PALM 2016

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

Volume B
Volet opérationnel

Version numérique – PDF interactif

canton de vaud

Agglomération Lausanne-Morges

Table des matières
Contenu cliquable

TABLE DES MATIÈRES

Contenu cliquable

	Statut du rapport	3
	Contexte	4
1	**PÉRIMÈTRE DU PALM**	7
	→ accéder au sommaire détaillé	
1.1	Portrait du PALM	9
1.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012	11
1.3	Mesures du PALM 2016	44
2	**SCHÉMA DIRECTEUR CENTRE LAUSANNE**	117
	→ accéder au sommaire détaillé	
2.1	Portrait du schéma directeur – SDCL	120
2.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDCL	122
2.3	Mesures du PALM 2016 – SDCL	149
3	**SCHÉMA DIRECTEUR DE L'EST LAUSANNOIS**	227
	→ accéder au sommaire détaillé	
3.1	Portrait du schéma directeur – SDEL	229
3.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDEL	231
3.3	Mesures du PALM 2016 – SDEL	249
4	**SCHÉMA DIRECTEUR DU NORD LAUSANNOIS**	286
	→ accéder au sommaire détaillé	
4.1	Portrait du schéma directeur – SDNL	288
4.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDNL	290
4.3	Mesures du PALM 2016 – SDNL	321
5	**STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS**	372
	→ accéder au sommaire détaillé	
5.1	Portrait du schéma directeur – SDOL	375
5.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDOL	377
5.3	Mesures du PALM 2016 – SDOL	421
6	**SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION MORGIENNE**	502
	→ accéder au sommaire détaillé	
6.1	Portrait du schéma directeur – SDRM	505
6.2	État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDRM	507
6.3	Mesures du PALM 2016 – SDRM	532

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.

Contexte

ÉLABORATION DU PALM 2016

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

Objectifs

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

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

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

Points approfondis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Structure du rapport

Le rapport du PALM 2016 comporte :

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

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

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

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

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

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

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

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

1 PÉRIMÈTRE DU PALM

Sommaire détaillé – Contenu cliquable

1.1	**PORTRAIT DU PALM**	9
1.2	**ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PALM 2007 ET 2012**	11
1.2.1	**Études stratégiques**	11
	Guide environnemental	11
	Stratégie pour l'implantation des tours	11
	Comptages périodiques de trafic TI-TC	12
	Plan de charges 2030 du réseau routier structurant	13
	Vélos en libre-service – État des lieux et pistes de développement du réseau	13
	Outil de planification financière	14
	Jalonnement des itinéraires cyclables	15
1.2.2	**Compte rendu de mise en œuvre des mesures d'urbanisation et infrastructurelles**	16
	Compte rendu de mise en œuvre	17
	Carte – C9 État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012	37
	Carte – C10 État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD)	38
	Carte – C11 État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012	39
1.2.3	**Commentaire sur le compte rendu de mise en œuvre des mesures infrastructurelles**	40
	Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)	40
	Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)	43
1.3	**MESURES DU PALM 2016**	44
1.3.1	**Mesures d'urbanisation**	44
	Horizons temporels des mesures d'urbanisation	44
	Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton	45

Liste du potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 46

Liste des nouvelles mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible 52

Carte – C12 Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 54

Carte – C13 Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets 55

1.3.2 Mesures infrastructurelles 56
Mesures et paquets de mesures 56

Liste des paquets de mesures infrastructurelles du PALM 2016 57

Fiches descriptives des paquets de mesures infrastructurelles 2016 58

Pertinence et utilité des mesures infrastructurelles 88
Sources de financement 94

Liste des mesures infrastructurelles financées intégralement par la Confédération 95

Liste des paquets de mesures infrastructurelles financées en tout ou partie par les autorités locales 96

Mesures infrastructurelles 97

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2016 98

Carte – C14 Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C 108

Carte – C15 Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B 109

1.3.3 Coordination des mesures d'urbanisation et infrastructurelles 110

Carte – C16 Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD) 111

1.3.4 Mesures paysagères 112

Liste des mesures paysagères 113

1.3.5 Mesures environnementales 114

Liste des mesures environnementales 115

Carte – C17 Mesures environnementales et paysagères 116

1.1 Portrait du PALM

Le périmètre compact du PALM concerne 26 communes (voir tableau ci-après). Sa limite ne coïncide pas avec les limites communales, mais avec celles des surfaces déjà urbanisées ou à urbaniser, conformément aux critères fixés par le Plan directeur cantonal (PDCn, ligne d'action B11).

Signataires du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Communes	Belmont-sur-Lausanne Bussigny Chavannes-près-Renens Cheseaux-sur-Lausanne Crissier Denges Échandens Échichens Écublens Épalinges Jouxtens-Mézery Lausanne Le Mont-sur-Lausanne Lonay Lully Lutry Morges Paudex Préverenges Prilly Pully Renens Romanel-sur-Lausanne St-Sulpice Tolochenaz Villars-Ste-Croix
Schémas directeurs	Centre Lausanne (SDCL) Est lausannois (SDEL) Nord lausannois (SDNL) Ouest lausannois (SDOL) Région morgienne (SDRM)
Canton	Conseil d'État
Associations régionales	Lausanne Région Région Morges

Périmètre du PALM

Données quantitatives

Superficie du périmètre compact	6'600 ha
Nombre d'habitants au sein du périmètre compact*	277'203
Nombre d'emplois au sein du périmètre compact (ETP)**	162'312

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

Contact

Projet d'agglomération Lausanne-Morges
Service du développement territorial – SDT
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne
021 316 74 11

1.2 État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012

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

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

Guide environnemental

Canton de Vaud et CSD Ingénieurs SA, 2014

Le guide environnemental permet de sensibiliser et d'inciter les acteurs aux bonnes pratiques environnementales. Il est composé d'un programme d'actions environnementales et d'un outil de prise en compte de l'environnement pour les mesures infrastructurelles et d'urbanisation. Grâce à ce guide, l'intégration proactive des questions environnementales est désormais facilitée à différentes échelles de projets, que ce soit au niveau de la planification ou de la réalisation.

Stratégie pour l'implantation des tours

Feddersen & Klostermann, TOPOS urbanisme, Paysagestion, 2014

Considérant l'impact des tours sur le paysage de l'agglomération et son image, la stratégie pour l'implantation des tours dans le PALM vise, d'une part, à aider à la conception de projets de grande qualité qui :

- prennent en compte les spécificités du PALM et les orientations principales des projets stratégiques en cours ;
- contribuent au bon fonctionnement du PALM ;
- s'intègrent dans le paysage exceptionnel du PALM ;
- contribuent au renforcement de la structure spatiale du PALM (réseau des centralités, pôles stratégiques, équilibre des quartiers, etc.).

La stratégie vise, d'autre part, à faciliter, pour les communes, l'évaluation des projets qui leur sont soumis afin de se déterminer sur leur bien-fondé.

Pour concevoir puis évaluer les projets de tours, le PALM met à la disposition des communes une boîte à outils composée de cartes, de critères d'évaluation et d'un pool d'experts. Chaque mesure d'urbanisation qui prévoit une tour peut ainsi être analysée selon une méthode uniforme à l'échelle du PALM.

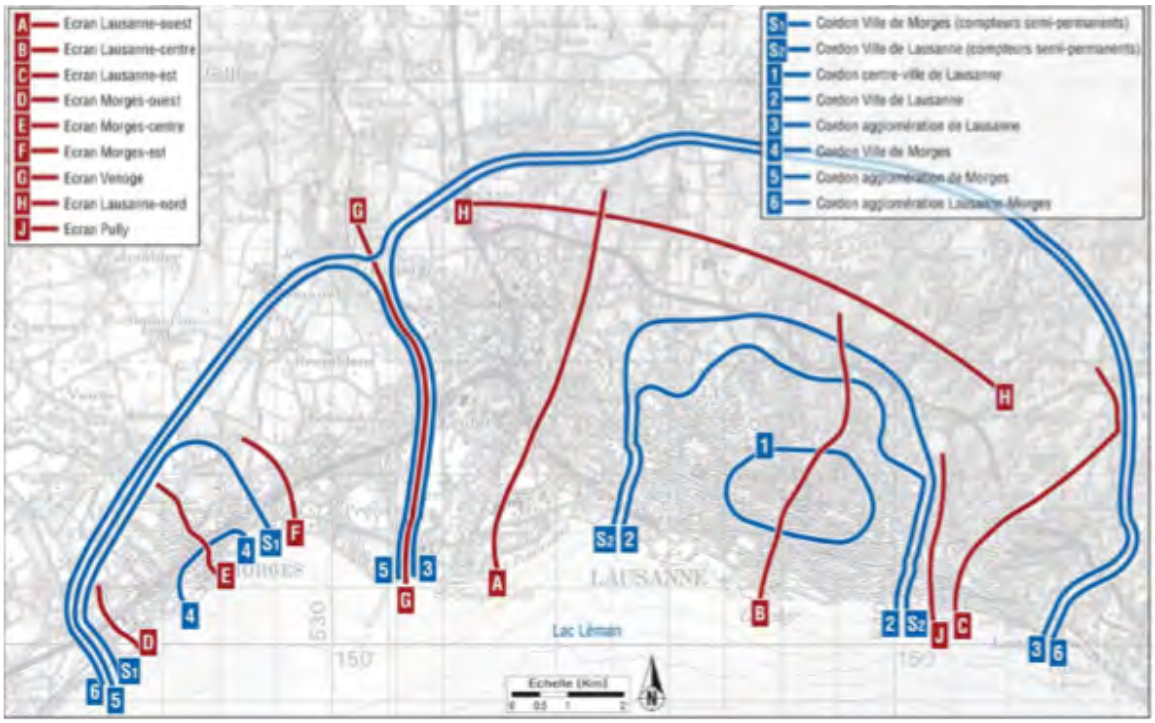
Comptages périodiques de trafic TI-TC

Transitec Ingénieurs-conseils SA, Naxio Sarl, 2015

Depuis 1975, et selon un rythme quinquennal, des comptages du trafic individuel motorisé et des voyageurs TP sont organisés dans l'agglomération lausannoise sous l'égide de l'association Lausanne Région. À partir de 2005, la campagne de comptages a été étendue à la région morgienne, de façon à faire correspondre son périmètre à celui du Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges, puis à celui du périmètre compact du PALM. Depuis 2010, la campagne de comptages se réalise en partenariat avec le Canton de Vaud et l'association Région Morges.

Cordons et écrans d'analyse du trafic TIM et TP

Source : Lausanne Région, comptages périodiques 2014



À des fins d'analyse, les comptages sont regroupés selon un certain nombre de cordons et d'écrans, qui permettent de suivre l'évolution des volumes de déplacements et des répartitions modales.

Les résultats des comptages permettent un suivi de l'évolution du trafic sur le réseau routier et autoroutier, l'évolution des voyageurs, ainsi que la répartition modale du trafic motorisé. L'analyse inclut également la comparaison de l'évolution du trafic avec celles de la population et des emplois. Le rapport de synthèse de la campagne de comptages 2014 est disponible dans le volume C (Études de référence).

Plan de charges 2030 du réseau routier structurant

Transitec Ingénieurs-conseils SA, 2015

Le plan des charges de trafic automobile à l'horizon 2030 couvre l'ensemble du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges (réseau routier structurant). Pour faciliter le suivi de l'évolution du trafic, le réseau routier pris en compte correspond à celui sur lequel sont réalisés les comptages de trafic sous l'égide de Lausanne Région (voir ci-dessus). Base commune à tous les partenaires du projet d'agglomération, le Plan de charges 2030 constitue un outil indispensable pour évaluer l'effet à long terme des projets de développement urbain et des mesures infrastructurelles ayant un impact sur le réseau routier. Ancré dans la stratégie mobilité du PALM, le Plan de charges 2030 résulte de la mise en cohérence des réflexions menées dans le cadre de multiples projets territoriaux et infrastructurels, en particulier celles relatives aux axes forts de TP urbains et au réseau autoroutier. Le Plan de charges 2030 du réseau routier du périmètre compact représente un objectif vers lequel devrait tendre la situation à long terme en matière de charges de trafic, compte tenu du report modal visé vers les TP et la mobilité douce.

Vélos en libre-service – État des lieux et pistes de développement du réseau

Buro für Mobilität, 2016

Premier réseau de vélos en libre-service (VLS) en exploitation en Suisse, le réseau de l'agglomération Lausanne-Morges est constitué de 26 stations réparties sur différentes communes. Plus de 250 vélos sont mis à la disposition des usagers par abonnement. Exploité par une entreprise unique, ce réseau est développé au gré des demandes provenant de partenaires publics ou privés, qui couvrent une partie des frais de fonctionnement. Partant du constat qu'aucun partenaire public ne dispose d'une vision d'ensemble, l'état des lieux en cours a pour but de :

- confirmer l'intérêt des communes pour le développement du VLS dans le périmètre compact PALM ;
- définir des principes de développement coordonné du VLS.

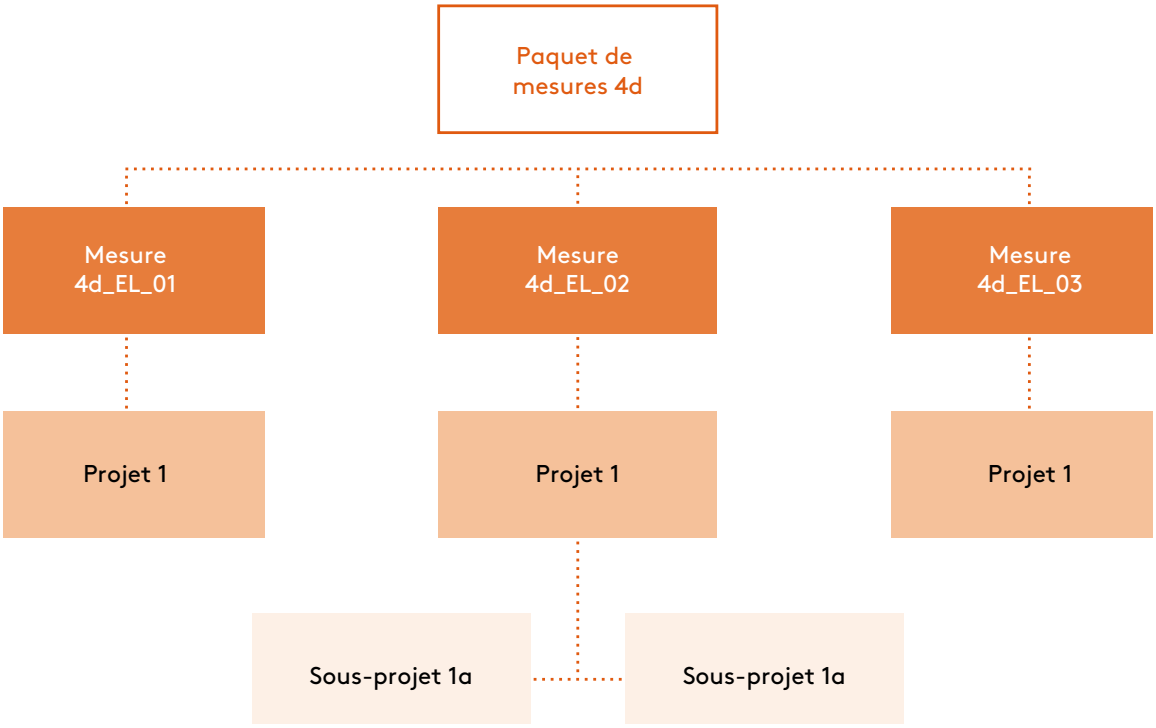
Outil de planification financière

Phisa SA, 2015

Le projet d'outil de planification financière (OdPF) résulte du besoin exprimé par les partenaires du PALM de pouvoir disposer d'un inventaire complet des projets auxquels ils contribuent ainsi que de l'échelonnement dans le temps de cette contribution. Outil de suivi de la mise en œuvre des projets et de facilitation du reporting, il donne un aperçu global des projets infrastructurels cofinancés par la Confédération et de leur avancement. Il s'appuie pour cela sur la structure des paquets de mesures proposée dans les différentes générations du projet d'agglomération.

Utilisable à partir d'un navigateur Internet, l'OdPF gère un ensemble de données techniques, administratives et financières, de la création d'une mesure ou d'un paquet de mesures à la clôture des projets et sous-projets qui lui sont attachés.

Outils de planification financière – structure des données



Initié en 2012, le développement de l'OdPF se heurte au manque de ressources qui peuvent lui être affectées. Un bilan de fonctionnement sera réalisé en fin d'année 2016.

Jalonnement des itinéraires cyclables

Pro Vélo Lausanne, 2016

Mesure du PALM 2007, le jalonnement d'itinéraires cyclables au sein du périmètre compact de l'ALM doit faire face à des difficultés de mise en œuvre (voir chap. 1.2.3). Après une analyse détaillée des itinéraires à l'horizon 2030, effectuée en 2012, une étude complémentaire sur le réseau existant s'est avérée nécessaire pour définir la première étape de réalisation, du fait de la mise en œuvre encore partielle des infrastructures cyclables (ouvrages de franchissement en particulier) et du report du délai de réalisation complète de la mesure.

L'étude de la première étape de mise en œuvre, en cours sous l'égide de l'administration cantonale, vise à identifier les tronçons du réseau pouvant déjà être jalonnés et à proposer des itinéraires alternatifs provisoires afin de garantir la continuité du réseau.

Jalonnement des itinéraires cyclables - 1re étape, variante

Tronçons planifiés et itinéraires alternatifs

1.2.2 COMPTE RENDU DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

L'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et infrastructurelles du PALM 2007 et 2012 est présenté ci-après dans les « tableaux de compte rendu » fournis par la Confédération.

Dans le PALM, une mesure d'urbanisation 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).

Concernant les mesures infrastructurelles, du fait de leur nombre important composant certains paquets cofinancés et de la variabilité de l'état de la mise en œuvre de chacune d'elles, l'évaluation globale de l'état de la mise en œuvre des paquets de mesures a été le plus souvent impossible. C'est pourquoi les tableaux de compte rendu fournis par la Confédération ont été complétés et détaillent le contenu de chaque paquet, sur la base des « annexes F » transmis à la Confédération dans le cadre de l'élaboration des conventions de financement.

Les informations qui sont reportées dans les tableaux ont pour date de référence le 30 septembre 2016, conformément à la directive fédérale (DETEC-ARE, décembre 2015). Les éléments explicatifs relatifs à l'état de la mise en œuvre jugés nécessaires par les porteurs de projet y sont également reportés, en particulier pour les mesures présentant un retard léger ou important ainsi que pour les mesures abandonnées. Un complément, par schéma directeur, sur l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation est fourni aux cahiers 2 à 6 du présent volume, ainsi qu'une synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles.

Le compte rendu est complété par des cartes réalisées sur l'ensemble du périmètre compact du PALM. Les cartes C9 (mesures d'urbanisation), C10 (mesures infrastructurelles hors mobilité douce) et C11 (mesures infrastructurelles de mobilité douce) donnent un aperçu de l'état de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures inscrites dans les Accords sur les prestations de 2007 et 2012. Pour les mesures d'urbanisation, la carte retranscrit les quatre états retenus par la Confédération dans les tableaux de compte rendu figurant ci-après, à l'exception des mesures réalisées (plans d'affectation en vigueur) qui sont représentées comme telles. Pour les mesures infrastructurelles, les cartes retranscrivent également les quatre états retenus par la Confédération, à l'exception des mesures infrastructurelles réalisées ou en cours de réalisation, qui sont représentées comme telles.

Compte rendu de mise en œuvre

Cartes

C9 État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012
C10 État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD)
C11 État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012

A1 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.3

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

[mio CHF 2005 HT]

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.041	4c/4d/4e	Concept mobilité douce_A-Liste	72.00	0	56.75	A	-	-	22.70	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c	Développement des réseaux de mobilité douce	22.37	A	18.13	A	-	-	7.74	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01	Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.82	A	-	-	0.71	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.CL.01 (1)	Lausanne - Traversées piétonnières et sécurité, 1ère étape	-	-	0.82	A	1.00	2016	0.33	2014	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330380.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.CL.01 (2)	Lausanne - Traversées piétonnières et sécurité, 2ème étape	-	-	0.21	A	0.2	2016	0.08	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le paquet de mesures des traversées piétonnes 2e étape a été retardé, en raison de l'approfondissement des études à faire (évolution des bases légales et procédures complexes).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.EL.01	Pully - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.18	A	0.2	2009	0.07	2018	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	A regrouper et à réaliser avec de gros chantiers pour alléger les procédures administratives. Coordination avec mesure 23a.EL.01 (5586.2.086). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.01	Bussigny - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.11	A	-	-	0.044	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.02	Crissier - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.02	A	-	-	0.008	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.03	Ecublens - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.12	A	-	-	0.05	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Option de base remise en question. Variante dénivelée à l'étude.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.04	Prilly - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.04	A			0.02	2018	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.05	Renens - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.03	A			0.01	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Projet en cours. Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.06	St-Sulpice - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.06	A	-	-	0.024	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure intégrée au projet RC1 (5a.OL.02, 5586.010). Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.07	Villars-Ste-Croix, Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.10	A	0.10	2014	0.04	2014	2015	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330383.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.RM.01	Morges - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.10	A	0.103	2009	0.04	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Il est prévu de grouper plusieurs petits projets pour optimiser les procédures administratives. Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.RM.02	Tolochenaz - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.02	A	-	-	0.006	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02	Sécurité des cyclistes	-	-	0.61	A	-	-	1.06	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.CL.01 (1)	Lausanne - sécurité des cyclistes, 1ère étape	-	-	0.61	A	0.61	2016	0.25	2014	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330381.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.CL.01 (2)	Lausanne - sécurité des cyclistes, 2ème étape	-	-	0.31	A	0.306	2016	0.12	2016	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesures retardées en raison d'approfondissements nécessaires. Réalisation en cours. Convention de financement 11330622.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.CL.01 (3)	Lausanne - sécurité des cyclistes, 3ème étape	-	-	0.71	A	0.71	2014	0.29	2018	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Mesures liées au calendrier de réalisation des axes forts de TP.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.EL.01	Pully - Sécurité des cyclistes	-	-	0.02	A	0.27	2009	0.01	2018	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	A regrouper et à réaliser avec de gros chantiers pour alléger les procédures administratives. Coordination avec mesure 23a.EL.01 (5586.2.086). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.01	Bussigny - Sécurité des cyclistes	-	-	0.14	A	-	-	0.058	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.02	Chavannes - Sécurité des cyclistes	-	-	0.19	A	0.19	2009	0.08	2020	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.03	Crissier - Sécurité des cyclistes	-	-	0.07	A	-	-	0.027	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.04	Ecublens - Sécurité des cyclistes	-	-	0.25	A	-	-	0.099	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.05	Prilly - Sécurité des cyclistes	-	-	0.13	A	0.13	2009	0.05	2018	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.06	Saint-Sulpice - Sécurité des cyclistes	-	-	0.12	A	-	-	0.050	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.RM.01	Morges - Sécurité des cyclistes	-	-	0.05	A	0.049	2009	0.02	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Il est prévu de grouper plusieurs petits projets pour optimiser les procédures administratives. Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.RM.02	Préverenges - Sécurité des cyclistes	-	-	0.04	A	-	-	0.014	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.RM.03	Tolochenaz - Sécurité des cyclistes	-	-	0.01	A	-	-	0.003	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.03	Jalonnement des itinéraires cyclables	-	-	1.05	A	1.05	2012	0.42	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Mise en œuvre rendue difficile du fait du grand nombre de communes impliquées et de l'absence d'un porteur de projet légitimé à réaliser la mesure sur l'entier du périmètre. Choix récent d'un pilotage cantonal.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.05	Eclairage des itinéraires, mesures à définir	-	-	2.25	A	-	-	0.90	-	-	Léger retard (≤ 4 ans)	-	Voir détail par mesure. Nouvelles mesures d'une certaine envergure à définir. Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.05.CL.01	Lausanne - Eclairage des itinéraires	-	-	1.06	A	1.07	2013	0.42	2015	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Réalisation en cours. Convention de financement 11330385. Réalisation initiée en 2015 et prévue jusqu'en 2019; mesures à réaliser au cas par cas en accompagnement de projets d'aménagement.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.05.OL.01	Villars-Ste-Croix - Eclairage RC 313	-	-	0.16	A	0.16	2014	0.06	2014	2015	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330383.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.CL.50	Lausanne, Pully - Liaison Chandieu - Pierraz-Portay	-	-	0.08	A	0.08	2014	0.03	2014	2014	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral, à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Coordination avec projet CFF et commune de Pully.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.CL.51	Lausanne - aménagement piétonnier Ch. du Petit-Flon	-	-	0.38	A	0.2	2016	0.15	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Projet retardé pour cause de coordinations intercommunales supplémentaires.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.CL.52	Lausanne - aménagement piétonnier Av. de Montoie	-	-	0.21	A	0.3	2014	0.08	2014	2014	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral, à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Réalisation en urgence pour sécuriser les traversées piétonnes ainsi que plusieurs débouchés.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.CL.53	Lausanne - Nouvelle liaison Sévelin - Flon	-	-	0.11	A	0.11	2009	0.04	2018	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure coordonnée avec projet de plan partiel d'affectation (PPA) de Sévelin Sud, en cours d'examen préalable. Le PPA devrait être légalisé aux environs de 2018.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.NL.50.01	Le Mont - Côte de la Grangette	-	-	0.37	A	-	-	0.15	2016	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330483.

A1 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.3

Légende

- à remplir obligatoirement par l'agglomération
- à remplir par l'agglomération, le cas échéant
- rempli par l'ARE

[mio CHF 2005 HT]

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.NL.50.02	Le Mont - Cheminements Bugnon	-	-	0.68	A	-	-	0.49	2016	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330517.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.NL.50.03	Le Mont - Cheminements Rionzi, Tuillière	-	-	0.54	A	0.54	2012	0.49	2018	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure dépendante de la réalisation d'un plan de quartier retardé.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.NL.93	Le Mont - Divers cheminements	-	-	1.09	A	1.09	2012	0.44	2018	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure dépendante de la réalisation d'un plan de quartier retardé.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.OL.22	Bussigny, Crissier - Nouvelle liaison Bussigny-Crissier	-	-	0.74	A	0.73	2016	0.30	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Préavis communaux adoptés. Adaptations du débouché et adaptations de projet en lien avec l'accès de service à l'autoroute.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.OL.50	Chavannes - Liaison Rte De la Plaine - Ch. des Triaudes	-	-	0.41	A	0.41	2009	0.16	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Projet en cours. Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.OL.51	Ecublens - Nouvelle liaison Ch. des Clos - Ch. de la Raye	-	-	0.30	A	0.3	2009	0.12	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Projet lié au réaménagement de la RC82 (4c.OL.108, 5586.2.279).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.OL.91	Liaison Villars-Ste-Croix - RC251	-	-	0.46	A	0.52	2016	0.18	reporté (OFROU)	reporté (OFROU)	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Projet adapté pour intégrer un arrêt de bus. Coordination nécessaire avec programme d'entretien des routes cantonales et avec OFROU (goulet de Crissier, réfection des ponts autoroutiers). Nouveau planning en cours d'élaboration.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.RM.01a	Tolochenaz - Itinéraire Morges - Tolochenaz	-	-	2.30	A	2.303	2015	0.92	2017	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Retard dû à la pose non prévue de murs antibruits (nécessité de déposer une demande de crédit au Grand Conseil).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.RM.50	Tolochenaz, Réaménagement ch. du Saux	-	-	0.40	A	0.403	2016	0.16	2014	2014	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330382.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.RM.51	Morges - Cheminement Nord des bâtiments de la Gracieuse	-	-	0.19	A	0.188	2009	0.08	2020	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Difficultés liées à l'obtention des servitudes. La modification du projet s'est avérée nécessaire. Une convention est signée entre la Commune **de Lonay** et le propriétaire.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.RM.52	Morges - Cheminement Ch. de la Morgette	-	-	0.04	A	0.048	2016	0.02	2016	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Demande de détermination de al contribution fédérale en cours d'établissement. Procédure de permis de construire en cours.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.RM.53	Echandens - Aménagement cyclable Rte d'Yverdon	-	-	0.05	A	0.047	2009	0.02	2018	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Coordination avec la réalisation d'un collecteur d'eaux usées. Etude d'accessibilité multimodale autour de la jonction autoroutière d'Ecublens en cours, avec possibles effets sur la nature des mesures à prévoir.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.RM.92	Morges - Réaménagement Av. Marcelin	-	-	0.44	A	1.154	2016	0.18	2016	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réalisation en cours. Convention de financement 11330621.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c	Mesures à définir	-	-	0.38	A	-	-	0.15	-	-	Léger retard (≤ 4 ans)	-	Mesures de remplacement à définir.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4d	Franchissements dénivelés	41.91	A	33.10	A	-	-	13.24	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.CL.05b	Lausanne - Liaison Av. Provence - Malley	-	-	x	A	0.09	2014	0.00	2014	2014	-	-	Mesure réalisée en urgence avant convention de financement (coordination avec travaux métro m1). Cofinancement fédéral reporté sur les autres mesures du paquet (décision ARE du 10.11.2014).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.CL.08	Lausanne - Franchissement du m1 Tivoli-Sévelin	-	-	1.62	A	3.8	2016	0.65	2014	2015	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330436.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.CL.16	Lausanne - Passerelle Chocolatière	-	-	1.14	A	2.3	2016	0.46	2018	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Projet directement lié au planning de l'OFROU pour les travaux d'entretien de l'autoroute A9 dans ce secteur. Coordination en cours avec l'OFROU.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.CL.24	Lausanne - Passerelle Maillefer	-	-	0.52	A	1.3	2016	0.21	2014	2015	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330437.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.OL.06	Chavannes - Passerelle Dorigny	-	-	2.41	A	4.47	2014	0.96	2018	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Projet en cours. Planning lié au développement du plan de quartier dont la procédure de légalisation s'est prolongée.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.OL.07	Chavannes - Passerelle Cèdres	-	-	1.48	A	2.74	2014	0.59	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Projet en cours. Planning lié au développement du plan de quartier dont la procédure de légalisation s'est prolongée.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.OL.11	Ecublens, Crissier - Passage inférieur CFF	-	-	5.49	A	10.19	2014	2.20	2020	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Etude de variantes en cours. Surcoûts importants liés aux indemnisations des CFF (limitation des vitesses de circulation des trains, retards induits).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.OL.13	Renens - Passerelle gare CFF	-	-	6.00	A	18.99	2016	2.40	2017	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Réalisation de la mesure dépendante du calendrier du projet Léman 2030. Préavis communaux en préparation.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.OL.15	Renens - Passage inférieur du Léman	-	-	2.99	A	5.97	2015	1.20	2016	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Réalisation en cours. Convention de financement 11330528. Retard dû à la coordination nécessaire avec le projet de 4e voie CFF (Léman 2030).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.OL.17	Prilly, Renens - Passage inférieur des Bouchers	-	-	6.14	A	11.39	2014	2.45	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure liée au projet de centre sportif de Malley (JOJ 2020) et aux plans de quartiers attenants. Mesure à coordonner également avec projet CFF de 4e voie et saut-de-mouton (Léman 2030).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.OL.24	St Sulpice + Ecublens - Passerelle Venoge	-	-	0.13	A	0.238	2014	0.05	2017	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Nouvelle passerelle remplacée par élargissement du pont existant. Projet en lien avec la 3e étape RC1 (5586.010, 5a.OL.02).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.RM.6	Morges, franchissement CFF	-	-	1.89	A	1.886	2009	0.75	2019	2019	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Coordination avec projet de réaménagement de la gare CFF. Les horizons temporels ont dû être harmonisés. Le projet de franchissement a également vu son coût augmenter.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.RM.7	Morges, franchissement Av. Dr. Yersin – J.J. Cart	-	-	2.00	A	2.002	2009	0.80	2019	2019	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Coordination avec le plan directeur des circulations de Morges et avec le projet Morges Gare-Sud (CFF, mesure d'urbanisation 5586.2.243).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.004	4d.RM.94	Morges - Passage inférieur En Bonjean	-	-	1.30	A	2.419	2012	0.52	2013	2013	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330435.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e	Stationnement pour vélos	7.14	A	5.52	A	-	-	2.22	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01	Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.10	A	-	-	1.02	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.CL.01	Lausanne - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.10	A	0.12	2015	0.04	2016	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Réalisation en cours. Convention de financement 11330592. Retard dû aux coordinations nécessaires avec le développement du réseau TP.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.EL.01	Lutry - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.003	A	-	-	0.001	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: …	Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce). Voir remarque générale Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.EL.02	Pully - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.15	A	0.19	2013	0.06	2013	2013	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330386.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.NL.01	Cheseaux - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.02	A	0.02	2012	0.007	-	2015	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral. Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.NL.02	Le Mont - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.06	A	0.06	2012	0.025	-	2013	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral. Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.NL.03	Romanel - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.02	A	0.02	2012	0.009	-	2015	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral. Mesure à remplacer (paquet de mesures du benchmark mobilité douce).

A1 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.3

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

[mio CHF 2005 HT]

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.OL.01	Chavannes - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.42	A	0.42	2009	0.17	2017	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Stationnement secteur gare de Renens (projet intercommunal). Coordination avec réaménagement de la gare. Réalisation par étapes dès 2017.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.OL.02	Crissier - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.21	A	0.21	2009	0.08	2017	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Stationnement secteur gare de Renens (projet intercommunal). Coordination avec réaménagement de la gare. Réalisation par étapes dès 2017.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.OL.03	Ecublens - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.30	A	0.3	2009	0.12	2017	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Stationnement secteur gare de Renens (projet intercommunal). Coordination avec réaménagement de la gare. Réalisation par étapes dès 2017.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.OL.04	Prilly - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.03	A	0.03	2009	0.01	2017	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Projet en cours.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.OL.05	Renens - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.84	A	0.84	2009	0.34	2017	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Stationnement secteur gare de Renens (projet intercommunal). Coordination avec réaménagement de la gare. Réalisation par étapes dès 2017.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.VD.01	Etat de Vaud - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.42	A	0.42	2009	0.17	2017	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Stationnement secteur gare de Renens (projet intercommunal). Coordination avec réaménagement de la gare. Réalisation par étapes dès 2017.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.CL.10	Lausanne - Vélos-station 200 pl CFF Nord	-	-	0.22	A	0.29	2013	0.09	2013	2013	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330387.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.CL.11	Lausanne - Vélos-station 200 pl CFF Sud	-	-	2.00	A	-	-	0.799	-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	La vélostation prévue n'est plus compatible avec le projet d'agrandissement de la gare lié à Léman 2030. Cette mesure est abandonnée. Une autre vélostation, située au Nord de la gare et totalement intégrée au projet d'agrandissement, sera proposée dans le PALM 2016.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.OL.09	Renens - Vélos-station 120 pl. CFF	-	-	0.74	A	0.79	2016	0.29	2019	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Une autre vélostation, située au Nord de la gare et totalement intégrée au projet d'agrandissement, sera proposée dans le PALM 2016.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.010	5	Réaménagements routes principales	25.00	A	23.72	A	-	-	9.49	-		-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.010	5a.OL.01	RC1 - UNIL / Tronçon 2	-	-	2.62	A	-	-	1.05	-	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330465.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.010	5a.OL.02	RC1 - Tir-Fédéral-Venoge / Tronçon 3	-	-	5.09	A			2.04	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Etudes complémentaires de projet en cours.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.010	5a.OL.03	RC76 - Bourdonnette-Léman	-	-	3.30	A	2.85	2016	1.32	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Coordination avec le projet de jonction de Chavannes (projet général adopté par Conseil fédéral) et avec les mesures d'urbanisation à proximité (En Dorigny, 5586.2.182 et Côtes-de-la-Bourdonnette, 5586.2.183).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.010	5a.RM.01	RC1 - Venoge-Morges / Tronçon 4	-	-	12.71	A	40.11	2015	5.08	2020	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Adaptation du projet pour réduire le coût des emprises foncières et pour mieux intégrer le projet dans son contexte urbain (mesures Sud-Est morgien, 5586.2.231, et La Baie II, 5586.2.245). Forte augmentation du coût depuis 2009 (+340% à 40 mio CHF); difficulté d'obtenir les garanties de financement communales. Discussions techniques en cours sur avant-projet concernant la place dévolue aux TP et à MD.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.014	19c	REV Concept 2010: Etat final (Aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)	60.00	A	56.01	A	60	2012	22.40	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Nécessité de mettre à jour le concept d'origine sur la base de l'évolution de la planification du réseau Grandes Lignes. Voir éléments explicatifs complémentaires dans Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a	Réseau de bus TP Morges (2008-2014)	15.00	A	14.09	A	-	-	5.63	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.01	Mise en place du SAEIV	-	-	1.79	A	1.9	2016	0.71	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Retard dû à la restructuration de l'entreprise MBC. Projet détaillé en cours, coordination avec besoins mis en évidence par l'étude TP 2030 de Région Morges.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.OL.01	TPM 702 - Bussigny - 4 arrêts	-	-	0.38	A	0.38	2012	0.15	-	2014	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330390.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.01	TPM 705 - Denges - 3 arrêts	-	-	0.33	A	0.253	2013	0.13	2015	2015	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330389.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.02	TPM 702/5 - Echandens / 3 arrêts	-	-	0.41	A	0.537	2015	0.17	2016	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réalisation en cours. Convention de financement 11330593. Projet élargi à 5 arrêts TP, avec intégration d'une zone 30.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.03	TPM 701 - Echichens - Arrêt église	-	-	0.04	A	-	-	0.015	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: …	Aménagements existants jugés finalement suffisants. Mesure à remplacer (paquet de mesures).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.04	TPM 703 - Lussy-sur-Morges / 2 arrêts	-	-	0.40	A	0.743	2015	0.20	2016	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330416.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.05	TPM 703 - Morges / 3 arrêts	-	-	0.48	A	0.39	2014	0.16	2015	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330466.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.06	Morges - Centre-Ville giratoire de la Tour	-	-	0.75	A	0.75	2009	0.30	2016	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réalisation en cours. Convention de financement 11330615. Retard dû à diverses oppositions.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.07	Morges - Centre-Ville Secteur Est	-	-	2.82	A	2.82	2009	1.13	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	A préciser dans le cadre du Plan Directeur des Circulation de la Ville de Morges qui est en cours de révision.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.08	Morges - Centre-Ville Secteur Ouest	-	-	4.72	A	4.72	2009	1.89	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	A préciser dans le cadre du Plan Directeur des Circulation de la Ville de Morges qui est en cours de révision.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.09	Morges - Centre-Ville Savoie/Charpentiers	-	-	1.69	A	1.69	2009	0.68	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	A préciser dans le cadre du Plan Directeur des Circulation de la Ville de Morges qui est en cours de révision.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.10	TPM 702/3 - Tolochenaz - Chemin du Saux	-	-	0.11	A	0.108	2013	0.04	2014	2016	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330388.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.11	TPM 702/3 - Tolochenaz / 3 arrêts	-	-	0.17	A	0.17	2019	0.07	2017	2018	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	En attente d'une coordination avec des projets d'urbanisation: arrêts Grillettes et Molliau avec le projet Sudvillage (début de réalisation en 2018; arrêt Plantaz avec le projet de la Longeraie (en suspend pour cause de SDA). Bureau d'aide à maîtrise d'ouvrage engagé par la Commune pour coordination des projets.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a	Réseau de bus TP Lausanne (2009-2014)	30.00	A	29.01	A	-	-	11.61	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.CL.01	tl 7 - Aménagements César-Roux Lausanne	-	-	1.77	A	5.6	2016	0.71	2016	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réalisation en cours. Convention de financement 11330516. Suite aux études de détail, le projet a nécessité une coordination avec les tl afin d'intégrer des modifications induites par l'évolution du réseau TP.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.EL.01	tl 25 - Aménagements C.-F. Ramuz Pully	-	-	0.15	A	0.415	2014	0.61	2014	2014	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330392.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.NL.01	tl 8 - Prolongement Grand-Mont	-	-	5.14	A	-	-	2.06	2011	2012	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330080.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.NL.02	tl 3 - Prolongement Maillefer (R12+R14)	-	-	5.86	A	5.35	2016	2.35	2019	2021	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Projet retardé en raison de problèmes fonciers. Effort de coordination particulier nécessaire du fait de son interdépendance avec des mesures d'urbanisation (en particulier PQ Bugnon-Maillefer, 5586.2.152) et du fait de l'implication de deux autorités communales.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.NL.03	tl 21 - Prolongement Le Mont	-	-	6.11	A	10.45	2013	2.45	2019	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Réalisation dépendante du calendrier de l'éclatement de la jonction de la Blécherette. Coordination importante nécessaire avec les projets d'urbanisation dans le secteur du Rionzi / Châtelard, au Mont-sur-Lausanne.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.OL.01	tl 25 - Prolongement Renens Gare	-	-	8.58	A	0.75	2016	3.43	2014	2014	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330391.

A1 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.3

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

[mio CHF 2005 HT]

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre			
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations				
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.OL_02	tl 33 - Aménagements Flumeaux Prilly	-	-	0.22	A	-	-	0.87	2014	2014	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral. Mesure à remplacer (paquet de mesures).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.025	13a.TL_01	Réseau tl - investissement R14	-	-	1.17	A	-	-	0.47	2013	2014	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral. Mesure à remplacer (paquet de mesures).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.021	23a (23a.01)	Axe fort tram Renens-Lausanne - t1	198.00	A	184.83	A	358	2013	73.93	2018	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	Autorisation de construire délivrée par OFT le 7 mars 2016. Crédit d'ouvrage adopté par Grand Conseil le 21 juin 2016. Voir remarque complémentaire dans Volume B, cahier 1, chapitre 1.2.3.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a (23a.02/23a.03)	Axes forts trolleybus A	114.00	A	48.00	A	-	-	19.20	-	-	-	-	Voir détail par mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.02.EL_01	PP7 - LUTRY - RC 780a	-	-	6.58	A	37.3	2013	2.63	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Projet revu et optimisé. Projet d'ouvrage en cours.Important besoin de concertation avec la population en raison des coûts importants à charge des communes.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.02.EL_02	PP7 - PAUDEX - RC 780a	-	-	2.65	A	10	2013	1.06	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Projet revu et optimisé. Projet d'ouvrage en cours.Important besoin de concertation avec la population en raison des coûts importants à charge des communes.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.02.EL_03	PP7 - PULLY - RC 780a	-	-	1.50	A	2.8	2013	0.60	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Projet revu et optimisé. Projet d'ouvrage en cours.Important besoin de concertation avec la population en raison des coûts importants à charge des communes.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.03.CL_01	PP6 - CSF Confrérie Saint François	-	-	12.67	A	47.9	2016	5.07	2018	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	Le projet partiel 6 Confrérie Saint-François est inclus dans la procédure de réalisation du tram Lausanne-Renens (5586.021) et a subi les mêmes retards du fait de plusieurs recours consécutifs.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.03.CL_02	PP6 - BVX Aloys Fauquez	-	-	1.99	A	7.9	2016	0.80	2022	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de réalisation dans le secteur Aloys Fauquez doit être modifié et coordonné au planning du projet de prolongement de la ligne tl3, lui-même retardé.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.03.CL_03	PP6 - Avenue de Béthusy, tronçon Béthusy - Chailly	-	-	0.30	A	0.3	2008	0.12	2008	2009	-	-	Mesure réalisée hors cofinancement fédéral, à remplacer (paquet de mesures). Mesure partiellement réalisée en 2008 (synchronisation avec m2 et ligne tl6). Régulation modifiée en 2009 et jugée suffisante.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.03.CL_04	PP6 - Avenue de Chailly, tronçon Fauvettes - Pully	-	-	1.63	A	13.6	2016	0.65	2013	2015	-	-	Mesure réalisée. Convention de financement 11330256.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.02.OL_01	PP5 - CRISSIER - RC 251	-	-	4.67	A	17.8	2016	1.87	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Projet revu et optimisé, notamment dans les domaines fonciers et financiers.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.02.OL_02	PP5 - LAUSANNE - Prilly Montétan	-	-	1.01	A	-	-	0.40	-	2014	-	-	Mesure réalisée sur la base d'un projet revu et optimisé. Une modification de la régulation s'est avérée suffisante. Mesure à remplacer (paquet de mesures).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.02.OL_03	PP5 - PRILLY - RC 251	-	-	6.39	A	11.5	2016	2.56	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Projet revu et optimisé, notamment dans les domaines fonciers et financiers.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.044	23a.02.OL_04	PP5 - RENENS - RC 251	-	-	8.62	A	22.6	2016	3.45	2018	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Projet revu et optimisé, notamment dans les domaines fonciers et financiers.

