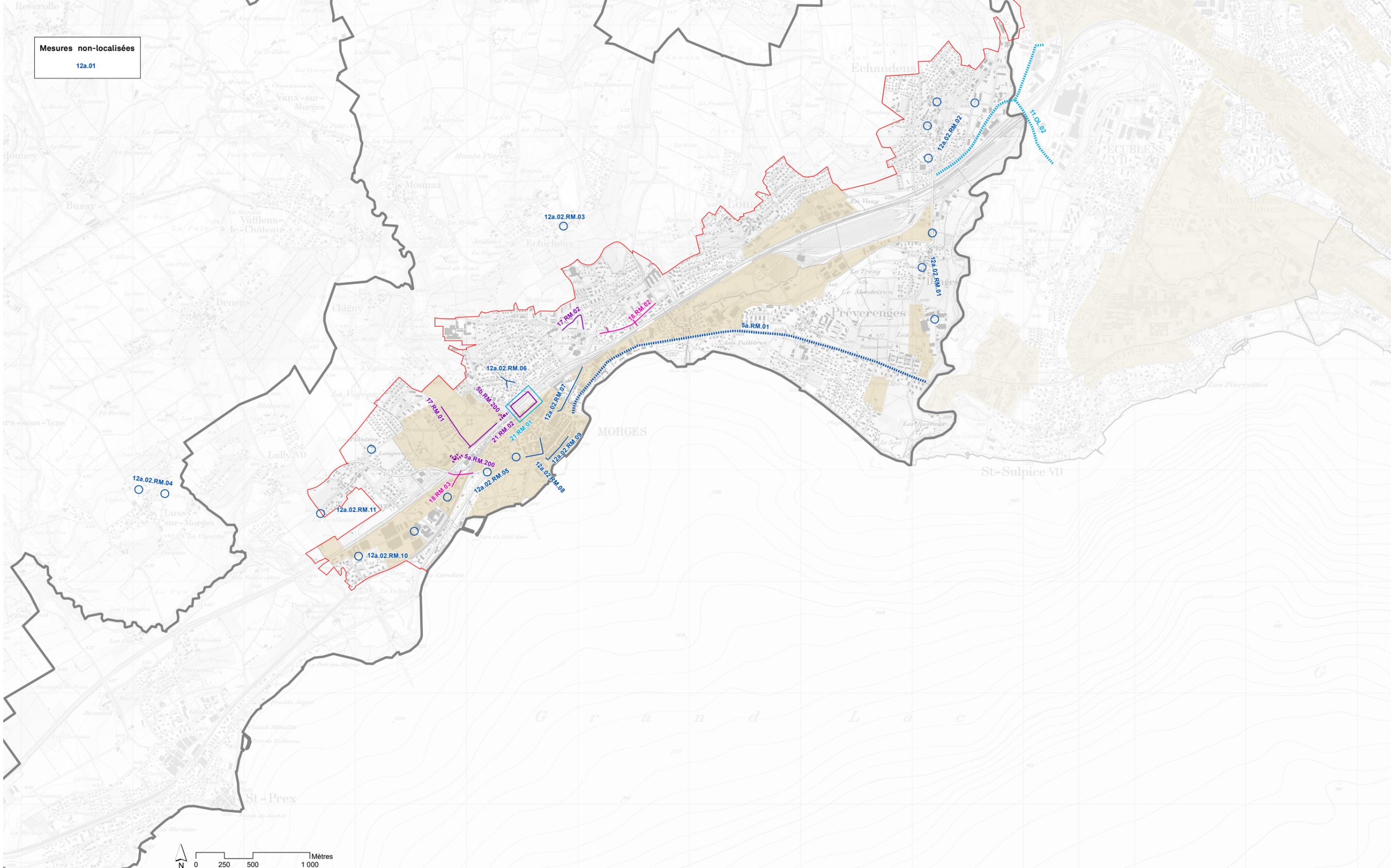
- A (2019-2022)
- B (2023-2026)
- C (2027-2030)