Ae1 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A de la 1re génération
cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomeration
à remplir par l'agglomeration, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement					Compte rendu de mise en oeuvre						
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations	Etat actuel							Développement/ concrétisation	
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.008	4h	Aménagement de zones à régime spécial de circulation	27.00	A	Ae	-	-	en continu	-	état théorique à atteindre	-	L'emprise des zones modérées existantes et planifiées couvre une part très importante des secteurs densément urbanisés. La mise en œuvre des nouvelles zones s'effectue sur la base d'une programmation communale. Un état d'avancement est présenté sous forme de carte dans le chapitre "diagnostic" du PALM 2016.	5586.008	4h
G	5586 Lausanne-Morges	5586.017	3a	P+Rail régionaux	20.00	A	Ae	20	2009	2019	2019	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Voir fiche descriptive du paquet de mesures, volume B, cahier 1. En cours, élargissement de la thématique aux équipements des interfaces de transport (en particulier gares RER) afin de garantir les fonctionnalités de rabattement et transbordement. Demande de crédit au Grand-Conseil prévue en 2018.	5586.017	3a

B1 - Liste des mesures, priorité B (liste B) de la 1re génération
cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.4

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Compte rendu de mise en oeuvre							
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel								Développement/ concrétisation	
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N°. (Agglo) (2e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.011	5	Réaménagements routes principales (tranquillisation)	25.00	B	23.72	B	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	Mesures reprises et précisées dans le PALM 2012. Des mesures de type 5a et 5b ont été proposées en tant que mesures individuelles.	5586.2.013 5586.2.014 5586.2.015 5586.2.017 5586.2.018 5586.2.020 5586.2.042 5586.2.023 5586.2.024 5586.2.042	5a.CL.01 5a.CL.02 5a.CL.03 5a.EL.01 5a.EL.02 5a.EL.04 5a.NL.01 5a.OL.02 5A.OL.04 5b.RM.02
G	5586 Lausanne-Morges	5586.022	23a	Axe fort tram Lausanne-Rionzi	141.00	B	129.95	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Mesure repriorisée au profit d'un axe fort (métro m3) desservant le secteur des Plaines-du-Loup. La desserte du couloir Borde-Bellevaux-Rionzi est prévue par une ligne de BHNS.	5586.2.301 5586.2.085	23e.CL.01 23a.CL.02
G	5586 Lausanne-Morges	5586.026	16a	Réseau de bus (2015-2018)	30.00	B	29.01	B	-		2016	2022	Léger retard (≤ 4 ans)		Mesures reprises et précisées dans le PALM 2012 (Paquet de mesures 16a). Région Morges: l'étude TP 2030 a défini l'image directrice du réseau urbain à l'horizon 2030 et les étapes intermédiaires 2018/2025(mesures 17 et 18 du PALM 2016); la restructuration interne de l'entreprise MBC a retardé la planification.	5586.2.058 5586.2.059 5586.2.060	16a.CL.01 16a.EL.01 16a.NL.03
G	5586 Lausanne-Morges	5586.042	0	Concept mobilité douce_B-Liste				B	-	-	-	-	-	-	Mesures reprises et précisées dans le PALM 2012 (paquets de mesures 4c/4d/4e).	5586.2.279 5586.2.283 5586.2.290 5586.2.291 5586.2.299	4c.OL.108 4d 4e.OL.120 4e.RM.153 MD Liste A
G	5586 Lausanne-Morges	5586.043	4d	Tunnel Gare-St-François	14.00	A	12.22	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	La mesure est devenue obsolète avec l'évolution de la planification des projets de métros m2 et m3.	5586.2.301	23e.CL.01

A2 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 2e génération cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)	début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.013	5a.CL.01	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	21.00	A	19.75	A	29.4	2014	6.91	2017	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mise à l'enquête terminée en juillet 2016.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.017	5a.EL.01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	5.00	A	4.70	A	5	2012	1.65	2020	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	L'étude de développement du secteur de Corsy La Conversion a identifié de nouvelles contraintes qui requièrent une modification du contenu de la mesure en termes d'aménagement.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.018	5a.EL.02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	4.00	A	3.76	A	4	2012	1.32	2018	2020	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Coordination avec étude de projet du BHNS (au droit de la suppression du Grand Pont).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.020	5a.EL.04	Pully / Boulevard de la Forêt	3.50	A	3.29	A	4.441	2016	1.15	2016	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Réalisation en cours. Convention de financement 11340154.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.022	5a.NL.01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	7.20	A	3.60	A	7.2	2012	1.26	2021	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	Mesure tributaire d'un important remaniement parcellaire à l'échelle communale, faisant l'objet de recours; Mesure également dépendante de 2 plans de quartier, PQ « Etavez-Devant » (compris dans remaniement) et PQ Praz-Prévôt au centre de la commune.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.023	5a.OL.102	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	5.28	A	4.97	A	5.3	2012	1.74	2023	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Projet lié à la réalisation de la jonction de Chavannes.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.024	5a.OL.04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	7.26	A	4.19	A	8.16	2014	1.46	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Coûts annoncés pour l'ensemble du projet.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.054	11.OL.01	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.90	A	9.31	A	9.9	2012	3.26	2020	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Projet définitif de la jonction de Chavannes en cours d'élaboration par OFROU. Contenu de la mesure d'accompagnement à rediscuter sur cette base.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.055	11.OL.02	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.96	A	14.07	A	15	2012	4.92	2015	2016-2020	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Parties 1 et 2 réalisées en 2015/2016. Conventions de financementet 11340050 et 11340060. Après discussion avec l'ARE, un solde est disponible pour des projets en cours de précision suite à l'élaboration du projet général de la jonction.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.056	11.OL.03	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	10.00	A	9.40	A	10.0	2012	3.29	2022	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Projet lié à la jonction et goulet de Crissier.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.058	16a.CL.01	tl2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.20	A	1.13	A	1.2	2012	0.40	2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet d'aménagement routier prévu en 2012 sur l'avenue de Rhodanie pour la circulation des bus a été modifié suite aux études de détail.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.059	16a.EL.01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	0.70	A	0.66	A	0.25	2015	0.23	2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude faisabilité en cours (Pierraz-Portay).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.060	16a.NL.03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	0.60	A	0.56	A	-	-	0.20	2021	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Projet en lien avec la mesure 5b.NL.08 (Giratoires de Bel-Air et de Mon-Repos), qui fait l'objet d'une étude d'avant-projet. La voie bus devra être aménagée conjointement.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.078	21.CL.01	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	20.00	A	18.81	A	20.00	2012	6.58	2018	2025	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	C'est le planning des travaux de transformation de la Gare CFF (Léman 2030) qui dictera le moment où les interventions sur l'interface de la gare pourront avoir lieu. En l'état, il est possible que des travaux de l'interface de la gare débutent en 2018.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.079	21.EL.01	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.80	A	6.40	A	6.8	2012	2.24	2018	2020	état théorique à atteindre	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Mesure redéfinie mais planning maintenu; Etude d'avant-projet en cours.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.080	21.OL.01	Renens / Aménagement interface gare CFF	8.30	A	7.81	A	8.3	2012	2.73	2017	2020	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.081	21.RM.01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	5.00	A	4.70	A	5	2012	1.65	2017	2020 - 2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Démarrage des travaux de la gare, Place Sud, dès 2017, en coordination avec CFF.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.086	23a.EL.01	t2 / Lausanne, Pully - tronçon St-François - Pully Reymondin	30.00	A	28.60	A	30	2012	10.01	2020	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Approbation par le Grand Conseil du décret garantissant le financement cantonal (juin 2016); étude de faisabilité faite, avant-projet en phase de démarrage.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.093	23c.OL.01	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	180.00	A	166.69	A	167	2015	58.34	2019	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Retard lié au lancement des études décalé suite à l'allongement de la procédure de la 1ère étape.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.101	240.01	GCTA / Mise en œuvre	27.00	A	25.39	A	27.6	2016	8.89	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	L'OFROU figure parmi les partenaires du projet et sa participation est estimée à environ 2.72 mio TTC. La part du financement couvert par l'OFROU au titre du réseau autoroutier national sera déduit des coûts imputables de la mesure.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.279	4c.OL.108	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu;itinéraire mobilité douce	5.90	A	5.55	A	5.9	2012	1.94	2017	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d	Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.EL.106; 4dNL111; 4dOL12a; 4dOL110; 4dOL112; 4dOL113; 4dOL114; 4dOL115; 4dRM8)	30.09	A	28.30	A	-	-	9.90	-	-	-	-	Voir détail mesures.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.CL.02	Nouvelle passerelle Bourdonnette-UNIL le long du m1	1.55	A	1.46	A	1.55	2012	0.51	2021	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Le projet de passerelle entre le secteur Bourdonnette et l'UNIL a été retardé, pour être coordonné avec le projet de l'OFROU de compléments de la jonction autoroutière de Malley.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.CL.23	Nouvelle passerelle Rte de Vidy – Métamorphose sud	2.65	A	2.49	A	2.65	2012	0.87	2022	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de passerelle entre le secteur des Près-de-Vidy et de la Route de Vidy a été retardé, suite à la modification du programme de développement urbain Métamorphose Sud. De nouvelles études sont en cours sur le Près-de-Vidy, qui permettront d'affiner le projet de passerelle en lien avec le futur quartier.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.CL.134	Liaison Vallon – m2 (CHUV), ascenseurs	1.10	A	1.03	A	1.1	2012	0.36	2020	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de liaison mécanisée entre le site du Vallon et le métro m2 (proche du CHUV) a été retardé suite aux études de faisabilité, qui ont mis en évidence l'impact de certaines variantes sur le coteau forestier. De nouvelles études doivent être menées pour définir des solutions techniques compatibles avec la préservation de la forêt.

A2 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 2e génération cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)	début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.CL.142	Passerelle nouvelle m1 Bourdonnette – Métamorphose sud	1.35	A	1.27	A	1.35	2012	0.44	2022	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de passerelle entre le secteur des Près-de-Vidy et le secteur Bourdonnette (en particulier accès à la station du métro m1) a été retardé suite à la modification du programme urbanistique de Métamorphose Sud. De nouvelles études sont en cours sur le site des Près-de-Vidy qui permettront d'affiner le projet de passerelle en lien avec le futur quartier. Revue de la planification urbanisitique de Métamorphose. Modification du planning initial de développement du site.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.CL.143	Epalinges, passerelle nouvelle sur la rte de Berne	1.19	A	1.12	A	1.19	2012	0.39	2017	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.CL.151	Passerelle nouvelle sur le chemin du Martinet	1.00	A	0.94	A	-	-	0.33	2015	2015	-	-	Mesure réalisée sans cofinancement et indiquée comme telle dans l'Accord sur les prestations.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.EL.106	Pully, assainissement passerelle Verdaine	1.62	A	1.52	A	0.15	2016	0.53	2017	2017	état théorique à atteindre	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Choix d'une variante de rénovation légère (rafraîchissement).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.NL.111	LEB Raffort - passage inférieur pour la mobilité douce (suppression PN)	5.00	A	4.70	A	5.0	2012	1.65	2018	2018	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.OL.12a	Ecublens-Crissier - passerelle pour la mobilité douce le long du Pont-Bleu	4.00	A	3.76	A	4.0	2012	1.32	2019	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Réfection de l'entier du Pont nécessaire impliquant un report de la construction de la passerelle attenante. Aménagement provisoire du cheminement vers Marcolet à réaliser simultanément à la requalification RC82.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.OL.110	Chavannes-Ecublens, nouveau passage sous le m1 et le Tir-Fédéral	3.00	A	2.82	A	3	2012	0.99	2025	2030	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Coordination avec réalisation 3e étape du plan de quartier attenant.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.OL.112	Crissier, nouvelle passerelle sur RC151 (Saab-Coop)	1.43	A	1.34	A	1.43	2012	0.47	2018	2020	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.OL.113	Crissier, nouvelle passerelle sur RC82 (Coop-En Chise)	1.43	A	1.34	A	1.43	2012	0.47	2018	2020	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.OL.114	Crissier, nouvelle passerelle sur la RC319 (Uttins-Blancherie)	1.08	A	1.01	A	1.08	2012	0.35	2018		état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.OL.115	Prilly, passage inférieur sous le prolongement ouest du viaduc du Galicien	2.50	A	2.35	A	2.5	2012	0.82	2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	Mesure liée au projet de tram t1. Voir remarque complémentaire dans Volume B, partie 1, chapitre 1.2.2.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.283	4d.RM.8	Morges, cheminement av. Paquis et assainissement passage inférieur	1.20	A	1.13	A	1.2	2012	0.39	2017	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.290	4e.OL.120	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.40	A	1.32	A	1.4	2012	0.46	2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Dépendance au plan de Quartier de Malley. Emplacement de la vélostation à préciser en fonction des choix urbanisatiques.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.291	4e.RM.153	Vélo station Morges (400 places)	2.80	A	2.63	A	2.8	2012	0.92	2019	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Projet à coordonner avec travaux de réaménagement de la gare de Morges qui s'effectueront de 2017 à 2022. Nouvelle variante préférentielle dans le bâtiment de la gare (travaux dès 2019); variante définitive reste à choisir.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.299	4c/4d/4e	MD Liste A			20.09	A	-	-	7.03	-	-	-	-	Voir détail mesures.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c	MD Liste A - 4c			14.18	A	-	-	4.96	-	-	-	-	Voir détail mesures.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.01	Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements) - A définir	0.31	A	0.21	A	0.308	0.206	0.07	-	-	état théorique à atteindre	-	-
G	*5586 Lausanne-Morges*	*5586.2.280*	4c.01.EL.200	Pully, Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements)	0.59	A	0.39	A	0.592	2012	0.14	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesures à regrouper par paquet à réaliser avec de gros chantiers pour alléger les procédures.
G	*5586 Lausanne-Morges*	*5586.2.280*	4c.01.EL.201	Lutry - Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements)	0.10	A	0.07	A	0.1	2012	0.02	2018	2020	état théorique à atteindre	Autres motifs: …	Coordination étude de projet du BHNS. Rassembler les mesures par paquets à réaliser avec le gros chantiers du BHNS pour alléger les procédures.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.02	Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours - Dont: Pully (188'000.- en A, 103'000.- en B)	0.81	A	0.54	A	0.812	2012	0.19	-	-	état théorique à atteindre	-	-
G	*5586 Lausanne-Morges*	*5586.2.280*	4c.02.EL.200	Pully, Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours	0.19	A	0.12	A	0.188	2012	0.04	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesures à regrouper par paquet à réaliser avec de gros chantiers pour alléger les procédures.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.03	Jalonnement des itinéraires pour la mobilité douce - suite du PALM1, compléments pour un montant de 15% des travaux en cours	0.18	A	0.12	A	0.18	2012	0.04	-	-	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Retard pris par la 1ère étape.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.CL.07a	Cheminement nouveau le long voies CFF Tronçon Martinet - Provence	0.15	A	0.10	A	0.15	2012	0.03	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.CL.07b	Cheminement nouveau le long voies CFF Tronçon Provence - Gare CFF Lausanne	1.22	A	0.71	A	1.18	2014	0.25	2016	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Convention de financement en cours d'élaboration.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.CL.100	Cheminement des Coteaux de Cour	0.33	A	0.22	A	0.33	2012	0.08	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.CL.101	Av. de Rhodanie, cheminement et traversée piétonne	0.15	A	0.10	A	0.15	2012	0.03	2020	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de cheminement a été retardé en raison de difficultés liées au domaine public.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.CL.102	Trottoir est de l'avenue de Tivoli	0.13	A	0.09	A	0.13	2012	0.03	2019	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet d'aménagement d'un nouveau trottoir du côté est de l'avenue de Tivoli (tronçon aval de l'avenue) est retardé du fait qu'il a été intégrée à un projet plus vaste de réfection de l'avenue.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.CL.150	Route de Chavannes, Bois de Vaux-Bourdonnette - aménagements cyclables	0.34	A	0.22	A	0.34	2012	0.08	2018	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.CL.152	Epalinges liaisons MD (rte Montblesson, Croix-Blanche, M.Regamey, RC 601, Pré-d'Yverdon)	1.50	A	0.98	A	1.5	2012	0.34	2017	2019	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.EL.06	Pully - Belmont, RC 773 Route des Monts de lavaux, aménagements cyclables	0.13	A	0.09	A	0.13	2012	0.03	2020	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Fortes contraintes géologiques (terrain instable) et cheminement tortueux nécessitant des études approfondies pour définir les aménagements les plus adaptés. Incidence probable sur les coûts de réalisation.

A2 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 2e génération cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)	début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.EL.100	Lutry, aménagements cyclables sur la RC 770b (entre Voisinand et Fénix)	0.08	A	0.05	A	0.08	2012	0.02	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Coordination avec étude de projet du BHNS.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.EL.101	Pully, ch. du Coteau. Cheminement mobilité douce	0.41	A	0.27	A	1.6	2012	0.09	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude en cours.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.EL.102	Pully, Av de Rochettaz – Ch. Des Roches, liaison piétonne	0.12	A	0.08	A	0.12	2012	0.03	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: …	Mesure abandonnée car les propriétaitres ne veulent plus céder le terrain. Mesure à remplacer (paquet de mesure du benchmark mobilité douce).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.EL.104	Pully, sécurisation du ch. de Rennier sous viaduc CFF	0.09	A	0.06	A	0.09	2015	0.02	2026	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure retardée du fait de la complexité technique du projet et de la difficulté organisationnelle liée aux multiples partenaires impliqués.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.EL.151	Pully (ch. du Liaudoz) - Lausanne (ch. De la Vuachère), liaison mobilité douce	0.05	A	0.03	A	0.038	2015	0.01	2015	2015	-	-	Mesure réalisée sans cofinancement fédéral. Mesure à remplacer (paquet de mesure du benchmark mobilité douce).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.NL.103	Romanel, mobilité douce quartier ouest-LEB (Esserpys, Golliettes, percées piétonnes, Mésanges)	1.05	A	0.69	A	-	-	0.24	2018	2018	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.NL.105	Prilly, RC401, aménagements cyclables (4c. Tronçon "C2" Union-Chasseur)	0.03	A	0.02	A	-	-	0.01	2018	2018	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.NL.107	RC401, Jouxtens, Fleur-de-Lys - Lussex - Aménagements mobilité douce	1.50	A	0.98	A	1.50	2012	0.34	2022	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Coordination avec mesure 11.NL.01 et programme d'entretien RC.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.NL.108	Le Mont, itinéraires nouveaux pour la mobilité douce (fiches n°20,22,23,24,30,31,32 + n° 21,25,26,27,29)	3.31	A	2.17	A	-	-	0.76	2018	2018	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.NL.109	Cheseaux, cheminements nouveaux mobilité douce	0.90	A	0.59	A	-	-	0.21	2018	2018	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.OL.23	Ecublens, Aménagements cyclables, RC79a entre Bussigny et Echandens	0.55	A	0.36	A	0.55	2012	0.13	2022	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Planning du projet en lien avec celui de la jonction d'Ecublens. Etude multimodale en cours dans le périmètre d'influence de la jonction.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.OL.101	Ecublens, aménagements cyclables et piétonniers, route du Bois	0.15	A	0.10	A	0.15	2012	0.03	2020	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Concept global en travail par la Commune pour la plaine du Croset.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.OL.102	Renens, SDIM, Cheminement mobilité douce Avenue de Malley	1.50	A	0.98	A	1.5	2012	0.34	2018	2030	état théorique à atteindre	-	Tronçon 3 réalisé avec av. de Malley et PQ Malley Gare ; Tronçons 1 et 2 (secteur Chêne) : réalisation ultérieure (PQ Chêne).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.OL.104	Renens, Ch.du Closel, itinéraire mobilité douce	0.70	A	0.46	A	0.7	2012	0.16	2021	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	Mesure liée à la réalisation du tram t1; retard dû aux recours pendants sur ce dossier. Etude de faisabilité en cours pour garantir la réservation des emprises.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.OL.105	Ecublens, voie verte PDL Vallaire-Venoge	0.70	A	0.46	A	0.7	2012	0.16	-	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Révision du projet dans le cadre du développement de plans de quartiers adjacents.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.OL.106	Prilly, Réfection ch. des Bouchers	0.36	A	0.24	A	0.36	2012	0.08	2018	2020	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.RM.01b	RC69, Tolochenaz-Lully, aménagements mobilité douce	1.30	A	0.85	A	1.3	2012	0.30	2018	2018	état théorique à atteindre	-	Projet en cours de finalisation.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.RM.100a	RC1 tronçon Morges-Tolochenaz, aménagements mobilité douce	2.70	A	1.77	A	0.93	2016	0.62	2020	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Besoin de coordonner le projet avec voie verte dont le tracé a été validé en 2014 (voir Volume B, cahier 6, chapitre 6.1.1) et plan de quartier Sud Village dont accès s'effectue par RC1 (Tolochenaz, voir idem, chapitre 6.2.3).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.RM.152	Morges, chemin des Zizelettes, aménagement et éclairage	0.14	A	0.09	A	0.14	2012	0.03	2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Projet en cours de finalisation.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d	MD Liste A - 4d			4.70	A			1.64	-	-	-	-	Voir détail mesures.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.125	Nouvelle passerelle Bois-Gentil – En Bugnon	0.58	A	0.40	A	0.58	2012	0.14	2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.127	Nouvelle passerelle Les Fiches-Valmont	0.68	A	0.47	A	0.68	2012	0.16	2020	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de passerelle reliant le secteur des Fiches à celui de Valmont nécessite le franchissement d'un vallon forestier. A la suite des études de faisabilité, la modification du projet est nécessaire pour réduire son impact sur la forêt. Une étude de détail est prévue pour définir des solutions techniques compatibles.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.128	Nouvelle passerelle Praz-Séchaud-Vennes (m2)	0.25	A	0.17	A	-	-	0.06	2016	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure en cours de réalisation sans cofinancement fédéral. Mesure à remplacer (paquet de mesure du benchmark mobilité douce).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.129	Ascenseur Colline-Montelly	0.70	A	0.48	A	0.7	2012	0.17	2019	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet d'ascenseur entre le chemin de la Colline et le chemin de Montelly doit être réalisé dans le cadre d'un projet de densification. Il sera coordonné au projet architectural et les calendriers des deux procédures sont donc liées.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.132	Ascenseur Sévelin-Sébeillon	0.42	A	0.29	A	0.42	2012	0.10	2019	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet d'ascenseur fait l'objet d'études complémentaires. La réalisation de l'ouvrage est lié au calendrier de développement du quartier de Sévelin (Sévelin sud), dont la réalisation justifie le besoin d'une nouvelle liaison mécanisée. Actuellement en cours d'examen préalable, le PPA devrait être légalisé aux environs de 2018.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.135	Ascenseur Mon-Repos - Ours (Perdonnet)	0.55	A	0.38	A	0.55	2012	0.13	2019	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet d'ascenseur entre le quartier de Mont-Repos et la place de l'Ours a été légèrement différé, les ressources nécessaires au projet ayant été réparties sur plusieurs années.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.139	Liaison Bellevaux - Signal de Sauvabelin (rampe)	0.07	A	0.05	A	0.07	2012	0.02	2019	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de liaison entre Bellevaux et le Signal de Sauvabelin a été légèrement différé, les ressources nécessaires au projet ayant été réparties sur plusieurs années.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.CL.140	Rampe d'accès au m2 depuis Grand-Vennes (via Ch. des Roches)	0.15	A	0.10	A	0.145	2012	0.03	2018	2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.EL.150	Pully, nouvelle passerelle Verdaine-place Neuve	0.63	A	0.43	A	1	2014	0.15	2014	2016	-	-	Mesure réalisée sans cofinancement fédéral en raison des délais imposées par le calendrier des CFF. Mesure à remplacer (paquet de mesure du benchmark mobilité douce).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.EL.152	Pully, réfection du Pont de la Panchaude pour la mobilité douce	0.40	A	0.28	A	0.4	2012	0.10	2021	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure à coordonner avec BHNS Pully-Lausanne (5586.2.086), y compris études. Avant-projet en cours.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.NL.110	Passerelle nouvelle sur autoroute, parc d'agglomération Blécherette - site de la Sauge	0.80	A	0.55	A	-	-	0.19	-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	L'élargissement conséquent de l'autoroute prévu par le projet d'éclatement de la jonction autoroutière de la Blécherette au droit du franchissement rend sa réalisation très difficile (rapport coût-utilité défavorable). Des solutions alternatives sont recherchées pour concrétiser cette liaison Nord-Sud.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.OL.103	Crissier (Levant)-Renens (Baumettes), franchissement nouveau sur la Mèbre	0.70	A	0.48	A	0.70	2012	0.17	après 2023	-	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Projet suspendu du fait de ressources prioritairement affectées aux projet BHNS; avant-projet à réaliser par les Communes.

A2 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 2e génération cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)	début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.OL.111	Crissier, rue de Morges, franchissement RN A1 pour la mobilité douce	0.90	A	0.62	A	0.90	2012	0.22	2020	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Dépendance à la reconstruction du Pont sur l'autoroute dans le cadre du projet du Goulet de Crissier.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.287	4e.CL.10a	Vélo station Lausanne CFF Nord, 2ème étape (extension)			0.23		-	-	0.08	-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	La vélostation prévue n'est plus compatible avec le projet d'agrandissement de la gare lié à Léman 2030. Cette mesure est abandonnée. Une autre vélostation, située au Nord de la gare et totalement intégrée au projet d'agrandissement, sera proposée dans le PALM 2016.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.288	4e.CL.10b	Vélo station Lausanne CFF Sud			0.28		-	-	0.10	-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	La vélostation prévue n'est plus compatible avec le projet d'agrandissement de la gare lié à Léman 2030. Cette mesure est abandonnée. Une autre vélostation, située au Nord de la gare et totalement intégrée au projet d'agrandissement, sera proposée dans le PALM 2016.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.292	4e	MD Liste A - 4e.01			0.69	A	-	-	0.24	-	-	-	-	Voir détail mesures.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.292	4e.01.EL.101	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R) - Lutry	0.12	A	0.08	A	0.12	2012	0.03	2018	2020	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	A coordonner avec projet BHNS PP7 (23a.02.EL.01).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.292	4e.01.EL.102	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R) - Pully	0.12	A	0.08	A	0.116	2012	0.03	2020	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Crédits non sollicités pour l'instant. A coordonner avec mesure plus importante pour mutualiser procédures administratives.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.292	4e.01.OL.101	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R) - Prilly	0.23	A	0.15	A	0.231	2012	0.05	2018	2021	état théorique à atteindre	-	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.292	4e.01.OL.102	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R) - Crissier	0.45	A	0.30	A	0.45	2012	0.11	2019	2023	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	Réalisation avec PP1 (tramway, 1ère étape) et PP5 (BHNS).
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.292	4e.01.OL.103	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R) - Ecublens	0.12	A	0.08	A	0.12	2012	0.03	2018	2020	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Projet de détail en cours d'élaboration.
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.301	23e.CL.01	m3 / Réalisation du métro - Etape 1	145.00	A	134.28	A	145	2012	47.00	2018	2025	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Planning détaillé dépendant de celui des travaux de la Gare (Léman 2030).

Ae2 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A de la 2e génération

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement				Compte rendu de mise en oeuvre							
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel							Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.041	5b.RM.01	Lonay, Denges / Rte Lonay - Denges	20.00	A	18.81	Ae	18	2015	2020	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	La RC80 devra supporter une augmentation des charges de trafic relativement importante due à la mise en service de la future jonction d'Ecublens. Le projet de requalification multimodale a été modifié, notamment pour réduire les emprises sur les SDA à Denges et pour effectuer des aménagements ponctuels (accès au futur quartier Carouge à Lonay, entrée de localité à Denges, changements du réseau de desserte à Lonay).	5b.RM.01
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.051	11.NL.01	Romanel / Barreau de la Sauge	8.40	A	7.90	Ae	8.2	2015	2021	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Etude préliminaire terminée. Coût sans carrefours d'extrémité.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.062	16a.RM.01	Réseau TPM 2018 - Infrastructures	10.00	A	9.40	Ae	10	2012	2016	2020	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Elaboration des étapes intermédiaires 2018 en cours; aménagements des arrêts en préparation (2017); aménagement routiers en centre-ville de Morges, Echandens et Ecublens (lignes 702 et 705) entre 2012 et 2016.	17.RM.02/03 18.RM.01 à 04
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.294	4e.3	Création d'un réseau de vélos en libre service (VLS), 1ère étape	6.10	A	5.74	Ae	-	2012	2019	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet de développement d'un réseau de vélos en libre-service (VLS) est prévu par étapes. Une étude est en cours pour définir les principes d'un développement coordonné du VLS dans le périmètre compact (voir Volume B, partie 1, chapitre 1.2.1, Etudes stratégiques).	4f
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.298	4c.NL.102	Romanel, modération intégrant la mobilité douce	0.90	A	0.85	Ae	-	-	2018	2018	état théorique à atteindre	-	-	-

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Compte rendu de mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel							Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.011	4h	Zones à régime spécial de circulation	27.00	A	25.39	Av E	-	-	2015	2015-2018	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Réalisation continue de nouvelles zones ou extensions de zones.	4h
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.016	5a.CL.04	Lausanne / Rte de Chavannes Est (tronçon Bourdonnette - Maladière)	5.00	A	4.70	Av E	5.00	2012	2022	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le réaménagement de la route de Chavannes est lié au développement du site des Prés-de-Vidy (projet Métamorphose Sud), dont le programme et la planification ont été modifiés par la Ville. Le projet doit être adapté en conséquence.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.019	5a.EL.03	Pully / Ch. de Rennier	1.60	B	1.50	Bv E	1.60	2012	2019	2021	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	5a.EL.03
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.032	5b.NL.09	Romanel / RC 401b, tronçon Lussex-Raffort requalification	2.00	A	1.88	Av E	-	-	2023	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure dépendante du PDLi "Lausanne-Vernand - Romanel-sur-Lausanne".	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.033	5b.NL.10	Lausanne / RC 401b, tronçon Raffort - Bel-Air, boulevard urbain	20.00	B	18.81	Bv E	14.4	2015	2024	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réaménagement lié au développement du secteur de Lausanne-Vernand. La planification de l'urbanisation a fait l'objet de plusieurs études, dont un plan directeur localisé intercommunal (en cours). Certains PQ à proximité de l'axe routier ont pris du retard du fait de la mise en conformité avec la LAT révisée. La hiérarchie du réseau routier ayant été révisée, le tronçon nord (5b.NL.10.02 dans PALM 2016) fait désormais partie du réseau prinicpal urbain et peut donc solliciter un cofinancement selon les règles admises par le PALM.	5b.NL.10.01 5b.NL.10.02
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.035	5b.NL.12	Le Mont / Route des Martines	7.20	A	6.77	Av E	-	-	2024	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure replanifiée.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.036	5b.OL.01	Renens / Av. de Longemalle prolongement Ouest	1.98	B	1.86	Bv E	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Financement non garanti – Politique	Problème budgétaire lié à d'autres retards de projet (PP2).	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.037	5b.OL.02	Renens / Ch. du Chêne prolongé + Av. de Malley (SDIM)	5.28	A	4.97	Av E	5.28	2012	2023	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Retard lié à la mesure d'urbanisation 5586.2.197.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.039	5b.OL.06	Ecublens / Rte Neuve	4.07	A	3.83	Av E	4.07	2012	2030	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Retard lié au projet du PQ la Brûlerie (> 2030).	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.103	8c.NL.01	Lausanne / Assainissement passage à niveau Bel-Air	1.10	B	1.03	Bv E	1.10	2012	2027	2029	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet est lié au développement du site de Bel-Air, situé à proximité immédiate. Du fait de la mise en conformité avec la LAT révisée, le développement du site a été différé après 2030. Par ailleurs, la vocation du site de Bel-Air est en cours de redéfinition et son accessibilité routière doit faire l'objet d'analyses approfondies.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.105	8c.NL.05	Romanel / Assainissement passage à niveau Romanel gare	5.30	A	4.98	Av E	-	-	2019	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	-	Financement FIF, convention de prestations 2017-2020. Projet en cours.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.107	8c.NL.07	Jouxtens / PN Cèdres - Signalisation lumineuse	1.50	B	1.41	Bv E	-	-	2019	2020	état théorique à atteindre	-	Financement FIF, convention de prestations 2017-2020. Projet en cours.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.111	8d.NL.01	LEB / Tunnel à double voie Union - Av. Echallens (cadence 7.5 min.)	89.00	B	79.76	Bv E	145.00	2015	2017	2020	état théorique à atteindre	Autres motifs: …	Financement FIF, convention de prestations 2017-2020. Projet en cours.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.112	8d.NL.02	Lausanne / Réaménagement carrefour de Montétan	5.00	B	4.70	Bv E	5.00	2012	2021	2022	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: …	Le projet a été regroupé avec celui du réaménagement "BHNS" de l'Avenue d'Echallens (mesure PALM 2016, 23a.CL.01), du fait de leur forte interdépendance.	23a.CL.01
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.122	8g.NL.01	LEB / Véhicules Cheseaux-Echallens	13.00	A	12.23	Av	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	Mesure en cours.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.124	16b.tl.01	tl / Véhicules 2015-2018	15.40	A	14.48	Av	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié du réseau et des besoins résultants. Ce type de mesures ne figure plus dans le PALM 2016.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.125	16b.MBC.01	TPM / Véhicules 2015-2018	En cours	A	0.00	Av	0.1	2016	2016	2020	état théorique à atteindre	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié du réseau et des besoins résultants. Ce type de mesures ne figure plus dans le PALM 2016.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.127	17b.tl.01	tl / Véhicules 2019-2027	45.00	B	42.32	Bv	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié du réseau et des besoins résultants. Ce type de mesures ne figure plus dans le PALM 2016.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.128	17b.MBC.01	TPM / Véhicules 2019-2027	En cours	B	0.00	Bv	0.6	2016	2020	2030	état théorique à atteindre	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié du réseau et des besoins résultants. Ce type de mesures ne figure plus dans le PALM 2016.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.130	23b.tl.01	t2, t3 / Véhicules TBD	39.00	A	36.68	Av	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié du réseau et des besoins résultants. Ce type de mesures ne figure plus dans le PALM 2016.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.131	23b.tl.02	t4 / Véhicules TBD	21.00	B	19.75	Bv	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié du réseau et des besoins résultants. Ce type de mesures ne figure plus dans le PALM 2016.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.133	23d.OL.01	t1 / Véhicules tramway	35.00	A	32.92	Av	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié du tram t1 (5586.021).	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.135	23f.CL.01	m3 / Acquisition de rames, extension garage-atelier et remisage	95.00	A	89.35	Av	-	-	-	-	Léger retard (≤ 4 ans)	-	L'acquisition des véhicules s'effectue en fonction du développement planifié de la 2e étape du métro m3 (23e.CL.02).	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.138	24b.tl.01	m2 / Modification et acquisition de rames	66.00	A	62.07	Av	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	Mesure en cours.	-

As2/Bs2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

						Compte rendu de mise en oeuvre				
										Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.140	5586.201a	Site A / Les Fiches N-E	A1	2011	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	La mesure a été réalisée sur la base du PGA en force. Elle est bâtie / en chantier. Des permis d'habiter ont déjà été délivrés.	Les Fiches N-E
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.141	5586.201b	Site A / Les Fiches - Bérée 2	A1	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Les Fiches - Bérée 2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.142	5586.202	Site A / Pôle de Vennes	A1	2013	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	La mesure consistait en la révision du plan partiel d'affectation (PAC), afin d'augmenter les droits à bâtir. Des constructions sont en cours / ont été réalisées depuis l'entrée en vigueur du plan d'affectation.	Pôle de Vennes
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.143	5586.203	Site B / Secteur stade olympique	A1	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le périmètre de toutes les mesures du plateau de la Blécherette comprises dans le projet Métamorphose (mesures 5586.2.143 / 144 / 145 / 146 / 148) a été modifié par rapport aux mesures du PALM 2012 (voir volume B, cahier SDCL).	Les Plaines-du-Loup étape 2, Les Plaines-du-Loup étape 3
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.144	5586.204	Site B / Bois Mermet	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le périmètre de toutes les mesures du plateau de la Blécherette comprises dans le projet Métamorphose (mesures 5586.2.143 / 144 / 145 / 146 / 148) a été modifié par rapport aux mesures du PALM 2012 (voir volume B, cahier SDCL).	Les Plaines-du-Loup étape 2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.145	5586.205	Site B / Stade Marronniers	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le périmètre de toutes les mesures du plateau de la Blécherette comprises dans le projet Métamorphose (mesures 5586.2.143 / 144 / 145 / 146 / 148) a été modifié par rapport aux mesures du PALM 2012 (voir volume B, cahier SDCL).	Les Plaines-du-Loup étape 2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.146	5586.206	Site B / Secteur Marronniers	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le périmètre de toutes les mesures du plateau de la Blécherette comprises dans le projet Métamorphose (mesures 5586.2.143 / 144 / 145 / 146 / 148) a été modifié par rapport aux mesures du PALM 2012 (voir volume B, cahier SDCL).	Les Plaines-du-Loup étape 2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.147	5586.207	Site B / La Tuilière	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties (voir volume B, cahier SDNL). La partie nord a été mis en vigueur en 2014 (modification du PGA). La partie sud est en cours de légalisation.	La Tuilière nord, La Tuilière sud
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.148	5586.208	Site B / Plaines du Loup	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le périmètre de toutes les mesures du plateau de la Blécherette comprises dans le projet Métamorphose (mesures 5586.2.143 / 144 / 145 / 146 / 148) a été modifié par rapport aux mesures du PALM 2012 (voir volume B, cahier SDCL).	Les Plaines-du -Loup, étape 1, Les Plaines-du-Loup, étape 4
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.149	5586.209	Site B / Le Rionzi d'en Haut	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Pas d'intérêt des propriétaires d'engager ce projet de développement.	Le Rionzi d'en Haut
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.150	5586.21	Site B / Les Côtes de la Grangette	A1	2007	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Les Côtes de la Grangette
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.151	5586.211	Site B / Le Bugnon	A1	2008	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Le Bugnon
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.152	5586.212	Site B / Le Bugnon - Maillefer	A1	2008	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Le Bugnon - Maillefer
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.153	5586.213	Site B / La Croix	A1	2006	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Projet lié au syndicat d'améliorations foncières du Mont-sur-Lausanne (voir volume B, cahier SDNL).	La Croix
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.154	5586.214	Site B / Champs d'Aullie	A1	2006	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Projet lié au syndicat d'améliorations foncières du Mont-sur-Lausanne (voir volume B, cahier SDNL).	Champ d'Aullie
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.155	5586.215	Site B / Le Châtelard	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	-	Le Châtelard
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.156	Nouveau	Site B / Grange de Montricher	A	2006	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Projet lié au syndicat d'améliorations foncières du Mont-sur-Lausanne (voir volume B, cahier SDNL).	Grange de Montricher
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.157	Nouveau	Site B / La Pliauliausaz	A	2006	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Projet lié au syndicat d'améliorations foncières du Mont-sur-Lausanne (voir volume B, cahier SDNL).	La Pliauliausaz
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.158	Nouveau	Site B / Rionzi ZI	A	-	arrêt / suspension de la planification	-	Pas de modification envisagée par PPA ou PQ de cette zone d'activité existante.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.159	5586.216	Site C / Le Brit (C1 secteur 7f)	A1	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	-	Le Brit
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.160	5586.217	Site C / Le Brit (C1 secteur 7e)	A1	-	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	La logique d'urbanisation de ce secteur a évolué, de même que la forme des périmètres voués au développement.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.161	5586.218	Site C / Pré Jacquet (C1 secteur 7a)	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Enjeux de financement partiellement résolu.	Pré Jacquet
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.162	5586.219a	Site C / Vernand-Camarès (C1 secteur 2c)	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	Cour-Camarès
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.163	5586.219b	Site C / Vernand-Camarès (C1 secteur 2a et b)	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le plan d'affectation empiète sur des SDA. Projet différé suite à la mise en conformité avec la LAT et le PDCn.	Pré de l'Essert
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.164	5586.22	Site C / Vernand-Camarès (C1 secteur 3)	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mise en conformité avec le Plan directeur localisé intercommunal.	Vernand-Camarès
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.165	5586.221	Site C / Bel-Air (C1 secteur 1)	A1	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.Projet différé suite à la mise en conformité avec la LAT et le PDCn.	Bel-Air
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.166	5586.222	Site C / Noncerey-Lacroix	A	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties (voir volume B, cahier SDNL). La partie "Le Pâquis" est en cours de réalisation.	Nonceret-La Croix, Le Pâquis
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.167	5586.223	Site C / Grand-Pré Lacuessière	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	-	Grand-Pré Sud secteur C (ex-Lacuessière)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.168	5586.224	Site C Est-Cheseaux	B	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	Est-Cheseaux

As2/Bs2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

						Compte rendu de mise en oeuvre				
										Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.169	5586.284	Site C Route d'Yverdon	B	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Ce projet est désormais intégré à la mesure "Nonceret-la-Croix".	Route d'Yverdon
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.170	5586.285	Site C / La Rochette	B	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	La Rochette
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.171	5586.225	Site C / Fontagny (C1 secteur 4a)	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	Fontagny - Cousson B
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.172	5586.226	Site C / Le Vigny (C1 secteur 6c)	A	-	arrêt / suspension de la planification	Modification des conditions – Politique	Périmètre de développement abandonné lors de l'élaboration du PDLi "Lausanne-Vernand - Romanel-sur-Lausanne".	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.173	5586.227	Site C / Les Rochettes (C1 secteur 4d)	A1	-	arrêt / suspension de la planification	Modification des conditions – Politique	Périmètre de développement abandonné lors de l'élaboration du PDLi "Lausanne-Vernand - Romanel-sur-Lausanne".	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.174	5586.228	Site C / Les Terreaux-Cousson (C1 secteur 4b)	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	Fontagny - Cousson A
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.175	5586.229	Site C / Le Village (C1 secteur 6a)	A	2016	état théorique à atteindre	Modification des conditions – Politique	-	Le Village
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.176	5586.230	Site C / La Sauge (ex-Le Marais)	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Report de la mesure pour conformité du PALM à la LAT. Le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.	La Sauge Est, La Sauge Ouest, Le Brit Sud
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.177	Nouveau	Site C / Le Bochet (C1 secteur 7d)	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	Le Bochet
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.178	Nouveau	Site C / Le Raffort (C1 secteur 4c)	A	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	Le Raffort
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.179	5586.231a	Site D / Les Cèdres	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Les Cèdres
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.180	5586.231b	Site D / Les Oches	A1	2010	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Les Oches
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.181	5586.231c	Site D / Les Anciennes Serres	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Forte complexité du projet d'un point de vue foncier.	Les Anciennes Serres
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.182	5586.232a	Site D / En Dorigny	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Complexité du projet. Oppositions lors de la mise à l'enquête publique. Nécessité de compenser les SDA et l'extension de la zone à bâtir (phase transitoire LAT).	En Dorigny
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.183	5586.232b	Site D / Côtes de la Bourdonnette	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Nouveau programme cantonal prévu pour ce site.	Côtes de la Bourdonnette
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.184	5586.232c	Site D / Le Taluchet	C	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Report de la mesure pour conformité du PALM à la LAT. Compensation SDA non identifiée. Besoins communaux non identifiés à l'heure actuelle.	Le Taluchet
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.185	5586.232d	Site D / Parcelle 344	B	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	Parcelle 344
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.186	5586.233	Site D / Pré-de-Vidy	A1	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Le programme des sites des Près-de-Vidy a été revu. Le périmètre de planification a été élargi, pour englober le site des établissements horticoles (nouveau : Près-de-Vidy B).	Pré-de-Vidy A (partie sud)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.187	5586.234	Site D / EPFL nord (Centre Congrès)	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	EPFL nord
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.188	5586.235	Site D / EPFL sud (RLC + Centre Innovation)	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	EPFL sud
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.189	5586.236	Site D / La Plaine (terrains de football)	B/C	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	-	La Plaine (PAC 229)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.190	5586.237a	Site D / Le Bochet Nord	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Le Bochet Nord
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.191	5586.237b	Site D / Le Bochet Sud et Le Pâqueret	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Report de la mesure pour conformité du PALM à la LAT. Compensation SDA non identifiée. Besoins communaux non identifiés à l'heure actuelle.	Le Bochet Sud et Le Pâqueret
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.192	5586.238	Site D / SAPAL	B	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Maintien à moyen terme de l'activité industrielle du site.	SAPAL
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.193	Nouveau	Site D / Aligro	B	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Dépend de la mesure En Dorigny (code ARE 5586.2.182).	Aligro
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.194	Nouveau	Site D / Majestic-Alco	A	2015	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties (voir volume B, cahier SDOL). La partie "Majestic-Alco" est réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Majestic-Alco, Bons Champs
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.195	Nouveau	Site D / Bourse-aux-fleurs	A	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	Bourse-aux-fleurs
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.196	5586.239a	Site E1 / Strip	A	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en trois parties. La partie "Centre sportif de Malley" est réalisée et la partie "Strip" a été abandonnée (voir volume B, cahier SDOL). Volonté de la commune de maintenir l'activité existante sur la partie "Strip".	Centre sportif de Malley, Viaduc
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.197	5586.239b	Site E1 / Malley Centre	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Projet intercommunal complexe. Oppositions lors de la mise à l'enquête publique. Coordinations nombreuses avec projets infrastructurels. Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en quatre parties (voir volume B, cahier SDOL). Les parties Malley-Gare Prilly, Malley-Gare Renens sont en cours de réalisation.	Malley-Gazomètre Prilly, Malley-Gazomètre Renens, Malley-Gare Prilly, Malley-Gare Renens
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.198	5586.239c	Site E1 / Chêne	A	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en quatre parties (voir volume B, cahier SDOL). Sur certains périmètres, maintien de l'activité industrielle existante.	Chêne I, Chêne II, Chêne III, Kodak

As2/Bs2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

						Compte rendu de mise en oeuvre				
										Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.199	5586.239d	Site E1 / Censuy	A	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.200	5586.239e	Site E1 / Martinet	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Le potentiel de densification s'est relevé de faible importance.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.201	5586.24	Site E1 / Sébeillon	A1	2011	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisée en deux parties (voir volume B, cahier SDCL). La partie Sébeillon B est réaliseé (permis d'habiter délivré).	Sébeillon A (partie sud), Sébeillon B (partie nord-est)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.202	5586.241a	Site E1 / SICPA (ex-Bobst)	A1	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Volonté de propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.203	5586.241b	Site E1 / Flumeaux Est	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante. Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties (voir volume B, cahier SDOL).	Flumeaux, Galicien
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.204	5586.242a	Site E2 / Arc-en-Ciel - secteur A	A1/A	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante. Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisée en deux parties (voir volume B, cahier SDOL).	Arc-en-Ciel / secteur A2, Arc-en-Ciel / secteur A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.205	5586.242b	Site E2 / Arc-en-Ciel - secteur B	A1/A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante. Pas de volonté communale ou des propriétaires à court terme.	Arc-en-Ciel / secteur B
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.206	5586.242c	Site E2 / Arc-en-Ciel - secteur C	A1/A	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Situation foncière changeante.	Arc-en-Ciel / secteur C
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.207	5586.242d	Site E2 / Arc-en-Ciel - secteur D	A1/A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante. Pas de volonté communale ou des propriétaires à court terme.	Arc-en-Ciel / secteur D
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.208	5586.243a	Site E2 / Cocagne	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Transmis à l'examen préalable.	En Quinson
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.209	5586.243b	Site E2 / Nestlé	A1/A	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Transmis à l'examen préalable.	Praz-Mégy
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.210	5586.243c	Site E2 / Buyère	A1	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Enquête publique.	Buyère
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.211	5586.244	Site E2 / Rue de l'Industrie	A1	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Rue de l'Industrie
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.212	5586.245	Site E2 / Champel (ex-Bussigny Gare Ouest)	A1	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties. La partie Mochettaz a été réalisée et la partie Champel a été abandonée (voir volume B, cahier SDOL).	Mochettaz
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.213	5586.246	Site E2 / Vuette	A1	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Vuette
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.214	5586.247	Site E2 / Bussigny Ouest	A1	2013	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Bussigny Ouest
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.215	Nouveau	Site E2 / Pont Bleu Terminus	A	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en 4 parties (voir volume B, cahier SDOL). Maintien du bâti actuel.	Pont-Bleu-Terminus, Boucle du pont Bleu, Pont Bleu, Terminus
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.216	Nouveau	Site E2 / La Pierreire	A	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Extension du périmètre. Renoncement à introduire du logement au profit de la densification de la zone d'activités existante. Etudes de faisabilité à mener	Croix-du-Péage
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.217	Nouveau	Site E2 / Croix Péage	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Pas de nécessité de revoir la réglementation.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.218	5586.248	Site F / Bré Est (Centre-Bourg 3.9)	A1	2015	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.219	5586.249	Site F / Ley Outre	A1	2015	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Partiellement en vigueur. Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisée en trois parties (voir volume B, cahier SDOL).	Ley Outre Est (7), Ley Outre Est (8), (9), (10), Ley Outre Ouest (3)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.220	5586.25	Site F / En Bellevue	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	En Bellevue
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.221	5586.251	Site F / En Broye	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Transmis à l'examen préalable.	Broye II
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.222	5586.252	Site F / Corminjoz	A1	2014	état théorique à atteindre	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Le périmètre de la mesure a été divisée en trois parties (voir volume B, cahier SDOL). La partie Nord a été mis en vigueur en 2014. Les parties Sud et Est ont été inscrites comme mesures séparées dans le PALM 2016.	Corminjoz Nord, Corminjoz Sud, Corminjoz Est
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.223	5586.253	Site F / En Chise	A/B	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	En Chise
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.224	5586.254	Site F / Baumettes / Palettes	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: ...	Maintien de l'activité existante (pépinière). Pas de volonté des propriétaires à court terme. Report de la mesure pour conformité du PALM à la LAT.	Baumettes / Palettes
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.225	Nouveau	Site F / Lentillère Nord	A	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Lentillères Nord
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.226	Nouveau	Site F / Lentillère Sud	A	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante.	Lentillères Sud
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.227	Nouveau	Site F / Esparcette	A	2017	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Adoption par le conseil communal.	Esparcette
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.228	5586.255	Site G / Champagny Sud (ex-Vallaire Venoge sud)	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Champagny Sud

As2/Bs2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

						Compte rendu de mise en oeuvre				
										Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.229	5586.256	Site G / Vallaire-Venoge	A	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: ...	Difficultés foncières et financières. Nombreux équipements techniques à créer. Nombreux propriétaires. Volonté de certains propriétaires de maintenir l'activité industrielle existante. Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties (voir volume B, cahier SDOL).	Vallaire-Venoge - Ecublens, Vallaire-Venoge - St-Sulpice
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.230	5586.257a	Site H1 / Les Fonderies	A1	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Les Fonderies
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.231	5586.257b	Site H1 / Sud-Est morgien	A1	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs:	Le PPA est lié à la requalification de la RC1, dont le projet a pris du retard.	Sud-Est morgien
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.232	5586.258	Site H1 / Record Buchet	A1	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	L'adaptation de l'OPAM en 2012 nécessite des changements en termes d'affectation et de densité sur ce site.	Record Buchet
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.233	5586.259	Site H1 / Lonay-Préverenges-Denges (zone sud CFF)	A1	2012	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.234	5586.26	Site H1 / Préverenges Est-village RC1 (Grand Record)	A	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs:	Pétition populaire contre le projet. Les études sont reprises du début.	Grand Record
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.235	5586.261	Site H1 / Préverenges Sud-est village (En capellan)	A1	2010	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	En Capellan
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.236	5586.262	Site H2 / Morges sud-ouest En Bonjean	A1	2010	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	En Bonjean
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.237	5586.263	Site H2 / Morges sud-ouest Parc des sports	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs:	Enquête publique terminée.	Parc des sports
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.238	5586.264	Site H2 / La Longeraie	A1	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le périmètre de la mesure 2012 a été divisé en deux parties (voir volume B, cahier SDRM). Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	La Longeraie 1, La Longeraie 2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.239	5586.269	Site H2 / La Prairie-Nord / L'Eglantine	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Le préimètre de la mesure 2012 a été divisé en deux parties (voir volume B, cahier SDRM). Le plan d'affectation empiète sur des SDA.	Prairie-Nord / L'Eglantine, Prairie-Sud
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.240	Nouveau	Site H2 / Les Emetaux	A	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	le projet n'est plus priotaire pour la Commune de Tolochenaz.	Les Emetaux (Tolochenaz)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.241	Nouveau	Site H2 / Préveyres-dessus	A	2008	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Préveyres-dessus
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.242	Nouveau	Site H2 / ZI Molliau	B	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Transmis à l'examen préalable.	SudVillage
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.243	5586.265	Site I / Morges-Gare Sud (ex Ilot Gare)	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Morges-Gare Sud
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.244	5586.266	Site I / Le Sablon	A1	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Morges-Gare Sud
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.245	5586.267	Site I / La Baie II	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs:	Le PPA est lié à la requalification de la RC1, dont le projet a pris du retard.	La Baie II
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.246	5586.268	Site I / Charpentiers-Nord II	A1	2011	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Charpentiers-Nord II
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.247	5586.27	Site J / Beaulieu / Front Jomini	A1	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Blocage par un référendum	Blocage par référendum.	Beaulieu / Front Jomini
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.248	5586.271	Site J / Site ancienne UIOM / Le Vallon	A1	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le projet a été coordonné avec des études de faisabilité financières et techniques.	Site ancienne UIOM / Le Vallon
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.249	Nouveau	Site J / Zone des hôpitaux	A	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure partiellement construite (permis d'habiter délivré) et en chantier. La mesure consistait en l'établissement d'un nouveau plan partiel d'affectation (PAC), afin d'augmenter les droits à bâtir.	Zone des hôpitaux
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.250	Nouveau	Site J / Réservoir du Calvaire	A	2015	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur) et en chantier.	Réservoir du Calvaire
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.251	Nouveau	Site J / Pierre de Plan	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Le site est maintenu comme une réserve de développement en zone d'utilité publique, mais ne constitue plus une mesure. Aucune décision exécutoire n'est toutefois intervenue.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.252	Nouveau	Site J / Sévelin	A	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Le périmètre de la mesure du PALM 2012 a été divisé en deux parties, afin de faciliter la mise en œuvre (voir volume B, cahier SDCL). Une partie du site de SévelinA (partie sud) est en chantier, selon les droits à bâtir en vigueur dans le plan d'affectation avant révision.	Sévelin A (partie sud), Sévelin B (partie nord)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.253	Nouveau	Site J / Place Chauderon	A	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	La faisabilité technique et financière du projet n'est pas assurée.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.254	Nouveau	Site J / Rue du Petit-Rocher	A	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Rue du Petit-Rocher
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.255	Nouveau	Site J / St-Laurent - Louve	A	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée.	St-Laurent - Louve
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.256	Nouveau	Site J / MCBA	A	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur) et en chantier.	MCBA (Pôle muséal)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.257	Nouveau	Site J / Gare CFF	A	2016	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	Gare CFF
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.258	Nouveau	Site J / Avenue de la Gare - Avenue d'Ouchy	A	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	Avenue de la Gare - Avenue d'Ouchy
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.259	5586.272	Site K / Place du Marché / Savonnerie	A1	2013	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Place du Marché
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.260	5586.273	Site K / La Croisée	A1	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	La Croisée II
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.261	5586.274	Site K / Gare de Renens	A1	2015	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur).	Gare de Renens

As2/Bs2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d'infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

						Compte rendu de mise en oeuvre				
										Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.262	5586.275	Site K / Entrepôts	A1	2014	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Entrepôts
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.263	5586.276	Site L / Tirage-Gare	A1	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Discussions propriétaire - Canton. Prêt pour enquête. Examen préalable fait. Légalisation 2017.	Tirage-Gare
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.264	5586.277	Site L / Lavaux-Roches-Palin-Panchaudes	A1	2011	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Recours tribunal fédéral. Mis en vigueur en 2015. Constructions en cours.	Lavaux-Roches-Pallin-Panchaudes
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.265	5586.278	Site L / Samson Reymondin	A1	2007	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesure construite (permis d'habiter délivré).	Samson Reymondin
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.266	5586.279	Site L / Ramuz-Tirage	A	Mesure non engagée	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs:	En suspens pour l'instant. Légalisation prévue en 2020.	Ramuz-Tirage
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.267	5586.28	Site L / Roche-Rochettaz	A1	2019	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Préavis auprès conseil communal retiré. En suspens pour l'instant. Le projet redémarre fin 2016.	Roches-Rochettaz
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.268	5586.281	Site L / Clergère Nord	B	Mesure non engagée	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Etude foncière longue 2 ans. Nouveau calendrier tenu. Etude PQ démarrée.	Clergère Nord
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.269	5586.282	Site L / Migros	B	Mesure non engagée	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	A mis du temps à démarrer. Etudes preliminaires longues. Périmètre modifié. Etude PQ démarrée.	Tirage-Neuve
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.270	5586.283	Site L / Lavaux-Prieuré	B	2031	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs:	En suspens. Un des propriétaires ne souhaite pas développer de projet sur sa parcelle dans l'immédiat.	Lavaux-Prieuré

B2 - Liste des mesures, priorité B (liste B) de la 2e génération

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.4

Légende

- à remplir obligatoirement par l'agglomération
- à remplir par l'agglomération, le cas échéant
- rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Compte rendu de mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel							Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N°. (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.014	5a.CL.02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	10.00	A	9.40	B	12.90	2013	2023	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Projet coordonné avec la 2e étape du métro m3 (5586.2.302).	5a.CL.02
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.015	5a.CL.03	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	4.20	B	3.95	B	4.20	2012	après 2026	après 2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réaménagement notamment lié au développement des Prés-de-Vidy (Métamorphose Sud, nouvelles études en cours) et à l'électrification de la ligne de bus (réalisation est retardée).	5a.CL.03
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.042	5b.RM.02	Morges / Contournement urbain Nord	10.00	B	9.40	B	10.00	2012	2019	2019-2027	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Dans PALM 2016, mesure déclinée en 8 mesures de nature différente (Av. Gottaz, Monod, Plan , Peyrolaz, jonctions autoroutières Est et Ouest) : aménagements modes doux, aménagements TP, carrefours/giratoires, adaptation du réseau routier.	4c.RM.150, 4c.RM.200, 4d.RM.13, 5a.RM.200, 5b.RM.200, 17.RM.01, 18.RM.02, 18.RM.03
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.064	17a.CL.01	tl2 / Lausanne - Aménagement interface Bourdonnette	3.50	B	3.29	B	3.50	2012	2023	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Réaménagement lié au projet de compléments à la jonction de Malley ainsi qu'au développement du site des Prés-de-Vidy (Métamorphose Sud, études en cours pour préciser l'effet de l'abandon du projet de stade). Coordination en cours avec le Canton et l'OFROU pour garantir compatibilité avec projet de jonction.	30.CL.01
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.069	17a.NL.04	Lausanne - Aménagement interface Blécherette	3.00	B	2.82	B	3	2012	2021	2022	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Projet coordonné avec la 2ème étape du métro m3 (5586.2.302).	30.CL.02
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.087	23a.OL.01	t2 / Crissier, Bussigny - tronçon Bré - Croix-de-Plan	33.20	B	31.65	B	23.7	2016	2023	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Mesure fusionnée avec 23a.OL.04. Coordination avec tram t1 (5586.2.093) et goulet d'étranglement de Crissier.	23a.OL.01
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.090	23a.OL.04	t2 / Bussigny - Electrification tronçon Croix-de-Plan - Bussigny	3.50	B	3.30	B	18.2	2016	2023	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Mesure fusionnée avec 23a.OL.01.. Coordination avec tram t1 (5586.2.093) et goulet d'étranglement de Crissier.	23a.OL.01
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d	Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures individuelles) (4d.CL.04; 4d.CL.138; 4d.CL.141; 4d.CL.151; 4d.NL.112; 4d.OL.12b; 4d.OL.16)	24.55	B	23.09	B	-	-	-	-	-	-	Voir détail par mesure.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d.OL.12b	Crissier - Prolongement passerelle Marcolet + liaison Pont-Bleu Terminus	1.9	B	1.79	B	1.90	2016	2022	2023	état théorique à atteindre	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Remplacement de la passerelle sur le toit du bâtiment par une liaison verticale rte de Bussigny <> Pont bleu (rampe ou ascenseur). Coordination avec tram t1 nécessaire.	4d.OL.12b
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d.OL.16	Renens, nouveau franchissement Malley Ouest - GAT	10	B	9.40	B	10.00	2016	après 2026	après 2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Projet reporté (horizon C du PALM 2016). Difficulté technique du franchissement CFF.	4d.OL.16
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d.CL.04	Franchissement sous le giratoire de la Maladière	1.20	B	1.13	B	1.20	2012	2023	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Mesure à coordonner avec projet de réaménagement du giratoire de la Maladière et projet Léman 2030 (possibilité de réalisation de bassins de rétention des eaux de surface de la gare CFF).	4d.CL.04
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d.CL.138	Franchissement Signal-Sallaz (2e étape en continuité avec passerelle Sallaz-Vallon)	1.15	B	1.08	B	0.20	2016	2021	2021	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Passerelle abandonnée et remplacée par un itinéraire à niveau avec escalier et rail à vélo.	4d.CL.138
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d.CL.141	Liaison par passerelle entre Plaines-du-Loup et Entrebois (via dépôt tl)	1.3	B	1.22	B	1.65	2016	2021	2021	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	-	4d.CL.141
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d.NL.112	LEB Camarès, PI mobilité douce	9.00	B	8.46	B	6.67	2015	2023	2024	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Projet lié au développement du secteur de Vernand-Camarès. Les études menées dans le cadre du projet de Plan directeur localisé intercommunal ont permis de préciser le positionnement des passages inférieurs et leur nombre.	4d.NL.112
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.300	4c/4d/4e	MD Liste B			35.52	B	-	-	-	-	-	-	Voir détail par mesure.	
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c	MD Liste B - 4c			-	B	-	-	-	-	-	-	Voir détail par mesure.	
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.01	Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements) - A définir	0.87	B	0.82	B	-	-	-	-	-	-	-	4c.01
G	*5586 Lausanne-Morges*	*5586.2.282*	4c.01.EL.210	Pully-Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements)	0.13	B	0.12	B	0.14	2015	2022	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesures à regrouper ou à réaliser avec de gros chantiers pour optimiser les procédures administratives.	4c.01.EL.210
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.02	Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours - A définir	0.90	B	0.85	B	-	-	-	-	-	-	-	4c.02
G	*5586 Lausanne-Morges*	*5586.2.282*	4c.02.EL.210	Pully-Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours	0.10	B	0.09	B	0.11	2015	2022	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mesures à regrouper ou à réaliser avec de gros chantiers pour optimiser les procédures administratives.	4c.02.EL.210
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.CL.11	Nouveau cheminement Treyblanc - Gare CFF	x	B	x	B	-	-	2023	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Le nouveau cheminement entre Treyblanc et la gare CFF est lié au projet Léman 2030 et à son calendrier, qui imposera la période de réalisation du cheminement. Aucun financement fédéral n'est demandé dans le cadre du PALM 2016.	4c.CL.11
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.CL.129	Route du Signal, amélioration des cheminements piétonniers	x	B	x	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: …	Tel que planifié, le projet d'amélioration des cheminements MD à la Route du Signal n'est plus opportun. La mesure est abandonnée.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.EL.103	Pully - Cheminement piétonnier de la Paudèze (entre le lac et les terrains de sport de Rochettaz)	1.142	B	1.07	B	1.23	2015	2022	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Avant-projet en cours.	4c.EL.103
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.NL.120	Aménagements cyclables sur RC 448, du Stand de Vernand au quartier des Crottes	x	B	x	B	6.00	2015	après 2026	après 2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure à coordonner avec réaménagement de la RC448 (dès 2027). Mesure également liée à l'important développement urbain du Nord lausannois, qui a fait l'objet de plusieurs études (dont plan directeur localisé intercommunal en cours), et à des plans de quartiers qui ont pris du retard (mise en conformité avec LAT révisée).	4c.NL.120
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.NL.121	Amélioration cheminements mobilité douce le long du LEB - Montétan-Union	x	B	x	B	-	-	2021	2023	arrêt / suspension de la planification	-	Le projet a été regroupé avec celui du réaménagement "BHNS" de l'Avenue d'Echallens (mesure PALM 2016, 23a.CL.01), du fait de leur forte interdépendance.	23a.CL.01

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Compte rendu de mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel							Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N°. (Agglo) (3e g)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.OL.100	Bussigny-AEC, Cheminement mobilité douce Parc de la Sorge	0.98	B	0.92	B	1.5	2016	2023	2026	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs: …	En lien avec le développement du secteur Arc-en-Ciel. Mesure inscrite en horizon B du PALM 2016.	4c.OL.100
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.OL.107	Crissier, itinéraire Rue Arc en Ciel-Rte de Bussigny (ex Filtrona)	0.59	B	0.55	B	0.59	2016	2021	2022	état théorique à atteindre	-	Mesure inscrite en horizon A du PALM 2016.	4c.OL.107
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.OL.21	Bussigny, Aménagements cyclables, route cantonale Bussigny-Aclens	1.18	B	1.11	B	-	-	après 2026	après 2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Impact important sur pont existant induisant un coût non prévu. Coordination à assurer avec planning d'entretien des RC. Mesure inscrite en horizon C du PALM 2016.	4c.OL.21
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.RM.150	Morges, tronçon Paquis-Peyrolaz (Vertou), aménagement cyclable	1	B	0.94	B	2.5	2016	2020	2020	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Coordination de la mesure avec le réseau mobilité douce issu du chantier d'étude (C5) de Région Morges.	4c.RM.150
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.RM.151	Morges, tronçon Grosse-Pierre - Chanel, aménagement cyclable	0.50	B	0.47	B	0.47	2014	2014	2015	état théorique à atteindre	-	Mesure réalisée sans faire l'objet d'une demande de cofinancement.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d	MD Liste B - 4d			-	B	-	-	-	-	-	-	Voir détail par mesure.	
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.06	Nouveau franchissement N-S gare de Sébeillon (Sébeillon-Provence)	x	B	x	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: …	Les études plus approfondies du projet ont mis en évidence un intérêt moindre à cette réalisation.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.126	Liaison mobilité douce secteur Pavement - secteur CHUV à travers le Vallon	x	B	x	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: …	Le projet n'est plus opportun.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.131	Ascenseur Sévelin-(Vigie) (ERACOM)	0.51	B	0.48	B	0.6	2016	2024	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Projet lié au calendrier de développement du quartier de Sévelin, qui fait l'objet d'un plan partiel d'affectation (PPA) en cours d'examen préalable. Le PPA devrait être légalisé aux environs de 2018.	4d.CL.131
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.136	Ascenseur Bonne-Espérance - Eugène Rambert	0.435	B	0.41	B	0.5	2016	2024	2025	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Projet légèrement différé, les ressources nécessaires au projet ayant été réparties sur plusieurs années.	4d.CL.136
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.137	Passage inférieur liaison Gare - Pôle muséal	x	B	x	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Le projet n'est plus en cohérence avec le projet d'agrandissement de la gare. D'autres passages inférieurs sont réalisés dans le cadre du projet de la gare.	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.EL.105	Pully, Paudex, ch de la Damataire - ch. de l'Etang	0.31	B	0.29	B	0.34	2015	2022	2023	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Avant-projet en cours.	4d.EL.105
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.OL.25	Renens - Pl 1er Août, assainissement pour la mobilité douce	x	B	x	B	22	2016	après 2026	après 2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure reportée en raison des coûts d'investissement. Mesure inscrite en horizon C du PALM 2016.	4d.OL.25
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.OL.116	Crissier / Passerelle nouvelle Rte du Pont Bleu - ch du Mont-Blanc	0.68	B	0.64	B	0.7	2016	après 2026	après 2026	Retard relativement important (> 4 ans)	-	-	4d.OL.116
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.OL.117	Ecublens-EPFL, franchissement m1 nouveau secteur Forel-Sorge	x	B	x	B	-	-	-	2019	état théorique à atteindre	-	La mesure sera réalisée hors cofinancement (passerelle Pala).	-
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.RM.03	Morges - Longeraie, franchissement mobilité douce du train MBC	x	B	x	B	0.5	2016	après 2030	2034	Retard relativement important (> 4 ans)	Autres motifs: …	Mesure prévue sur le site des Emetaux (Morges, 5586.2.240), reportée après 2030 en raison de son emprise sur SDA. Calendrier ajusté en fonction du report de la mesure d'urbanisation.	4d.RM.3
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.RM.13	Lonay, Pont de la Gracieuse, franchissement mobilité douce	x	B	x	B	0.75	2016	2019	2019	état théorique à atteindre	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	L'OFROU a prévu des travaux réfection du pont en 2017-2018. Nécessité de coordonner la phase de travaux de l'OFROU et la réalisation de l'aménagement MD.	4d.RM.13
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.RM.17	Pont de Denges, franchissement mobilité douce	0.08	B	0.08	B	-	-	2027	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Grandes contraintes techniques dues aux voies ferrées et augmentation importante des coûts ; projet en cours d'élaboration, à coordonner avec CFF.	4d.RM.17
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.RM.101	Jonction Morges-Ouest, Gottaz-Riond-Bosson, passerelle mobilité douce	x	B	x	B	1.2	2016	2027	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Grandes contraintes techniques liées à la présence de l'autoroute; augmentation massive des coûts et effet important sur calendrier (liste C PALM 2016). Coordination étroite entre acteurs concernés : OFROU, DGMR, commune, schéma directeur.	4d.RM.101
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.293	4e	MD Liste B - 4e			-	B	-	-	-	-	-	-	Voir détail par mesure.	
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.293	4e.1	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R) - Dont Prilly (29'000.-)	1	B	0.94	B	-	-	-	-	état théorique à atteindre	-	Diverses mesures proposées dans le PALM 2016 en lien avec l'équipement des arrêts du tram et des BHNS.	4e.OL.200 / 201 / 202 / 203 / 204
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.289	4e.CL.120	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2ème étape	3.00	B	2.82	B	-	-	-	-	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Projet de 2012 plus compatible avec l'agrandissement prévu de la gare (Léman 2030). Mesure abandonnée. Autre vélostation proposée dans PALM 2016 (au Nord de la gare, intégrée au projet d'agrandissement).	4e..CL.200
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.302	23e.CL.02	m3 / Réalisation du métro - Etape 2	223.00	A	206.51	B	278.00	2016	2021	2025	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	-	23e.CL.02

Liste des mesures cofinancées des accords sur les prestations de 1re et 2e génération des projets d'agglomeration, qui ne sont définitivement plus réalisables avant 2027*

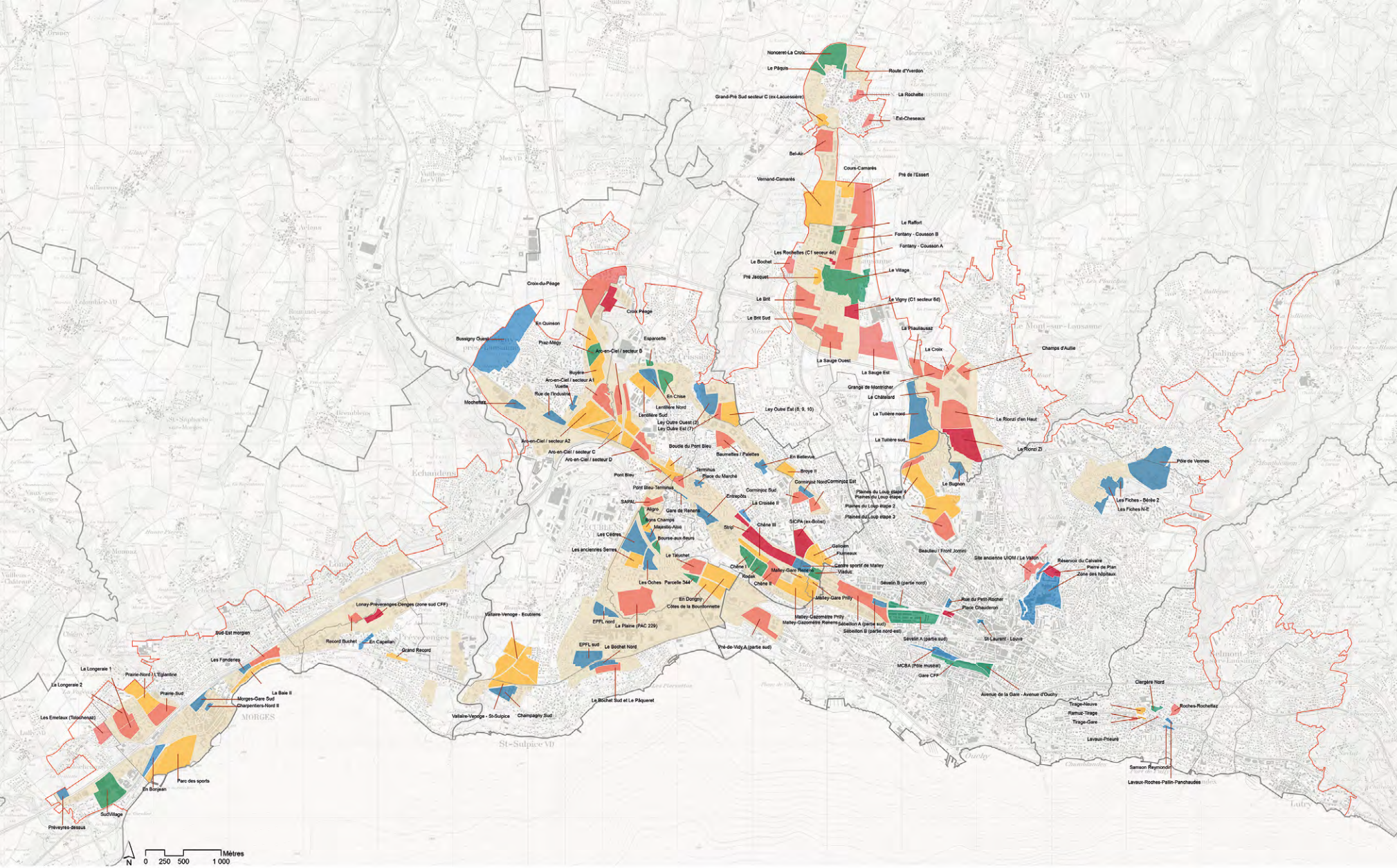
cf. Accords sur les prestations 2e génération, chap. 5

*L'inscription des mesures dans cette liste entraîne l'extinction du droit à l'aide financière correspondante.

Légende

à remplir par l'agglomeration, le cas échéant

					Coûts d'investissement				Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Accord sur les prestations	
Cl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.01	Bussigny - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.110	A	0.044	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.02	Crissier - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.020	A	0.008	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.OL.06	St-Sulpice - Traversées piétonnières et sécurité	-	-	0.061	A	0.024	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.01.RM.02	Tolochenaz - Traversées piétonnières et sécurité	0.02	A	0.015	A	0.006	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.01	Bussigny - Sécurité des cyclistes	-	-	0.144	A	0.058	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.03	Crissier - Sécurité des cyclistes	-	-	0.068	A	0.027	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.04	Ecublens - Sécurité des cyclistes	-	-	0.248	A	0.099	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.OL.06	Saint-Sulpice - Sécurité des cyclistes	-	-	0.124	A	0.050	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.RM.02	Préverenges - Sécurité des cyclistes	0.04	A	0.035	A	0.014	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.002	4c.02.RM.03	Tolochenaz - Sécurité des cyclistes	0.01	A	0.007	A	0.003	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.01.EL.01	Lutry - Places de stationnement aux arrêts TP	-	-	0.003	A	0.001	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.006	4e.CL.11	Lausanne - Vélo-station 200 pl CFF Sud	-	-	1.999	A	0.799	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.024	12a.02.RM.03	TPM 701 - Echichens - Arrêt église	0.04	A	0.038	A	0.015	Voir commentaire onglet A1
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.036	5b.OL.01	Renens / Av. de Longemalle prolongement Ouest	1.98	B	1.862	Bv E	-	Voir commentaire onglet Av2_Bv2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.042	5b.RM.02	Morges / Contournement urbain Nord	10.00	B	9.405	B	-	Voir commentaire onglet B2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.112	8d.NL.02	Lausanne / Réaménagement carrefour de Montétan	5.00	B	4.702	Bv E	-	Voir commentaire onglet Av2_Bv2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.280	4c.EL.102	Pully, Av de Rochettaz – Ch. Des Roches, liaison piétonne	0.12	A	0.079	A	0.028	Voir commentaire onglet A2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.CL.129	Route du Signal, amélioration des cheminements piétonniers	x	B	x	B	-	Voir commentaire onglet B2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.282	4c.NL.121	Amélioration cheminements mobilité douce le long du LEB - Montétan-Union	x	B	x	B	-	Voir commentaire onglet B2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.284	4d.NL.110	Passerelle nouvelle sur autoroute, parc d'agglomération Blécherette - site de la Sauge	0.80	A	0.552	A	0.193	Voir commentaire onglet A2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.285	4d.CL.138	Franchissement Signal-Sallaz (2e étape en continuité avec passerelle Sallaz-Vallon)	1.15	B	1.082	B	-	Voir commentaire onglet B2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.06	Nouveau franchissement N-S gare de Sébeillon (Sébeillon-Provence)	x	B	x	B	-	Voir commentaire onglet B2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.126	Liaison mobilité douce secteur Pavement - secteur CHUV à travers le Vallon	x	B	x	B	-	Voir commentaire onglet B2
G	5588 Lausanne-Morges	5586.2.286	4d.CL.137	Passage inférieur liaison Gare - Pôle muséal	Non évalué	B	-	B	-	Voir commentaire onglet B2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.287	4e.CL.10a	Vélo-station CFF nord 2ème étape	0.34	A	0.235	A	0.081	Voir commentaire onglet A2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.288	4e.CL.10b	Vélo-station CFF sud	0.40	A	0.279	A	0.095	Voir commentaire onglet A2
G	5586 Lausanne-Morges	5586.2.289	4e.CL.120	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2ème étape	3.00	B	2.821	B	-	Voir commentaire onglet B2



Mentions illustratives

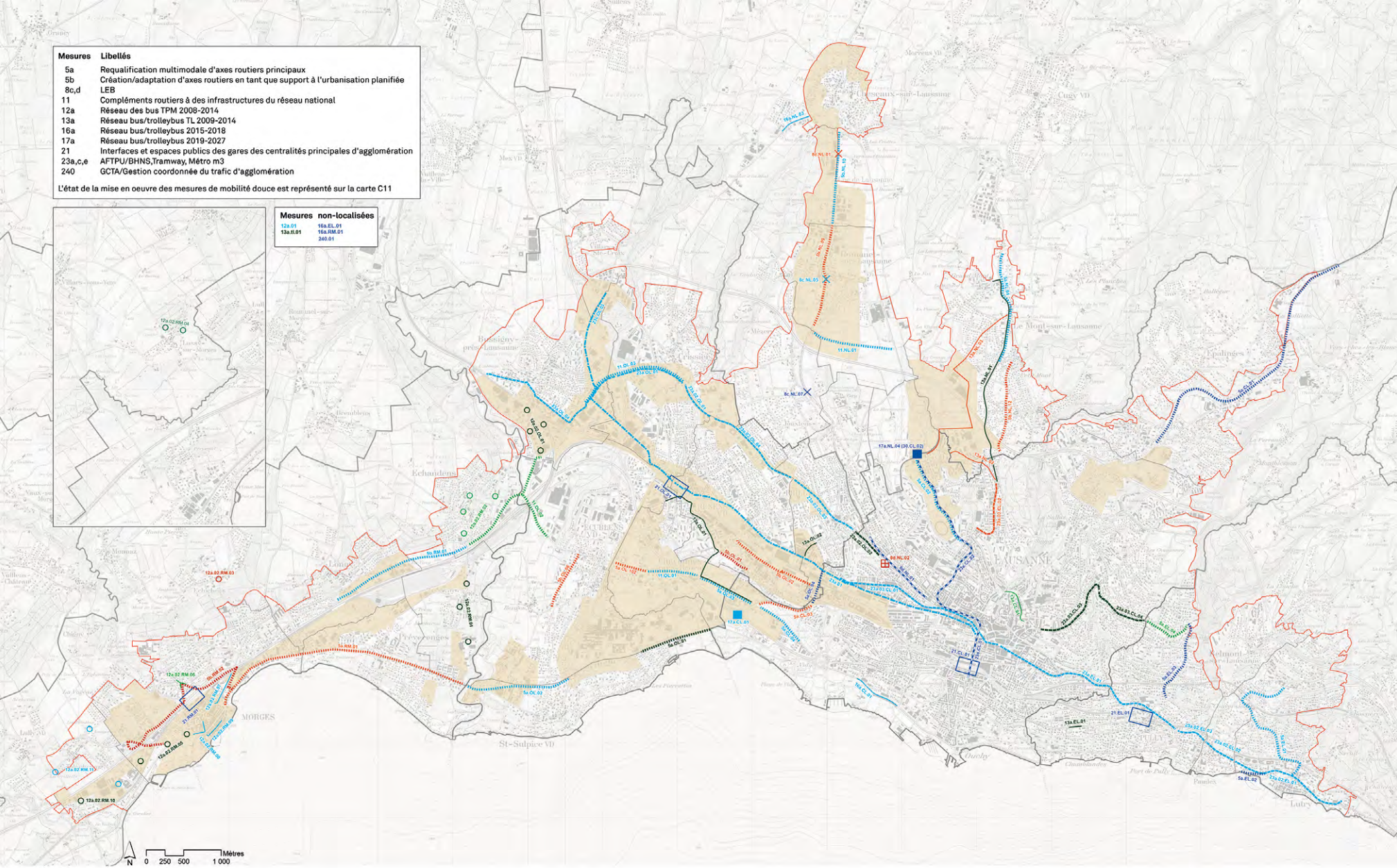
- Périmètre compact
- Périmètre schéma directeur
- Limite communale
- Site stratégique
- Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
- Mesure conforme à la situation théorique
- Mesure avec léger retard (<= 4 ans)
- Mesure avec retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt ou suspension de la mesure

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION DU PALM 2012

DECEMBRE 2016

C9

Agglomération Lausanne-Morges



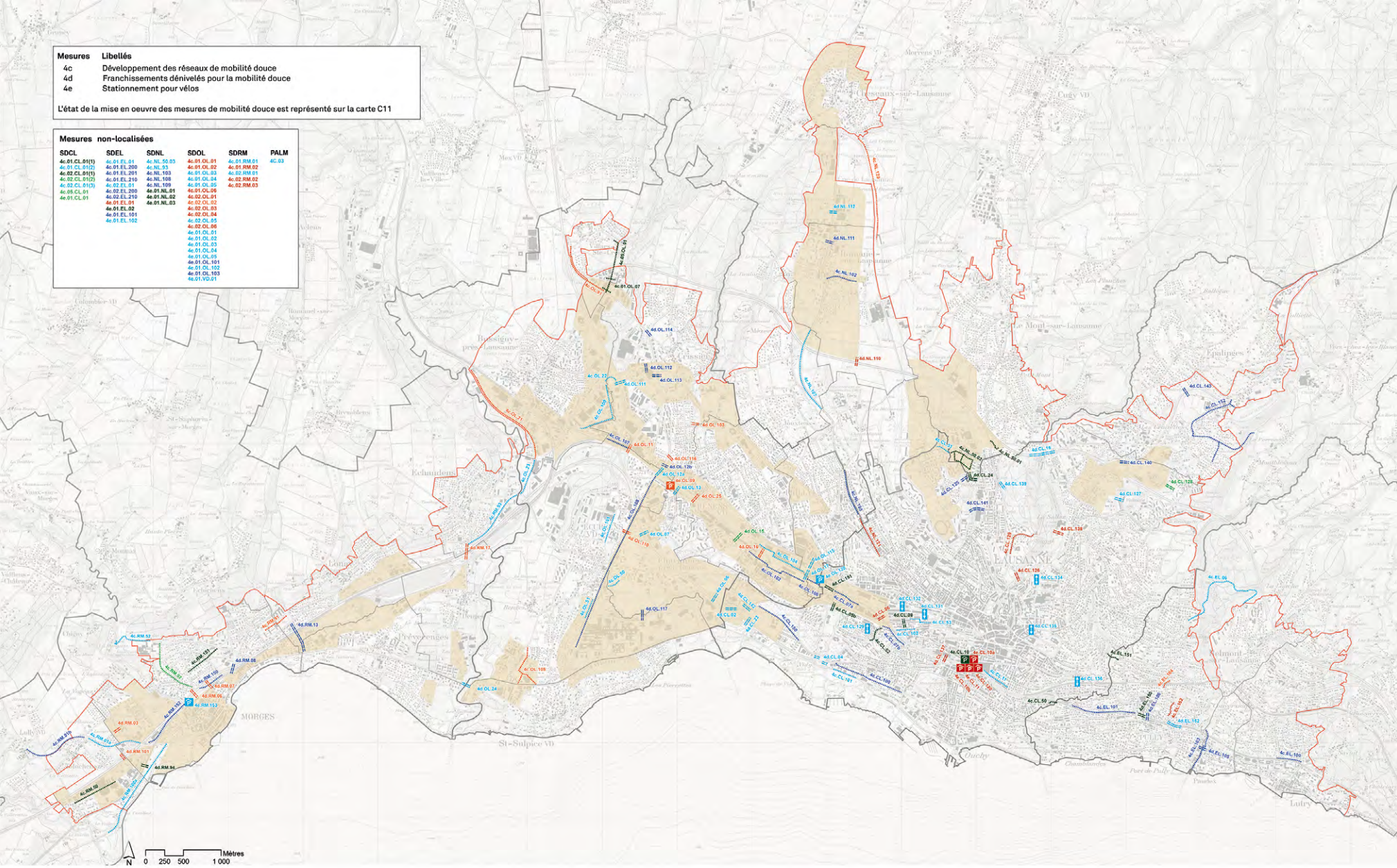
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C10

Agglomération Lausanne-Morges



PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE MOBILITE DOUCE 2007 ET 2012

DECEMBRE 2016

C11

Agglomération Lausanne-Morges

1.2.3 COMMENTAIRE SUR LE COMPTE RENDU DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

Le présent chapitre contient des éléments explicatifs relatifs à des mesures infrastructurelles et paquets de mesures du PALM 2007 dont la zone d'influence couvre l'entier ou une grande partie du périmètre compact. Ces éléments explicatifs sont complétés par un aperçu global de la mise en œuvre, effectué également pour les mesures du PALM 2012.

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

En résumé, parmi les 115 mesures infrastructurelles de la liste détaillée A1, 40 ont été réalisées ou sont en cours de travaux, 24 font état d'un retard important (11), voire d'un arrêt ou d'une suspension (13) et 51 mesures accusent un léger retard. Les mesures dont le retard est imputable à leur lien avec des infrastructures des réseaux nationaux, ferroviaires et autoroutiers sont au nombre de 14, d'envergures diverses, représentant un investissement total de CHF 80 mio selon l'Accord sur les prestations (2005 HT).

Les principaux obstacles à la mise en œuvre des mesures infrastructurelles

Globalement, la mise en œuvre du PALM 2007 a pâti de différents phénomènes :

- le manque de ressources d'encadrement, compensé dès 2015 par un renforcement conséquent du personnel technique des services cantonaux et des schémas directeurs ;
- le retard pris par la 1re étape du tram t1 (multiplication de recours), mesure principale et porte-drapeau du PA de 1re génération (voir commentaire ci-après) ;
- la difficulté de mettre en œuvre des mesures de faible envergure tout en respectant les contraintes administratives liées au subventionnement fédéral (voir commentaire ci-après) ;
- la difficulté d'élaborer des projets complexes en présence de nombreux partenaires, tant au niveau politique que technique ;
- l'augmentation des coûts des mesures, parfois très importante, qui a rendu difficiles les débats locaux portant sur leur financement.

Des paquets de mesures difficiles à mettre en œuvre

Une analyse détaillée des tableaux de compte rendu montre que la mise en œuvre de certains paquets de mesures présente des difficultés importantes. En particulier pour le PALM 2007, cette mise en œuvre pâtit de la faible maturité des mesures au moment où elles ont été proposées et de son effet direct sur l'évolution des coûts de réalisation. C'est le cas principalement des paquets 4d (5586.004, Franchissements dénivelés pour la mobilité douce), 5a (5586.010, Requalification multimodale d'axes routiers principaux) et 13a (5586.025, Développement du réseau bus et trolleybus tl 2011-2014), dont certaines mesures ont été ralenties en raison de surcoûts importants. De même, les projets de BHNS (mesure 23a.02, 5586.044) ont bénéficié d'une aide financière cantonale exceptionnelle, proposée par le Conseil d'État et entérinée par le Grand Conseil, afin de rendre les coûts supportables.

S'agissant encore du PALM 2007 et en complément aux tableaux de compte-rendu, les éléments explicatifs décrits ci-après ont été jugés nécessaires pour bien évaluer l'état de la mise en œuvre. Ils concernent des mesures et paquets de mesures du PALM 2007 dont la zone d'influence couvre l'entier ou une grande partie du périmètre compact : paquets de mobilité douce 4c (5586.002, Développement des réseaux de mobilité douce) et 4e (5586.006, Stationnement pour les vélos), mesure 19c (5586.014, RER Vaud) et mesure 23a.01 (5586.021, 1re étape tram t1).

Code ARE	**5586.002/5586.006**
N° de mesure PA	**4c – Développement des réseaux de mobilité douce** **4e – Stationnement pour vélos**
Horizon annoncé	A1 (2011-2014)
Horizon actualisé	Jusqu'en 2025
Explication du retard	La mise en œuvre des mesures composant les paquets 4c et 4e est rendue difficile par diverses contraintes liées à leur faible envergure et à leur interdépendance avec la réalisation d'autres infrastructures. Dans certains cas, l'échéance de réalisation des mesures dépend de procédures d'aménagement du territoire (par exemple, procédures de légalisation de plans de quartiers) et peut évoluer en fonction des choix urbanistiques faits par les communes. Il faut relever à ce propos que la mise en œuvre conjointe des projets d'urbanisation et des infrastructures liées est particulièrement importante pour les mesures de mobilité douce, parcourant ou désenclavant un quartier. De façon générale, les aménagements prévus sont fréquemment tributaires d'autres travaux touchant le réseau routier, son sous-sol ou l'espace public en général. Ainsi, certaines mesures proposées en 2007 ont été reportées, voire supprimées pour des raisons d'opportunité. De plus, l'envergure souvent limitée des infrastructures entrant dans cette catégorie entraîne des démarches jugées généralement disproportionnées par les communes au regard du montant espéré du cofinancement fédéral. Les communes cherchent ainsi à regrouper des petites mesures, ce qui crée une contrainte supplémentaire. Dans certains cas, elles réalisent les travaux sans solliciter le cofinancement fédéral, saisissant l'opportunité d'autres travaux sur le domaine public pour optimiser leur intervention. Le remplacement de ces mesures est négocié au cas par cas avec la Confédération, sur la base d'un bilan établi régulièrement. Pour remédier à cette situation, le PALM 2016 fixe à CHF 50'000.- le coût minimum d'une mesure pouvant solliciter un cofinancement

Code ARE	**5586.014**
N° de mesure PA	**19c – REV Concept 2010, État final**
Horizon annoncé	A1 (2011-2014)
Horizon actualisé	Décembre 2020
Explication du retard	Le concept d'origine a subi différentes évolutions résultant des contraintes imposées par le planning des travaux liés à Léman 2030 et par le développement de l'offre CFF « Grandes Lignes ». En particulier, compte tenu de ce développement, l'objectif initial de la cadence à 15 minutes entre Cully et Cossonay ne peut être atteint qu'après la réalisation des nouvelles infrastructures prévues entre Lausanne et Renens.
Remarque	Les travaux réalisés en gare de Grandson (mesure AggloY, 5938.2.021) ont permis d'assurer une cadence à 30 minutes sur les lignes RER 1 et 2, qui bénéficie également aux gares du périmètre compact de l'ALM.

Code ARE	**5586.021**
N° de mesure PA	**23a – Axe fort tram Renens-Lausanne**
Horizon annoncé	A1 (2011-2014)
Horizon actualisé	2022
Explication du retard	Bien que les études se soient déroulées conformément au planning prévu, la mise en œuvre du projet de tram a été ralentie du fait des oppositions déposées lors des trois enquêtes publiques successives dont il a fait l'objet, soit : • du 13 juin 2012 au 12 juillet 2012 (enquête principale) ; • du 16 octobre 2013 au 15 novembre 2013 (1re enquête complémentaire relative au secteur « Vigie-Gonin ») ; • du 25 février 2015 au 27 mars 1015 (2e enquête complémentaire, relative aux secteurs « Vigie-Gonin » et « Place de l'Europe »). Après concertation avec les opposants, un grand nombre des oppositions déposées à la suite de chacune de ces enquêtes ont pu être retirées. Les autres ont été levées par l'Office fédéral des transports (OFT). Le 7 mars 2016, l'OFT a rendu une décision approuvant les plans relatifs à la nouvelle ligne de tramways « Renens-Gare – Lausanne-Flon » (mesure 23a.01), à la nouvelle ligne de BHNS Confrérie-St-François (mesure 23a.03.CL.01) et au nouveau garage atelier du tramway. Dans les délais légaux, plusieurs recours contre cette décision ont été déposés auprès du Tribunal administratif fédéral. La procédure est en cours, avec effet suspensif, ce qui repousse le début des travaux en 2018. À noter que les deux projets cofinancés touchés par ces recours totalisent un investissement de CHF 200 mio (HT 2005) selon l'Accord sur les prestations (investissement actualisé : environ 400 mio HT).
Remarque	Depuis la décision rendue par l'OFT, le Conseil d'État du Canton de Vaud a adopté, le 23 mars 2016, un « Exposé des motifs et projet de décret » (EMPD) relatif au financement de la première étape des axes forts de transports publics de l'agglomération Lausanne-Morges, concernant la réalisation du tram t1 entre Renens-Gare et Lausanne-Flon et les lignes de BHNS (financement cantonal). Le 21 juin 2016, le Grand Conseil a adopté les crédits d'ouvrage proposés, décision soumise à référendum facultatif avec délai au 13 septembre 2016. La date d'entrée en force de cette décision est le 1er octobre 2016.

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

Tous les éléments explicatifs relatifs aux mesures du PALM 2012 figurent dans les tableaux de compte rendu présentés au chapitre 1.2.2. De manière générale, l'état de la mise en œuvre des mesures du PALM 2012 s'avère plutôt conforme à la planification arrêtée en 2012, la période quadriennale prenant fin en 2018. Ainsi, seules 10 mesures infrastructurelles de la liste A2 (sur 92) font état d'un retard important, voire d'un arrêt ou d'une suspension, dû, pour trois d'entre elles, à leur dépendance avec des infrastructures nationales ; 45 mesures voient leur mise en œuvre procéder conformément à la planification et 33 accusent un léger retard.

1.3 Mesures du PALM 2016

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

1.3.1 MESURES D'URBANISATION

Ce chapitre présente les mesures d'urbanisation (projets de plans d'affectation) à l'horizon 2030. 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).

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

Les deuxièmes 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). Sur la base de leur état d'avancement, les mesures d'urbanisation du PALM 2016 ont été 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». Pour ce qui est des mesures réalisées et engagées, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel défini. Elles font l'objet d'une liste détaillée (voir Liste du potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030) et d'une carte (voir carte C12).

Pour répondre aux Directives (ARE 2015, p. 79), les nouvelles mesures engagées et réalisées, inscrites dans le PALM 2016, sont listées dans le tableau fourni par la Confédération (voir Liste des nouvelles mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible). Elles font également l'objet de fiches (voir volume B, cahiers 2 à 6).

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) 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). Dans le PALM 2016, les horizons temporels pour la réalisation de ces mesures, qu'elles soient nouvelles ou déjà inscrites dans le PALM 2012, ne sont pas précisés.