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
MESURES INFRASTRUCTURELLES
HORIZONS A/B/C - SDRM

DECEMBRE 2016

Mesures non-localisées

12a.01



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 - SDRM
 DECEMBRE 2016



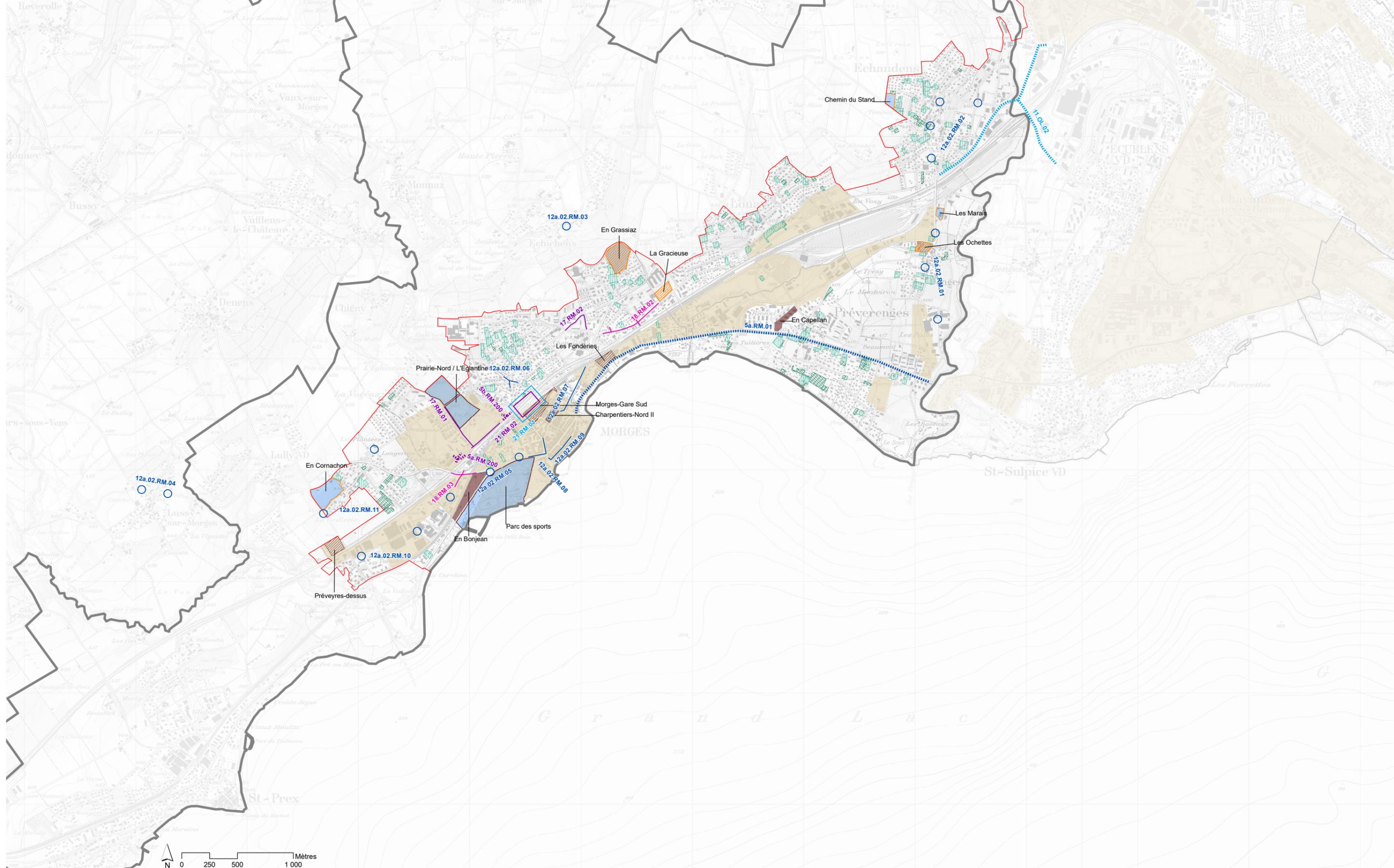
La carte C16-SDRM ci-après montre les mesures infrastructurelles ayant obtenu (PALM 2007 et 2012) ou sollicitant un cofinancement fédéral (PALM 2016) ainsi que les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête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

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



Carte

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



Mentions illustratives

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

**Types de mesures
infrastructurelles**

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

**Mesures infrastructurelles
Horizons de réalisation**

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

Mesures d'urbanisation construites

- PALM 2012

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

- Parcelle partiellement bâtie
- Parcelle libre

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

Horizon temporel de réalisation

- A2 2015-2018

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
**POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE
 EN HABITANTS A L'HORIZON 2030
 ET MESURES INFRASTRUCTURELLES
 HORIZONS A1/A2/A/B (HORS MD) - SDRM**
 DECEMBRE 2016

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



Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

- 2.1 Renaturation de l'embouchure de la Morges
- 2.2 Renaturation du Bief
- 2.3 Renaturation de l'embouchure de la Venoge



Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

Données générales	2.1 Renaturation de l'embouchure de la Morges Morges
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. La renaturation des cours d'eau sert à rétablir ou maintenir les fonctions écologiques des 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 suffisants 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 suffisant 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	–
Partenaire(s)	DGE-EAU, DGE-BIODIV
État de la coordination	–
Maître(s) d'ouvrage	Morges
SD concerné(s)	SDRM
Coûts et subventions	–
Délai de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	–