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

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

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

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

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

Liste du potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030

Liste des nouvelles mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Cartes

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

LISTE DU POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS À L'HORIZON 2030

Mesures d'urbanisation construites (groupe 1) - Permis d'habiter délivré (état au 30.09.16)																	
Commune	Code ARE	Site stratégique	Libellé	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Nouveaux habitants et emplois	Type de planification	Etat d'avancement de la planification	Horizon de planification selon PALM 2012 (Année)	Horizon des planifications (A1, A, B, C)	Année d'adoption par le conseil communal	Année de mise en vigueur	Année du permis d'habiter	Horizon des planifications (A2, A, B, C1, C2) selon année de passage au conseil communal)	Consommation de SDA (m2) SDT	Création de nouvelles zones à bâtir (m2) SDT	Reconversion par consommation des zones indust. et activités (ZIZA)
Pully	5586.2.265	L	Samson Reymondin	16	12	28	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2011	A1	2005	2007	2014	En vigueur			
Lausanne	5586.2.151	B	Le Bugnon	0	0	0	PGA	8- Permis d'habiter délivré	2011	A1	2008	2009	2011	En vigueur			
Chavannes-près-Renens	5586.2.180	D	Les Oches	260	82	342	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2014	A1	2010	2011	2014	En vigueur			
Morges	5586.2.236	H2	En Bonjean	54	0	54	PPA	8- Permis d'habiter délivré	2010	A1	2010	2011	2014	En vigueur			
Préverenges	5586.2.235	hors	En Capellan	0	0	0	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2011	A1	2010	2011	2014	En vigueur			
Morges	5586.2.246	I	Charpentiers-Nord II	0	0	0	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2010	A1	2011	2012	2015	En vigueur			
Lausanne	5586.2.201	E1	Sébeillon B (partie nord-est)	716	72	788	PGA	8- Permis d'habiter délivré	2014	A1	2012	2012	2016	En vigueur			
Bussigny	5586.2.213	E2	Vuette	0	0	0	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2012	A1	2012	2013	2016	En vigueur			
Renens (VD)	5586.2.259	E2	Place du Marché	0	0	0	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2013	A1	2013	2014	2016	En vigueur			
Renens (VD)	5586.2.220	F	En Bellevue	0	0	0	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2014	A1	2014	2015	2016	En vigueur			
Saint-Sulpice	5586.2.190	D	Le Bochet Nord	0	0	0	PAC	8- Permis d'habiter délivré	2013	A1	2014	2015	2016	En vigueur			
Saint-Sulpice	5586.2.228	G	Champagny Sud	0	0	0	PQ	8- Permis d'habiter délivré	2013	A1	2014	2015	2016	En vigueur			
Ecublens	5586.2.187	D	EPFL nord	0	0	0	PAC	8- Permis d'habiter délivré	2014	A1	-	-	2014	En vigueur			
Ecublens	5586.2.188	D	EPFL sud	0	0	0	PAC	8- Permis d'habiter délivré	2014	A1	-	-	2014	En vigueur			
Total mesures d'urbanisation construites				**1'046**													

LISTE DU POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS À L'HORIZON 2030

Commune	Code ARE	Site stratégique	Libellé	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Nouveaux habitants et emplois	Type de planification	Etat d'avancement de la planification	Horizon de planification selon PALM 2012 (Année)	Horizon des planifications (A1, A, B, C)	Année d'adoption par le conseil communal	Année de mise en vigueur	Année du permis d'habiter	Horizon des planifications (A2, A, B, C1, C2) selon année de passage au conseil communal)	Consommation de SDA (m2) SDT	Création de nouvelles zones à bâtir (m2) SDT	Reconversion par consommation des zones indust. et activités (ZIZA)

1/3 Potentiel de densification (groupe 2) - état au 31.12.2013		
Belmont-sur-Lausanne		46
Bussigny		185
Chavannes-près-Renens		163
Cheseaux-sur-Lausanne		99
Crissier		178
Denges		91
Echandens		106
Echichens		0
Ecublens		359
Epalinges		114
Jouxtens-Mézery		60
Lausanne		3'325
Le Mont-sur-Lausanne		129
Lonay		138
Lully (VD)		0
Lutry		310
Morges		603
Paudex		23
Préverenges		148
Prilly		193
Pully		1'014
Renens (VD)		411
Romanel-sur-Lausanne		52
Saint-Sulpice		208
Tolochenaz		53
Villars-Sainte-Croix		16
Total potentiel de densification (1/3)		**8'025**

Réserves en zones à bâtir (groupe 3) - état au 31.12.2013		
Belmont-sur-Lausanne		401
Bussigny		556
Chavannes-près-Renens		196
Cheseaux-sur-Lausanne		200
Crissier		2'097
Denges		68
Echandens		212
Echichens		0
Ecublens		1'139
Epalinges		491
Jouxtens-Mézery		557
Lausanne		4'073
Le Mont-sur-Lausanne		901
Lonay		266
Lully (VD)		0
Lutry		1'360
Morges		417
Paudex		230
Préverenges		272
Prilly		76
Pully		2'587
Renens (VD)		1'063
Romanel-sur-Lausanne		64
Saint-Sulpice		1'350
Tolochenaz		148
Villars-Sainte-Croix		327
Total réserves en zones à bâtir		**19'051**

LISTE DU POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS À L'HORIZON 2030

Mesures d'urbanisation réalisées (groupe 4) - Plans d'affectation en vigueur (état au 30.09.16)																	
Commune	Code ARE	Site stratégique	Libellé	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Nouveaux habitants et emplois	Type de planification	Etat d'avancement de la planification	Horizon de planification selon PALM 2012 (Année)	Horizon des planifications (A1, A, B, C)	Année d'adoption par le conseil communal	Année de mise en vigueur	Année du permis d'habiter	Horizon des planifications (A2, A, B, C1, C2) selon année de passage au conseil communal)	Consommation de SDA (m2) SDT	Création de nouvelles zones à bâtir (m2) SDT	Reconversion par consommation des zones indust. et activités (ZIZA)
Tolochenaz	5586.2.241	H2	Préveyres-dessus	20	430	450	PGA	7- En vigueur	2015	A	2008	2009	2021	En vigueur			
Paudex	Nouveau	hors	Vallon de la Paudèze	87	0	87	PPA	7- En vigueur			2009	2009	2017	En vigueur			
Paudex	Nouveau	hors	Côte Saint Maire	161	45	205	PPA	7- En vigueur			2010	2011	2017	En vigueur			
Lausanne	5586.2.140	A	Les Fiches N-E	1323	331	1654	PGA	7- En vigueur	2011	A1	2011	2011	2016	En vigueur			
Lausanne	Nouveau	hors	Grangette	0	440	440	PPA	7- En vigueur			2011	2012	2019	En vigueur	9'018	14'664	280
Lausanne	Nouveau	hors	Le Désert	192	48	240	PPA	7- En vigueur			2011	2014	2019	En vigueur			
Pully	5586.2.264	L	Lavaux-Roches-Pallin-Panchaudes	7	79	86	PQ	7- En vigueur	2011	A1	2011	2014	2017	En vigueur			
Lausanne	5586.2.249	J	Zone des hôpitaux	0	2000	2000	PAC	7- En vigueur	2015	A	2012	2012	2017	En vigueur			
Lausanne	5586.2.256	J	MCBA (Pôle muséal)	0	400	400	PAC	7- En vigueur	2012	A1	2012	2012	2018	En vigueur			
Epalinges	Nouveau	hors	Les Bosquets du Giziaux	168	32	200	PQ	7- En vigueur			2012	2013	2016	En vigueur			3233
Lausanne	5586.2.254	J	Rue du Petit-Rocher	169	169	337	PPA	7- En vigueur	2015	A	2012	2013	2017	En vigueur			
Morges	5586.2.230	H1	Les Fonderies	209	45	254	PPA	7- En vigueur	2012	A1	2012	2013	2016	En vigueur			3584
Renens (VD)	5586.2.260	hors	La Croisée II	349	79	428	PQ	7- En vigueur	2012	A1	2012	2013	2016	En vigueur			
Lausanne	5586.2.141	A	Les Fiches - Bérée 2	294	126	420	PPA	7- En vigueur	2012	A1	2012	2014	2018	En vigueur			
Pully	Nouveau	hors	Jardin des Désertes	47	0	47	PQ	7- En vigueur			2012	2016	2019	En vigueur			
Lausanne	Nouveau	hors	En Cojonnex	210	0	210	PPA	7- En vigueur			2013	2013	2018	En vigueur			
Epalinges	Nouveau	hors	La Bodevenaz 2	60	20	80	PPA	7- En vigueur			2013	2014	2018	En vigueur			
Lausanne	5586.2.142	A	Pôle de Vennes	0	3600	3600	PAC	7- En vigueur	2012	A1	2013	2014	2017	En vigueur			
Lausanne	5586.2.147	B	La Tuilière nord	0	10	10	MPGA	7- En vigueur	2014	A1	2013	2014	2018	En vigueur			
Lutry	Nouveau	hors	Les Brulées	298	109	407	PPA	7- En vigueur			2013	2014	2018	En vigueur			
Bussigny	5586.2.214	hors	Bussigny Ouest	1'470	654	2'124	PPA	7- En vigueur	2012	A1	2013	2015	2017	En vigueur			
Chavannes-près-Renens	5586.2.179	D	Les Cèdres	1'316	123	1'439	PQ	7- En vigueur	2012	A1	2014	2015	2018	En vigueur			
Crissier	5586.2.219	F	Ley Outre Ouest (3)	1'139	518	1'657	PQ	7- En vigueur	2014	A1	2014	2015	2018	En vigueur			72805
Crissier	5586.2.225	F	Lentillère Nord	907	378	1'285	PQ	7- En vigueur	2013	A	2014	2015	2018	En vigueur			
Echichens	Nouveau	hors	En Grassiaz	450	50	500	PPA	7- En vigueur			2014	2015	2018	En vigueur			
Ecublens	Nouveau	hors	Croset Parc	450	279	729	PQ	7- En vigueur			2014	2015	2018	En vigueur			
Lonay	Nouveau	hors	La Gracieuse	132	132	264	PQ	7- En vigueur			2014	2015	2018	En vigueur			
Morges	5586.2.243	I	Morges-Gare Sud	829	144	973	PPA	7- En vigueur	2012	A1	2014	2015	2018	En vigueur			
Prilly	5586.2.222	F	Corminjoz Nord	258	26	284	PPA	7- En vigueur	2014	A1	2014	2015	2018	En vigueur			

LISTE DU POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS À L'HORIZON 2030

Mesures d'urbanisation réalisées (groupe 4) - Plans d'affectation en vigueur (état au 30.09.16)																	
Commune	Code ARE	Site stratégique	Libellé	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Nouveaux habitants et emplois	Type de planification	Etat d'avancement de la planification	Horizon de planification selon PALM 2012 (Année)	Horizon des planifications (A1, A, B, C)	Année d'adoption par le conseil communal	Année de mise en vigueur	Année du permis d'habiter	Horizon des planifications (A2, A, B, C1, C2) selon année de passage au conseil communal)	Consommation de SDA (m2) SDT	Création de nouvelles zones à bâtir (m2) SDT	Reconversion par consommation des zones indust. et activités (ZIZA)
Prilly	Nouveau	hors	Fleur-de-Lys	20	0	20	PPA	7- En vigueur			2014	2015	2018	En vigueur			
Renens (VD)	5586.2.262	E2	Entrepôts	732	559	1'291	PQ	7- En vigueur	2014	A1	2014	2015	2017	En vigueur			
Lausanne	5586.2.250	J	Réservoir du Calvaire	332	96	428	PPA	7- En vigueur	2014	A1	2015	2015	2019	En vigueur			
Chavannes-près-Renens	5586.2.194	D	Majestic-Alco	78	73	151	PPA	7- En vigueur	2016	A	2015	2016	2019	En vigueur			15469
Denges	Nouveau	hors	Les Ochettes	246	8	254	PQ	7- En vigueur			2015	2016	2019	En vigueur			
Renens (VD)	5586.2.261	E2	Gare de Renens	76	198	274	PQ	7- En vigueur	2014	A1	2015	2016	2019	En vigueur			
Bussigny	5586.2.211	E2	Rue de l'Industrie	711	12	722	PQ	7- En vigueur	2012	A1	2016	2017	2020	En vigueur			28830
Lausanne	5586.2.255	J	St-Laurent - Louve	0	100	100	PPA	7- En vigueur	2015	A	2016	2017	2020	En vigueur			
Chavannes-près-Renens	Nouveau	D	La Pala	0	0	0	PAC	7- En vigueur			-	2016	2019	En vigueur			
Renens (VD)	5586.2.196	E1	Centre sportif de Malley	0	-67	-67	PAC	7- En vigueur	2016	A	-	2016	2020	En vigueur			
Total mesures d'urbanisation réalisées				**12'739**													

LISTE DU POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS À L'HORIZON 2030

Mesures d'urbanisation engagées (groupe 5) - Plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique (état au 30.09.16)																	
Commune	Code ARE	Site stratégique	Libellé	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Nouveaux habitants et emplois	Type de planification	Etat d'avancement de la planification	Horizon de planification selon PALM 2012 (Année)	Horizon des planifications (A1, A, B, C)	Année d'adoption par le conseil communal	Année de mise en vigueur	Année du permis d'habiter	Horizon des planifications (A2, A, B, C1, C2) selon année de passage au conseil communal)	Consommation de SDA (m2) SDT	Création de nouvelles zones à bâtir (m2) SDT	Reconversion par consommation des zones indust. et activités (ZIZA)
Denges	Nouveau	hors	Les Marais	94	12	106	PQ	6- En aprobation préalable / en recours			2015	2016	2020	A2			
Lausanne	Nouveau	hors	En Contigny	58	14	72	PPA	6- En aprobation préalable / en recours			2015	2016	2019	A2			
Bussigny	5586.2.212	E2	Mochettaz	629	250	879	PPA	6- En aprobation préalable / en recours	2016	A	2016	2017	2020	A2			23268
Cheseaux-sur-Lausanne	5586.2.166	C	Le Pâquis	224	12	236	PPA	6- En aprobation préalable / en recours	2016	A	2016	2017	2020	A2	18'360	18'358	
Epalinges	Nouveau	hors	Le Grand chemin	80	40	120	PQ	6- En aprobation préalable / en recours			2016	2017	2020	A2			
Epalinges	Nouveau	hors	Les Planches 2 / Montblesson	298	6	304	PQ	6- En aprobation préalable / en recours			2016	2017	2020	A2			
Epalinges	Nouveau	hors	Le Closalet	362	47	409	PQ	6- En aprobation préalable / en recours			2016	2017	2020	A2			
Lausanne	5586.2.257	J	Gare CFF	0	130	130	PAC	6- En aprobation préalable / en recours	2017	A	2016	2017	2020	A2			
Prilly	5586.2.197	E1	Malley-Gare Prilly	256	384	640	PQ	6- En aprobation préalable / en recours	2014	A1	2016	2017	2020	A2			9510
Romanel-sur-Lausanne	5586.2.161	C	Pré Jacquet	431	32	463	PQ	6- En aprobation préalable / en recours	2014	A1	2016	2017	2020	A2			
Lausanne	Nouveau	hors	Grangette Praz-Séchaud II	107	27	134	PPA	5- Adoption par le conseil communal			2016	2016	2020	A2			
Chavannes-près-Renens	5586.2.182	D	En Dorigny	1'810	578	2'388	PQ	5- Adoption par le conseil communal	2013	A1	2016	2017	2020	A2	52'722	52722	
Crissier	Nouveau	hors	CB 1.2	37	2	39	PQ	5- Adoption par le conseil communal			2016	2017	2020	A2			
Crissier	Nouveau	hors	CB 3.10	72	9	81	PQ	5- Adoption par le conseil communal			2016	2017	2020	A2			
Lausanne	5586.2.147	B	La Tuilière sud	0	1'060	1'060	PPA	5- Adoption par le conseil communal	2014	A1	2016	2017	2020	A2	63'868	63'867	
Lausanne	5586.2.162	C	Cours-Camarès	974	86	1'060	PPA	5- Adoption par le conseil communal	2011	A1	2016	2017	2020	A2	18'407	18'655	15478
Pully	Nouveau	L	Clergère-Sud	52	27	78	PQ	5- Adoption par le conseil communal			2016	2017	2020	A2			
Renens (VD)	5586.2.197	E1	Malley-Gare Renens	164	246	410	PQ	5- Adoption par le conseil communal	2014	A1	2016	2017	2020	A2			
Romanel-sur-Lausanne	5586.2.175	C	Le Village	758	40	798	PPA	5- Adoption par le conseil communal	2016	A	2016	2017	2020	A2	18'828	18'828	
Tolochenaz	Nouveau	hors	En Cornachon	520	0	520	PQ	5- Adoption par le conseil communal			2016	2017	2020	A2			
Chavannes-près-Renens	5586.2.181	D	Les anciennes Serres	841	90	931	PQ	4- Enquête publique	2013	A1	2016	2017	2020	A2			
Crissier	Nouveau	hors	CB 3.8	71	11	82	PQ	4- Enquête publique			2016	2017	2020	A2			
Echandens	Nouveau	hors	Chemin du Stand	145	0	145	PPA	4- Enquête publique			2016	2017	2020	A2		9146	
Epalinges	Nouveau	hors	La Girarde 575	76	12	88	PPA	4- Enquête publique			2016	2017	2020	A2			
Lausanne	5586.2.148	B	Plaines du Loup étape 1	2286	490	2776	PPA	4- Enquête publique	2014	A1	2016	2017	2020	A2			
Lausanne	Nouveau	J	Valentin	15	0	15	PPA	4- Enquête publique			2016	2017	2020	A2			
Morges	5586.2.237	H2	Parc des sports	0	0	0	PPA	4- Enquête publique	2012	A1	2016	2017	2020	A2			
Morges	5586.2.239	H2	Prairie-Nord / Eglantine	850	125	975	PPA	4- Enquête publique	2014	A1	2016	2017	2020	A2	87'308	87308	
Cheseaux-sur-Lausanne	5586.2.167	C	Grand-Pré Sud secteur C (ex-Lacuessière)	295	16	311	PPA	4- Enquête publique	2011	A1	2016	2021	2024	A2	18'185	18'302	

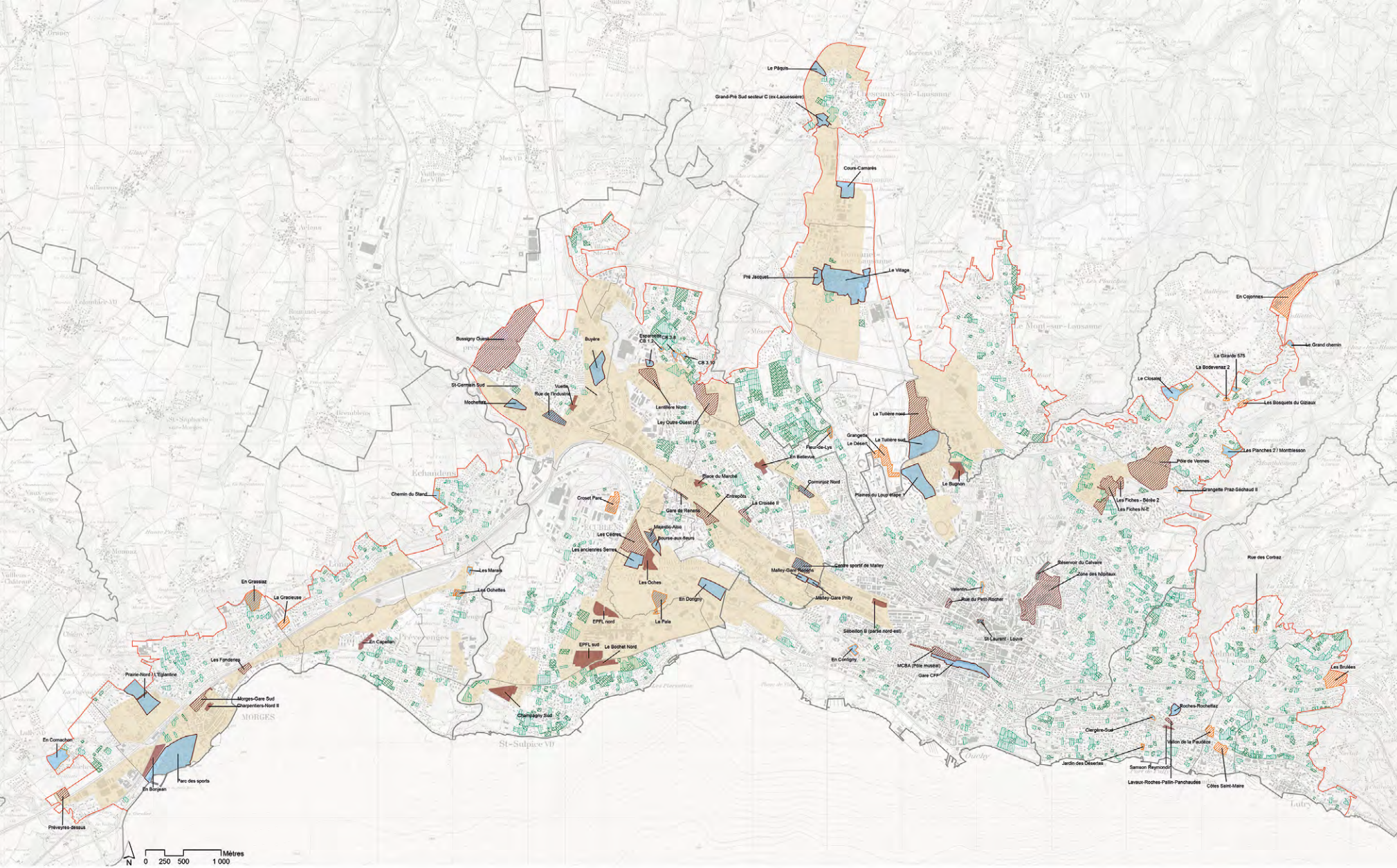
LISTE DU POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS À L'HORIZON 2030

Mesures d'urbanisation engagées (groupe 5) - Plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique (état au 30.09.16)																	
Commune	Code ARE	Site stratégique	Libellé	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Nouveaux habitants et emplois	Type de planification	Etat d'avancement de la planification	Horizon de planification selon PALM 2012 (Année)	Horizon des planifications (A1, A, B, C)	Année d'adoption par le conseil communal	Année de mise en vigueur	Année du permis d'habiter	Horizon des planifications (A2, A, B, C1, C2) selon année de passage au conseil communal)	Consommation de SDA (m2) SDT	Création de nouvelles zones à bâtir (m2) SDT	Reconversion par consommation des zones indust. et activités (ZIZA)
Bussigny	5586.2.210	E2	Buyère	1'400	609	2'009	PPA	4- Enquête publique	2012	A1	2017	2018	2022	A2			33689
Chavannes-près-Renens	5586.2.195	D	Bourse-aux-fleurs	156	81	237	PPA	4- Enquête publique	2017	A	2017	2018	2021	A2			12117
Crissier	5586.2.227	F	Esparcette	110	126	236	PPA	4- Enquête publique	2018	A	2017	2018	2021	A2			7547
Belmont-sur-Lausanne	Nouveau	hors	Rue des Corbaz	64	0	64	PPA	4- Enquête publique			2018	2019	2022	A2		5083	
Pully	5586.2.267	L	Roches-Rochettaz	198	-1	197	PQ	4- Enquête publique	2012	A1	2019	2020	2023	A2			
Total mesures d'urbanisation engagées				**13'432**													

Liste des nouvelles mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Mesure cote	Mesure	Priorité (A/B)	Remarques
Nouveau	Rue des Corbaz, Belmont-sur-Lausanne, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	La Pala, Chavannes-près-Renens, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	CB 1.2, Crissier, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	CB 3.8, Crissier, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	CB 3.10, Crissier, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Les Marais, Denges, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Les Ochettes, Denges, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Chemin du Stand, Echandens, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	En Grassiaz, Echichens, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Croset Parc, Écublens, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	La Bodevenaz 2, Épalinges, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	La Girarde 575, Épalinges, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Le Closalet, Épalinges, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Le Grand-Chemin, Épalinges, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Les Bosquets du Giziaux, Épalinges, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Les Planches 2/Montblesson, Épalinges, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	En Cojonnex, Lausanne, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	En Contigny, Lausanne, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Grangette Praz-Séchaud II, Lausanne, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Grangette, Lausanne, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Le Désert, Lausanne, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Valentin, Lausanne, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	La Gracieuse, Lonay, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Les Brulées, Lutry, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Côte St-Maire, Paudex, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)

Mesure cote	Mesure	Priorité (A/B)	Remarques
Nouveau	Vallon de la Paudèze, Paudex, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Fleur-de-Lys, Prilly, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	Clergère-Sud, Pully, plan d'affectation	A	Mesure engagée
Nouveau	Jardin des Désertes, Pully, plan d'affectation	A	Mesure réalisée (plan d'affectation en vigueur)
Nouveau	En Cornachon, Tolochenaz, plan d'affectation	A	Mesure engagée



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

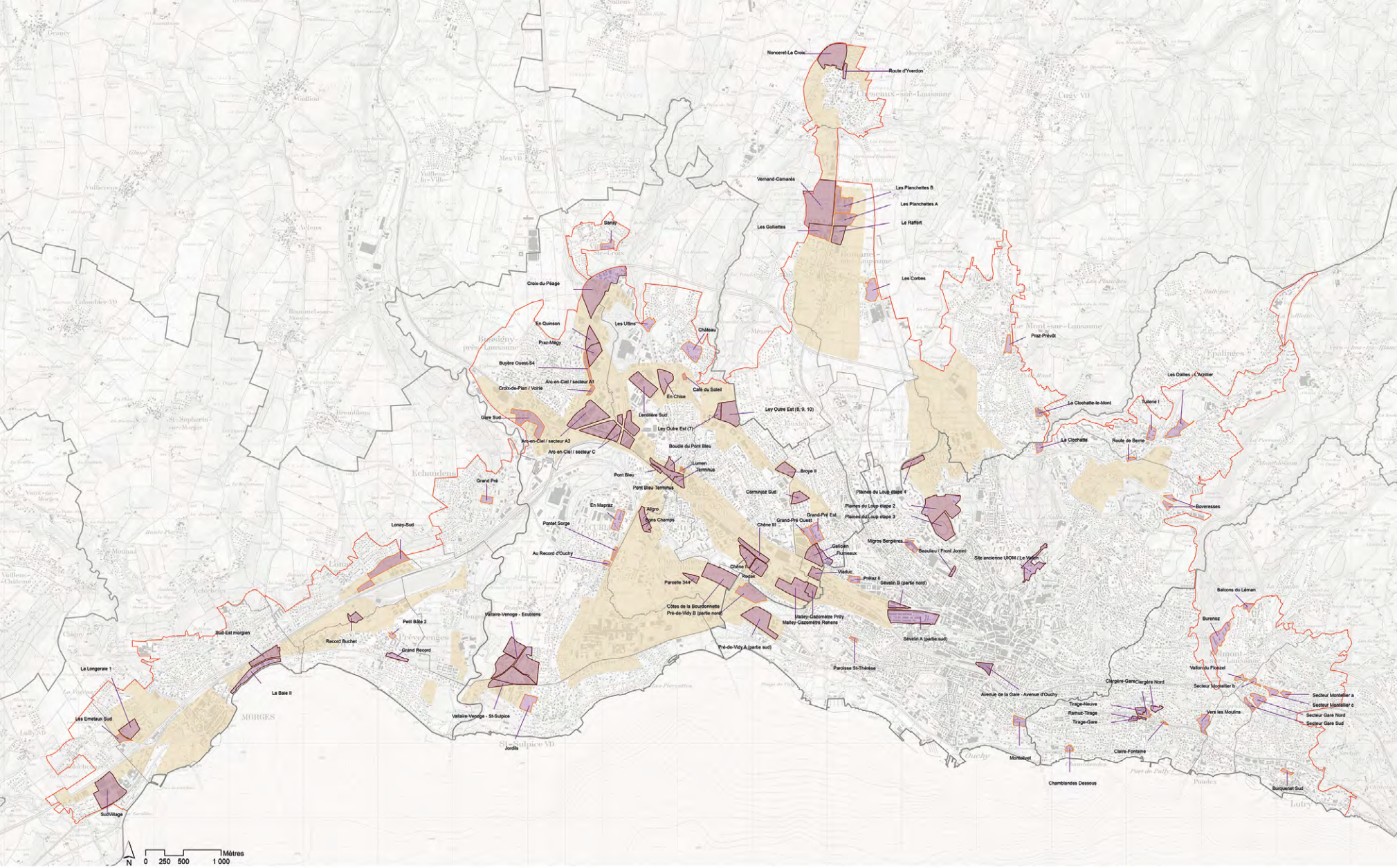
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C12

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

DECEMBRE 2016

C13

Agglomération Lausanne-Morges

1.3.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES

Les mesures infrastructurelles du PALM 2016 s'inscrivent dans la vision d'ensemble et les stratégies décrites dans la partie 3 du volume A. Elles s'organisent en familles et paquets qui répondent aux besoins d'action mis en évidence dans le diagnostic (voir volume A, chap. 2.4). De plus, lorsque cela est nécessaire, leur réalisation est planifiée en étroite coordination avec les développements urbains qui leur sont liés (voir chap. 1.3.3).

Mesures et paquets de mesures

Le processus de constitution des paquets de mesures du PALM 2016 est décrit dans la partie 4 du volume A. La liste résultante est reprise dans le tableau ci-après.

Chaque paquet de mesures fait l'objet d'une fiche descriptive contenant des informations générales quant aux objectifs poursuivis, aux effets attendus et aux instances responsables (voir ci-après). Les fiches descriptives des mesures retenues en liste A (2019-2022) ou B (2023-2026) et pour lesquelles un cofinancement fédéral est sollicité se trouvent dans les cahiers 2 à 6 du présent volume consacrées aux schémas directeurs.

Liste des paquets de mesures infrastructurelles du PALM 2016

Fiches descriptives des paquets de mesures infrastructurelles 2016
3a, 3b, 4a, 4c, 4d, 4e, 4f, 4h, 5a, 5b, 6, 8c, 8d, 8f, 9a/b, 10a, 10b, 11, 14a, 17, 18, 20, 21, 22, 23a, 23e, 24, 25, 26, 30

Liste des paquets de mesures infrastructurelles du PALM 2016

Mesures/Paquet de mesures	
	Mobilité douce
4a	Planification et marketing pour la mobilité douce
4c	Développement des réseaux de mobilité douce
4d	Franchissements dénivelés pour la mobilité douce
4e	Stationnement pour les vélos
4f	Réseau de vélos en libre-service (VLS)
	Aménagement multimodal du réseau routier
4h	Aménagement de zones à régime spécial de circulation
5a	Requalification multimodale d'axes routiers principaux
5b	Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée
	Réseau ferroviaire régional
3a	P+Rails régionaux
8c	LEB : Adaptation au milieu urbain – Cheseaux-Prilly Union (financement FIF)
8d	LEB : Adaptation au milieu urbain – Prilly Union-Lausanne Flon (financement FIF)
8f	LEB : Cheseaux-Échallens – Infrastructures ferroviaires (financement FIF)
19c	Développement du RER Vaud (PALM 2007)
	Axes forts de TP urbains
3b	P+R urbains
6	Métro m1 – Développement à long terme
23a	23a.01 Tramway t1 – Lausanne-Renens (PALM 2007)/BHNS – Bus à haut niveau de service
23c	Tramway t1 – Renens-Villars-Ste-Croix (PALM 2012)
23e	Métro m3 – Réalisation de la ligne
24	Métro m2 – Développement de l'infrastructure
	TP urbains routiers
12a	Réseau des bus TPM 2008-2014 (PALM 2007)
13a	Réseau bus/trolleybus tl 2009-2014 (PALM 2007)
16a	Réseau bus/trolleybus 2015-2018 (PALM 2012)
17	Réseau bus/trolleybus 2019-2022
18	Réseau TP/bus/trolleybus 2023-2030
	Réseau routier – Compléments aux nouvelles jonctions
11	Compléments routiers à des infrastructures du réseau national
	Gestion multimodale du réseau routier
240	GCTA/Mise en œuvre d'une gestion coordonnée du trafic d'agglomération (PALM 2012)
	Aménagement des interfaces TP
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
30	Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP

MESURE 3a

Parkings d'échange – Soutien cantonal au développement des parkings régionaux connectés au rail

Famille de mesures d – Réseau ferroviaire régional

Description	Une amélioration substantielle de la desserte TP dans des régions périphériques peut s'avérer inopportune du fait de la faible fréquentation des lignes et d'un taux de couverture financière insuffisant. Le recours à la marche ou au vélo n'étant pas toujours envisageable, le stationnement en parkings d'échange constitue une alternative possible pour favoriser l'intermodalité TI-TP. Du fait que les besoins des automobilistes diffèrent suivant qu'ils font un usage régulier (pendulaires) ou occasionnel (tourisme, loisirs, achats, affaires) du parking d'échange, une offre adaptée doit être prévue. Prioritairement pour les usagers pendulaires, il est envisagé de développer l'offre de parkings d'échange régionaux connectés au rail, répartie sur l'ensemble du territoire cantonal, mais bénéficiant directement aux centres urbains, notamment de l'agglomération Lausanne-Morges. La localisation de ces parkings d'échange doit offrir un accès à un transport public performant situé au plus près du domicile, afin de minimiser la part du trajet effectuée en voiture et d'encombrer au minimum le réseau routier en périodes de pointe. L'offre doit également éviter toute concurrence avec les lignes de bus régionales. Sous réserve d'adoption par le Grand Conseil du crédit correspondant, cette mesure prévoit un soutien cantonal aux études de planification menées à l'échelle régionale (jusqu'en 2018-2020), puis, dans un second temps, le subventionnement de parkings réalisés par les communes et les entreprises de transport public.
État actuel	Les parkings d'échange régionaux connectés au rail sur sol vaudois totalisent 4'100 places de stationnement réparties dans plus de 80 sites.(en 2007, 3'700 places sur 70 sites)
Objectifs à atteindre	• Augmenter la part modale des TP régionaux. • Réduire le trafic routier sur le réseau structurant de l'agglomération.
État final	L'offre totale de stationnement des parkings d'échange régionaux connectés au rail est de l'ordre de 7'000 places sur l'ensemble du canton. Un système de tarification et de gestion coordonnée est en place à l'échelle régionale.
Effets escomptés	• Réduction du trafic routier dans les aires urbaines. • Augmentation du nombre d'usagers dans les transports publics, principalement régionaux.
Instance pilote	État de Vaud
Partenaires	Entreprises TP, Communes
Instance décisionnelle	État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti
Documents disponibles en décembre 2016	• Région Nyon, Concept régional de stationnement P+R, Stratégie et axes opérationnels, 2014 • SDNL, Potentiel de report modal et stratégie de développement de l'offre P+R sur la ligne du LEB, Étude exploratoire, 2015 • ARCAM, Concept régional de stationnement P+R – District de Morges, 2016. • Grand-Genève, Étude P+R Rive-droite, 2016.
Démarches en cours	État de Vaud, DGMR, Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) accordant un crédit pour le soutien cantonal au financement des parkings d'échange régionaux connectés au rail

MESURE 3b

Développement de l'offre de stationnement en parkings d'échange P+R urbains

Famille de mesures f – Axes forts de transports publics urbains

Description	Une amélioration substantielle de la desserte TP dans des régions périphériques peut s'avérer inopportune du fait de la faible fréquentation des lignes et d'un taux de couverture financière insuffisant. Le recours à la marche ou au vélo n'étant pas toujours envisageable, le stationnement en parkings d'échange constitue une alternative possible pour favoriser l'intermodalité TI-TP. Les besoins des automobilistes différant suivant qu'ils font un usage régulier (pendulaires) ou occasionnel (tourisme, loisirs, achats, affaires) du parking d'échange, une offre adaptée doit être prévue. L'essentiel de l'offre en P+R urbains devrait être réservé aux usagers occasionnels. Les parkings d'échange urbains se trouvent à l'intersection d'une autoroute et d'un TP urbain en site propre. La Ville de Lausanne prévoit de développer une offre de P+R urbains sur deux sites pour un total de 1'400 places environ : Vennes au nord-est, connecté au métro m2 (ce parking de 1'100 places a été mis en service en 2010) et La Tuilière au nord, connecté au métro m3. À l'instar du P+R de Vennes, lié à un centre multifonctionnel comprenant notamment un écomusée et un hôtel, il est prévu de concrétiser le parking de La Tuilière dans le cadre de la réalisation d'un nouveau stade de football. La problématique des P+R est également abordée dans les secteurs de l'Est et de l'Ouest lausannois, ainsi que dans la région morgienne. Les parkings envisagés, de petite capacité, remplissent toutefois des fonctions plus locales.
État actuel	Les parkings d'échange urbains lausannois totalisent un peu plus de 2'500 places de stationnement réparties dans 7 sites.
Objectifs à atteindre	• Pour les usagers pendulaires, augmenter le recours aux TP en un lieu le plus proche possible du domicile. • Pour les usagers occasionnels, proposer une offre de stationnement de longue durée en bordure de l'aire urbaine.
État final	Deux sites concentrent l'offre des P+R urbains (1'500 places environ) et sont intégrés à un système régional de tarification et de gestion.
Effets escomptés	Augmentation du nombre d'usagers dans les transports publics urbains.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Degré 2
Documents disponibles en décembre 2016	• Ville de Morges, Plan directeur communal, 2012 • SDOL, Stratégie intercommunale coordonnée en matière de P+R, Phase 1, 2012
Démarches en cours	Ville de Lausanne, Projet « Métamorphose »

MESURE 4a

Promotion de la mobilité douce

Famille de mesures a – Mobilité douce

Description	Les mesures de promotion de la mobilité douce peuvent être séparées en deux catégories, la première visant la population en général et la seconde les partenaires communaux, régionaux et cantonaux. La promotion auprès de la population comprend notamment des mesures de marketing visant à encourager la pratique de la mobilité douce, en mettant en avant les bienfaits du vélo et de la marche à pied à travers différentes actions (Défi vélo, bike to work, « ça marche ! », plan de mobilité d'entreprise,....) et en faisant connaître le réseau cyclable de l'agglomération (carte des itinéraires cyclables, jalonnement, etc). Le développement d'un réseau de vélos en libre service (VLS) permet également de valoriser l'image du vélo auprès de la population. Les réseaux mis en œuvre à Lyon et à Paris ont eu un rôle déterminant sur l'image du vélo en France, tout en mettant en avant la complémentarité vélo - transports publics (voir mesure 4e). La promotion de la mobilité douce auprès des partenaires impliqués, se traduit essentiellement par la mise en œuvre de démarches de travail adaptées. Les démarches concertées entre Canton, schémas directeurs et communes permettent de capitaliser les savoir-faire. En combinaison avec la consultation des associations représentant les usagers, la construction d'une « culture vélo » dans l'agglomération devient possible.
État actuel	De nombreuses mesures de promotion sont déjà mise en œuvre dans l'agglomération. Parmi celles-ci, le « Défi vélo » présente un intérêt particulier, car il vise les adolescents (écoles et gymnases) à un âge où le comportement en matière de mobilité est en plein changement. Des démarches concertées entre partenaires institutionnels ont été mises en œuvre dans les projets de requalification routière et dans les projets de tram et de BHNS. Elles seront poursuivies dans les projets analogues prévus à court et moyen terme. La Ville de Lausanne dispose d'un « délégué vélo » et d'un « délégué piéton ». L'Ouest lausannois s'est également doté d'un spécialiste traitant des problématiques liées à la mobilité douce. Enfin, le Canton met à disposition des communes et de l'agglomération une entité de conseil et d'appui nommée « guichet vélo », active au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).
Objectifs spécifiques	• Mettre en avant les avantages de la mobilité douce (bienfaits pour la santé, faibles coûts, performances, impacts sur l'environnement, etc.) • Valoriser l'image du vélo auprès de la population et construire une « culture vélo » dans l'agglomération.
État final	La mobilité douce est considérée comme un mode de transport à part entière, non seulement au niveau institutionnel, mais également par la population. Une politique proactive et des actions motivantes entretiennent l'image positive de la mobilité douce.
Effets escomptés	• Augmentation de la part modale de la mobilité douce et des TP. • Amélioration de la mobilité combinée mobilité douce - TP.
Instance pilote	Communes, État de Vaud, Bureaux des SD
Partenaires	Tiers
Instance décisionnelle	Communes, État de Vaud, Bureaux des SD

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Processus continu
Maturité 2020	Processus continu
Documents disponibles en décembre 2016	• PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2012 • État de Vaud, Modification de la loi cantonale sur la mobilité et les TP (LMTP) et adoption d'un crédit-cadre cantonal en faveur des mesures « vélo » des projets d'agglomération, 2013
Démarches en cours	Ville de Lausanne et Région Morges, Étude voie verte PALM, Charte d'aménagement, 2016

MESURE 4c

Développement des réseaux de mobilité douce

Famille de mesures a – Mobilité douce

Description	Les mesures portent sur l'amélioration d'itinéraires existants, la construction de maillons manquants, la création de nouveaux itinéraires et leur jalonnement ; elles sont détaillées dans les cahiers consacrés à chaque secteur de l'agglomération et adaptées à chaque cas particulier. Les aménagements prévus peuvent concerner les cyclistes et/ou les piétons. Les coûts estimés par les porteurs de projet se réfèrent à l'itinéraire proprement dit (cheminement piétonnier, itinéraire cyclable) et non sur le réaménagement de l'espace public qui peut lui être associé. Des mesures spécifiquement destinées à la mobilité douce peuvent être intégrées dans un projet plus global (par exemple le réaménagement d'une place, le réaménagement d'une route ou la création d'un site propre pour les transports publics).
État actuel	Bien que bénéficiant d'une dynamique très positive, le réseau structurant d'itinéraires cyclables ne couvre pas l'entier de l'agglomération. Hors des centres, les réseaux de mobilité douce sont incomplets, souvent discontinus et globalement peu attractifs. De plus, la visibilité et la lisibilité des parcours sont trop souvent négligées. Le franchissement des infrastructures de transport pose encore d'importants problèmes aux piétons et aux cyclistes (voir mesure 4d pour les passages dénivelés). La mise en œuvre des mesures planifiées dans les générations précédentes du PALM contribue à améliorer la situation.
Objectifs spécifiques	• Constituer un réseau mobilité douce attractif, sûr et lisible, servant les déplacements quotidiens et de loisirs • Offrir des itinéraires continus entre les différentes parties de l'agglomération, plus particulièrement entre les centralités • Assurer une bonne intégration des itinéraires dans l'urbanisation existante et projetée.
État final	L'agglomération dispose d'une offre attractive pour les piétons et les cyclistes, lisible et bien intégrée dans les nouvelles urbanisations. L'ensemble du tissu bâti bénéficie d'un maillage fin d'itinéraires cyclables et de cheminements piétonniers.
Effets escomptés	• Augmentation de la part modale de la mobilité douce • Usage facilité de la mobilité combinée • Bienfait pour la santé en alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (découvrir).
Instance pilote	Communes, État de Vaud
Partenaires	Bureaux des SD
Instance décisionnelle	Communes, État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1-2 (projet à faible volume financier)
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2012 • État de Vaud, Modification de la loi cantonale sur la mobilité et les TP (LMTP) et adoption d'un crédit-cadre cantonal en faveur des mesures « vélo » des projets d'agglomération, 2013 • SDRM, Voie verte, Étude de faisabilité, 2014 • Ville de Lausanne et SDRM, Voie verte, Charte d'aménagement, 2016 • SDRM, Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires, 2016 • SDNL, Stratégie régionale de mobilité douce, 2016
Démarches en cours	–

MESURE 4d

Franchissements dénivelés pour la mobilité douce

Famille de mesures a – Mobilité douce

Description	La mesure concerne des projets de passages inférieurs ou supérieurs permettant le franchissement d'obstacles physiques (route, autoroute, voie de chemin de fer) ou naturels (vallon, rivière). Les projets pris en considération sont souvent liés au développement de sites stratégiques. Ils portent une attention particulière aux gabarits et à l'éclairage dès leur conception. Les projets sont détaillés dans la stratégie de développement de la mobilité douce à l'échelle de l'agglomération. Les coûts se référant à la période 2015-2018 sont estimés sur la base des mesures retenues. Pour la période post 2018, les coûts sont estimés en fonction de l'état d'avancement des projets.
État actuel	Les possibilités de franchissement de grands obstacles font défaut dans l'ensemble de l'agglomération, traversée par un nombre important d'infrastructures et dont la topographie est difficile. La mise en œuvre des mesures planifiées dans les générations précédentes du PALM contribue à améliorer la situation.
Objectifs spécifiques	• Constituer un réseau mobilité douce attractif, sûr et lisible, servant les déplacements quotidiens et de loisirs • Créer de nouvelles continuités fonctionnelles dans le territoire, densifier le maillage du réseau mobilité douce et raccourcir les trajets.
État final	L'agglomération dispose d'une offre attractive pour les piétons et les cyclistes, lisible et bien intégrée dans les nouvelles urbanisations. L'ensemble du tissu bâti bénéficie d'un maillage fin d'itinéraires cyclables et de cheminements piétonniers. Le franchissement d'obstacles physiques ou naturels s'effectue dans la continuité du déplacement, grâce à des infrastructures au gabarit généreux.
Effets escomptés	• Aisance accrue pour les déplacements à pied ou à vélo dans les secteurs de l'agglomération traversés par de grandes infrastructures ou présentant une topographie difficile. • Augmentation de la part modale de la mobilité douce.
Instance pilote	Communes, État de Vaud
Partenaires	Bureaux des SD
Instance décisionnelle	Communes, État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1-2 (projet à faible volume financier)
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2012 • État de Vaud, Modification de la loi cantonale sur la mobilité et les TP (LMTP) et adoption d'un crédit-cadre cantonal en faveur des mesures « vélo » des projets d'agglomération, 2013 • SDRM, Voie verte, Étude de faisabilité, 2014 • Ville de Lausanne et SDRM, Voie verte, Charte d'aménagement, 2016 • SDRM, Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires, 2016 • SDNL, Stratégie régionale de mobilité douce, 2016
Démarches en cours	–

	MESURE 4e **Stationnement pour les vélos** Famille de mesures a – Mobilité douce
Description	Cette mesure concerne le stationnement pour vélos lié principalement aux arrêts de transports publics. Dans des cas précis, elle peut s'étendre au stationnement pour vélos bénéficiant à des pôles de services équipant les centralités. En priorité, il s'agit de réaliser une offre en places pour vélos adaptée aux différents types d'arrêts TP. Dans les gares de certaines centralités, l'offre est complétée par des places de stationnement payantes, situées dans un lieu fermé de type vélostation. Des services peuvent venir compléter cette offre (réparation de vélo, par ex).
État actuel	Il existe aujourd'hui une forte disparité de l'offre en stationnement selon les secteurs de l'agglomération. La mise en œuvre des mesures prévues dans les générations précédentes du PALM contribue à améliorer la situation.
Objectifs spécifiques	• Favoriser la mobilité combinée vélo-TP en proposant une offre en stationnement attractive aux principaux arrêts TP de l'agglomération • Compléter l'offre de stationnement dans les centralités d'agglomération.
État final	Une offre importante et attractive de places de stationnement pour vélos équipe les gares et arrêts TP principaux de l'agglomération ainsi que les centralités.
Effets escomptés	• Amélioration de la synergie entre le vélo et les transports publics. • Augmentation de la part modale de la mobilité douce.
Instance pilote	Communes
Partenaires	Bureaux des SD, État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1-2 (projet à faible volume financier)
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2012 • État de Vaud, Modification de la loi cantonale sur la mobilité et les TP (LMTP) et adoption d'un crédit-cadre cantonal en faveur des mesures « vélo » des projets d'agglomération, 2013 • Région Morges, Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires, 2016 • SDNL, Stratégie régionale de mobilité douce, 2016
Démarches en cours	–

MESURE 4f

Développement d'un réseau de vélos en libre-service

Famille de mesures a – Mobilité douce

Description	Cette mesure concerne la mise en œuvre d'un réseau de vélo en libre-service (VLS) à l'échelle de l'agglomération. Sous réserve de la confirmation par les communes de leur intérêt à développer un réseau régional coordonné, des principes de développement sont établis et un réseau de stations est progressivement mis en place. Le système utilise une technologie unique, ou du moins des technologies totalement compatibles. La mise en œuvre peut de ce fait être effectuée au gré des intentions communales, ce qui facilite l'adhésion des autorités locales.
État actuel	L'agglomération Lausanne-Morges est la première de Suisse à avoir développé le VLS. Dès l'année 2008, des stations ont ainsi été réalisées à Morges, sur le Campus de Hautes Écoles (UNIL-EPFL) ainsi qu'à Lausanne. Le réseau de base mis en place est normalisé et permet à un usager d'emprunter un vélo à une station et de le rendre dans une autre.
Objectifs spécifiques	• Soutenir le développement de la mobilité douce • Renforcer la mobilité combinée vélo-TP en donnant accès à un réseau VLS unique et compatible avec le système d'autopartage Mobility et la communauté tarifaire Mobilis.
État final	Un réseau coordonné de stations VLS couvre l'ensemble de l'agglomération.
Effets escomptés	• Amélioration de la synergie entre le vélo et les transports publics. • Augmentation de la part modale de la mobilité douce.
Instance pilote	Communes
Partenaires	Bureaux des SD, État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Non défini
Documents disponibles en décembre 2016	• Ville de Lausanne, Étude du potentiel VLS, 2010 • SDOL, Réseau de VLS, Étude d'opportunité et d'avant-projet, 2013
Démarches en cours	PALM, État des lieux et pistes de développement du réseau de VLS dans l'agglomération Lausanne-Morges

MESURE 4h

Aménagement de zones à régime spécial (zone 30, zone de rencontre, etc.)

Famille de mesures b – Aménagement multimodal du réseau routier

Description	L'aménagement de zones à régime spécial permet une gestion intégrée de la mobilité, différenciée selon la typologie du quartier. Par exemple, pour tranquilliser le trafic dans les quartiers d'habitation, une « zone 30 » ne nécessite en général qu'un aménagement « minimal » ; la zone de rencontre, qui se prête bien aux secteurs centraux, est accompagnée le plus souvent d'un réaménagement conséquent de l'espace public ; la zone piétonne, qui convient aux centres historiques, requiert un aménagement important et souvent coûteux. Le régime spécial peut également inclure une interdiction de circuler avec des exceptions (bus, taxis, riverains, vélos), ou une limitation de vitesse, le cas échéant, avec un réaménagement de l'espace public. La mesure concerne la création de nouvelles zones ainsi que le renouvellement de zones existantes (ex-rue résidentielle, modernisation « zone 30 »).
État actuel	Depuis 2012, les communes de l'agglomération ont créé ou agrandi entre 15 et 20 zones modérées. La ville de Lausanne compte près de 50 « zones 30 » couvrant environ 650 ha (en croissance de 60 % depuis 2000). L'aménagement de nombreuses zones supplémentaires est planifié, principalement dans la région morgienne, dans l'Ouest lausannois et en Ville de Lausanne, poursuivant l'effort important déjà entrepris. Une estimation brute montre que les zones existantes couvrent plus la moitié du besoin (le tiers en 2007).
Objectifs à atteindre	• Améliorer la sécurité des usagers • Garantir un cadre de vie agréable et une bonne qualité d'habitat • Améliorer la qualité des espaces publics.
État final	L'ensemble des quartiers d'habitation et les centralités de l'agglomération sont au bénéfice d'un régime spécial par zone ou secteur, avec un aménagement approprié.
Effets escomptés	• Diminution des accidents • Augmentation de la part modale de la mobilité douce et des TP • Amélioration de la qualité de vie
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud
Instance décisionnelle	Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Variable
Maturité 2020	Variable
Documents disponibles en décembre 2016	• Morges, Plan directeur communal, 2012 • Épalinges, Plan directeur communal de mobilité, 2014
Démarches en cours	Ville de Lausanne, Plan directeur communal

MESURE 5a

Requalification multimodale d'axes routiers principaux

Famille de mesures b – Aménagement multimodal du réseau routier

Description	Le réseau routier principal, situé à l'intérieur ou en bordure de la ceinture autoroutière entre Morges et Lutry, a conservé une allure très routière, tout en étant absorbé par une urbanisation parfois dense. Ces routes cantonales ou communales, en particulier les pénétrantes d'agglomération, sont ainsi souvent caractérisées par des vitesses limites supérieures à 50 km/h, par une accessibilité latérale réduite et par une faible mixité de l'espace routier. Les réaménagements envisagés doivent conduire à une meilleure intégration de ces axes routiers dans leur environnement bâti et entraîner des effets bénéfiques pour les riverains de même que pour l'ensemble des usagers de l'espace routier. Seuls les routes appartenant au réseau principal défini dans la hiérarchie du PALM sont candidates à un cofinancement fédéral.
État actuel	Axes routiers principaux de type « pénétrantes ».
Objectifs à atteindre	• Diminuer les nuisances pour les riverains • Sécuriser et tranquilliser le trafic au bénéfice de tous les usagers et de tous les modes de transport.
État final	Axes routiers intégrés, à caractère urbain.
Effets escomptés	• Réduction des nuisances sonores • Amélioration de la sécurité pour les usagers les plus exposés • Réduction de l'effet de coupure dû aux axes routiers principaux
Instance pilote	État de Vaud, Communes
Partenaires	Entreprises TP, Propriétaires privés
Instance décisionnelle	État de Vaud, Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, juillet 2010 • SDNL, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 • Région Morges, Secteur H2, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 • SDEL, Étude préliminaire pour un diagnostic multimodal de la RC777, 2016
Démarches en cours	• État de Vaud – Région Morges – SDOL, Étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Écublens • SDEL, chantier 6, Stratégie de développement du secteur de Corsy-La Conversion

	MESURE 5b **Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée** Famille de mesures b – Aménagement multimodal du réseau routier
Description	La desserte efficace et multimodale des (nouveaux) territoires à urbaniser nécessite l'extension du réseau viaire urbain structurant. La création de nouvelles infrastructures ou l'adaption d'infrastructures existantes, en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier d'agglomération, assurera la viabilité de secteurs entiers de l'agglomération en devenir. Le nouveau maillage routier permettra d'irriguer le territoire en évitant des concentrations de flux dommageables pour les TP et la mobilité douce. Ils offriront également des liaisons supplémentaires entre quartiers existants ou futurs.En participant à la mise en réseau d'espaces publics de qualité, ces nouveaux axes auront un effet structurant non seulement sur la mobilité multimodale, mais également sur l'urbanisation elle-même, au bénéfice de tous les usagers de la ville.
État actuel	Axes routiers de campagne, de desserte, voire inexistants.
Objectifs à atteindre	• Assurer une accessibilité multimodale des nouvelles zones urbaines planifiées. • Structurer l'urbanisation planifiée via un réseau viaire et d'espaces publics adapté. • Adapter le réseau routier à la hiérarchie adoptée. • Créer un nouvel axe au bénéfice de tous les usagers et de tous les modes de transport.
État final	Réseau viaire intégré, à caractère urbain.
Effets escomptés	• Amélioration du maillage routier. • Amélioration du réseau de mobilité douce. • Amélioration de la sécurité pour les usagers les plus exposés. • Structuration de l'urbanisation future par un réseau d'espaces publics de qualité. • Possibilité d'extension du réseau des transports publics.
Instance pilote	État de Vaud, Communes
Partenaires	Entreprises TP, Propriétaires privés
Instance décisionnelle	État de Vaud, Communes
Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, 2010 • SDNL, Chantier 2, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 • Région Morges, Secteur H2, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 • Région Morges, Chantier 4, Urbanisation et paysage, 2015
Démarches en cours	–

MESURE 6

Métro m1 – Développement à long terme

Famille de mesures f – Axes forts de transports publics urbains

Description	La ligne de métro m1 dessert en particulier le site stratégique D « Hautes Écoles – avenue du Tir-fédéral – Chavannes », secteur présentant un potentiel de développement important. À long terme (horizon 2030 environ), selon des estimations restant à préciser, le métro m1, avec son infrastrucutre actuelle, ne devrait plus pouvoir garantir un niveau de desserte suffisant de cette partie de l'Ouest lausannois. Diverses options sont envisagées à ce jour, comme le doublement des voies ou la modification complète de son fonctionnement, avec un éventuel changement de mode d'exploitation.
État actuel	Le métro m1 dispose de 15 arrêts et de 12 points de croisement (y compris les deux terminus). Le tracé comporte 11 passages à niveau avec des routes et 33 passages à niveau en tout. Ces points de croisements représentent la principale contrainte d'exploitation du m1, en limitant la fréquence de passage à sa valeur actuelle (5 minutes durant les heures de pointe). Le métro m1 a fait l'objet de mesures d'optimisation de l'offre et de la demande, avec le décalage des horaires des cours de l'EPFL et de l'UNIL (2005, +25 % de réserve de capacité) et la mise en place progressive de rames doubles (dès 2014, durant la période de pointe ; dès 2018, toute la journée). Toutefois, à l'avenir, compte tenu de la hausse régulière et marquée du nombre d'usagers et de la population des Hautes Écoles, les problèmes de saturation aux périodes d'hyper pointe pourraient être étendus. C'est pourquoi la desserte du site des Hautes Écoles fait l'objet de réflexions stratégiques.
Objectifs à atteindre	• Favoriser le report modal en faveur des transports publics. • Absorber l'accroissement de demande dû à la densification projetée dans le secteur.
État final	Option possible, à confirmer : Le métro m1 circule en site propre intégral avec double voie sur les tronçons nécessaires, permettant l'augmentation de la cadence nécessaire ; le cas échéant, une augmentation de la capacité peut être obtenue par l'allongement supplémentaire des rames.
Effets escomptés	• Satisfaction des besoins des usagers. • Augmentation de la capacité et régularisation des flux de passagers.
Instance pilote	État de Vaud
Partenaires	tl
Instance décisionnelle	État de Vaud, tl

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Degré 2
Documents disponibles en décembre 2016	–
Démarches en cours	–

MESURE 8c

LEB – Adaptation de la ligne au milieu urbain

Tronçon Cheseaux – Prilly Union

Famille de mesures d – Réseau ferroviaire régional

Description	Le chemin de fer Lausanne-Échallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transports publics du Nord Lausannois, sur l'axe Prilly – Romanel – Cheseaux, dont les abords sont appelés à se développer de façon très importante, avec une 1re phase de densification du territoire planifiée à court-moyen terme. Par ailleurs, le LEB représente le principal lien de transports publics entre Lausanne et le cœur du district du Gros-de-Vaud. Il est prévu de faire évoluer les prestations du LEB par étapes, de manière à le transformer en un véritable moyen de transport d'agglomération, à grande capacité et forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long termes, pour répondre aux besoins liés à l'urbanisation, pour satisfaire à des exigences fédérales ou pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer. Un premier paquet de mesures porte sur la modification/suppression de certains passages à niveau (PN) entre Prilly Union et Cheseaux. A court terme, les travaux prévus à Jouxtens-Mézery (PN des Cèdres) et à Romanel (PN du Lussex et PN du Brit) sont couverts par les conventions de prestations 2013-2016 et 2017-2020. A plus long terme, les PN de Bel-Air (Lausanne Vernand), du Chasseur et de l'Union (Prilly) feront l'objet de discussions avec l'Office fédéral des transports.
État actuel	Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 15 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, respectivement de 30 minutes entre Cheseaux et Bercher. Un service renforcé est mis en place sur l'ensemble du tracé durant les périodes de pointe. Les déplacements en traversée de la ligne sont difficiles, en particulier pour les piétons, et concentrés en un nombre limité de points.
Objectifs à atteindre	• Assainir les passages à niveaux selon les directives fédérales, en fonction des besoins locaux. • Atténuer l'effet d'obstacle du LEB pour l'urbanisation existante et future située de part et d'autre de l'axe.
État final	Le couloir du LEB est desservi avec des rames de 120 mètres, selon une cadence de 10 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, 15 minutes entre Cheseaux et Échallens (10' en périodes de pointe) et 30 minutes entre Échallens et Bercher. L'ensemble des passages à niveau sont assainis et, entre Prilly Union et Cheseaux, des passages dénivelés facilitent les déplacements multimodaux en traversée de la ligne ferroviaire.
Effets escomptés	• Amélioration de la sécurité aux croisements entre le LEB et les réseaux routier et de mobilité douce. • Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique C. • Augmentation de l'attractivité et de la fiabilité du LEB.
Instance pilote	État de Vaud, LEB
Partenaires	CH (OFT), Communes
Instance décisionnelle	CH (OFT), État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Degré 1-2, mesures en partie réalisées
Documents disponibles en décembre 2016	• SDNL, Chantier 2, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 • SDNL, Stratégie régionale de mobilité douce, 2016 • OFT, Convention de prestations pour la période 2017-2020
Démarches en cours	–

MESURE 8d

LEB – Adaptation de la ligne au milieu urbain

Tronçon Prilly Union – Lausanne Flon

Famille de mesures d – Réseau ferroviaire régional

Description	Le chemin de fer Lausanne-Échallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transports publics du Nord Lausannois, sur l'axe Prilly – Romanel – Cheseaux, dont les abords sont appelés à se développer de façon très importante, avec une 1re phase de densification du territoire planifiée à court-moyen terme. Par ailleurs, le LEB représente le principal lien de transports publics entre Lausanne et le cœur du district du Gros-de-Vaud. Il est prévu de faire évoluer les prestations du LEB par étapes, de manière à le transformer en un véritable moyen de transport d'agglomération, à grande capacité et forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long termes, pour répondre aux besoins liés à l'urbanisation, pour satisfaire à des exigences fédérales ou pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer. Après le passage à une cadence de 15 minutes à la fin 2012 entre Lausanne et Cheseaux, puis jusqu'à Échallens à l'horizon 2019 (mesure 8f), l'objectif est de desservir le couloir concerné du périmètre compact avec une cadence de 10 minutes. La concrétisation de cet objectif nécessite la réalisation d'un tunnel sur le tronçon Prilly Union-Lausanne Flon, dont le projet a été mis à l'enquête en 2016 (financement par convention de prestations 2017-2020, mise en service planifiée en décembre 2020). Cette nouvelle infrastructure permettra également la sécu-risation de l'avenue d'Échallens (conflits entre le LEB et les usages riverains) et son réaménagement (notamment en vue d'y faire circuler un BHNS). A terme, elle permettra aussi l'exploitation du tronçon Cheseaux-Échallens avec une cadence de 10 minutes en périodes de pointe.
État actuel	Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 15 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux-sur-Lausanne, respectivement de 30 minutes entre Cheseaux et Bercher. Un service renforcé est mis en place sur l'ensemble du tracé durant les périodes de pointe.
Objectifs à atteindre	• Exploiter le tronçon Cheseaux-Lausanne avec une cadence de 10 minutes. • Améliorer la sécurité sur l'avenue d'Échallens. • Augmenter la capacité de transport du LEB, en réponse au développement de l'urbanisation et à la hausse de la demande. • Augmenter la part modale du LEB pour tous les types de déplacements effectués.
État final	Le couloir du LEB est desservi avec des rames de 120 mètres, selon une cadence de 10 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, 15 minutes entre Cheseaux et Échallens (10' en périodes de pointe) et 30 minutes entre Échallens et Bercher. Entre Lausanne Flon et Prilly Union, le LEB circule en tunnel, ce qui permet un réaménagement de l'avenue d'Échallens et l'intégration d'un BHNS.
Effets escomptés	• Augmentation de l'attractivité et de la fiabilité du LEB. • Amélioration de la sécurité sur l'avenue d'Échallens, à Lausanne, et intégration d'un BHNS en lieu et place du LEB. • Augmentation du nombre de voyageurs transportés par le LEB.
Instance pilote	État de Vaud, LEB
Partenaires	CH (OFT), Communes
Instance décisionnelle	CH (OFT), État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Prêt à être réalisée et financement garanti
Maturité 2020	Mise en service
Documents disponibles en décembre 2016	• SDNL, Chantier 2, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 • SDNL, Chantier 2a, Stratégie régionale de mobilité douce, 2016 • LEB, Tunnel sous l'avenue d'Échallens à Lausanne, Projet définitif, 2015 • OFT, Convention de prestations pour la période 2017-2020
Démarches en cours	–

MESURE 8f

LEB – Renforcement de la cadence entre Cheseaux et Échallens

Infrastructures ferroviaires (hors périmètre PALM)

Famille de mesures d – Réseau ferroviaire régional

Description	Le chemin de fer Lausanne-Échallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transports publics du Nord Lausannois, sur l'axe Prilly – Romanel – Cheseaux, dont les abords sont appelés à se développer de façon très importante, avec une 1re phase de densification du territoire planifiée à court-moyen terme. Par ailleurs, le LEB représente le principal lien de transports publics entre Lausanne et le cœur du district du Gros-de-Vaud. Il est prévu de faire évoluer les prestations du LEB par étapes, de manière à le transformer en un véritable moyen de transport d'agglomération, à grande capacité et forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long termes, pour répondre aux besoins liés à l'urbanisation, pour satisfaire à des exigences fédérales ou pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer. Le passage à une cadence de 15 minutes entre Cheseaux et Échallens est prévu dès 2019. Il requiert notamment la réalisation d'un tronçon en double voie dans le secteur des Ripes à Etagnières, ainsi qu'un réaménagement de la halte qui s'y trouve (mise à l'enquête intervenue en 2016). Les travaux nécessaires sont financés par les conventions de prestations 2013-2016 et 2017-2020. Ces dernières couvrent également les travaux d'allongement des quais et la modification des rames, qui induiront une augmentation supplémentaire de la capacité de ce chemin de fer.
État actuel	Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 15 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, respectivement de 30 minutes entre Cheseaux et Bercher. Un service renforcé est mis en place sur l'ensemble du tracé durant les périodes de pointe.
Objectifs à atteindre	• Exploiter le tronçon Cheseaux-Échallens avec une cadence de 15 minutes. • Augmenter la capacité de transport du LEB, en réponse au développement de l'urbanisation et à la hausse de la demande. • Augmenter la part modale du LEB pour tous les types de déplacements effectués.
État final	Le couloir du LEB est desservi avec des rames de 120 mètres, selon une cadence de 10 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, 15 minutes entre Cheseaux et Échallens (10' en périodes de pointe) et 30 minutes entre Échallens et Bercher.
Effets escomptés	• Augmentation de l'attractivité et de la fiabilité du LEB. • Augmentation du nombre de voyageurs transportés par le LEB. • Stagnation du trafic individuel motorisé en transit par le Nord lausannois.
Instance pilote	État de Vaud, LEB
Partenaires	CH (OFT), Communes
Instance décisionnelle	CH (OFT), État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 2
Maturité 2020	Mesure réalisée
Documents disponibles en décembre 2016	• LEB, Réalisation d'une double voie dans le secteur de Les Ripes, Projet définitif, 2016 • OFT, Convention de prestations pour la période 2017-2020
Démarches en cours	–

MESURE 9a/b

Autoroute A1 – Jonction de Chavannes et compléments de jonction de Malley

Infrastructures réseaux nationaux

Description	Le tronçon de l'autoroute A1, compris entre l'échangeur d'Écublens et le giratoire de la Maladière, est un bras autoroutier qui pénètre les zones urbanisées du sud-ouest lausannois. Ce secteur de l'agglomération présente une forte dynamique de développement, avec la présence de nombreux sites stratégiques de développement (équipements universitaires, logements et emplois, site de Malley) et avec une forte perspective d'augmentation de la mobilité induite. Liée à ce développement, la stratégie d'accessibilité multimodale de l'agglomération prévoit notamment d'en améliorer l'accessibilité autoroutière. Aujourd'hui, les jonctions autoroutières de Crissier et de Malley desservent à elles seules l'ensemble de l'Ouest lausannois. Cette situation entraîne une saturation générale du réseau routier cantonal aux abords de ces deux jonctions mais aussi des flux de trafic automobile importants circulant à l'intérieur des zones urbanisées, en lien avec ces jonctions. Les deux mesures de développement de jonctions autoroutières, comme toutes celles visant à améliorer le fonctionnement et donc l'usage de l'autoroute par le trafic individuel, constitue une condition nécessaire à la maîtrise du trafic automobile dans les périmètres urbanisés du sud-ouest lausannois et permettent une requalification du réseau routier local, propice notamment au développement des TP urbains. De plus, une partie de ce secteur, principalement sur la commune de Chavannes-près-Renens, est aujourd'hui « enclavée » dans la boucle du métro m1, avec des carrefours d'accès fortement contraints (Bourdonnette et Pontet). La réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes pour desservir cette zone est donc une condition nécessaire à son développement. Le coût estimatif de la nouvelle infrastructure est de CHF 59.3 mio. Par ailleurs, la desserte routière des activités le long de l'axe Hautes Écoles – Malley, dépend de la jonction de Malley. La création de deux bretelles complémentaires sur cette jonction a pour but d'en améliorer l'exploitation et la capacité, mais a également pour effet de soulager le carrefour-clé de la Bourdonnette. Le coût estimatif de ces compléments est de CHF 11.6 mio.
État actuel	Durant les périodes de pointe, la demi-jonction Ouest de Malley présente un niveau de saturation important avec des files d'attente qui refoulent sur l'autoroute et sur la RC1, suite à la saturation des carrefours de la jonction et de la Bourdonnette. Durant les périodes de pointe, la jonction de Crissier connaît de fortes saturations ainsi que ses liaisons avec le sud-ouest lausannois (la RC82 principalement).
Objectifs à atteindre	• Soulager la jonction de Crissier et mieux répartir le trafic routier en accès à l'Ouest lausannois. • Diminuer le trafic circulant sur le réseau routier local en le reportant sur l'autoroute. • Adapter l'accessibilité routière du sud-Ouest lausannois et du secteur de Malley au développement prévu et maintenir l'accessibilité autoroutière à la Ville de Lausanne.
État final	L'accessibilité autoroutière de l'Ouest lausannois est notamment garantie par la réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes et de deux bretelles supplémentaires à la jonction de Malley.
Effets escomptés	Bonne répartition et meilleure canalisation du trafic individuel en accès au sud-ouest lausannois Délestage des axes routiers cantonaux et communaux au profit des TP et de la mobilité douce et de l'environnement.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFROU)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Projet général
Maturité 2020	Projet de détail
Documents disponibles en décembre 2016	OFROU, jonction de Chavannes et compléments de la jonction de Malley, Projets généraux selon art.11 LRN approuvés par le Conseil fédéral respectivement le 4 mars 2016 et le 22 juin 2016.
Démarches en cours	OFROU, jonction de Chavannes et compléments de la jonction de Malley, Projets définitifs

MESURE 10a

Autoroute A1 – Nouvelle jonction d'Écublens

Infrastructures réseaux nationaux

Description	Avec les jonctions de Chavannes et de Malley (mesure 9), la nouvelle jonction autoroutière d'Écublens fait partie du dispositif de multiplication des points d'accès autoroutier à l'Ouest de l'agglomération et permet de soulager la jonction de Crissier principalement. En effet, aujourd'hui les jonctions autoroutières de Crissier et de Malley desservent à elles seules l'ensemble de l'Ouest lausannois. Cette situation entraîne une saturation générale du réseau routier cantonal aux abords de ces deux jonctions mais aussi des flux de trafic automobile importants circulant à l'intérieur des zones urbanisées. Desservant plus spécifiquement le secteur de Bussigny-Écublens, déjà très at-tractif et en plein développement, cette nouvelle jonction, comme toutes les mesures visant à améliorer le fonctionnement de l'autoroute constitue une condition nécessaire à la maîtrise du trafic automobile dans les périmètres urbanisés de l'Ouest lausannois et permet une requalification du réseau routier local, propice notamment au développement des TP urbains. Le coût estimatif de cette nouvelle infrastructure est de CHF 170 mio. Sur l'autoroute, la proximité de la nouvelle jonction avec l'échangeur d'Écublens nécessite de l'intégrer constructivement au projet d'élimination du goulet de Crissier (mesure 10b).
État actuel	La jonction de Crissier est le principal accès autoroutier à l'Ouest lausannois et au secteur Bussigny-Écublens, par la RC82 et surtout par l'axe RC151-RC79 (via le pont de Bussigny). La forte attractivité de ces secteurs est génératrice d'un important trafic sur la jonction avec de fréquents dysfonctionnements aux heures de pointe sur les axes cantonaux d'accès à la jonction et avec la formation de files d'attente sur les sorties d'autoroute. La proximité avec les échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Écublens accentue les problèmes de sécurité.
Objectifs à atteindre	• Soulager la jonction de Crissier et mieux répartir le trafic routier en relation avec l'Ouest lausannois et l'Est morgien (Lonay, Echandens). • Soulager le réseau routier de l'Ouest lausannois, en particulier aux abords de la jonction de Crissier pour permettre notamment la réalisation des projets AFTPU (prolongement du tramway de Renens à Villars-Ste-Croix et prolongement du BHNS de Crissier à Bussigny en franchissement de la jonction). • Sécuriser l'autoroute, en réduisant les files d'attente sur les sorties de Crissier.
État final	La jonction de Crissier peut assumer correctement sa fonction d'accès autoroutier en desserte d'un secteur plus circonscrit de l'Ouest lau-sannois (Crissier et Renens principalement). Le trafic induit par le développement de ce secteur peut ainsi être absorbé. La sécurité du trafic est améliorée sur l'autoroute. L'intégration et l'exploitation des lignes AFTPU qui circulent sur le réseau cantonal permet une desserte TP efficace en accompagnement de la densification prévue par le PALM. En parallèle, la zone Bussigny-Écublens jouit d'une accessibilité auto-routière directe.
Effets escomptés	• Report maximal du trafic sur le réseau routier et meilleure répartition du trafic en accès à l'Ouest lausannois • Développement des AFTPU permettant une maîtrise du trafic routier dans l'agglomération et plus particulièrement sur le réseau routier de l'Ouest lausannois.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFROU)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Projet général
Maturité 2020	Projet définitif, début des travaux préparatoires
Documents disponibles en décembre 2016	OFROU, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet général approuvé par le Conseil fédéral le 27 janvier 2016
Démarches en cours	OFROU, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet définitif

MESURE 10b

Autoroute A1 – Élimination du goulet d'étranglement de Crissier

Infrastructures réseaux nationaux

Description	La suppression du goulet de Crisser est une des mesures prioritaires du programme d'élimination des goulets d'étranglement de la Confédération. Le projet d'assainissement de ce tronçon autoroutier qui relie les échangeurs d'Écublens et de Villars-Ste-Croix, comprend plusieurs interventions : • augmentation du nombre de voies sur les bretelles de sortie du goulet aux deux échangeurs d'extrémité, pour en améliorer l'évacuation, • suppression de certains entrecroisements de flux de trafic problématiques grâce à des nouvelles bretelles dénivelées, au droit des deux échangeurs ; la jonction d'Écublens (mesure 10a) étant liée à certaines de ces bretelles, fait partie du projet global, • réalisation de voies supplémentaires en section et sur les bretelles d'entrée aux deux échangeurs, • limitation de la vitesse à 80km/h, pour en améliorer la sécurité et la capacité. Le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier, dont le coût est estimé à CHF 340 mio, est associé au projet de création d'une nouvelle jonction à Chavannes et de complément de la jonction de Malley (mesure 9a/b). L'ensemble de ces mesures permet en effet d'augmenter la capacité de l'un des tronçons autoroutiers les plus chargés de Suisse et d'y multiplier les points d'accès au territoire de l'Ouest lausannois pour renforcer la fonction routière d'agglomération de cette autoroute. La faisabilité du développement urbain qui y est prévu dépend de ces infrastructures. L'ensemble de ces mesures aura pour effet d'améliorer le fonctionnement des jonctions existantes de Crissier et de Malley dans un contexte de densification urbaine. Il a pour but de maximiser l'utilisation de l'autoroute par le trafic en lien avec l'Ouest lausannois afin de maîtriser la circulation sur les routes cantonales et communales à l'intérieur de ce secteur. Ces mesures sont en outre nécessaires pour la mise en œuvre des mesures de modération du trafic et de requalification du réseau routier local, principalement au profit d'un développement des TP urbains, dont le tramway t1 et la ligne de bus à haut niveau de service t2, et au profit de la mobilité douce.
État actuel	La jonction de Crissier est le principal point d'accès autoroutier pour l'Ouest lausannois, la demi-jonction-Ouest de Malley desservant une portion réduite de ce territoire (pôles universitaire et de Malley). En lien avec l'importante attractivité de ce secteur, de fréquents dysfonctionnements sont observés aux heures de pointe aux deux jonctions, avec des files d'attente qui se créent sur les sorties autoroutières ainsi que sur l'ensemble du réseau local en lien avec ces jonctions.
Objectifs à atteindre	• Absorber sur une base multimodale la mobilité croissante en lien avec le développement de l'Ouest lausannois (TIM, TP, modes doux). • Augmenter la sécurité, améliorer le fonctionnement et augmenter la capacité de l'axe autoroutier. • Diminuer les émissions polluantes, conformément au Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges.
État final	L'autoroute, en particulier dans le secteur de Crissier, est assainie et sa capacité augmentée permet une utilisation accrue et un trafic individuel plus important en conformité avec la stratégie d'accessibilité du PALM. Sur le réseau principal, l'espace routier est redistribué au profit des TP et de la mobilité douce.
Effets escomptés	• Meilleure répartition du trafic sur le réseau • Fonctionnement satisfaisant du réseau autoroutier.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFROU)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Projet général
Maturité 2020	Projet définitif, début des travaux préparatoires
Documents disponibles en décembre 2016	OFROU, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet général approuvé par le Conseil fédéral le 27 janvier 2016
Démarches en cours	OFROU, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet définitif

MESURE 11

Compléments routiers à des infrastructures du réseau national

Famille de mesures i – Réseau routier, compléments aux nouvelles jonctions

Description	La réalisation de nouvelles jonctions ou de compléments de jonctions autoroutières existantes (mesures 9a/b, 10a/b et 14a) s'inscrit dans la perspective de structurer l'accessibilité routière de l'agglomération autour de l'ossature autoroutière. L'accrochage des jonctions au réseau routier principal nécessite, à terme, le réaménagement complet de routes existantes, voire la création de nouveaux barreaux routiers. A vocation multimodale, ceux-ci devront également créer un environnement propice aux mobilités douces et, si nécessaire, faciliter le passage des transports publics. Les compléments routiers envisagés accompagnent les travaux prévus aux jonctions de la Blécherette, d'Écublens, de Chavannes et de Malley. Outre les adaptations nécessaires aux abords directs de ces jonctions, en lien avec la jonction elle-même (voies de raccordement, exploitation des carrefours), des interventions sont prévues sur l'entier des tronçons routiers de transition entre le système autoroutier (approche capacitaire) et le réseau routier urbain (approche intégrée).Si le Nord et l'Ouest lausannois sont principalement concernés par cette mesure, un secteur important de l'Est lausannois est également touché, du fait de l'abandon de la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry. Le concept d'accessibilité du secteur de Corsy-La Conversion prévoit en effet à moyen/long terme le réaménagement du réseau routier améliorant la relation entre l'autoroute et Lutry.
État actuel	Réseau routier principal peu ou pas connecté à l'autoroute, assurant des liaisons internes à l'agglomération ainsi qu'une desserte locale.
Objectifs à atteindre	• Créer les liaisons manquantes ou renforcer celles existantes entre les nouvelles jonctions ou compléments de jonctions et les sites stratégiques. • Garantir le bon usage du réseau routier par tous les moyens de transport, prioritairement les TP et les moyens non motorisés.
État final	Réseau routier structurant bien connecté à l'autoroute, assurant une bonne accessibilité à l'agglomération.
Effets escomptés	• Développement proportionné du réseau routier garantissant la circulation des TP et de la mobilité douce. • Densification territoriale s'appuyant sur une accessibilité TIM basée sur l'autoroute et non sur le réseau routier local.
Instance pilote	État de Vaud, Communes
Partenaires	CH (OFROU), Entreprises TP
Instance décisionnelle	État de Vaud, Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Degré 2
Documents disponibles en décembre 2016	• PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, juillet 2010 • État de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette, Projet général selon art.11 LRN • OFROU, Jonctions de Chavannes et de Malley, Projet général selon art.11 LRN
Démarches en cours	SDEL, chantier 6, Stratégie de développement du secteur de Corsy-La Conversion

MESURE 14a

Autoroute A9 – Éclatement de la jonction de La Blécherette

Infrastructures réseaux nationaux

Description	Les site stratégiques du Nord lausannois font l'objet d'un développement urbain important et disposent de potentiels importants. La jonction autoroutière de La Blécherette, située au cœur du dispositif routier irriguant ce secteur, est soumise à un trafic intense qui conduit quasi quotidiennement à la saturation du réseau routier cantonal et à un dangereux refoulement de véhicules sur l'axe autoroutier. Les aménagements envisagés dans le cadre du projet général « d'éclatement de la jonction de la Blécherette » concernent aussi bien la jonction elle-même que le réseau routier qui l'alimente (voir mesure 11). La jonction étant dédoublée, chacune de ses deux parties dessert son propre bassin versant, ce qui optimise la répartition du trafic sur le réseau routier principal. Ce dernier est par ailleurs adapté à la nouvelle configuration de la jonction (adaptation ou création de tronçons routiers, modification de l'exploitation de certains carrefours). Le coût des travaux est estimé à CHF 97 mio.L'éclatement de la jonction permet également de développer à moyen terme, une nouvelle ligne entre Lausanne et Romanel, en franchissement de la nouvelle jonction par la RC448. Cette mesure, comme toutes celles visant à améliorer le fonctionnement et donc l'usage de l'autoroute par le trafic individuel, constitue une condition nécessaire à la maîtrise du trafic automobile dans les périmètres urbanisés du centre et du nord lausannois en permettant une requalification du réseau routier local qui soit notamment propice au développement des TP urbains.
État actuel	Jonction autoroutière en forme de demi-trèfle Est, quotidiennement saturée, avec concentration des flux de circulation sur la RC449 (en lien avec les couloirs nord du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne et en lien avec l'Ouest de l'agglomération) et sur la route du Chatelard au Sud, en lien avec Lausanne.
Objectifs à atteindre	• Garantir la sécurité des usagers circulant sur l'autoroute en résorbant les files d'attente. • Améliorer le fonctionnement du réseau routier d'accès aux jonctions et de liaison nord-sud en franchissement de l'autoroute…
État final	La jonction autoroutière « éclatée » permet une répartition des flux de circulation entre les deux jonctions en fonction des directions du trafic et en fonction des capacités disponibles selon les heures. L'axe du Châtelard est délesté par report du trafic sur la RC448, au Sud. Grâce à un barreau routier (Sauge + Montricher) parallèle à l'autoroute, un rabattement direct de la RC401 sur l'autoroute est possible ainsi qu'une réparti-tion entre les RC448 et 449, du trafic en accès à l'autoroute par le Nord. Une ligne TP, entre Lausanne Blécherette et Romanel, circule sur la RC448.
Effets escomptés	• Augmentation du niveau de sécurité sur l'autoroute et réduction des périodes de saturation. • Possibilité de faire circuler une ligne TP sur la RC448.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFROU)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Degré 2
Maturité 2020	Travaux en cours
Documents disponibles en décembre 2016	• État de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette – étude de circulation, Transitec, 2008 (fait partie inté-grante du projet général de la jonction) • État de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette, Projet général selon art.11 LRN approuvé par le Conseil fédéral le 20.09.2013
Démarches en cours	OFROU - Eclatement de la jonction de la Blécherette, Projet définitif (mise à l'enquête prévue en 2017).

	MESURE 17 **Développement du réseau bus/trolleybus - 2019-2022** **Aménagements routiers** Famille de mesures h – TP urbains routiers
Description	Cette mesure poursuit le développement du réseau des bus et trolleybus prévu durant les périodes 2011-2014 et 2015-2018. La mise en service successive des différents axes forts de transports publics urbains (tram, BHNS, métro), s'accompagne d'une évolution coordonnée du réseau des bus et trolleybus tl et MBC, en cohérence également avec le développement urbain. Des aménagements routiers d'importance variable demeurent nécessaires en vue de faciliter la circulation des véhicules TP et d'améliorer les performances et l'attractivité des bus et trolleybus dans l'ensemble de l'agglomération (portions de couloirs réservés, aménagements de carrefours, d'interfaces, d'arrêts, de lignes aériennes pour les trolleybus, etc.). L'électrification de diverses lignes permet de réduire la part de l'offre réalisée en traction thermique.
État actuel	L'offre est en augmentation sensible dans l'Ouest et le Nord de l'agglomération, mais pâtit de dégradations de la vitesse commerciale principalement dans les centres, du fait que les aménagements nécessaires n'ont pas encore été réalisés. Certaines portions du territoire sont desservies par une offre de transports publics peu concurrentielle.
Objectifs à atteindre	• Accompagner les nouvelles densifications par des TP routiers performants. • Compléter le maillage des transports publics, en particulier dans les secteurs plus périphériques. • Augmenter la part modale des TP, en particulier hors commune de Lausanne.
État final	Tous les secteurs de l'agglomération, en particulier ceux ayant concrétisé leur important potentiel de développement, sont desservis par des TP efficaces. L'augmentation de la part modale des TP permet une maîtrise des volumes de trafic routier.
Effets escomptés	• Impact significatif sur l'attractivité des TP et leur fréquentation. • Augmentation de la part modale des TP.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, schémas directeurs, tl, MBC
Instance décisionnelle	Communes, tl, MBC

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (mesure de la liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• SDEL – tl, Étude de faisabilité du prolongement des lignes 8 et 25, 2015 • Région Morges, Étude stratégique du réseau TP 2030, 2016
Démarches en cours	–

MESURE 18

Développement du réseau TP/bus/trolleybus - 2023-2030

Aménagements routiers

Famille de mesures h – TP urbains routiers

Description	Cette mesure poursuit le développement du réseau des bus et trolleybus prévu durant les périodes 2011-2014, 2015-2018 et 2019-2022. La mise en service successive des différents axes forts de transports publics urbains (tram, BHNS, métro), s'accompagne d'une évolution coordonnée du réseau des bus et trolleybus, en cohérence également avec le développement urbain. Des aménagements routiers d'importance variable demeurent nécessaires en vue de faciliter la circulation des véhicules TP et d'améliorer les performances et l'attractivité des bus et trolleybus dans l'ensemble de l'agglomération (portions de couloirs réservés, aménagements de carrefours, d'interfaces, d'arrêts, de lignes aériennes pour les trolleybus, etc.). L'électrification de diverses lignes permet de réduire la part de l'offre réalisée en traction thermique.
État actuel	L'offre est en augmentation sensible dans l'Ouest et le Nord de l'agglomération, mais pâtit de dégradations de la vitesse commerciale principalement dans les centres, du fait que les aménagements nécessaires n'ont pas encore été réalisés. Certaines portions du territoire sont desservies par une offre de transports publics peu concurrentielle.
Objectifs à atteindre	• Accompagner les nouvelles densifications par des TP routiers performants. • Compléter le maillage des transports publics, en particulier dans les secteurs plus périphériques. • Augmenter la part modale des TP, en particulier hors commune de Lausanne.
État final	Tous les secteurs de l'agglomération, en particulier ceux ayant concrétisé leur important potentiel de développement, sont desservis par des TP efficaces. L'augmentation de la part modale des TP permet une maîtrise des volumes de trafic routier.
Effets escomptés	• Impact significatif sur l'attractivité des TP et leur fréquentation. • Augmentation de la part modale des TP.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, schémas directeurs, tl, MBC
Instance décisionnelle	Communes, tl, MBC

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Degré 1-2
Documents disponibles en décembre 2016	Région Morges, Étude stratégique du réseau TP 2030, 2016
Démarches en cours	SDOL, image directrice TP 2025, tl

MESURE 20

Léman 2030 – Développement du nœud ferroviaire de Lausanne

Infrastructures réseaux nationaux

Description	La capacité du nœud de Lausanne est déterminante pour toutes les lignes ferroviaires de Suisse romande. Le projet de développement retenu à ce jour comporte 4 volets principaux : • 4e voie Renens – Lausanne (mesure 20a) : l'ajout d'une 4e voie est indispensable pour augmenter le trafic longue distance entre Lausanne et Genève et la fréquence du RER vaudois (cadence au quart d'heure Cossonay-Cully). • Saut-de-mouton Lausanne – Renens (mesure 20b) : le saut-de-mouton est principalement destiné aux trains en provenance de Berne et circulant en direction de Genève ; il permet de concilier une exploitation par ligne en gare de Lausanne et par direction en gare de Renens. • Transformation de la gare de Lausanne (mesure 20c) : la transformation de la gare de Lausanne comprend l'allongement des quais pour assurer l'accueil de convois de 400 m de longueur, le renouvellement des appareils de sécurité et de gestion du trafic (condition préalable aux travaux d'extension du nœud de Lausanne) et la modification des têtes Est et Ouest, rendu indispensable par le prolongement et le renouvellement des installations. • Modernisation des accès aux trains en gare de Renens (mesure 20d) : pour répondre à l'accroissement actuel et futur de sa fréquentation, la gare de Renens doit être réaménagée. Le projet prévoit le prolongement des quais ainsi que diverses améliorations facilitant l'accès aux quais. Cette mesure fait partie intégrante du programme Léman 2030, développé par les CFF sous l'égide de l'OFT et avec la collaboration des cantons de Vaud et Genève. Le financement est assuré par le fonds FAIF.
État actuel	Le nœud ferroviaire de Lausanne est saturé et limite le développement de l'offre dans l'ensemble de la Suisse romande.
Objectifs à atteindre	Accroître la capacité du réseau ferroviaire national.
État final	Le tronçon Lausanne-Renens dispose de 4 voies banalisées et d'un saut-de-mouton, les gares de Lausanne et Renens sont réaménagées et la capacité du réseau ferroviaire national permet les développements prévus de l'offre pour tous les types de trafic.
Effets escomptés	• Augmentation de l'offre ferroviaire pour tous les types de trafic. • Augmentation du nombre de personnes transportées dans les trains.
Instance pilote	CFF, CH (OFT)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFT)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Travaux en cours
Maturité 2020	Travaux terminés, sauf gare de Lausanne
Documents disponibles en décembre 2016	• Juin 2015 : début travaux gare Renens, 4e voie Lausanne-Renens et saut-de-mouton, mise en service en décembre 2020 • Juin 2016 : début travaux nouvel enclenchement Lausanne, mise en service à fin 2019 • Novembre 2016 : mise en service nouvel enclenchement Renens.
Démarches en cours	• Gare de Lausanne : procédure d'approbation des plans, début des travaux prévus en 2018, mise en service prévue en 2025. • Faisceau de garage des Paleyres : recours suite à décision d'approbation des plans d'octobre 2015, mise en service prévue à fin 2019

MESURE 21

Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération

Famille de mesures I – Aménagement des interfaces TP

Description	Les interfaces stratégiques que constituent les gares ferroviaires des 4 centralités principales d'agglomération doivent accueillir des flux grandissants de voyageurs, du fait du développement de l'offre ferroviaire et de la contribution croissante des transports publics urbains au système de mobilité de l'agglomération. Les CFF prévoient par exemple le doublement des passagers à la gare de Lausanne. Des interventions importantes sont d'ores et déjà planifiées dans les gares, sur le domaine privé CFF, pour faciliter les transbordements et optimiser les flux de voyageurs. Cela est notamment le cas à Lausanne, Morges et Renens. Sur le domaine public, des mesures additionnelles viennent compléter le dispositif envisagé par les CFF dans les gares pour répondre à cette augmentation de la fréquentation. Elles visent principalement à améliorer l'organisation globale de l'interface en agissant sur l'aménagement de l'espace public et sur l'accessibilité par les piétons et les cyclistes.
État actuel	L'organisation des interfaces multimodales des gares résulte d'interventions au coup par coup dont le résultat n'est pas optimal.
Objectifs à atteindre	• Améliorer le confort des usagers • Augmenter la qualité de l'espace public et optimiser le fonctionnement des interfaces TP
État final	Les interfaces multimodales des gares ferroviaires des 4 centralités principales d'agglomération sont adaptées à l'importance des flux de voyageurs qui les fréquentent. La transition entre la gare proprement dite et l'espace public alentour permet d'organiser ces flux de façon optimale. Les aménagements réalisés donnent aux secteurs des gares une image qui contribue à valoriser les transports publics.
Effets escomptés	• Fonctionnement efficace des interfaces, particulièrement durant les périodes de pointe. • Meilleure lisibilité de l'espace public autour des gares. • Augmentation du confort de la clientèle des transports publics.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• Pully, Masterplan du centre ville, 2013 • Morges, PPA Gare-Sud, 2014 • Lausanne, Étude d'accessibilité des piétons et vélos à la gare, 2016 • Lausanne, Étude d'urbanisme et d'aménagements urbains au pôle gare, 2016
Démarches en cours	Pully, Démarche participative pour l'aménagement des espaces publics au centre ville

MESURE 22

Création de tronçons de 3e voie CFF Archy (Bussigny) – Morges – Allaman

Infrastructures réseaux nationaux

Description	Prévue initialement, mais repoussée suite au redimensionnement de la 1re étape du programme Rail 2000, la 3e voie ferroviaire de Lausanne à Genève n'a été réalisée qu'entre Genève et Coppet. Dans la perspective d'une évolution de l'offre « Grandes lignes » avec un cadencement de 15 minutes et de l'augmentation des sillons voués au trafic de marchandises, il est nécessaire de renforcer la capacité de la ligne entre Renens et Allaman, par la création de tronçons de 3e voie entre Archy (Bussigny) et Allaman. Cette voie supplémentaire est scindée en trois parties pouvant constituer autant d'étapes de réalisation : Allaman-Etoy (coût estimatif de CHF 400 mio), Etoy-Morges (coût estimatif de CHF 400 mio) et Morges-Archy (coût estimatif de CHF 200 mio). Ce complément d'infrastructure apporte la capacité nécessaire aussi bien au développement de l'offre « Grandes lignes » qu'au maintien d'une offre régionale cadencée à 30 minutes. Cette mesure fait partie intégrante de la phase 2 de la convention cadre relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, qui vise notamment à séparer les trafics RER, Grandes Lignes et fret. Les réflexions en cours sur ce tronçon sont coordonnées avec celles intervenant sur la ligne Bussigny-Daillens (mesure 25).
État actuel	La desserte de la région morgienne par le trafic régional est limitée par la forte occupation des voies par les convois « Grandes lignes », que ceux-ci desservent le Pied du Jura ou le plateau (Genève-St-Gall). Des arrêts impossibles chaque 30 minutes entre Renens et Morges (ligne RER3 et RER4) en sont les conséquences directes. La capacité du tronçon ferroviaire Archy – Morges – Allaman ne suffit pas pour envisager un développement de l'offre « Grandes lignes » et régionale.
Objectifs à atteindre	• Rendre possible une offre « Grandes lignes » cadencée à 15 minutes. • Garantir une offre régionale cadencée à 30 minutes. • Assurer le passage des trains marchandises.
État final	Le tronçon Archy-Morges-Allaman dispose des tronçons de 3e voie nécessaires à assurer la desserte des gares RER avec une cadence semi-horaire. La capacité du réseau ferroviaire national permet les développements prévus de l'offre « Grandes lignes » avec une cadence de 15 minutes (PRODES 2030). Les courants de trafic RER, Grandes lignes et fret sont séparés.
Effets escomptés	• Augmentation de l'offre ferroviaire pour tous les types de trafic. • Augmentation du nombre de personnes transportées dans les trains.
Instance pilote	CH (OFT)
Partenaires	État de Vaud, CFF
Instance décisionnelle	CH (OFT)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Degré 1-2
Documents disponibles en décembre 2016	• Convention cadre Vaud-Genève-OFT-CFF relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, décembre 2009. • Programme FAIF et Fonds FIF
Démarches en cours	PRODES 2030

MESURE 23a

Développement d'axes forts de transports publics urbains

Réalisation de lignes de BHNS

Famille de mesures f – Axes forts de transports publics urbains

Description	Les axes forts de transport public urbains (AFTPU) représentent le moyen choisi par l'agglomération pour concrétiser l'objectif d'une desserte de transports publics optimale, alliant cadence et vitesse commerciale élevées et stabilité d'horaire. Ces transports publics de haut niveau sont principalement destinés à desservir les sites stratégiques, qui accueilleront une part prépondérante de la croissance de population et d'emplois. Le choix technologique d'AFTPU (métro, tramway, BHNS) s'effectue essentiellement sur la base du potentiel de clientèle attendue et de la capacité nécessaire pour y répondre. Les lignes circulant en site propre dans l'espace routier se concrétisent sous la forme d'un tramway (1 ligne prévue) ou d'un bus à haut niveau de service (BHNS, 3 lignes prévues). Cette dernière catégorie se distingue du tramway par un accent mis à court terme sur la qualité de service (fréquence, régularité, vitesse commerciale) plus que sur le besoin de capacité. A long terme, pour autant qu'un tel besoin soit avéré, le BHNS peut le cas échéant évoluer vers un tramway. Les tronçons routiers destinés spécifiquement aux lignes BHNS font l'objet d'un réaménagement multimodal complet bénéficiant également à la mobilité douce. Ils sont organisés par «projet partiel» (PP) délimités sur des bases fonctionnelles et administratives.
État actuel	Malgré des cadences parfois élevées (jusqu'à 5-6 min) et l'utilisation de véhicules de grande capacité (trolleybus et remorques), la limite de capacité de certaines lignes est atteinte en période de pointe. De plus, la qualité des prestations laisse à désirer (vitesses commerciales faibles, fiabilité et confort déficients).
Objectifs à atteindre	• Augmenter notablement la qualité de desserte des sites stratégiques par les TP. • Augmenter la part modale des transports publics. • Maîtriser le trafic individuel motorisé.
État final	L'agglomération dispose d'un réseau complet d'axes forts, composé d'une ligne de tramway et de 3 lignes BHNS.
Effets escomptés	• Accroissement significatif de la part modale TP. • Création des conditions nécessaires à la densification des sites stratégiques.
Instance pilote	Communes, Entreprises TP
Partenaires	État de Vaud, schémas directeurs
Instance décisionnelle	Communes, Entreprises TP

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Degré 1-2
Documents disponibles en décembre 2016	• PP6 Béthusy-Chailly, réalisé (septembre 2015) • PP8 St-François-Pully Reymondin, Diagnostic multimodal, 2015 • PP9 avenue d'Échallens, Diagnostic multimodal, 2015 • PP10 Crissier-Bussigny, Étude préliminaire traversée jonction de Crissier, 2015
Démarches en cours	• PP5 Crissier-Renens-Prilly, projet d'ouvrage en cours de finalisation • PP6 Confrérie-St-François, permis de construire octroyé et crédits d'ouvrage adoptés (procédure liée à la 1re étape du tram) • PP7 Lutry-Paudex-Pully, projet d'ouvrage en cours de finalisation • PP8 St-François-Pully Reymondin, Avant-projet

MESURE 23e

Métro m3 – Réalisation de la ligne

Famille de mesures f – Axes forts de transports publics urbains

Description	Les axes forts de transport public urbains (AFTPU) représentent le moyen choisi par l'agglomération pour concrétiser l'objectif d'une desserte de transports publics optimale, alliant cadence et vitesse commerciale élevées et stabilité d'horaire. Ces transports publics de haut niveau sont principalement destinés à desservir les sites stratégiques, qui accueilleront une part prépondérante de la croissance de population et d'emplois. Le choix technologique d'AFTPU (métro, tramway, BHNS) s'effectue essentiellement sur la base du potentiel de clientèle attendue et de la capacité nécessaire pour y répondre. La liaison entre le Centre et le Nord lausannois (projet Métamorphose Nord, site stratégique B) s'effectuera par une nouvelle ligne de métro souterrain. Cette solution est la seule qui permet de surmonter les difficultés importantes liées à la topographie et au réseau viaire à la configuration peu adaptée à l'accueil d'une infrastructure TP lourde de type tramway. Elle permet par ailleurs une connexion directe à la gare de Lausanne et apporte une contribution à l'augmentation du nombre de voyageurs attendus sur la liaison entre la gare et le centre-ville. La mise en œuvre s'effectuera en deux étapes, la première entre la gare CFF et le Flon bénéficiant déjà d'un soutien fédéral. La 2e étape porte sur le tronçon Flon-Blécherette (Projet partiel PP4).
État actuel	Le couloir reliant le Centre et le Nord lausannois est desservi par des lignes de transports publics parmi les plus fréquentées du réseau urbain. Malgré des cadences élevées (6÷7.5 min.) et l'utilisation de véhicules de grande capacité (trolleybus et remorques), la limite de capacité est atteinte en période de pointe. De plus, la qualité des prestations laisse à désirer (vitesses commerciales faibles, fiabilité et confort déficients).
Objectifs à atteindre	• Augmenter notablement la qualité de desserte du site stratégique B par les TP. • Augmenter la part modale des transports publics. • Maîtriser le trafic individuel motorisé.
État final	La liaison entre le Centre et le Nord lausannois, et notamment entre la gare CFF et le plateau de La Blécherette est assurée par le m3, nouvelle ligne de métro souterrain.
Effets escomptés	• Accroissement significatif de la part modale TP. • Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique B.
Instance pilote	État de Vaud
Partenaires	Commune de Lausanne, CFF, tl
Instance décisionnelle	État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 2
Maturité 2020	Degré 2
Documents disponibles en décembre 2016	• AFTPU, Projet partiel 4, Optimisation desserte Nord, Rapport de synthèse, Limites desserte bus optimisées, Synergie des métros m2 et m3, tl-État de Vaud-Ville de Lausanne, juin 2012 • AFTPU, Projet partiel 4, Rapport de synthèse, Métros m2-m3 Ouchy-Blécherette, GRAF-RP-m3-004+02, Groupement PARAGRAF, juillet 2014 • EMPD accordant au Conseil d'État un crédit pour financer les études du métro m3 (1re étape Lausanne-Gare – Lausanne-Flon ; 2e étape Lausanne-Flon – Blécherette), février 2015 • AFTPU, Projet partiel 4, Optimisation desserte Nord, Rapport d'avant-projet, Synergies m3 – Métamorphose, Stucky pour le compte de l'État de Vaud, 2016
Démarches en cours	AFTPU, Projet partiel 4, avant-projet