Illustration du projet

Source: PALM 2016



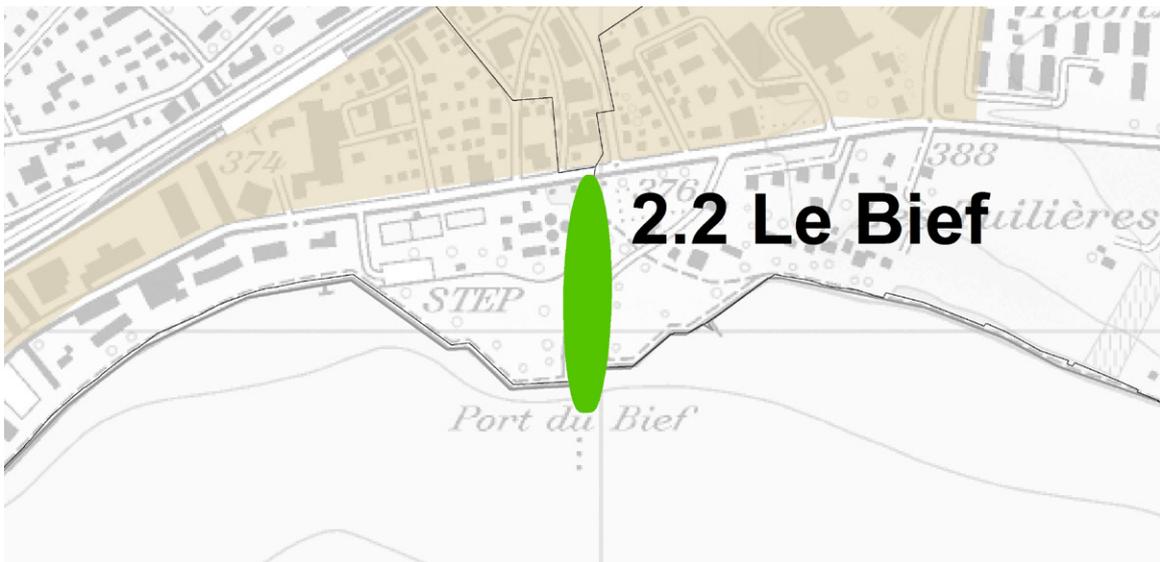
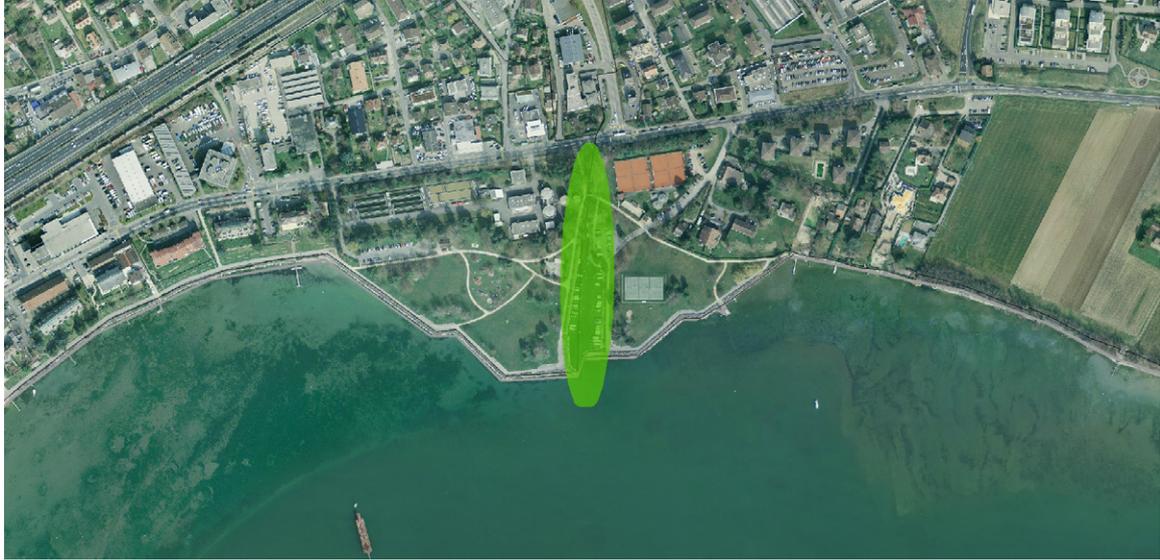


Données générales	2.2 Renaturation du Bief Morges, Préverenges
Description	<p>La renaturation de l'embouchure du Bief, en le déviant côté Préverenges, permettra une amélioration importante de la diversité biologique locale et viendra renforcer l'aspect naturel de la rive, tout en préservant sur les communes de Morges et de Préverenges de l'espace dédié aux loisirs, aux sports et à la détente.</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	De la RC1 au lac
Partenaire(s)	DGE-EAU, DGE-BIODIV
État de la coordination	Études en cours, travaux prévus pour 2018
Maître(s) d'ouvrage	Morges, Préverenges
SD concerné(s)	SDRM
Coûts et subventions	CHF 2'200'000
Délai de mise en œuvre	2018
Données de base	-



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 Ecologique 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 différentes 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