MESURE 24

Métro m2 – Développement de l'infrastructure

Famille de mesures f – Axes forts de transports publics urbains

Description	Le métro m2 a transporté 25.9 millions de passagers en 2011, soit davantage que ce qui était prévu « à terme » lors de sa planification. Les derniers chiffres montrent que sa fréquentation continue d'augmenter et il en va de même des cadences d'exploitation de la ligne. En effet, la cadence sur le tronçon central Gare-Sallaz est passée de 3'10 (en 2008) à 2'30 en 6 ans (+20 %), et passera en principe à 2'05 dès 2018. Au vu des évolutions passées, il est admis que, dès 2026 environ, le trafic à l'hyperpointe du matin excédera 7'000 voyageurs au-delà du Flon, ce qui correspond à la limite de capacité pour une exploitation à 2'. Ainsi, d'ici 2030, il est prévu de doubler la capacité de cette infrastructure afin de répondre à la forte augmentation de demande (en lien notamment avec la densification du site stratégique A « Les Fiches-Vennes-Croisettes » et à l'augmentation du trafic à la gare CFF de Lausanne). Pour atteindre cet objectif, des interventions sont nécessaires aussi bien sur le parc des véhicules que sur l'infrastructure elle-même et son exploitation : réaménagement intérieur des rames (réalisé), réduction des temps d'arrêt en station (réalisé), augmentation de la vitesse. Dans la perspective de répondre à la demande future, une mesure infrastructurelle s'avère nécessaire à l'horizon 2025-2026 : la restructuration du terminus des Croisettes, matérialisée par la réalisation d'une arrière-gare rendant possible le rebroussement des rames au nord de la station et non au sud comme actuellement. A très long terme, un prolongement de la ligne jusqu'au centre d'Épalinges est envisagé.
État actuel	Le m2 fonctionne avec une cadence de 5' minutes (2'30" sur le tronçon central entre la gare CFF et la Sallaz). Plusieurs tronçons sont saturés en période de pointe. Après l'arrivée des trains Grandes Lignes en gare de Lausanne, les voyageurs doivent laisser passer une voire deux rames avant de pouvoir monter dans le métro.
Objectifs à atteindre	• Améliorer la qualité de desserte du site stratégique A par les TP. • Augmenter la part modale des transports publics. • Maîtriser le trafic individuel motorisé. • Contribuer à l'efficacité de l'interface constituée par la gare de Lausanne et la place de l'Europe (Flon).
État final	Le métro m2 fonctionne avec une cadence de 90 secondes sur le tronçon central de la ligne. Les transbordements en gare de Lausanne s'effectuent avec un minimum d'attente.
Effets escomptés	• Accroissement significatif de la part modale TP. • Amélioration des conditions de densification du site stratégique A.
Instance pilote	État de Vaud
Partenaires	LO SA, SDCL
Instance décisionnelle	État de Vaud

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 2
Maturité 2020	Projet d'exécution
Documents disponibles en décembre 2016	• AFTPU, Projet partiel 4, Étude d'optimisation m2-m3, juin 2012. • tl, Étude du prolongement de la ligne m2 en direction d'Épalinges, 2015. • tl, Développement des métros : analyse de l'évolution de l'offre et de la demande 2008-2030, octobre 2016.
Démarches en cours	–

MESURE 25

Création d'une 3e voie CFF Bussigny – Cossonay – Daillens

Infrastructures réseaux nationaux

Description	Le tronçon reliant Bussigny à Daillens constitue un goulet d'étranglement sur la ligne du Pied-du-Jura. En effet, il concentre l'offre ferroviaire assurée par les lignes de Vallorbe/Paris (RER Vaud et TGV Lyria) et d'Yverdon/Bienne (RER Vaud et CFF Grandes Lignes). A cela s'ajoute, pour le trafic de marchandises, le fret de transit et la desserte des sites industriels raccordés. Afin de désenchevêtrer les courants de trafic et assurer les conditions de développement de tous les types de trains, la réalisation de tout ou partie d'une 3e voie entre Bussigny et Daillens s'avère indispensable (coût estimatif de CHF 600 mio). Les réflexions en cours sur ce tronçon sont coordonnées avec celles intervenant sur la ligne Lausanne-Genève (mesure 22).
État actuel	Le tronçon ferroviaire reliant Bussigny à Daillens concentre un trafic intense (voyageurs et marchandises) et ne permet pas d'envisager le développement souhaité de l'offre.
Objectifs à atteindre	• Accroître la capacité du système de transport ferroviaire autour du nœud de Lausanne. • Assurer le passage des trains marchandises.
État final	Le tronçon Bussigny-Daillens dispose des tronçons de 3e voie nécessaires à assurer la circulation de tous les types de train (voyageurs et marchandises) selon les perspectives de croissance attendue (PRODES 2030). Les courants de trafic RER, Grandes lignes et fret sont séparés. Le RER Vaud dessert le couloir Cully-Cossonay avec un train toutes les 15 minutes.
Effets escomptés	• Résorption du goulet d'étranglement ferroviaire de la ligne du Pied-du-Jura. • Dynamisation du trafic ferroviaire d'agglomération.
Instance pilote	CH (OFT)
Partenaires	État de Vaud, CFF
Instance décisionnelle	CH (OFT)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Degré 1-2
Documents disponibles en décembre 2016	• Mandat de planification CFF - VD, 2012 • Programme FAIF et Fonds FIF
Démarches en cours	PRODES 2030

MESURE 26

Autoroute A1 – Contournement de Morges

Infrastructures réseaux nationaux

Description	Sur base des études réalisées, l'OFROU a constaté que le fonctionnement du réseau des routes nationales dans l'agglomération Lausanne - Morges ne peut être garanti à long terme qu'avec la réalisation d'une nouvelle liaison autoroutière « entre Morges/St-Prex et l'échangeur de Villars-Ste-Croix (liaison longue) ». Le refus de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière lors de la votation populaire du 24 novembre 2013 a reporté l'entrée en vigueur d'un nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Ce dernier s'avère nécessaire à l'inscription du contournement dans le réseau et à la réalisation d'un projet général. Selon les pronostics de trafic à l'horizon 2030, la surcharge de l'autoroute existante nécessitera une augmentation de sa capacité. En traversée de Morges, l'espace disponible ne permet pas d'élargir l'autoroute dans le respect des normes, puisque cela nécessiterait la démolition d'environ 50 bâtiments. Le contournement de Morges à large échelle, tel que proposé, permet d'éliminer les problèmes de capacité actuels et futurs dans ce secteur, de manière durable. Le tracé précis de ce contournement n'est à ce jour pas arrêté. La nouvelle liaison autoroutière est donc prévue entre un point situé à l'ouest de Morges et l'échangeur de Villars-Ste-Croix. La question d'un raccordement entre cette liaison et la A1 à l'Est de Morges doit encore être examinée. Le contournement de Morges ainsi envisagé permet également de délester le « goulet » de Crissier (entre les échangeurs d'Écublens et de Villars-Ste-Croix) d'un trafic important car les mesures de suppression du goulet de Crissier envisagées à ce jour (mesure 10b) maintiennent un tronçon autoroutier important au cœur de l'Ouest lausannois, qui restera particulièrement sensible aux perturbations
État actuel	Le tracé autoroutier actuel de l'A1 coupe la Ville de Morges et sa région en deux parties. La fonctionnalité de l'autoroute est assurée à court et moyen termes avec l'ouverture à la circulation routière en 2010 des BAU (bande d'arrêt d'urgence) durant les heures de pointe.
Objectifs à atteindre	• Assurer à long terme les fonctionnalités du réseau des routes nationales • Diminuer les nuisances subies par les secteurs de la région morgienne et de l'Ouest lausannois traversés par l'autoroute.
État final	Une nouvelle autoroute, en bonne partie souterraine, contourne la région morgienne. Les sites stratégiques situés sur le territoire de Région Morges se développent dans un contexte plus urbain et en tout cas moins contraints par la présence d'un important trafic autoroutier. Le contournement de Morges renforce l'assainissement du goulet de Crissier.
Effets escomptés	• Atténuation de la coupure occasionnée par l'autoroute dans la région morgienne. • Soulagement du système routier dans l'ensemble de l'agglomération et amélioration de son fonctionnement au profit des TP et de la mobilité douce.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, ARCAM, Région Morges, Commune de Morges
Instance décisionnelle	CH (OFROU)

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Paquet de mesures non évalué
Maturité 2016	Degré 1
Maturité 2020	Degré 1-2
Documents disponibles en décembre 2016	OFROU, N1, Région Lausanne-Morges, Étude d'opportunité d'un contournement autoroutier de Morges, 2013
Démarches en cours	–

MESURE 30

Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP

Famille de mesures I – Aménagement des interfaces TP

Description	Afin de pallier aux problèmes induits par la concentration de l'offre et de la demande dans certaines interfaces TP de l'agglomération, un effort particulier doit y être consenti en matière d'espaces publics et de transbordement des voyageurs. L'aménagement de ces interfaces doit fournir aux usagers un bon niveau de confort et de sécurité, tout en garantissant une intégration urbaine de qualité. Les actions prévues aux abords des gares ferroviaires des 4 centralités principales d'agglomération (mesure 21) doivent ainsi être complétées par des interventions de portée diverse sur l'ensemble des arrêts et gares du réseau des transports publics. Elles visent principalement à améliorer l'organisation globale de l'interface en agissant sur l'aménagement de l'espace public et sur l'accessibilité par les piétons et les cyclistes. Une attention particulière doit être portée aux arrêts des axes forts de TP urbains (métros, tram et BHNS).
État actuel	Certains arrêts TP sont confrontés à des difficultés de conciliation de leurs différentes fonctions et usages, avec un effet potentiellement important sur leur rôle d'interface.
Objectifs à atteindre	• Améliorer le confort des usagers • Augmenter la qualité de l'espace public et optimiser le fonctionnement des interfaces TP
État final	L'aménagement des interfaces TP est adapté à l'importance des flux de voyageurs qui les fréquentent. La transition avec l'espace public alentour permet d'organiser ces flux de façon optimale. Les aménagements réalisés donnent aux gares et arrêts TP une image qui contribue à valoriser les transports publics.
Effets escomptés	• Fonctionnement efficace des interfaces, particulièrement durant les périodes de pointe. • Meilleure lisibilité de l'espace public autour des gares et arrêts TP. • Augmentation du confort de la clientèle des transports publics.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes

Évaluation	
Rapport coût – utilité	Bon à très bon
Maturité 2016	Degré 1-2
Maturité 2020	Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
Documents disponibles en décembre 2016	• Lausanne, Projet Métamorphose, PPA Tuilière Sud, 2015 • SDOL, Tram t1, Itération urbanistique tram de l'Ouest lausannois Renens-Gare - Croix-du-Péage, 2016
Démarches en cours	–

Pertinence et utilité des mesures infrastructurelles

Compte tenu de la nature des mesures proposées par le PALM 2016, leur pertinence et leur utilité ont été évaluées par famille de mesures, conformément aux directives de la Confédération (ARE, 2015), chapitre 4.4. L'évaluation prend également en considération les paquets de mesures des PALM 2007 et 2012 dont l'effet sur le système de mobilité du PALM est particulièrement important.

PALM 2016 – Familles de mesures évaluées

a	Mobilité douce (paquets de mesures 4a/4c/4d/4e/4f)
b	Aménagement multimodal du réseau routier (paquets de mesures 4h/5a/5b)
d	Réseau ferroviaire régional (paquets de mesures 3a/8c/8d/8f/19c)
f	Axes forts de TP urbains (AFTPU) (paquets de mesures 3b/6/23a/23c/23e/24)
h	TP urbains routiers (paquets de mesures 12a/13a/16a/17/18)
i	Compléments routiers aux nouvelles jonctions autoroutières (paquet de mesures 11)
k	Gestion du réseau routier (mesure 240)
l	Aménagement des interfaces TP (paquets de mesures 21/30)

Pour rappel, selon l'ARE, « la détermination de la pertinence de la mesure pour l'agglomération dépend de la portée de cette mesure pour l'agglomération, respectivement pour le projet d'agglomération. Une mesure est pertinente pour l'agglomération lorsque l'efficacité du projet d'agglomération est moins grande sans la mesure en question » et « le regroupement de mesures dans un paquet ayant une bonne cohérence d'ensemble peut rendre pertinentes des mesures qui isolément ne rempliraient pas ce critère ». De même, toujours selon l'ARE, « la détermination de l'utilité se fait sur la base des 4 critères d'efficacité CE1 à CE4. […] L'évaluation s'appuiera notamment sur une description qualitative de l'efficacité de la mesure […]. »

La pertinence et l'utilité des (paquets de) mesures reprises des PALM 2007 et 2012 sont confirmées.

Mobilité douce (famille a)

Pour ces paquets de mesures, une utilité moyenne à élevée est attendue, et ceci pour chaque critère d'efficacité (CE).

- Dans le domaine des transports (CE1), ces mesures ont pour effet direct d'augmenter l'attractivité de la mobilité douce en tant que mode de transport à part entière, objectif pour lequel ce paquet représente une condition nécessaire. Les mesures de mobilité douce ont également un effet sur l'utilisation des TP, d'une part, en facilitant le rabattement des clients vers les arrêts et, d'autre part, en délestant certains tronçons du réseau TP, notamment durant les heures de pointe.
- En matière d'urbanisation (CE2), les mesures de mobilité douce ont un impact important sur la qualité urbaine et permettent une bonne appropriation de la ville par ses habitants, à travers des espaces publics de qualité. Elles renforcent ainsi l'attrait du « vivre en ville ». De même, une présence plus marquée des piétons et des cyclistes contribue à la tranquillisation du trafic, et donc à la qualité de vie des riverains. L'amélioration des cheminements internes aux quartiers permet d'inciter le recours à la mobilité douce dès l'origine du déplacement et contribue à un moindre usage de la voiture pour de faibles distances.
- En matière de sécurité (CE3), l'effet positif provient principalement de l'espace que ces mesures accordent, voire réservent aux modes doux et de la meilleure « séparation » qui en résulte avec les modes motorisés. De plus, les réseaux de mobilité douce sont de formidables supports d'apprentissage ; ils permettent aux enfants de se familiariser avec la circulation routière et améliorent leur autonomie (fonction sociale).
- En matière d'environnement (CE4), les effets positifs de la mobilité douce sur les émissions nocives sont incontestables et ils le sont d'autant plus s'ils résultent d'un report modal. De plus, lorsque les réaménagements interviennent sur des réseaux existants, ce qui est le plus souvent le cas, ils ne consomment généralement pas de nouvelles surfaces. Enfin, le réseau de mobilité douce donne une cohérence fonctionnelle à l'armature paysagère et au réseau vert de l'agglomération.
- En ce qui concerne le rapport coût-utilité, il peut être considéré comme bon. En effet, bien qu'importants, les coûts annuels supplémentaires restent relativement faibles en comparaison avec d'autres mesures. De plus, les projets correspondants couvrent une large partie du périmètre compact de l'agglomération. Ces paquets de mesures mobilisent de ce fait quasiment l'ensemble des communes et provoquent du même coup un effet institutionnel d'adhésion au PALM. À noter, au surplus, l'effet bénéfique reconnu sur la santé de la pratique de la mobilité douce.

Aménagement multimodal du réseau routier (famille b)

Ces paquets de mesures permettent de concrétiser l'objectif de la planification du réseau routier par l'offre. Il présente une utilité élevée.

- L'effet de ces mesures sur le système de transport (CE1) est particulièrement déterminant du fait de leur portée très largement multimodale. Les mesures prévues permettent en effet aussi bien de donner la priorité aux TP (nouvelles voies bus, arrêts sur chaussée, etc.) que de densifier et renforcer les réseaux piétonniers et cyclables ou d'adapter l'aménagement d'un axe routier à la structure du réseau. S'agissant des TP et de la mobilité douce, les aménagements proposés, en améliorant le fonctionnement et l'efficacité de ces réseaux, contribuent à atteindre le report modal visé.
- Ce type de mesures s'accompagne également du réaménagement des espaces publics adjacents, en veillant à assurer une continuité afin que l'espace routier et l'espace public ne forment plus qu'une seule entité (CE2). Les aménagements prévus augmentent également la perméabilité transversale de l'axe routier (réduction de la coupure physique) et accroissent l'espace dédié à la mobilité douce en systématisant les aménagements cyclables et en offrant plus d'espace aux piétons.
- L'effet de ces mesures sur la sécurité est bénéfique (CE3), puisqu'elles contribuent à définir une hiérarchie claire du réseau routier. De plus, elles contribuent à réduire les vitesses du trafic motorisé et à réserver aux cyclistes en particulier un espace qui leur est propre.
- Concernant l'environnement (CE4), l'effet des mesures prévues est aussi positif parce qu'elles induisent une tranquillisation du trafic motorisé et une redistribution de l'espace public au profit des modes doux et des transports publics qui, elles-mêmes, réduisent les vitesses et les nuisances. Les réaménagements routiers donnent également souvent l'occasion de poser des revêtements phono-absorbants. Enfin, la diminution de l'effet de coupure créé par certains axes routiers rend possible la mise en réseau des espaces naturels et paysagers.
- Le rapport coût-utilité de cette famille de mesures est jugé bon du fait de son utilité très élevée et de son coût proportionné eu égard au nombre important d'interventions prévues à ce jour.

Réseau ferroviaire régional (famille d)

L'utilité de ces mesures est élevée.

- Les mesures d'ores et déjà engagées sur le RER Vaud, dont l'objectif est une cadence de 15 minutes sur l'axe Cully-Bussigny, donneront à un nombre important de gares du périmètre compact un rôle encore plus structurant dans la mobilité interne au périmètre compact. En complément, les actions prévues sur la ligne du LEB revêtent un caractère stratégique important et contribuent largement à l'amélioration de la qualité du système de transports (CE1). La consolidation des performances du LEB (cadence, capacité, temps de parcours, confort, pôles de correspondance, accès aux quais), infrastructure lourde existante, représente une chance unique d'atteindre une part modale TP raisonnable dès le début de la densification du Nord lausannois. Ainsi, le développement du chemin de fer, véritable colonne vertébrale, entraîne un effet très bénéfique sur la mobilité de ce secteur de l'agglomération, aussi bien dans le périmètre compact qu'autour des

gares situées entre Cheseaux et Échallens. Parallèlement, les mesures prévues induisent un effet bénéfique sur la mobilité douce (meilleure perméabilité de la ligne du LEB) et les TP urbains (espace routier libéré). Ceci est notamment le cas sur l'avenue d'Échallens, à Lausanne, où la réalisation d'un tunnel de 1.2 km donnera l'opportunité aux autorités communales de réaménager cet axe important.

- Ces mesures permettent l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (CE2), en favorisant d'importantes concentrations futures autour des gares du RER Vaud et autour de l'axe du LEB à l'intérieur du périmètre compact (le site stratégique C présente une capacité d'accueil d'environ 15'000 habitants et emplois). Ces développements peuvent ainsi se concrétiser en cohérence avec les objectifs de croissance qualitative de l'agglomération.
- La suppression de passages à niveau permet de diminuer le risque d'accidents en lien avec le LEB (CE3).
- L'utilité de ce paquet de mesures pour l'environnement (CE4) est également bonne, du fait des effets positifs de l'augmentation de la part modale des TP.
- Le rapport coût-utilité de cette famille de mesures est jugé bon étant donné son utilité élevée et son coût raisonnable.

Axes forts de TP urbains – AFTPU (famille f)

L'utilité globale de ces paquets de mesures est élevée. Elle prend en considération l'effet d'ensemble de tous les types d'axes forts (BHNS, tram, métros).

- L'effet de ces mesures est particulièrement significatif dans le domaine des transports (CE1) et de l'urbanisation (CE2). Les améliorations produites par des lignes TP exploitées généralement en site propre, en termes de prestations (vitesse commerciale, cadences, régularité) et de confort (matériel roulant attrayant), concernent des sites stratégiques et des centralités importantes de l'agglomération, que ce soit des secteurs déjà densément bâtis ou des secteurs en devenir. Ces lignes jouent un rôle moteur déterminant sur la mutation des secteurs centraux en friche et sur la densification du bâti existant (construction de la « ville sur la ville »). Elles contribuent largement à concentrer les grands développements urbains dans les couloirs appropriés.
- À l'instar des mesures d'aménagement multimodal du réseau routier (famille b), la réalisation des AFTPU circulant dans l'espace routier inclut une forte composante de requalification multimodale des routes concernées ainsi qu'un aménagement paysager de qualité. Des aménagements cyclables sont systématiquement intégrés aux projets. L'effet de ce paquet de mesures sur la sécurité (CE3) et l'environnement (CE4) est de ce fait appréciable, pour les mêmes raisons qu'exposées plus haut (cf. famille b). Le report modal recherché est également obtenu du fait que l'espace réservé au trafic individuel motorisé est réduit (effet combiné et complémentaire des mesures TP, de la requalification du réseau routier et de mesures sur le stationnement).
- Compte tenu de la forte utilité de cette famille de mesures, son rapport coût-utilité est jugé globalement bon, même si le coût de certaines mesures individuelles est élevé.

TP urbains routiers (famille h)

Cette famille de mesures présente une utilité moyenne à élevée.

- Dans le domaine des transports (CE1), elle déploie ses effets sur une part importante de l'agglomération et de la population (donc des utilisateurs TP), bien que, pour les usagers, les développements prévus puissent être moins perceptibles que les nouveaux axes forts TP. L'amélioration des réseaux de mobilité douce conforte cet effet positif. Le renforcement du maillage du réseau permet de diminuer les effets de pointe et la création de couloirs réservés aux bus est un élément important permettant de renforcer le service aux voyageurs (stabilité de l'horaire, vitesse commerciale plus élevée, coûts d'exploitation optimisés).
- La création de nouvelles lignes renforce le maillage du réseau TP en cohérence avec le maillage urbain et contribue à améliorer les liaisons entre les centralités (CE2). Le potentiel intrinsèque de report modal est limité, mais, en combinaison avec les autres développements prévus dans les TP (RER Vaud, axes forts de TP urbains) et avec des actions sur le stationnement, il devient important.
- Pour ce qui est de la sécurité (CE3) et de l'environnement (CE4), au même titre que les axes forts, ces mesures améliorent la situation existante, notamment en sécurisant les accès aux arrêts et en contribuant au report modal vers les TP.
- Le rapport coût-utilité de cette famille de mesures peut être considéré comme bon à très bon, du fait que les coûts peuvent être contenus.

Réseau routier – Compléments aux nouvelles jonctions (famille i)

Ces mesures présentent une utilité élevée, notamment dans le domaine des transports (CE1).

- Cette utilité est indissociable de la présence effective des nouvelles jonctions autoroutières. Situées à l'interface entre le réseau autoroutier et le réseau principal d'agglomération, les mesures prévues sont une composante essentielle au bon fonctionnement du système routier dans son ensemble. Elles ont un double effet positif de maîtrise de l'accessibilité routière : en premier lieu sur le réseau autoroutier, où elles permettent d'assurer un niveau de sécurité suffisant (CE3), mais également sur le réseau principal, où elles contribuent à la mise en place des poches de circulation en accueillant le premier niveau du contrôle d'accès à l'agglomération (GCTA).
- Leur effet sur l'urbanisation (CE2) est également positif puisqu'elles permettent d'optimiser l'accès automobile à l'ensemble du territoire urbanisé, voire de réduire les charges de trafic sur certaines parties du réseau local au bénéfice des TP et de la mobilité douce. Le développement de l'offre TP en périphérie de l'agglomération bénéficie spécialement de ces aménagements.
- Un effet direct sur le report modal est plus difficile à évaluer, mais, à l'instar d'autres actions, c'est dans la combinaison et la complémentarité des mesures qu'il faut rechercher une véritable efficacité. Il en va de même pour ce qui est de la sécurité (CE3) ou de l'environnement (CE4).
- Le rapport coût-utilité de cette famille de mesures peut être qualifié de bon, du fait de coûts relativement faibles en comparaison avec les nouvelles jonctions proprement dites. Il est à rappeler que ces mesures sont indissociables de la réalisation des jonctions autoroutières de Chavannes, d'Écublens et de la Blécherette et de la modification de celle de Malley.

Gestion du réseau routier (famille k)

La mesure de gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) présente une utilité élevée, confirmée par le cofinancement obtenu dans le cadre du PALM 2012.

- Le système de transport (CE1) en est le bénéficiaire direct. La GCTA contribue non seulement à l'amélioration de ce système, mais elle représente une condition nécessaire à sa mise en œuvre et à la réalisation de mesures qui ont un impact très important sur le réseau routier. Que ce soit en période de grands chantiers ou en temps « normal », cette mesure permet d'optimiser l'usage du réseau routier au bénéfice de tous les modes de déplacement et en particulier de la mobilité douce et des TP.
- Les fonctionnalités du territoire peuvent ainsi être assurées en tout temps (CE2).
- La sécurité routière est également améliorée (CE3) du fait qu'une diminution des accidents est attendue grâce à une meilleure gestion globale du trafic.
- Cette mesure permet de mieux réguler l'écoulement du trafic motorisé, diminuant du même coup les risques de congestion et les nuisances y relatives (CE4).
- Le rapport coût-utilité de cette famille est très bon, compte tenu de son utilité élevée et de son faible coût.

Aménagement des interfaces TP (famille l)

Étendue à l'ensemble des gares et arrêts TP importants, cette famille de mesures complète celles consacrées plus spécifiquement au développement de l'offre TP (familles d, f et h). Un paquet spécifique est consacré aux interfaces et aux espaces publics aux abords des gares des centralités principales d'agglomération, dont l'intérêt stratégique est primordial. L'utilité de cette famille de mesures est élevée, particulièrement dans le domaine des transports (CE1).

- Avec l'augmentation significative des flux de voyageurs transitant par le réseau ferroviaire, le fonctionnement des interfaces TP les plus importantes et celles des quatre gares principales de l'agglomération en particulier revêt une importance stratégique. L'optimisation de ce fonctionnement passe par une meilleure interconnexion des modes de transport et en particulier par l'amélioration des conditions d'accès des piétons et cyclistes à l'interface et à ses abords immédiats (itinéraires directs et sécurisés, réseau maillé).

En améliorant l'accessibilité par la mobilité douce aux interfaces TP principales, ces mesures contribuent également à renforcer la position des gares et arrêts TP dans l'armature urbaine (CE2). À l'instar de la famille a, en accordant une place plus importante à la mobilité douce, ces mesures génèrent un effet bénéfique dans les domaines de la sécurité (CE3) et de l'environnement (CE4).

Sources de financement

Des sources de financement diverses sont sollicitées pour réaliser les mesures prévues par le projet d'agglomération. Le volet « trafic d'agglomération » du fonds fédéral d'infrastructure (FInfr), respectivement le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), représente une de ces sources potentielles. L'imputabilité des mesures au FInfr a été estimée sur la base de l'évaluation du PALM 2012 réalisée par les services fédéraux.

Les mesures sont présentées en distinguant :

- celles dont le financement incombe intégralement à la Confédération ;
  les mesures touchant aux réseaux ferroviaire et autoroutier nationaux font partie intégrante de la stratégie de mobilité du PALM, et ceci bien que leur planification et leur développement interviennent dans un processus parallèle (mais coordonné) sous la direction des instances fédérales concernées. Le financement de ces mesures est assuré par les bases fédérales ad hoc (FAIF-FIF, LUMin, FInfr).
- celles dont le financement incombe en tout ou partie aux collectivités locales, comprenant :
  - celles pour lesquelles l'agglomération Lausanne-Morges sollicite le FInfr, respectivement le FORTA, à titre subsidiaire et en complément aux financements locaux ;
  - celles pour lesquelles un financement fédéral autre est disponible, tel qu'un crédit-cadre ferroviaire ;
  - celles dont le financement est intégralement pris en charge par les partenaires locaux (Canton, communes).

  La part de financement dévolue aux autorités cantonales et communales est définie conformément aux bases légales en vigueur (LMTP, LROU).

Liste des mesures infrastructurelles financées intégralement par la Confédération

Liste des paquets de mesures infrastructurelles financées en tout ou partie par les autorités locales

Liste des mesures infrastructurelles financées intégralement par la Confédération

Mesure		Base de financement
Réseau ferroviaire national		
20	Léman 2030 – Nœud ferroviaire de Lausanne	FIF
20a	4e voie Lausanne – Renens (en cours)	
20b	Saut-de-mouton Lausanne – Renens (en cours)	
20c	Transformation de la gare de Lausanne	
20d	Modernisation de la gare de Renens (en cours)	
22	Tronçons de 3e voie CFF Archy (Bussigny) – Morges – Allaman	
25	3e voie CFF Bussigny – Cossonay – Daillens	
Réseau autoroutier		
10b	A1 – Élimination du goulet de Crissier	Fonds d'infrastructure
9a	A1 – Nouvelle jonction de Chavannes	LUMin – Aménagement RN
9b	A1 – Compléments de jonction de Malley	
10a	A1 – Nouvelle jonction d'Écublens	
10c	A1 – Activation BAU Cossonay – Villars-Ste-Croix	
14a	A9 – Nouvelle jonction de La Blécherette	
14c	A9 – Activation BAU Vennes – Belmont	
26	A1 – Contournement de Morges	LUMin – Extension RN

Liste des paquets de mesures infrastructurelles financées en tout ou partie par les autorités locales

Mesures/Paquet de mesures		Base du cofinancement fédéral sollicité ou acquis
	Mobilité douce	
4a	Planification et marketing pour la mobilité douce	–
4c	Développement des réseaux de mobilité douce	Fonds d'infrastructure
4d	Franchissements dénivelés pour la mobilité douce	
4e	Stationnement pour les vélos	
4f	Réseau de vélos en libre-service (VLS)	–
	Aménagement multimodal du réseau routier	
4h	Aménagement de zones à régime spécial de circulation	–
5a	Requalification multimodale d'axes routiers principaux	Fonds d'infrastructure
5b	Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée	
	Réseau ferroviaire régional	
3a	P+Rails régionaux	–
8c	LEB : Adaptation au milieu urbain – Cheseaux – Prilly Union	FIF
8d	LEB : Adaptation au milieu urbain – Prilly Union – Lausanne Flon	
8f	LEB : Cheseaux – Échallens – Infrastructures ferroviaires	
19c	Développement du RER Vaud (PALM 2007)	Fonds d'infrastructure
	Axes forts de TP urbains	
3b	P+R urbains	–
6	Métro m1 – Développement à long terme	Fonds d'infrastructure
23a	Tramway t1 – Lausanne – Renens (PALM 2007) / BHNS – Bus à haut niveau de service	
23c	Tramway t1 – Renens – Villars-Ste-Croix (PALM 2012)	
23e	Métro m3 – Réalisation de la ligne	
24	Métro m2 – Développement de l'infrastructure	
	TP urbains routiers	
12a/13a	Réseau des bus/trolleybus 2011-2014 (PALM 2007)	Fonds d'infrastructure
16a	Réseau bus/trolleybus 2015-2018 (PALM 2012)	
17	Réseau bus/trolleybus 2019-2022	
18	Réseau TP/bus/trolleybus 2023-2030	
	Réseau routier – Compléments aux nouvelles jonctions	
11	Compléments routiers à des infrastructures du réseau national	Fonds d'infrastructure
	Gestion multimodale du réseau routier	
240	GCTA/Mise en œuvre d'une gestion coordonnée du trafic d'agglomération (PALM 2012)	Fonds d'infrastructure
	Aménagement des interfaces TP	
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération	Fonds d'infrastructure
30	Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP	

Mesures infrastructurelles

Le résultat du processus de priorisation des mesures est synthétisé dans les tableaux ci-après, qui présentent, pour chaque projet, 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 dans les cahiers 2 à 6 consacrées aux schémas directeurs.

Les mesures infrastructurelles du PALM 2016, regroupées selon leur horizon de réalisation (A/B/C), sont représentées sur la carte C14. En complément, la carte C15 montre l'ensemble des mesures du PALM ayant obtenu (A1, PALM 2007 et A2, PALM 2012) ou sollicitant un cofinancement fédéral (A et B, PALM 2016).

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2016

Cartes

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

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4c. Développement des réseaux de mobilité douce									
4c.CL.11	Lausanne, Nouveau cheminement Treyblanc – Gare CFF	0.45		x				0.225	0.225
4c.CL.200	Lausanne, Cheminement le long des voies CFF – tronçon Marc-Dufour – Plateforme 10 – Gare CFF	3.52	x			x	3.52		
4c.CL.201	Lausanne, Aménagement de la voie verte d'agglomération – séquence Lausanne	3.20	x			x		3.20	
4c.EL.103	Pully, Paudex, Cheminement de la Paudèze, tronçon lac – terrains de sport de Rochettaz	1.142	x			x		1.142	
4c.01.EL.200	Pully, Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements)	0.132	x			x		0.132	
4c.02.EL.200	Pully, Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours	0.103	x			x		0.103	
4c.OL.21	RC151, Bussigny, Aménagements cyclables, rte cantonale Bussigny – Aclens	5.00			x		5.00		
4c.OL.100	Bussigny-AEC, Cheminement MD Parc de la Sorge	1.50		x		x		1.50	
4c.OL.107	Crissier, Itinéraire rue Arc-en-Ciel – rte de Bussigny (ex Filtrona)	0.59	x			x		0.59	
4c.OL.200	Écublens, Cheminement MD Renges – Venoge	1.00			x			1.00	
4c.OL.201	Renens, Itinéraire Nord-Sud, Poste – Mèbre	2.00	x			x		2.00	
4c.OL.202	Prilly, Itinéraires MD Tronçon 1, Galicien – Grand Pré	5.00	x			x		5.00	
4c.OL.203	Prilly, Itinéraires MD, Tronçon 2, Corminjoz – Grand Pré	0.30		x		x		0.30	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4c.OL.204	Prilly, Itinéraires MD, Tronçon 4, Sentier – Fleur de Lys	0.20	x			x		0.20	
4c.OL.205	Prilly, Aménagements modes doux (hors trafic routier)	1.00	x			x		1.00	
4c.OL.206	Prilly, Itinéraires cyclables : bandes et pistes cyclables	1.00		x		x		1.00	
4c.OL.207	Prilly, Requalification d'axes routiers pour la mobilité douce	1.00	x			x		1.00	
4c.OL.208	Renens, Prilly, Malley, Axe culturel, création d'espace public et liaison MD	1.30	x			x		1.30	
4c.OL.209	Écublens, Voie cyclable Dévent-Motte	3.00	x			x		3.00	
4c.NL.120	RC448, Aménagements cyclables, tronçon Stand de Vernand – Quartier des Crottes	2.00			x		2.00		
4c.RM.100b	RC1, Tronçon Tolochenaz-St Prex, aménagements MD	4.00		x		x	0.80	3.20	
4c.RM.150	Morges, av. de Peyrolaz, itinéraire MD	2.50	x			x		2.50	
4c.RM.200	Morges, Jonction Est, carrefours Nord, aménagements MD	0.50		x		x		0.50	
4c.RM.201	Lonay, Rte des Pressoirs, itinéraire MD	0.66	x			x		0.66	
4c.RM.202	Morges, Quartier de la Longeraie, itinéraire MD	0.54	x			x		0.54	
4c.RM.203	Tolochenaz, route de la Gare, rte de l'Enfer, itinéraire MD	0.91	x			x		0.91	
4c.RM.204	Tolochenaz, route du Molliau, itinéraire MD	0.90		x		x		0.90	
4c.RM.205	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex, Voie verte, tronçon Préverenges – St-Prex	9.10	x			x		9.10	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4c.RM.206	Préverenges, Denges, Voie verte, tronçon Préverenges – Denges – Renges	1.24		x		x		1.24	
4c.RM.207	Denges, Rte de la Gare, itinéraire MD	0.65			x			0.65	
4c.RM.208	Echandens, rte de la Gare, itinéraire MD	0.65		x		x		0.65	
4c.RM.209	Morges, Quartier Prairie, itinéraire de MD	0.63	x			x		0.63	
4c.RM.210	Lully, Lussy-sur-Morges, RC69, itinéraire de MD	0.80		x		x		0.80	
	Total	**56.52**	**36.53**	**11.34**	**8.65**				
4d. Franchissements dénivelés pour la mobilité douce									
4d.CL.04	Lausanne, Franchisse-ments sous le giratoire de la Maladière pour la mobilité douce	2.60		x		x		2.60	
4d.CL.131	Lausanne, Ascenseur Sévelin – Eracom	0.60		x		x		0.60	
4d.CL.136	Lausanne, Ascenseur Bonne-Espérance – Eugène-Rambert	0.50		x		x		0.50	
4d.CL.141	Lausanne, Passerelle Plaines-du-Loup – Entre-Bois (via dépôt tl)	1.65	x			x		1.65	
4d.CL.200	Lausanne, Ascenseur Chauderon	1.85	x			x		1.85	
4d.EL.5	Pully, Lutry, Franchissement Leisis (Pully) – Landar (Lutry)	3.295			x			3.295	
4d.EL.105	Pully, Paudex, Passerelle Pully (ch. de la Damataire) – Paudex (ch. de l'Étang)	0.338	x			x		0.338	
4d.EL.200	Pully, Paudex, Passerelle Pully (Moulins) – Paudex (Vallon de la Paudèze)	0.66	x			x		0.66	
4d.OL.116	Crissier, ch. du Mont-Blanc	0.68			x			0.68	
4d.OL.12b	Crissier ou Écublens, Liaison MD rte de Bussigny-Pont Bleu	1.90	x			x		1.90	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4d.OL.16	Renens, Franchissement MD des voies CFF entre Malley Ouest – GAT	10.00			x			10.00	
4d.OL.25	Renens, Franchissement 1er Août, assainissement pour la MD	22.00			x			22.00	
4d.OL.200	Écublens, Franchissement MD rte du Bois sous A1 (entre Motte et Bochet)	2.20	x			x		2.20	
4d.OL.201	Écublens, Chavannes, Franchissement MD RC82 Champ-Fleuri	3.50			x			3.50	
4d.OL.202	Renens, Nouveau franchissement est-ouest Gare – Entrepôts	3.00	x			x		3.00	
4d.OL.203	Prilly, Franchissements MD rte du Chasseur, Pré-Bournoud – Adm. communale	2.00	x			x		2.00	
4d.NL.112	Lausanne, LEB Camarès, PI mobilité douce	6.20		x		x		6.20	
4d.NL.200	Romanel, LEB Taulard, PI mobilité douce	5.30			x			5.30	
4d.NL.201	Lausanne, Passerelle giratoire Bel-Air Est (RC448)	1.90		x		x	1.90		
4d.NL.202	Romanel, LEB ch. de la Crétaz, PI mobilité douce	3.00			x			3.00	
4d.NL.203	Cheseaux, Franchissement mobilité douce au giratoire Mon-Repos (RC401)	1.00			x			1.00	
4d.NL.204	Lausanne, Accès Vernand-Camarès, PI Essert mobilité douce	1.80		x		x		1.80	
4d.NL.205	Lausanne, Romanel, Franchissements cyclables sur RC448	4.00			x			4.00	
4d.NL.206	Romanel, LEB ch. des Ecureuils-RC401b, PI mobilité douce	5.00			x			5.00	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4d.RM.3	Morges, Longeraie, franchissement du BAM pour la MD	0.50			x			0.50	
4d.RM.13	RC95, Lonay, Pont de la Gracieuse, assainissement pour la MD	0.75	x			x	0.75		
4d.RM.17	RC79, Denges, Pont de Denges, assainissement pour la MD	1.00			x		x	x	
4d.RM.101	Morges, Jonction Morges-Ouest, Gottaz, Riond-Bosson, passerelle MD	1.20			x			1.20	
4d.RM.200	Tolochenaz, rte du Molliau, élargissement du passage sous voies	4.74		x		x		4.74	
	Total	**93.16**	**14.35**	**18.34**	**60.48**				
4e. Stationnement pour les vélos									
4e.CL.200	Lausanne, Vélostation Lausanne CFF Nord	6.50	x			x		6.50	
4e.OL.200	Renens, Stationnement vélo TP	0.80	x			x		0.80	
4e.OL.201	Villars-Ste-Croix, B+R terminus du PP1 (tram 1)	0.15	x			x		0.15	
4e.OL.202	Bussigny, Vélostation 100 places à la gare CFF	0.66		x		x		0.66	
4e.OL.203	Bussigny, Stationnement sur axes forts	0.15	x			x		0.15	
4e.OL.204	Prilly, Places vélo aux stations TC importantes (axes forts - PP2/PP5) et équipements publics.	1.40	x			x		1.40	
	Total	**9.66**	**9.00**	**0.66**	**0.00**				
4f. Réseau de vélos en libre-service (VLS)									
4f.CL	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2e étape – Périmètre SDCL	1.40	x					1.40	
4f.EL	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2e étape – Périmètre SDEL	1.50	x					1.50	

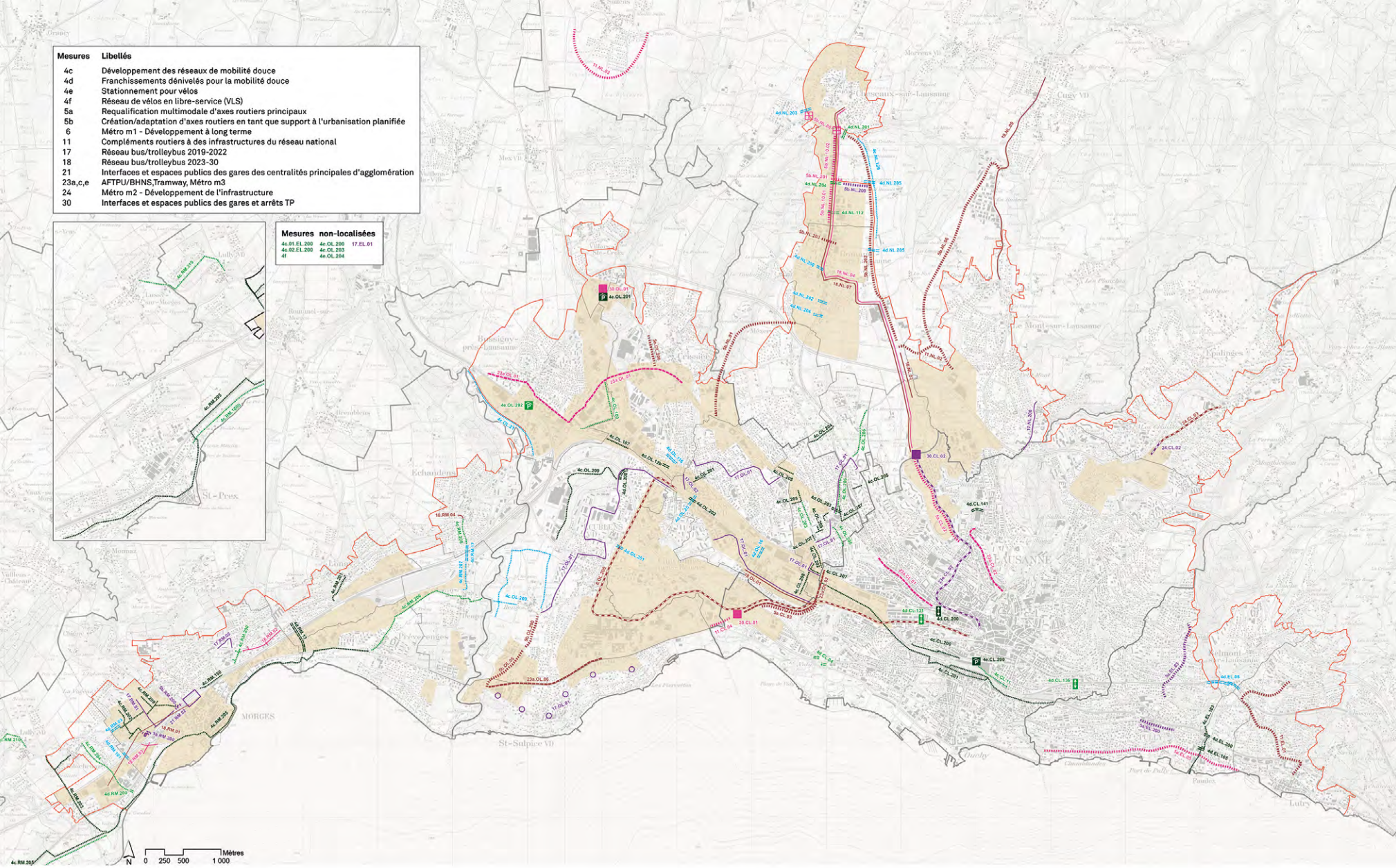
N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4f.OL	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2e étape – Périmètre SDOL	2.00	x					2.00	
4f.RM	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2e étape – Périmètre SDRM	1.50	x					1.50	
	Total	**6.40**	**6.40**	**0.00**	**0.00**				
5a. Requalification multimodale d'axes routiers principaux									
5a.CL.02	Lausanne, rte des Plaines-du-Loup (RC448b)	9.30		x		x		9.30	
5a.CL.03	Lausanne, av. du Chablais, tronçon Provence – Bourdonnette	4.20			x			4.20	
5a.EL.03	Pully, Réaménagement multimodal du ch. de Rennier	1.73	x					1.73	
5a.EL.05	Pully, Paudex, Lutry, Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) – Phase 2	8.10		x				8.10	
5a.EL.200	Pully, Réaménagement multimodal de la rue de la Poste et de l'av. Samson Reymondin	2.00	x					2.00	
5a.OL.200	RC251, Requalification multimodale Timonet – En Praz	x			x		x	x	
5a.RM.200	Morges, Av. de la Gottaz, sortie A1, adaptation du carrefour	2.00	x			x		2.00	
	Total	**27.33**	**5.73**	**17.40**	**4.20**				
5b. Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée									
5b.OL.05	RC81, Écublens, St-Sulpice, rte de Vallaire, tronçon RC1- Montaney	3.96			x		x	x	
5b.OL.200	RC81, Écublens, St-Sulpice, rte de Vallaire, tronçon Montaney – Renges	4.00			x		x	x	
5b.NL.01	Jouxtens, Romanel, Crissier, Liaison Lussex – Ley Outre	20.00			x		x	x	

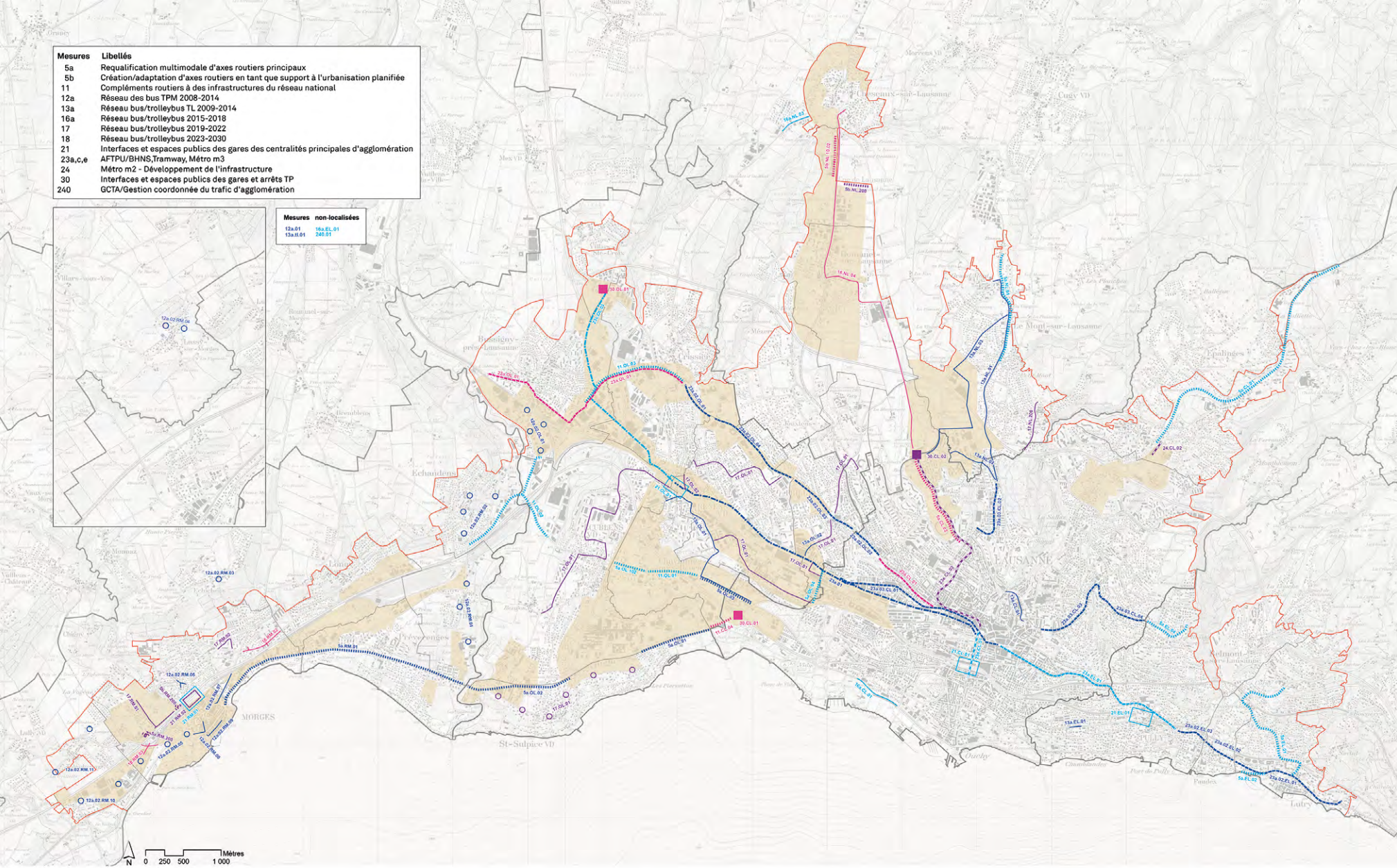
N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
5b.NL.06	Le Mont, Liaison Solitaire – Budron	22.50			x		x	x	
5b.NL.08	RC448, Lausanne, Cheseaux, giratoires Bel-Air et Mon-Repos	11.50		x			11.50		
5b.NL.10.01	Lausanne, RC401b, tronçon Raffort – Bel-Air, requalification partie Sud	11.10		x				11.10	
5b.NL.10.02	Lausanne, RC401b, tronçon Raffort – Bel-Air, requalification partie Nord	3.30		x		x		3.30	
5b.NL.200	Lausanne, Barreau de l'Essert	5.60	x			x	0.42	2.87	2.31
5b.NL.201	Lausanne, Accès Vernand-Camarès, PI Essert TIM	6.00		x				6.00	
5b.NL.202	RC448, Adaptation tronçon Sauge – Bel-Air (y c. adaptation carrefours Essert et Fontany, hors mesures mobilité douce)	22.40			x		x	x	
5b.NL.203	Romanel, LEB Raffort, PI TIM/TP	16.90			x			16.90	
5b.RM.200	Morges, av. Monod, av. Warnery, création d'un giratoire	1.47	x			x		1.47	
	Total	**128.73**	**7.07**	**31.90**	**89.76**				
6. Métro m1 - Développement à long terme									
6.OL.200	m1, Développement à long terme	x			x		x		
	Total	**0.00**	**0.00**	**0.00**	**0.00**				
11. Compléments routiers à des infrastructures du réseau national									
11.CL.04	RC1, Accès à la jonction de Malley – Aménagements multimodaux	1.00		x		x	1.00		
11.EL.01	Lutry, Réseau routier d'accès à la jonction de Corsy	10.00			x			10.00	
11.NL.02	Le Mont, Barreau de Montricher (tronçon RC448-RC449)	10.00			x		x	x	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
11.NL.03	Sullens, route de contournement	10.00		x			x	x	
	Total	**31.00**	**0.00**	**11.00**	**20.00**				
17. Réseau bus/trolleybus 2019-2022									
17.EL.01	Pully, Aménagements pour bus – Phase 2	1.00	x					1.00	
17.OL.01	SDOL, Aménagements routiers pour les TP	2.90	x			x		2.90	
17.OL.02	Renens, rue de Crissier : Aménagements routiers pour les TP	1.40	x			x		1.40	
17.NL.200	Le Mont, Lausanne, Prolongement de la ligne tl 22	0.80	x			x		0.60	0.20
17.RM.01	Morges, av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus	2.97	x			x		2.97	
17.RM.02	Morges, ch. de la Brume, aménagements TP	1.80	x			x		1.80	
	Total	**10.87**	**10.87**	**0.00**	**0.00**				
18. Réseau TP/bus/trolleybus 2023-30									
18.NL.03	RC448, Romanel, Pont du Solitaire, TP en site propre	5.00			x			4.00	1.00
18.NL.04	tl53, Blécherette-Romanel-Cheseaux, Aménagements routiers	15.00		x		x		15.00	
18.NL.05	Ligne tl urbaine Grand-Mont-Cugy, Aménagements routiers	1.00			x			1.00	
18.NL.07	tl53, Ligne Blécherette – Romanel – Cheseaux, Electrification	10.00			x				10.00
18.RM.01	Morges – Tolochenaz, Métrocâble – téléphérique urbain	30.00			x			30.00	
18.RM.02	Morges, av. de Plan, aménagements TP	3.50		x		x		3.50	
18.RM.03	Morges, Jonction Ouest, carrefour Sud, réaménagement	2.00		x		x		2.00	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
18.RM.04	Echandens, Place du Saugey, aménagements et accessibilité aux TP	1.90			x			1.90	
	Total	**68.40**	**0.00**	**20.50**	**47.90**				
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		5.75	
	Total	**5.75**	**5.75**	**0.00**	**0.00**				
23a. BHNS - Bus à haut niveau de service									
23a.CL.01	t2, Lausanne, av. d'Échallens, Montétan – Chauderon	12.00		x		x		12.00	
23a.CL.02	t4, Lausanne, tronçon Tunnel – Bellevaux	14.00		x				14.00	
23a.OL.01	t2, PP10 Crissier, Bré – Bussigny, centre	41.86		x		x	18.46	16.38	7.02
23a.OL.02	t3, Lausanne, Prilly, Electrification Galicien – Bourdonnette	3.10			x				3.10
23a.OL.06	t3, Écublens, St-Sulpice – Electrification EPFL – Venoge	2.80			x				2.80
	Total	**73.76**	**0.00**	**67.86**	**5.90**				
23e. Métro m3 - Réalisation de la ligne									
23e.CL.02	m3, Réalisation étape 2 (Flon – Blécherette)	278.00	x			x	x	x	
	Total	**278.00**	**278.00**	**0.00**	**0.00**				
24. Métro m2 - Développement de l'infrastructure									
24.CL.02	m2, Réaménagement terminus Croisettes (« tiroir m2 »)	35.00	x			x	35.00		
24.CL.03	m2, Prolongement de la ligne jusqu'au centre d'Épalinges	100.00			x		100.00		
	Total	**135.00**	**35.00**	**0.00**	**100.00**				

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
30. Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP									
30.CL.01	Lausanne, Aménagement interface Bourdonnette	1.00		x		x		1.00	
30.OL.01	Villars-Ste-Croix, P+R terminus du PP1 (tram 1)	0.90		x				0.90	
30.CL.02	Lausanne, Aménagement interface Blécherette	2.80	x			x		2.80	
	Total	**4.70**	**2.80**	**1.90**	**0.00**				
	TOTAL GÉNÉRAL	**929.28**	**411.50**	**180.90**	**336.89**				


Mesures Libellés
4c Développement des réseaux de mobilité douce
4d Franchissements dénivelés pour la mobilité douce
4e Stationnement pour vélos
4f Réseau de vélos en libre-service (VLS)
5a Requalification multimodale d'axes routiers principaux
5b Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée
6 Métro m1 - Développement à long terme
11 Compléments routiers à des infrastructures du réseau national
17 Réseau bus/trolleybus 2019-2022
18 Réseau bus/trolleybus 2023-30
21 Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23a,c,e AFTPU/BHNS,Tramway, Métro m3
24 Métro m2 - Développement de l'infrastructure
30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP
Mesures non-localisées
4c.01.EL.200 4c.02.EL.200 4f 4e.OL.200 4e.OL.203 4e.OL.204 17.EL.01
Mètres
0 250 500 1 000
Mentions illustratives
Périmètre compact
Périmètre schéma directeur
Limite communale
Site stratégique
Types de mesures
Gare
Métro
Réseau routier
Tramway
BHNS
Bus
Arrêt de bus
Carrefour
Interface
Réseau de mobilité douce
Franchissement mobilité douce
Ascenseur
Stationnement vélo
Vélostation
Horizons de réalisation
mobilité douce
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
DECEMBRE 2016
C14
Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C15

Agglomération Lausanne-Morges

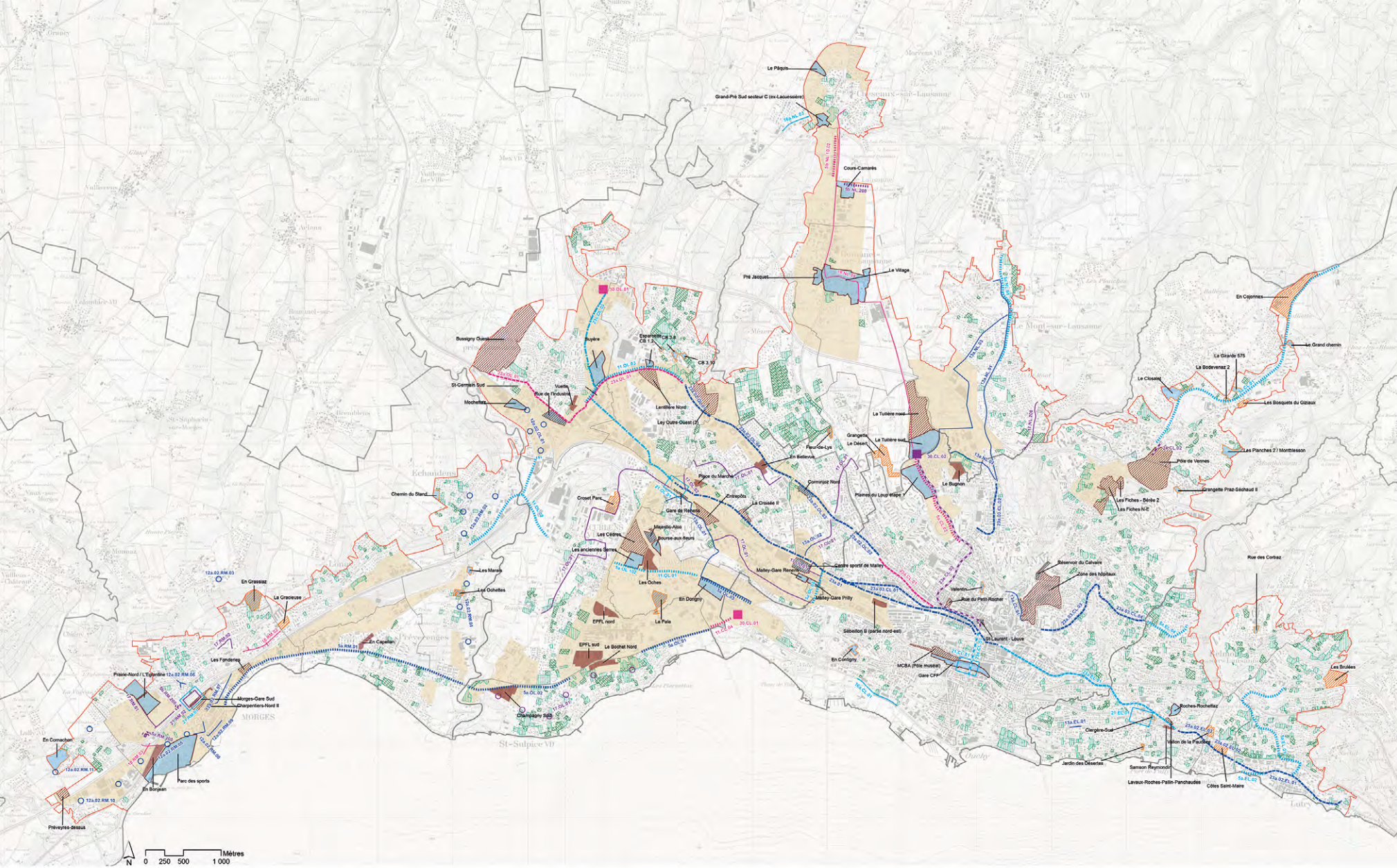
1.3.3 COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

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



Mentions illustratives

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

Types de mesures infrastructurelles

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

Mesures Infrastructurelles Horizons de réalisation

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

Mesures d'urbanisation construites

- PALM 2012

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

- Parcelle partiellement bâtie
- Parcelle libre

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

Horizon temporel de réalisation

- A2 2015-2018

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C16

Agglomération Lausanne-Morges

1.3.4 MESURES PAYSAGÈRES

Le présent chapitre présente les mesures paysagères inscrites dans le PALM 2016. Chaque mesure est décrite dans une fiche intégrée aux cahiers 2 à 6, en fonction de sa localisation par schéma directeur.

Les mesures paysagères inscrites dans le PALM 2016 sont représentées sur la carte C17 (voir chap. 1.3.5).

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

Liste des mesures paysagères

Liste des mesures paysagères

Parc d'agglomération de Vidy	• Réaménagement paysager des cheminements de mobilité douce • Intégration paysagère du camping de Vidy • Pérennisation et renforcement de la réserve naturelle (notamment par la renaturation de la Chamberonne)
Parc d'agglomération de Rovéréaz	• Réaménagement paysager de l'accès à la partie du site localisée au nord de la route d'Oron (accès à la ferme) • Valorisation paysagère de l'accès à la partie sud du site (maison de maître et son allée arborée) • Renaturation du ruisseau du Riolet • Renforcement des éléments paysagers fondateurs de l'identité du lieu (notamment la structure des cordons boisés, les dégagements visuels et la colline du Grézy)
Parc d'agglomération de Sauvabelin	• Projet de renaturation du lac de Sauvabelin (amélioration de l'accueil du public sur le site et augmentation de la biodiversité) • Projet d'extension de la réserve des vieux chênes • Réflexion sur la mobilité à l'échelle de l'ensemble du bois de Sauvabelin (hiérarchisation des cheminements, réfection des revêtements, signalétique) • Mise en place du plan de gestion forestière (accueil du public, protection de la nature, protection physique)
Parc d'agglomération de la Venoge	• Mise en place d'équipements d'accueil légers et de signalétique • Reconfiguration des cheminements de mobilité douce, afin d'optimiser leurs fonctions agricole et d'accueil du parc.
Parc d'agglomération de la Blécherette	• Intégration paysagère du parking grandes manifestations du Solitaire

1.3.5 MESURES ENVIRONNEMENTALES

Le présent chapitre développe les mesures environnementales inscrites dans le PALM 2016. Chaque mesure est décrite dans une fiche intégrée aux cahiers 2 à 6, en fonction de sa localisation par schéma directeur.

Les mesures environnentales inscrites dans le PALM 2016 sont representées sur la carte C17.

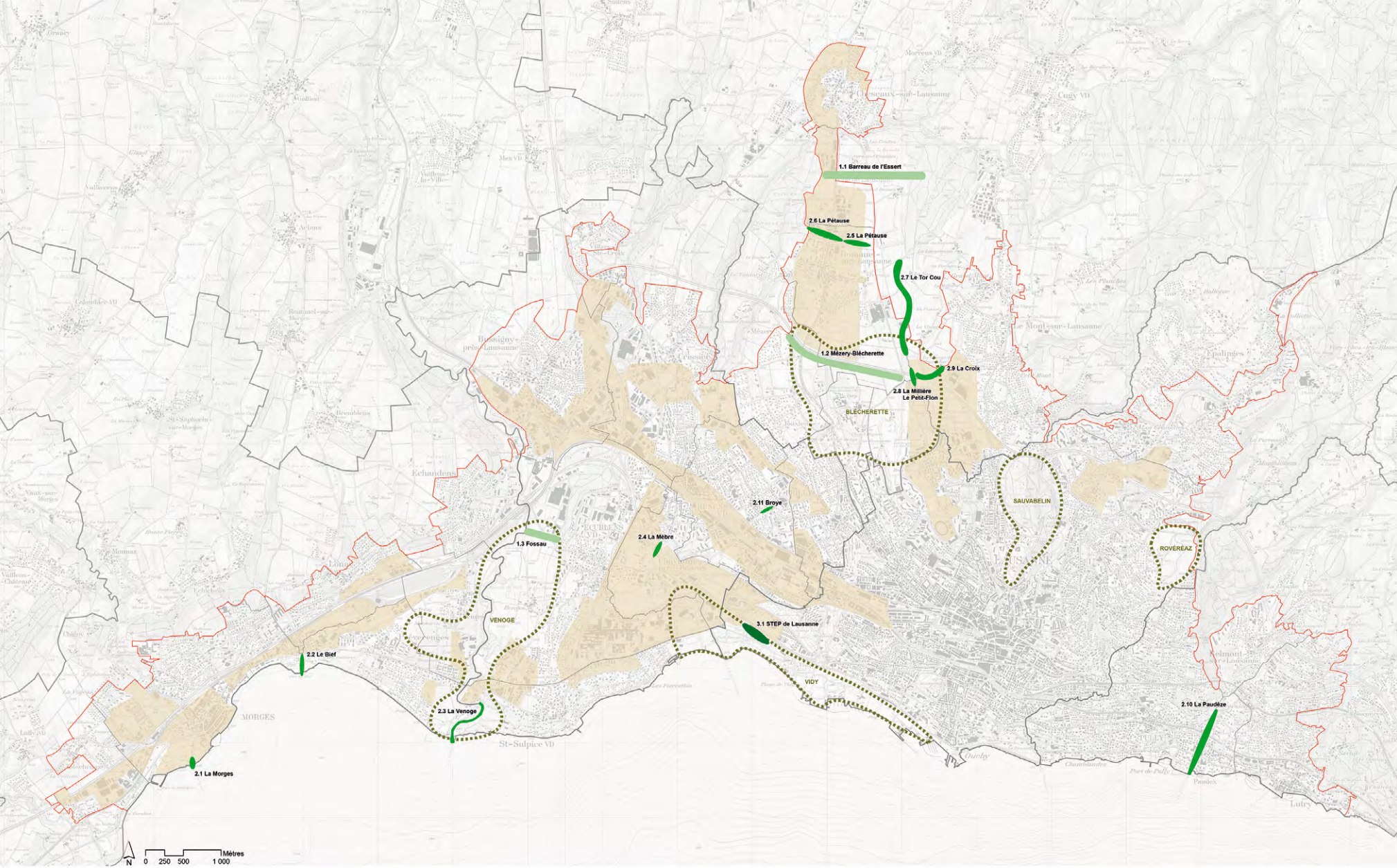
Liste des mesures environnementales

Carte

C17 Mesures environnementales et paysagères

Liste des mesures environnementales

Mesure 1.1	Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert
Mesure 1.2	Création de la liaison biologique de Mézery-Blécherette
Mesure 1.3	Création la liaison biologique du Fossau
Mesure 2.1	Renaturation de l'embouchure de la Morges
Mesure 2.2	Renaturation du Bief
Mesure 2.3	Renaturation de l'embouchure de la Venoge
Mesure 2.4	Renaturation de la Mèbre
Mesure 2.5	Renaturation de la Pétause (Stand de Vernand-Romanel)
Mesure 2.6	Renaturation de la Pétause (Fontany-le Raffort)
Mesure 2.7	Renaturation du Tor Cou
Mesure 2.8	Renaturation de la Millière et du Petit Flon
Mesure 2.9	Renaturation du ruisseau de La Croix
Mesure 2.10	Renaturation de la Paudèze
Mesure 2.11	Renaturation du ruisseau de Broye
Mesure 3.1	Modernisation de la STEP de Lausanne



Mentions illustratives

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

Mesures environnementales

- Création / amélioration d'une liaison biologique
- Restauration / renaturation / réhabilitation de cours d'eau
- Modernisation de STEP

Mesures paysagères

- Mesures ponctuelles dans les parcs d'agglomération

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
MESURES ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES

DECEMBRE 2016

C17

Agglomération Lausanne-Morges

2 SCHÉMA DIRECTEUR CENTRE LAUSANNE

Sommaire détaillé – Contenu cliquable

2.1 PORTRAIT DU SCHÉMA DIRECTEUR – SDCL 120

2.2 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PALM 2007 ET 2012 – SDCL 122

2.2.1 Études stratégiques 122
Étude d'accessibilité piétons et vélos à la gare de Lausanne 122
Étude d'urbanisme et d'aménagements urbains au Pôle gare (Espaces publics sud-gare) 123
Études d'implantation du métro m3 dans les secteurs des Plaines-du-Loup et de La Tuilière 123
Étude de faisabilité d'une requalification de l'autoroute A1 et du giratoire de la Maladière 124
Étude de faisabilité urbanistique, financière et technique d'une couverture de l'autoroute A9 dans le secteur des Boveresses 124
Étude voie verte PALM 125
Vision directrice des rives du lac 125
Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois 125

2.2.2 Plans directeurs 126
Plan directeur communal de Lausanne 126
Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup 127
Plan directeur localisé des Croisettes (Épalinges) 127
Plan directeur communal de mobilité (Épalinges) 127

2.2.3 État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 128

Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 128
Mesures réalisées 129
Mesures conformes à la situation théorique 130
Mesures avec un léger retard 132
Mesures avec un retard relativement important 134
Arrêt/suspension de la mesure 139

Carte – C9-SDCL État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012 140

2.2.4 État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 141

Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 141
Mesures réalisées 142
Mesures en cours de réalisation 143
Mesures conformes à la situation théorique 143
Mesures avec un léger retard 144
Mesures avec un retard relativement important 145
Arrêt/suspension de la mesure 146

Carte – C10-SDCL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (Hors MD) 147

Carte – C11-SDCL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012 148

2.3 MESURES DU PALM 2016 – SDCL 149

2.3.1 Mesures d'urbanisation 149
Horizons temporels des mesures d'urbanisation 150
Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton 151

Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A) 151
La Bodevenaz 2 152
La Girarde 575 154
Le Closalet 156
Le Grand-Chemin 158
Les Bosquets du Giziaux 160
Les Planches 2 Montblesson 162
En Cojonnex 164
En Contigny 166
Grangette Praz-Séchaud II 168
Valentin 170

Carte – C12-SDCL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 172

Carte – C13-SDCL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets 173

2.3.2 Mesures infrastructurelles 174

Liste des mesures infrastructurelles 175

Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B) 177

Carte – C14-SDCL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C 207

Carte – C15-SDCL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B 208

2.3.3 Coordination des mesures d'urbanisation et infrastructurelles 209

Carte – C16-SDCL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD) 210

2.3.4 Mesures paysagères 211

Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères 211
Parc d'agglomération de la plaine de Vidy 212
Parc d'agglomération de Rovéréaz 214
Parc d'agglomération de Sauvabelin 216

2.3.5 Mesures environnementales 218

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales 218
1.1 Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert 219
1.2 Création de la liaison biologique de Mezery-Blécherette 221
2.5 Renaturation de la Pétause (Stand de Vernand-Romanel) 223
3.1 Modernisation de la STEP de Lausanne 225

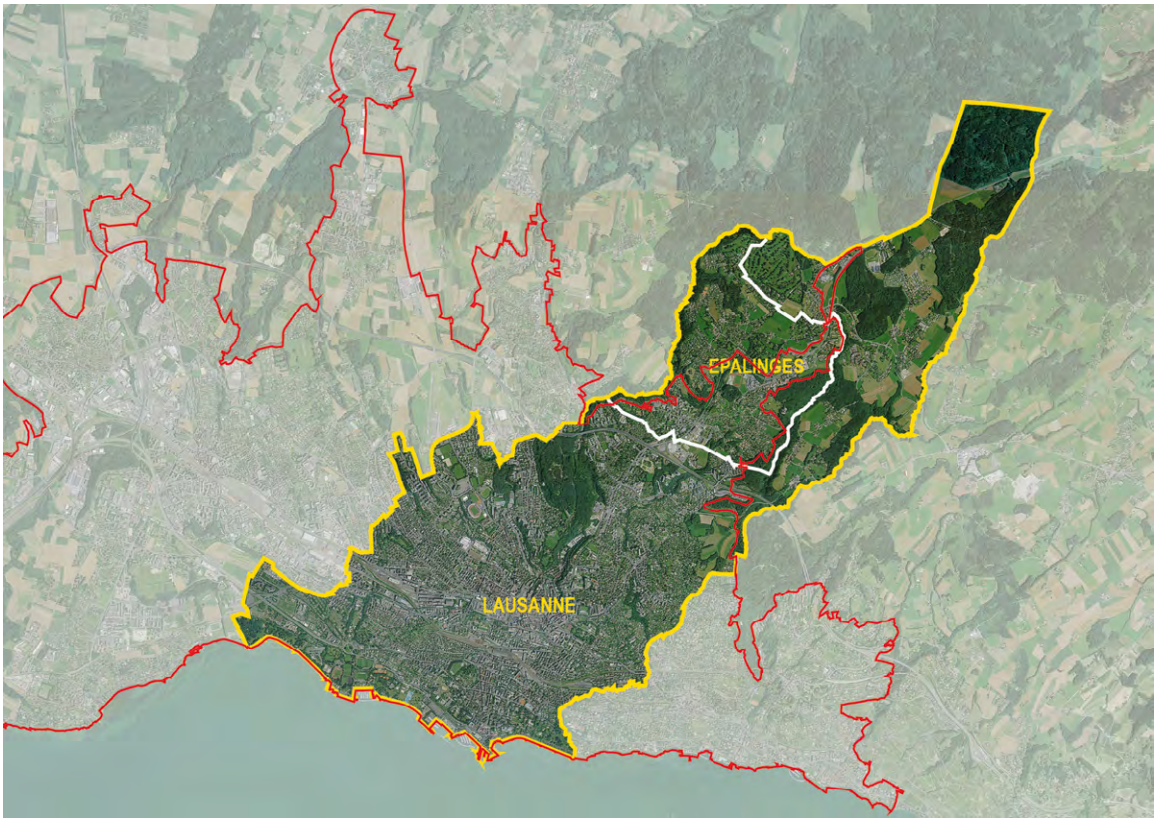
2.1 Portrait du schéma directeur – SDCL

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

Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL)

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

Périmètre du SDCL



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

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

Contact

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

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

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

2.2.1 ÉTUDES STRATÉGIQUES

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

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

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

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

Team+, 2015-2016

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

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

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

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

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

Urbaplan + Transitec, 2013-2016

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

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

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

Architram et consorts, 2012 (en cours)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Farra&Zoumboulakis et consorts, 2015-2016

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

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

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

Étude voie verte PALM

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

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

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

Vision directrice des rives du lac

Service de l'urbanisme de Lausanne, 2015-2016

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

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

Le site des rives est découpé en 5 séquences complémentaires, chacune présentant des caractéristiques et des vocations différentes. Le document est organisé en 3 volets : 1. Nature et paysage, 2. Accès et mobilité, 3. Programmation et activités.L'étude a confirmé le projet de mise en place d'une nouvelle ligne de bus (tl 24, « parcours olympique ») entre la Bourdonnette et Ouchy.

Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois

Bureau d'études biologiques Raymond Delarze, 2012-2014

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

2.2.2 PLANS DIRECTEURS

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

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

Plan directeur communal de Lausanne

Urbaplan et consorts, 2013 (en cours)

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

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

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

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

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

Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup

Tribu architecture + Citec + Ecoscan, 2011-2015

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

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

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

Plan directeur localisé des Croisettes (Épalinges)

Fischer-Montavon, 2015 (en cours)

Initié en 2015, l'établissement d'un Plan directeur localisé du quartier des Croisettes a pour objectif de fixer les lignes directrices d'aménagement et de densification de ce qui constitue un des 3 centres de la commune d'Épalinges. Le plan directeur permet de préciser les futurs secteurs de développement et de densification et de définir un aménagement concerté des espaces publics. Enfin, il vise au désenclavement du quartier, par l'identification des liaisons avec le terminus du métro m2, l'interface de bus et le pôle de Vennes à proximité immédiate. L'établissement du PDL fait suite à une démarche participative lancée fin 2013.

Plan directeur communal de mobilité (Épalinges)

Transitec, 2012- 2014

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mesures avec un léger retard

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

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

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

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

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

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

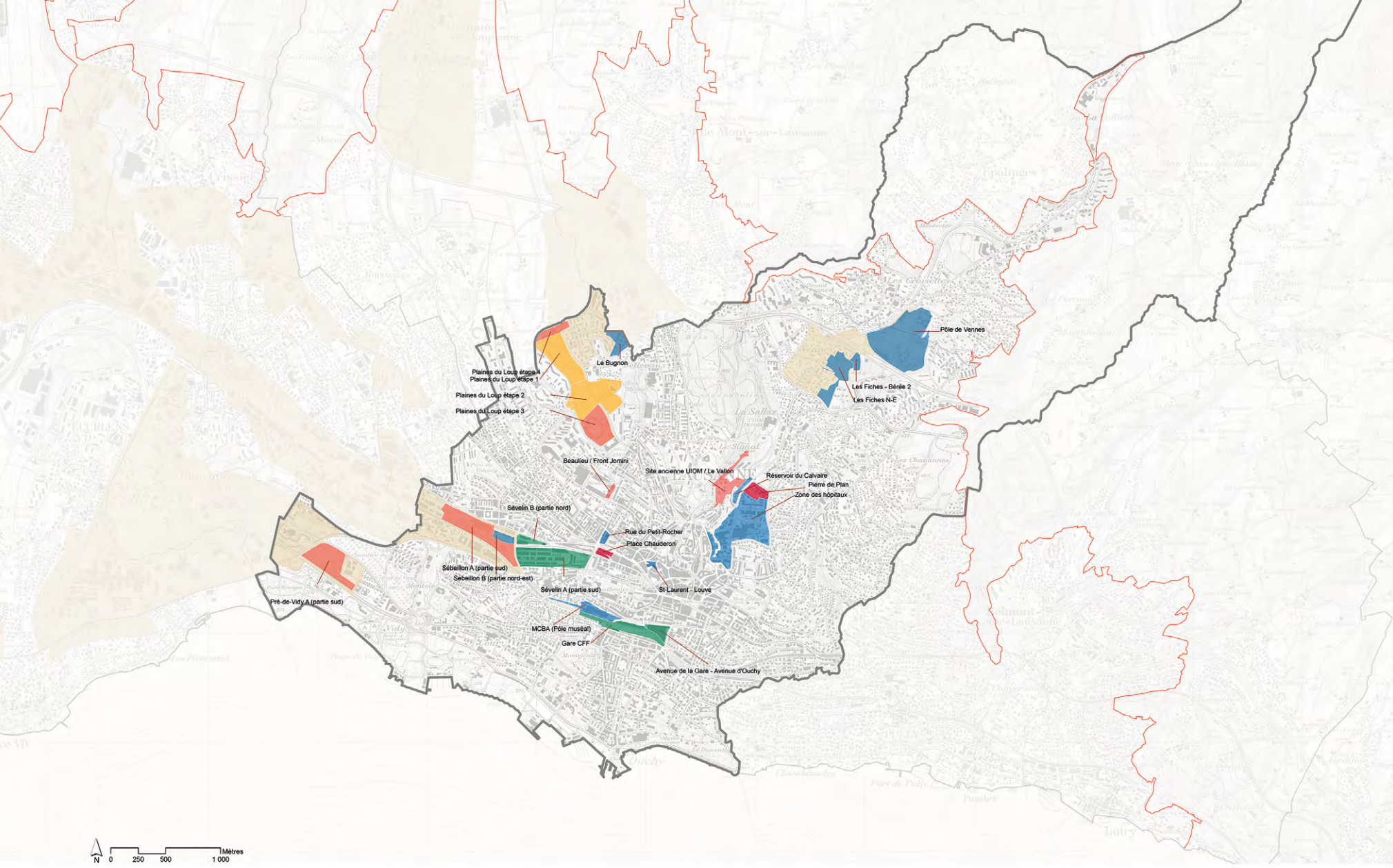
Code ARE	**5586.2.247**
Libellé	**Beaulieu | Front Jomini**
Site stratégique	J
Commune	Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Plan directeur communal (Lausanne)
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014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

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

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

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

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



Mentions illustratives

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION DU PALM 2012 - SDCL

DECEMBRE 2016

C9 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

2.2.4 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

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

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

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

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

Cartes

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

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

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

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

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

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

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

Mesures en cours de réalisation

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

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

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

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

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

Mesures conformes à la situation théorique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mesures avec un retard relativement important

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

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

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

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

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

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

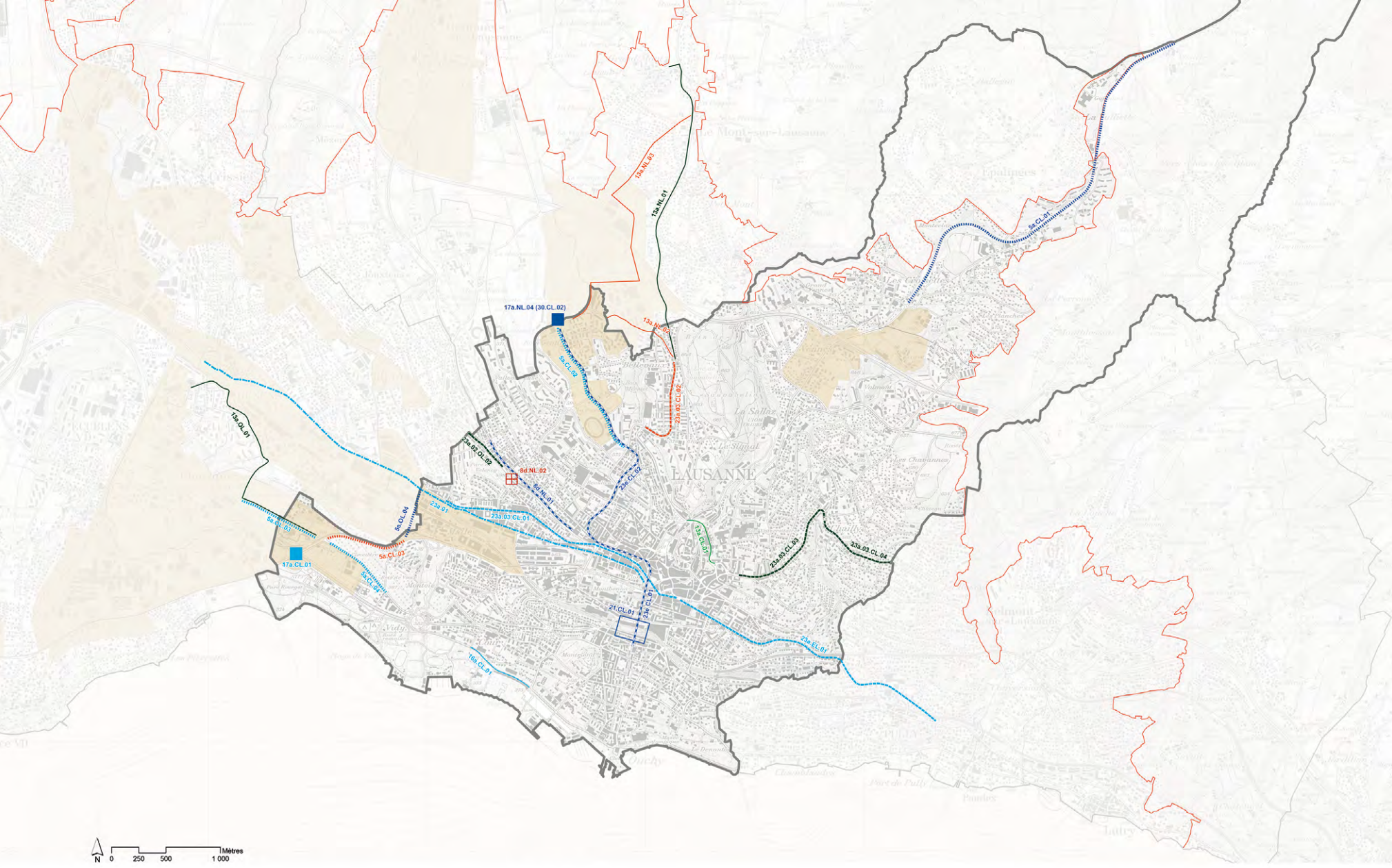
Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)

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

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

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

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



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

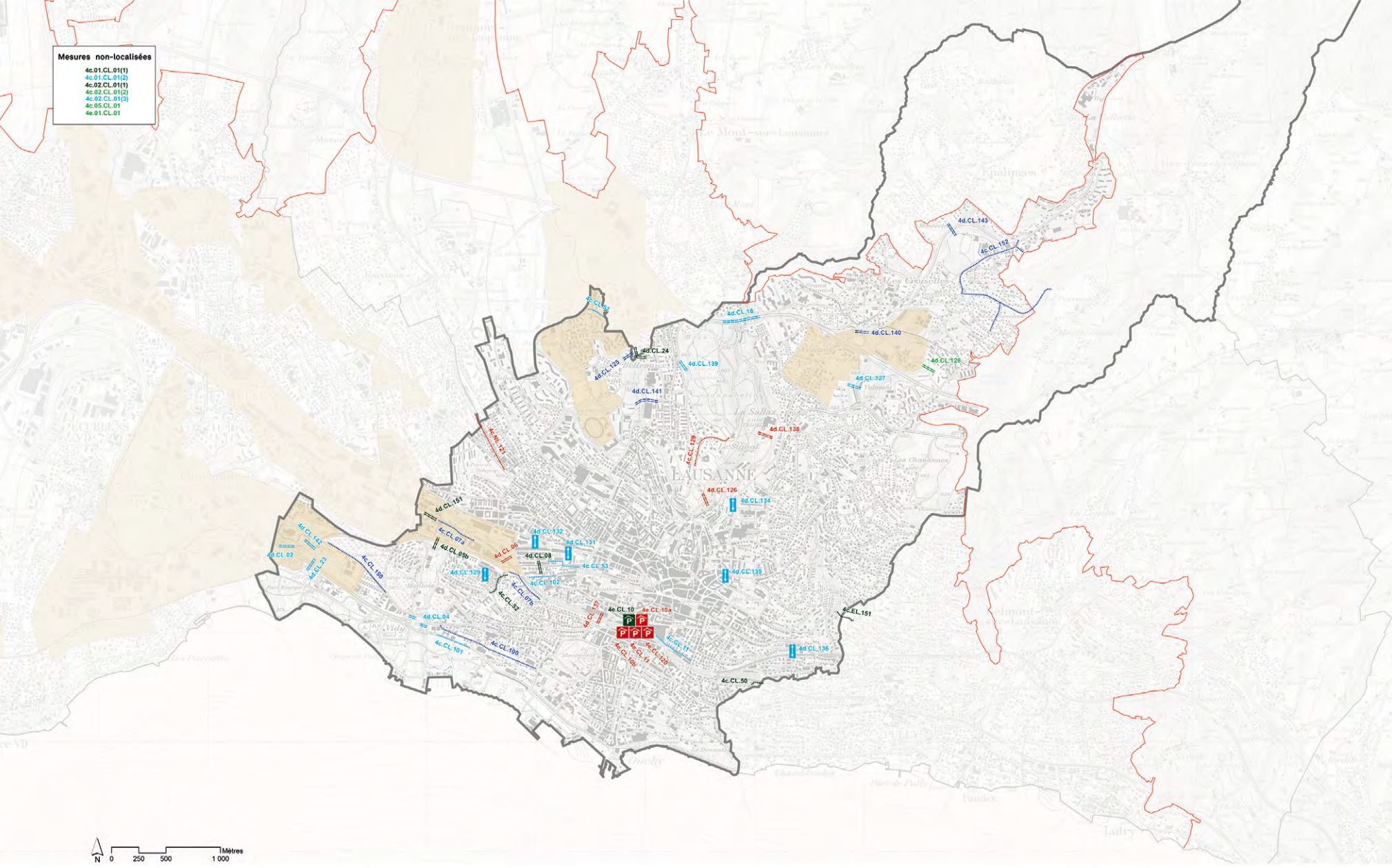
- Réalisée
- En cours de réalisation
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard (< 4 ans)
- Retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt / suspension de la planification

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

DECEMBRE 2016

C10 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE MOBILITE DOUCE 2007 ET 2012 - SDCL

DECEMBRE 2016

C11 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

2.3 Mesures du PALM 2016 – SDCL

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

2.3.1 MESURES D'URBANISATION

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

Mesures d'urbanisation du PALM 2012

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

Nouvelles mesures d'urbanisation du PALM

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

Horizons temporels des mesures d'urbanisation

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

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

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

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

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

Mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Les mesures construites (permis d'habiter délivré), le potentiel de densification des zones construites, les réserves en zone à bâtir existante, les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et les mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) sont définis désormais comme un potentiel « incompressible ». Les mesures réalisées et engagées font l'objet d'une liste détaillée (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1). Pour ce qui est des nouvelles mesures réalisées et engagées à l'échelle du SDCL, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel définit. Elles sont inscrites dans la liste fournie par la Confédération (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1), font l'objet de fiches (voir ci-après) et sont répertoriées sur la carte C12-SDCL.

Mesures non engagées : inventaire de projets

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

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

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

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

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

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

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

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

Cartes

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

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

Illustration du projet – Vue sud

Source : 1point2 SA, 2016

Périmètre du projet – 1:20000

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

Illustration du projet

Source : Bonhôte Zapata, 2013

Périmètre du projet – 1:20000

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

Illustration du projet – Vue Ouest

Source: GEA, 2015

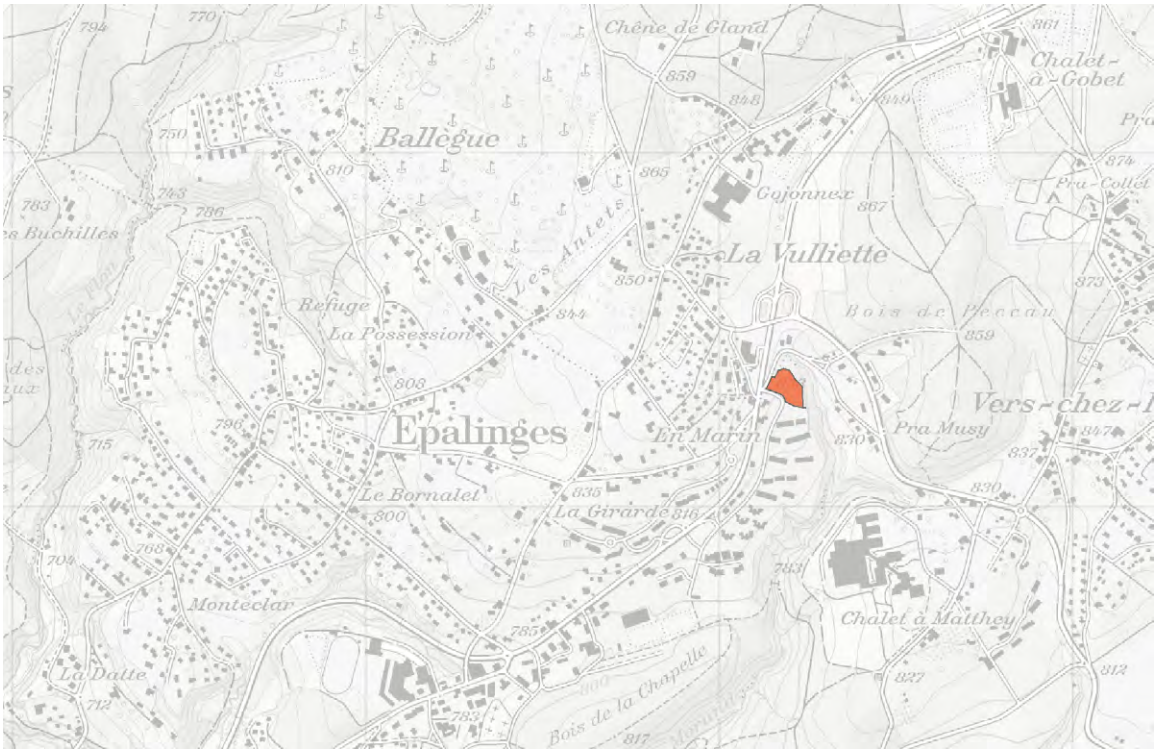
Périmètre du projet – 1:20000

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

Illustration du projet

Source : CCHE, 2016

Périmètre du projet – 1:20000



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

Illustration du projet

Source : ABA, 2015

Périmètre du projet – 1:20000

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

Illustration du projet

Source : CCHE, 2013

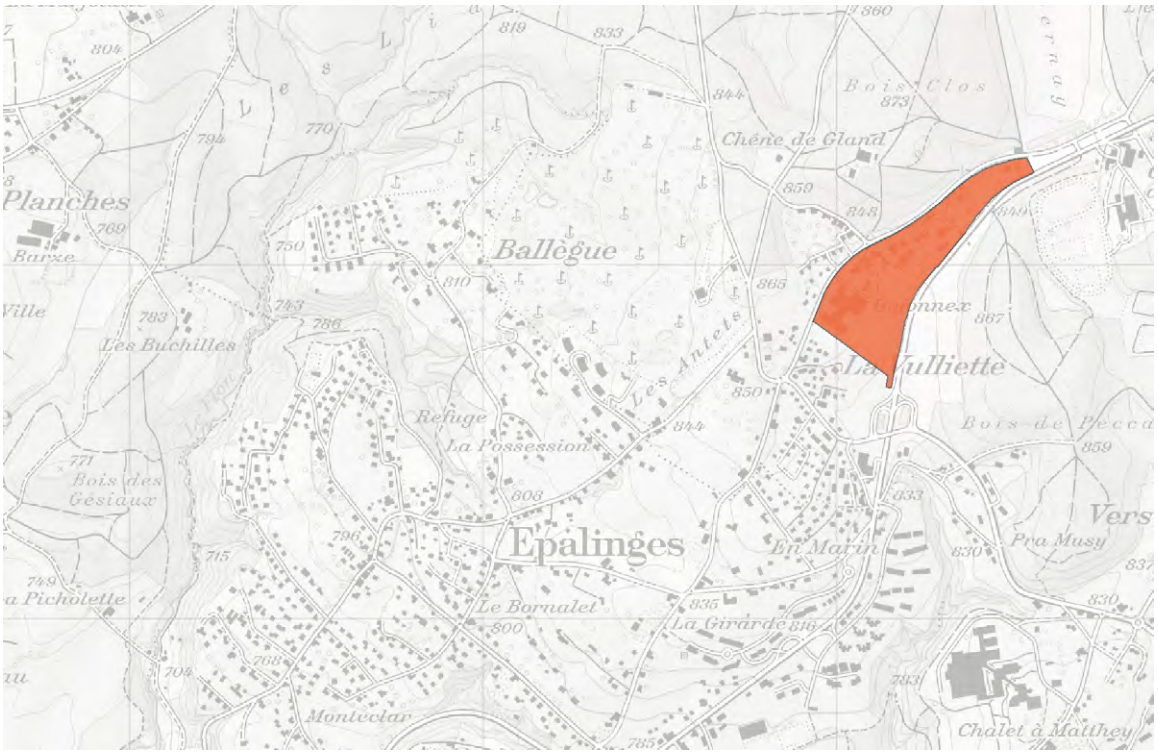
Périmètre du projet – 1:20000

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

Illustration du projet

Source : MPH Architectes, 2014

Périmètre du projet – 1:20000



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

Illustration du projet

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

Périmètre du projet – 1:20000

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

Illustration du projet

Source : FHV architectes, 2016

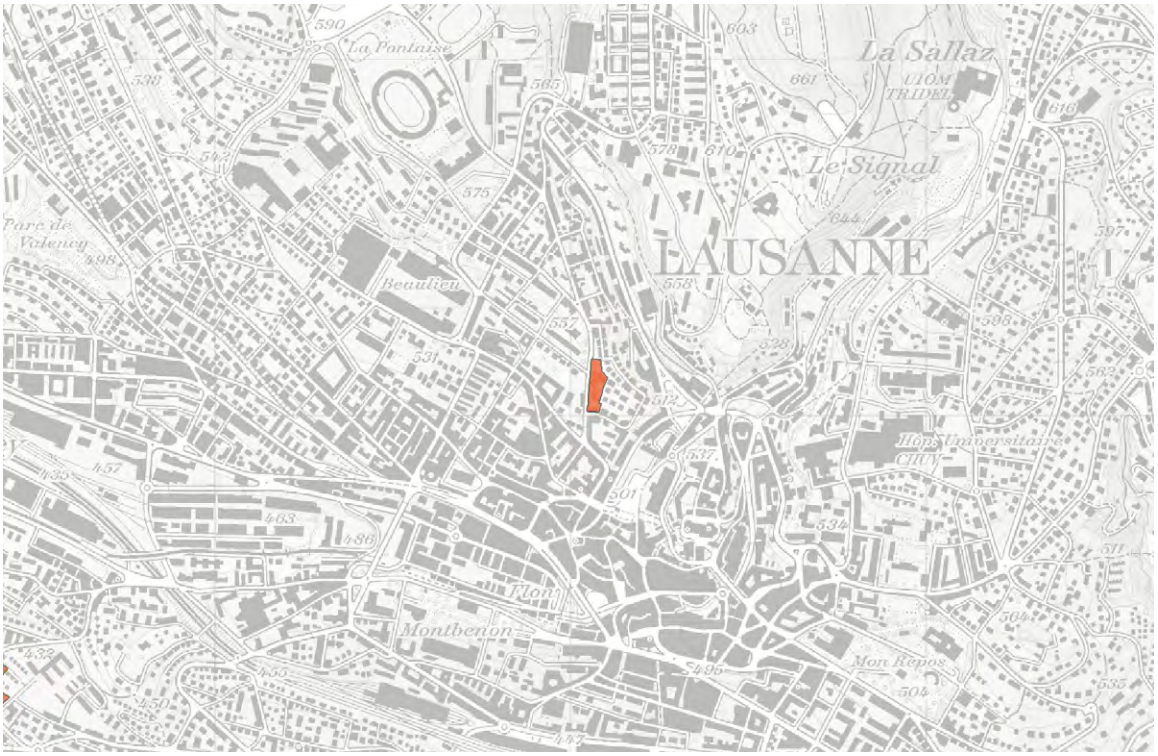
Périmètre du projet – 1:20000

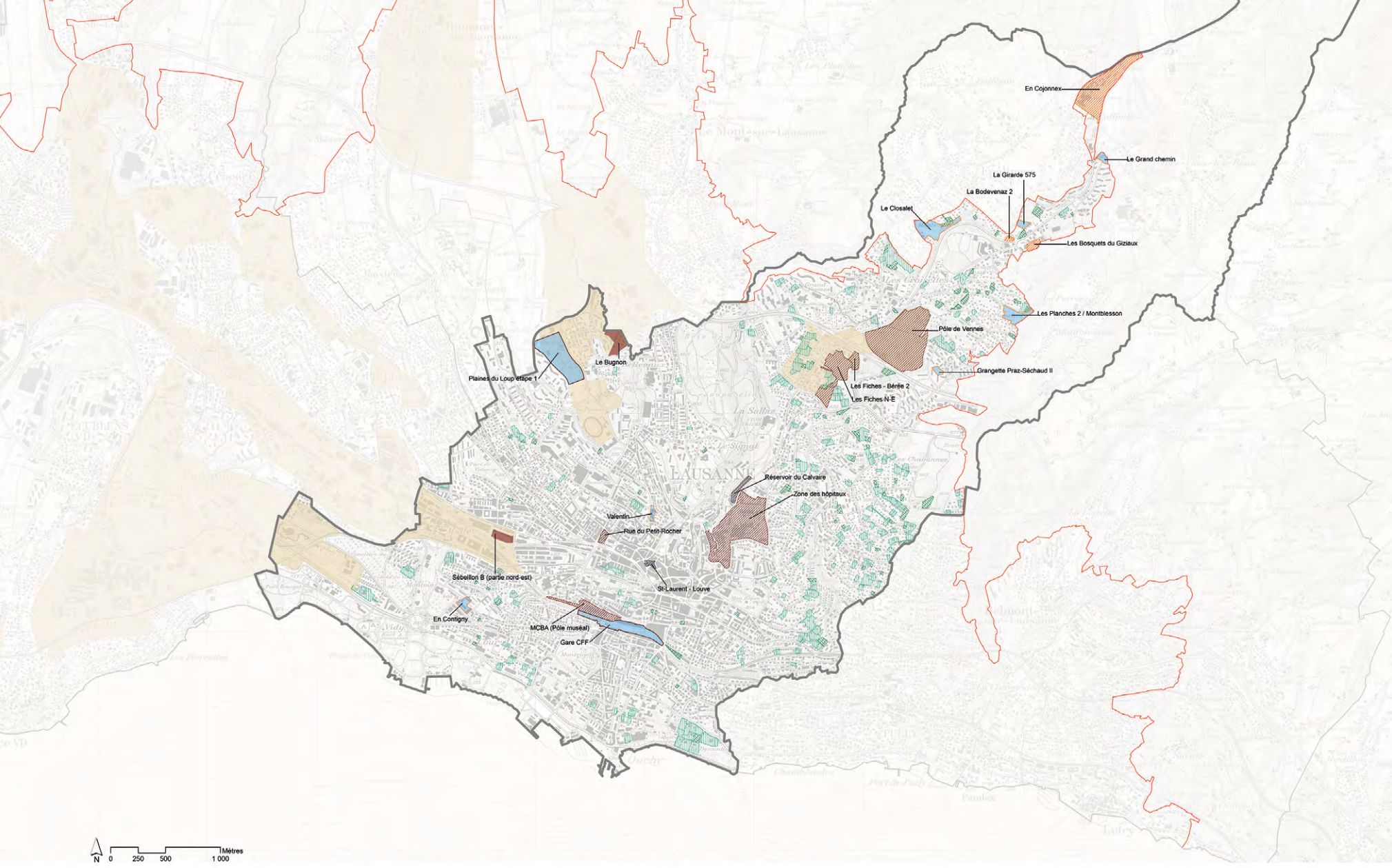
	Nouveau – Valentin **Lausanne –Site stratégique J**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016.
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2017.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

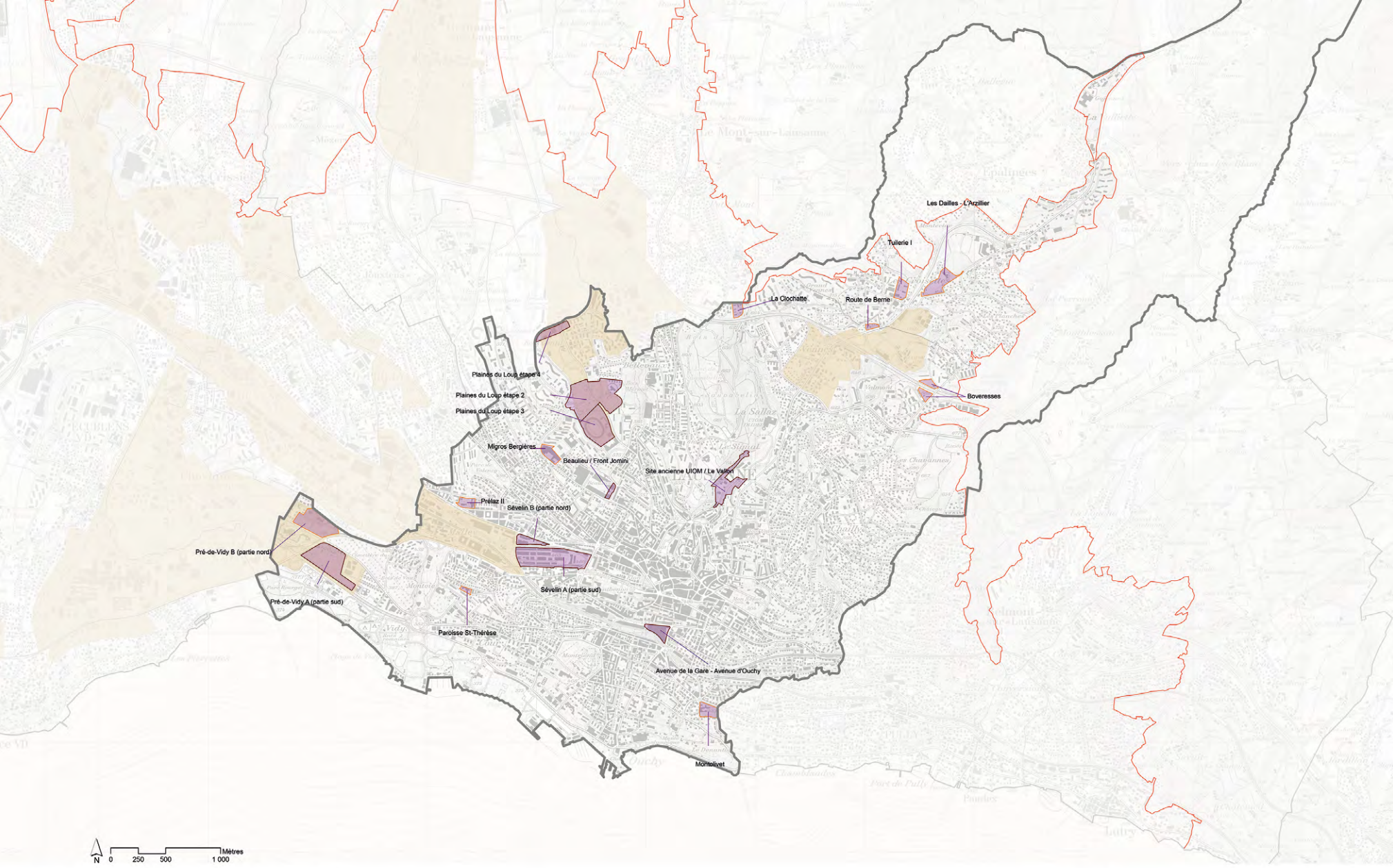
Vue aérienne du projet

Source : Google, 2016

Périmètre du projet – 1:20000




En Cojonnex
Le Grand chemin
La Girarde 575
La Bodevenaz 2
Le Closalet
Les Bosquets du Giziaux
Les Planches 2 / Montblesson
Pôle de Vennes
Grangette Praz-Séchaud II
Les Fiches - Bérée 2
Les Fiches N-E
Le Bugnon
Plaines du Loup étape 1
Réservoir du Calvaire
Zone des hôpitaux
Valentin
Rue du Petit-Rocher
Sébeillon B (partie nord-est)
St-Laurent - Louve
En Contigny
MCBA (Pôle muséal)
Gare CFF
LAUSANNE
N
0
250
500
1 000
Mètres
Mentions illustratives
Périmètre compact
Périmètre schéma directeur
Limite communale
Site stratégique
Mesures d'urbanisation construites
PALM 2012
Réserves en zone à bâtir d'habitation et mixte fin 2013
Parcelle partiellement bâtie
Parcelle libre
Mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur)
PALM 2012
Nouvelles mesures
Mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum à l'enquête publique)
PALM 2012
Nouvelles mesures
Horizons temporels de réalisation des mesures d'urbanisation engagées
A2 2015-2018
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
POTENTIEL D'ACCUEIL INCOMPRESSIBLE EN HABITANTS A L'HORIZON 2030 - SDCL
DECEMBRE 2016
C12 SDCL
Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

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

- PALM 2012
- PALM 2016

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

C13 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

2.3.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

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

Liste des mesures infrastructurelles

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

Cartes

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

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

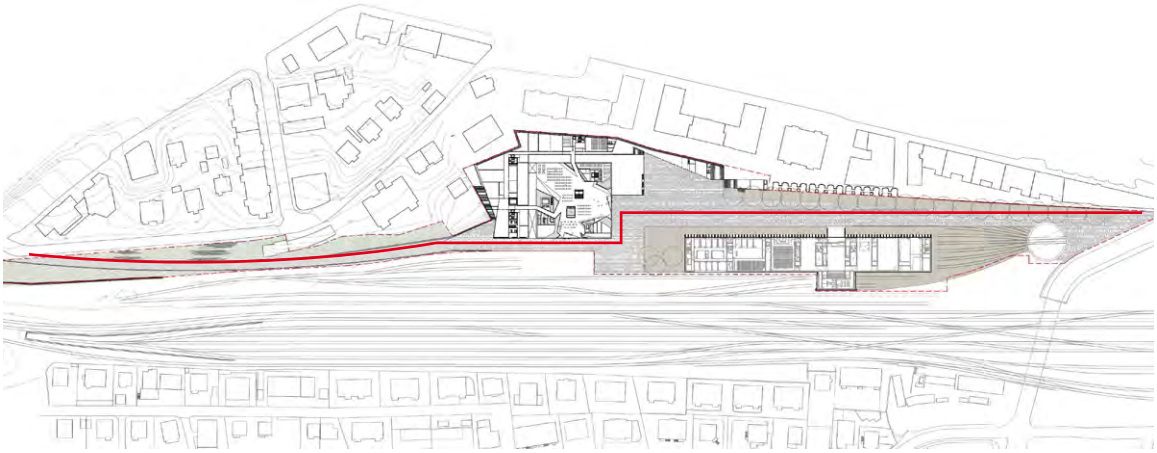
N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
11. Compléments routiers à des infrastructures du réseau national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

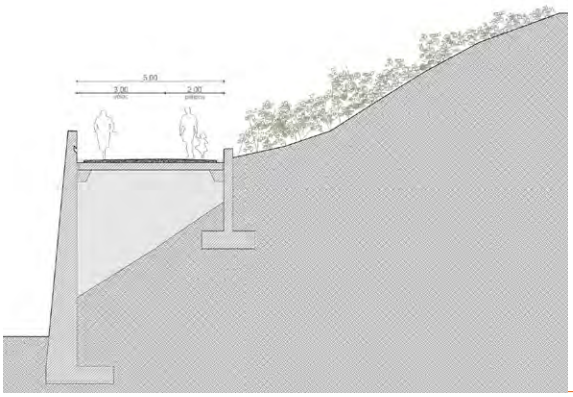
Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)

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

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

Illustration du projet

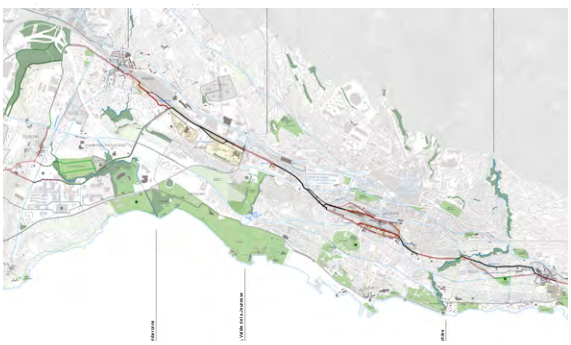


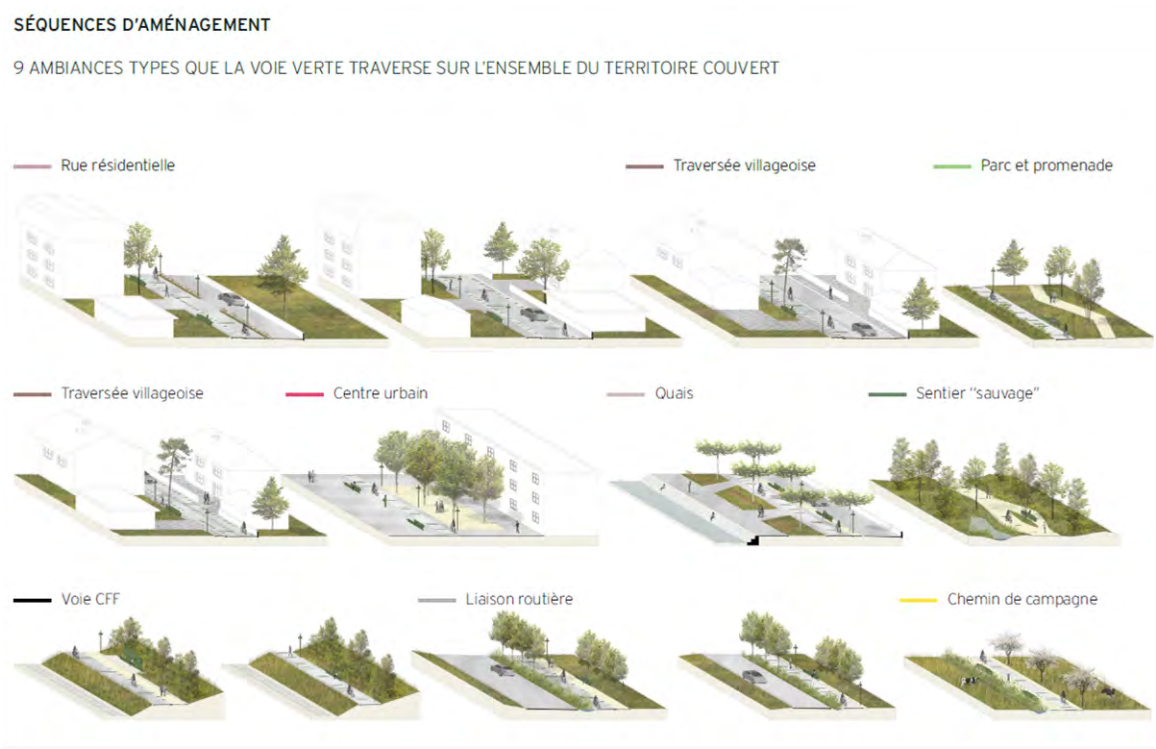


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.CL.201** **Aménagement de la voie verte d'agglomération – séquence Lausanne**
Coût total (2016, HT)	CHF 3'200'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Lausanne
Partenaires	Région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

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

Illustration du projet

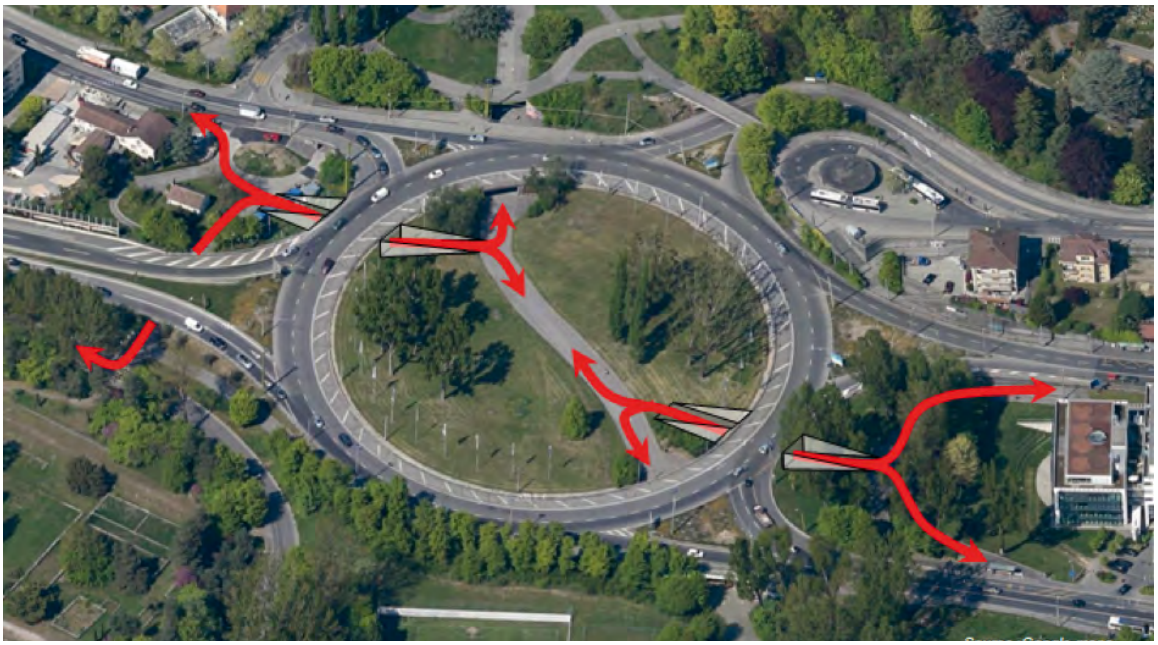




Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.CL.04 (5586.2.285)** **Lausanne – Franchissements sous le giratoire de la Maladière pour la mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'600'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune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

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

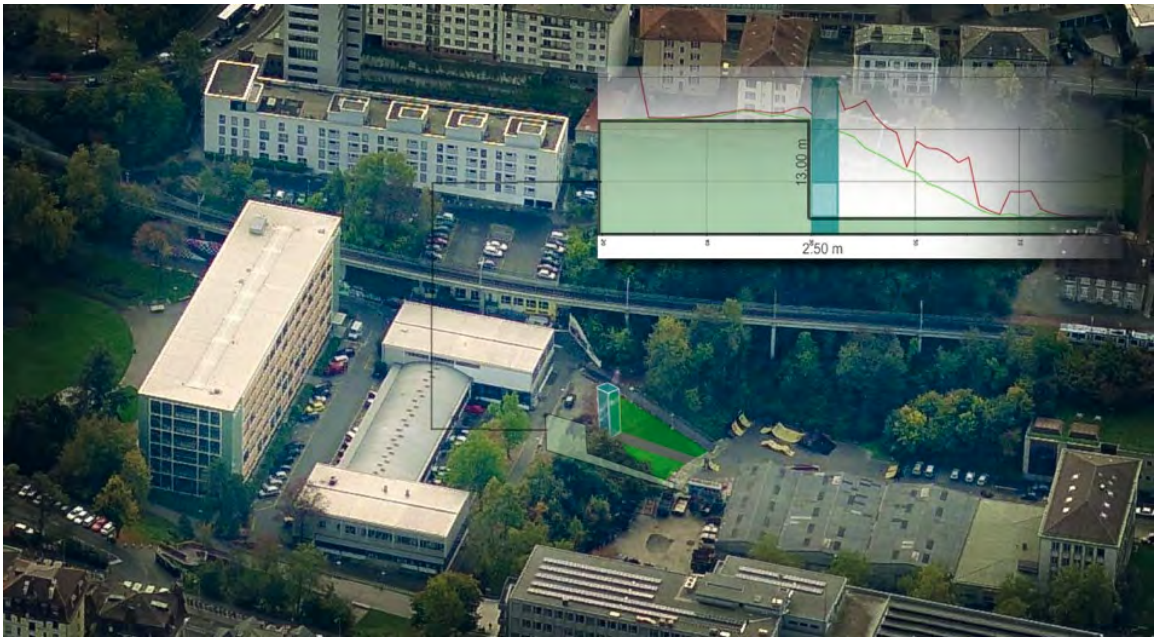
Illustration du projet



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

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 %	0.6
Autres sources de financement	–	–
Total coût estimé		**0.6**

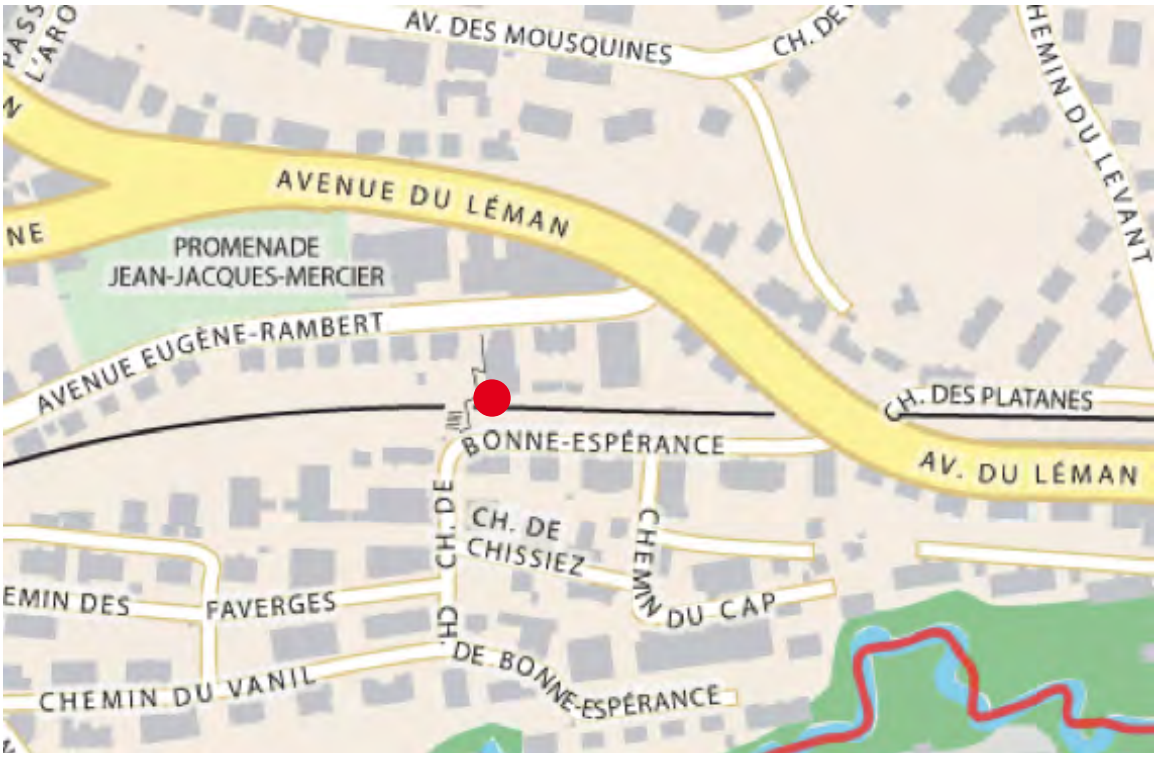
Illustration du projet



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

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

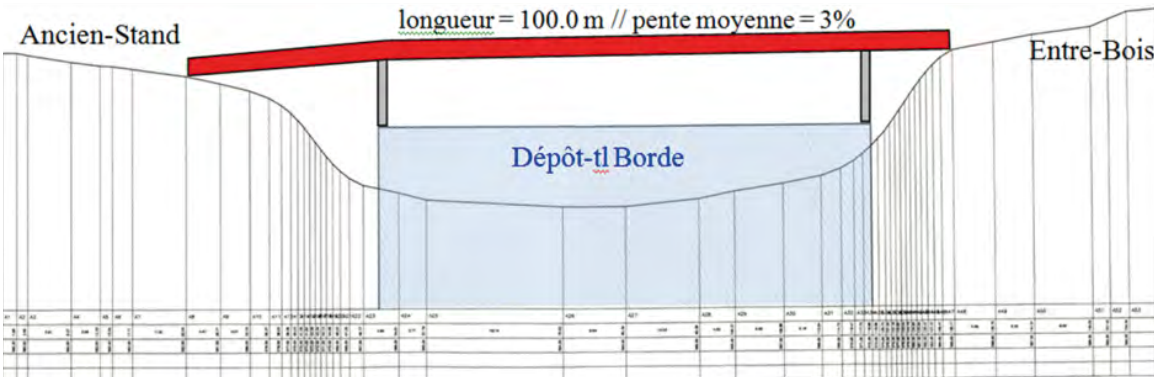
Illustration du projet



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

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

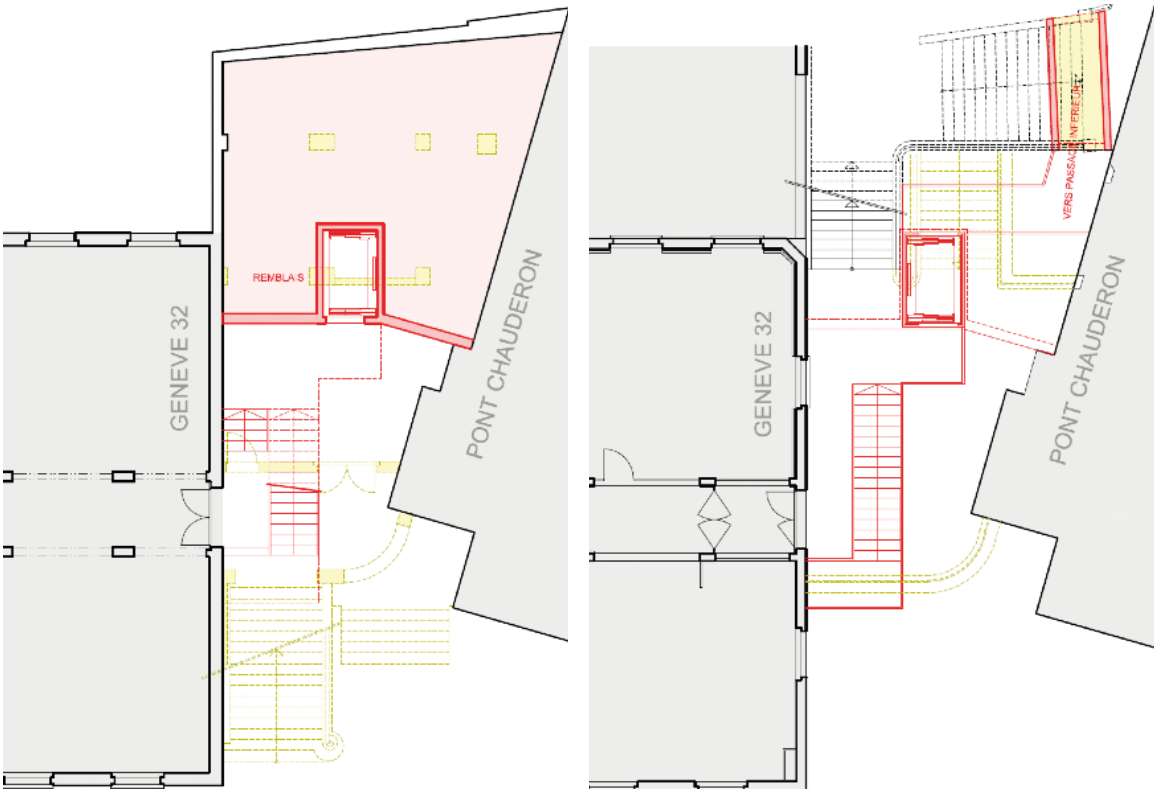
Illustration du projet



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

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

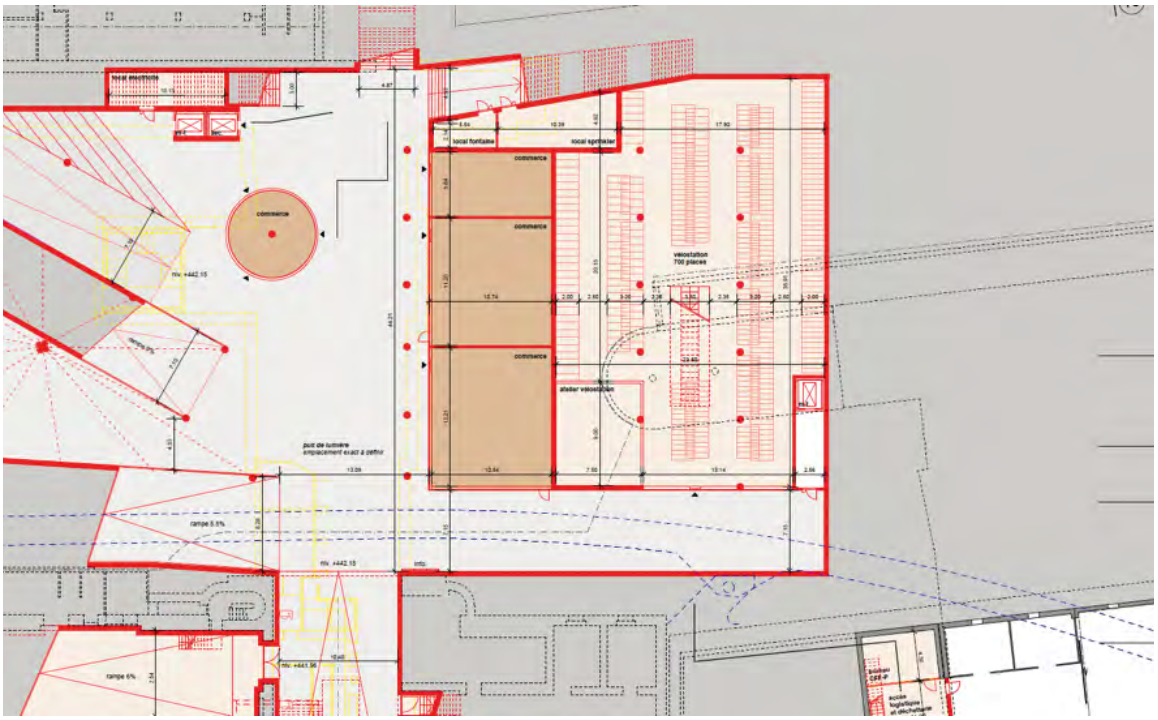
Illustration du projet

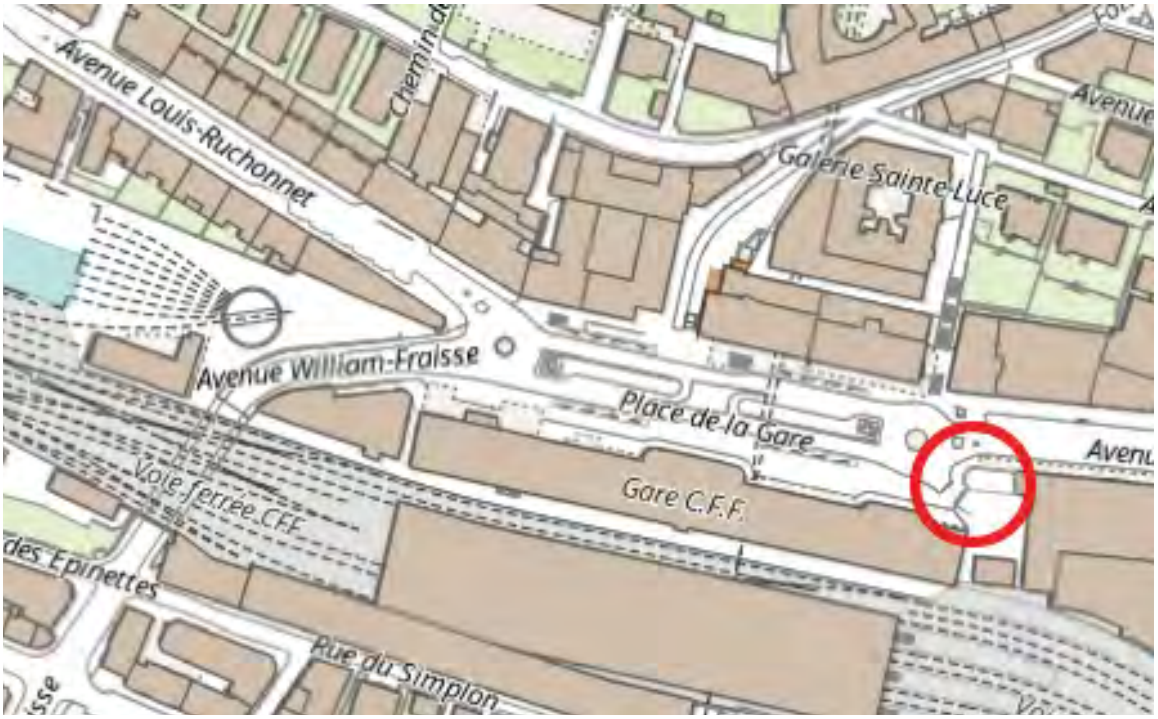


Type de mesure	**MESURE 4e** **Stationnement pour les vélos**
N° – nom de la mesure	**4e.CL.200** **Lausanne – Vélostation CFF Nord**
Coût total (2016, HT)	CHF 6'500'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Lausanne – Pôle Gare
Partenaires	CFF, État de Vaud
Remise de l'avant-projet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

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

Illustration du projet

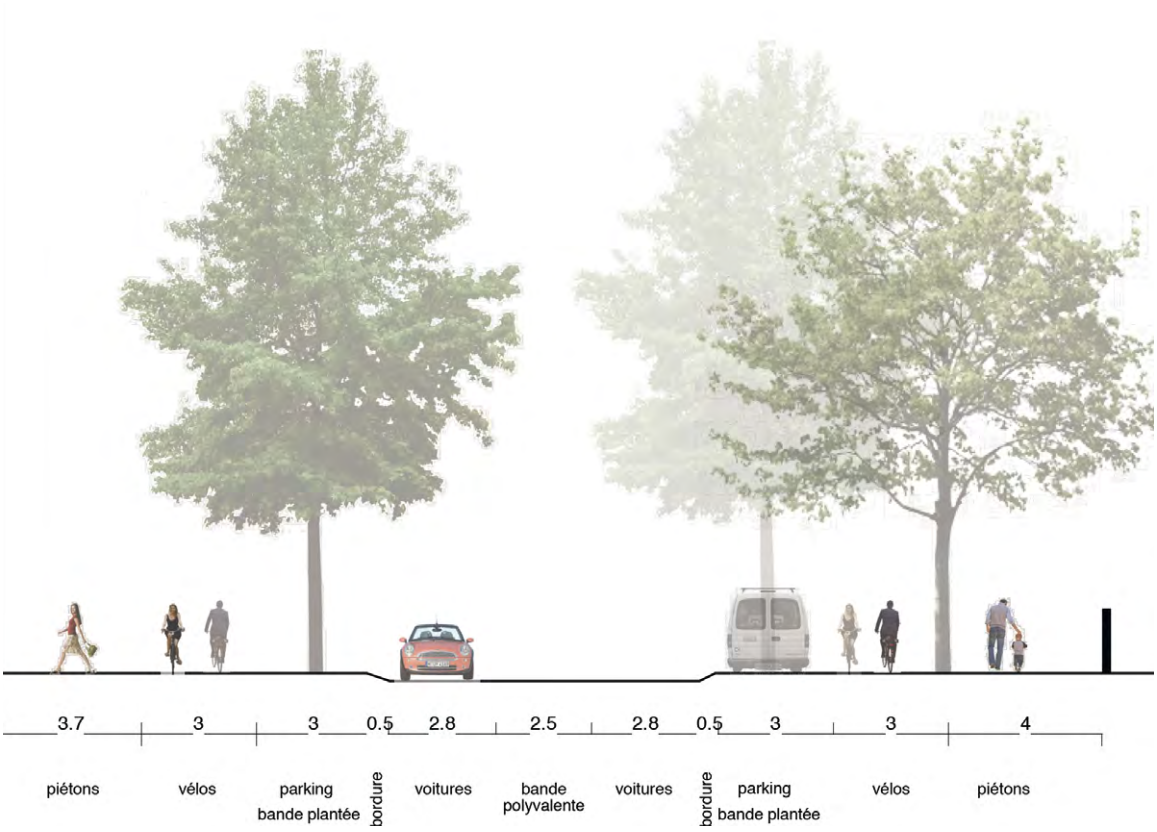




Type de mesure	**MESURE 5a** **Requalification multimodale d'axes routiers principaux**
N° – nom de la mesure	**5a.CL.02 (5586.2.014)** **Lausanne – Route des Plaines-du-Loup (RC448b)**
Coût total (2016, HT)	CHF 9'300'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Lausanne – Projet Métamorphose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

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

Illustration du projet



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

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

Illustration du projet

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

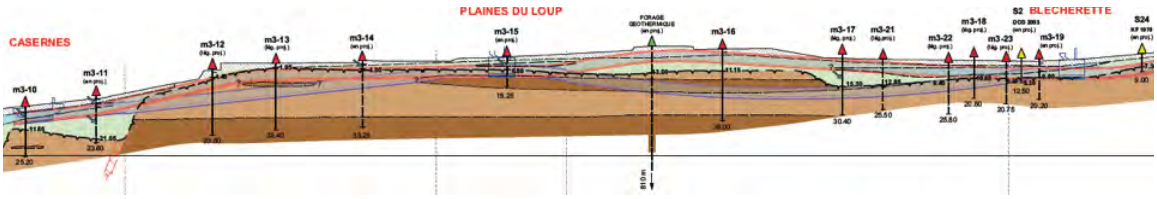
Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	-	–
Commune(s)	100 %	12
Autres sources de financement	–	–
Total coût estimé		**12**

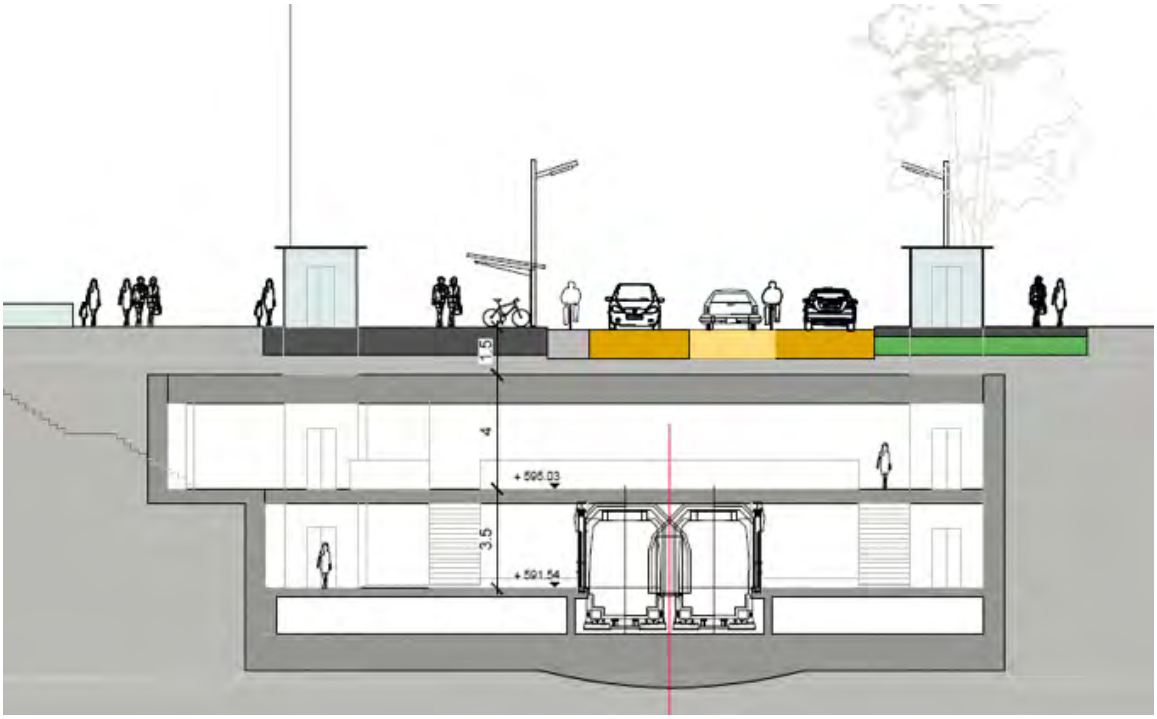
Illustration du projet

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

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

Illustration du projet

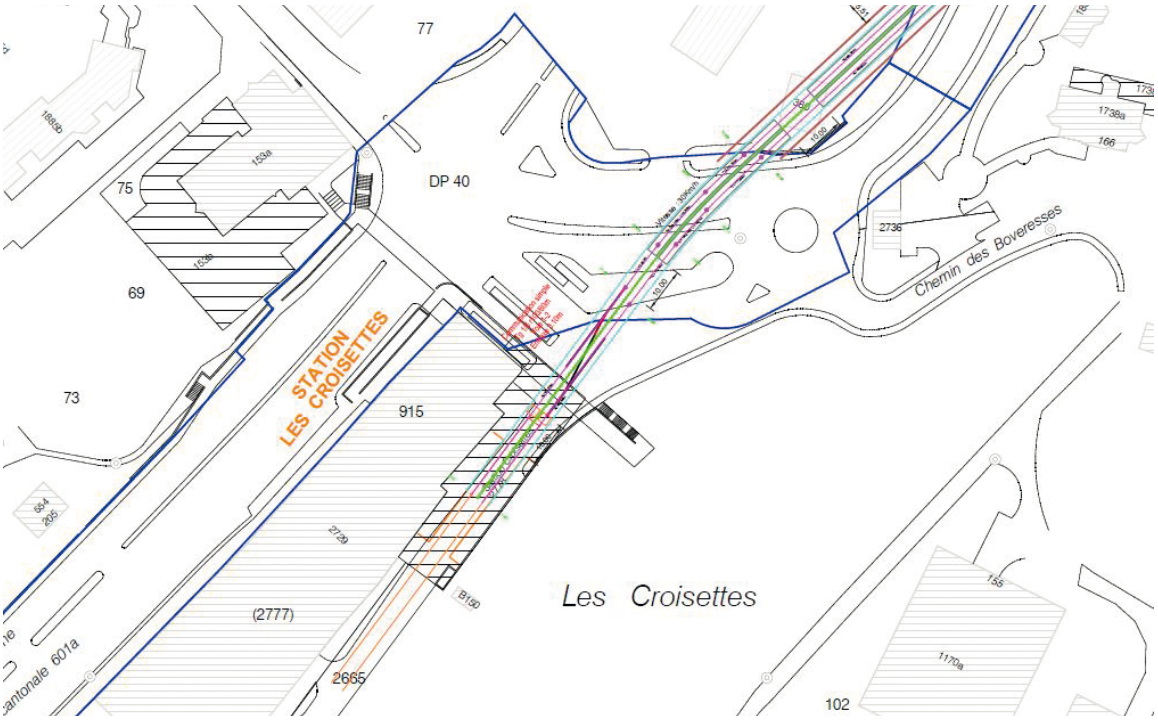


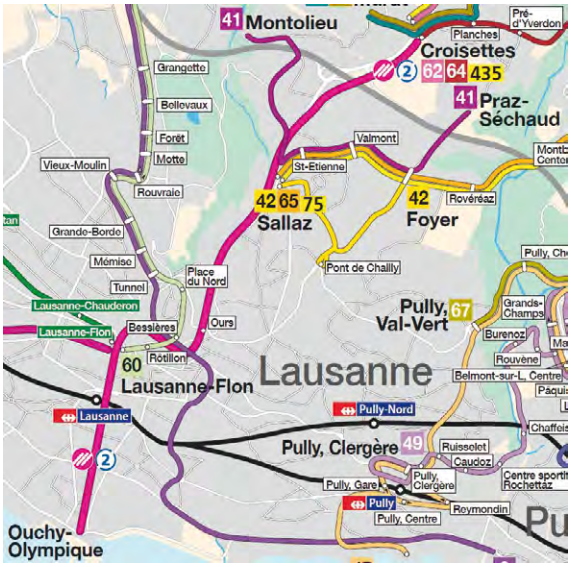


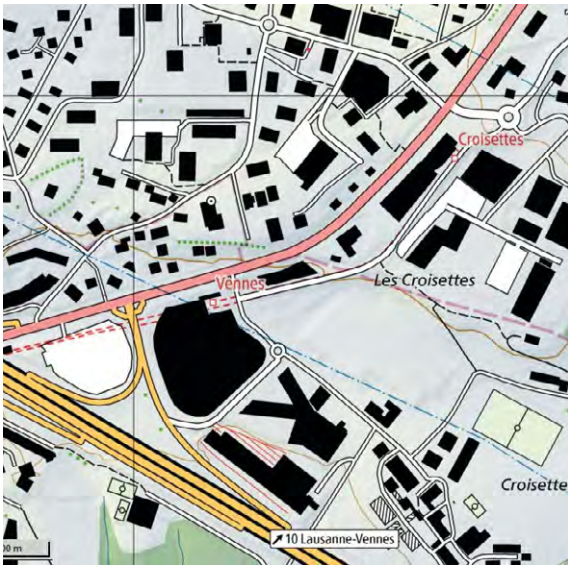
Type de mesure	**MESURE 24** **Métro m2 – Développement de l'infrastructure**
N° – nom de la mesure	**24.CL.02** **Métro m2 – Réaménagement terminus Croisettes**
Coût total (2016, HT)	CHF 35'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	État de Vaud (DGMR)
Partenaires	Commune d'Épalinges, tl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

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

Illustration du projet





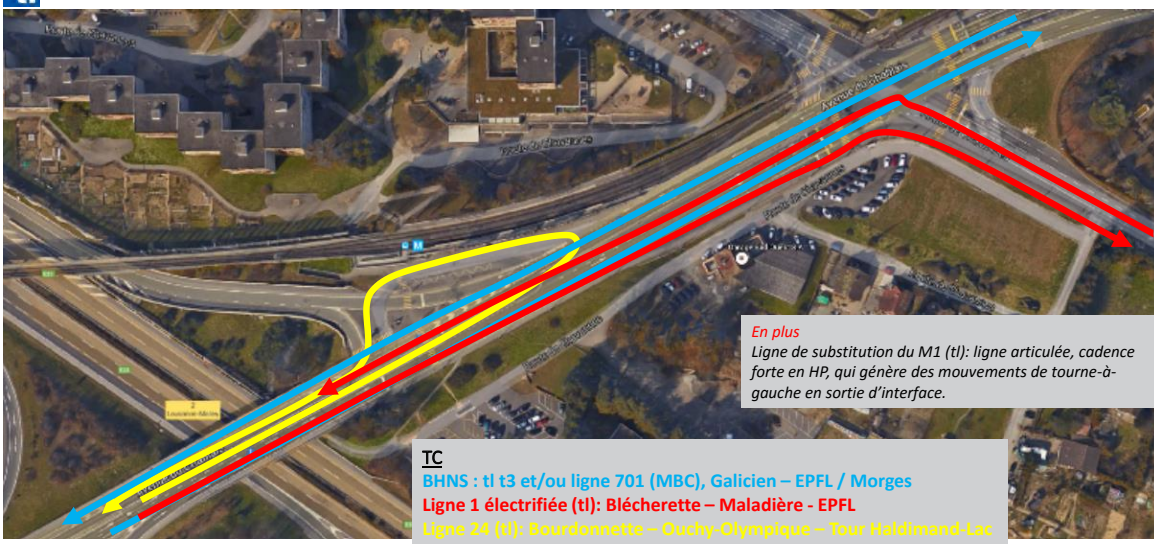


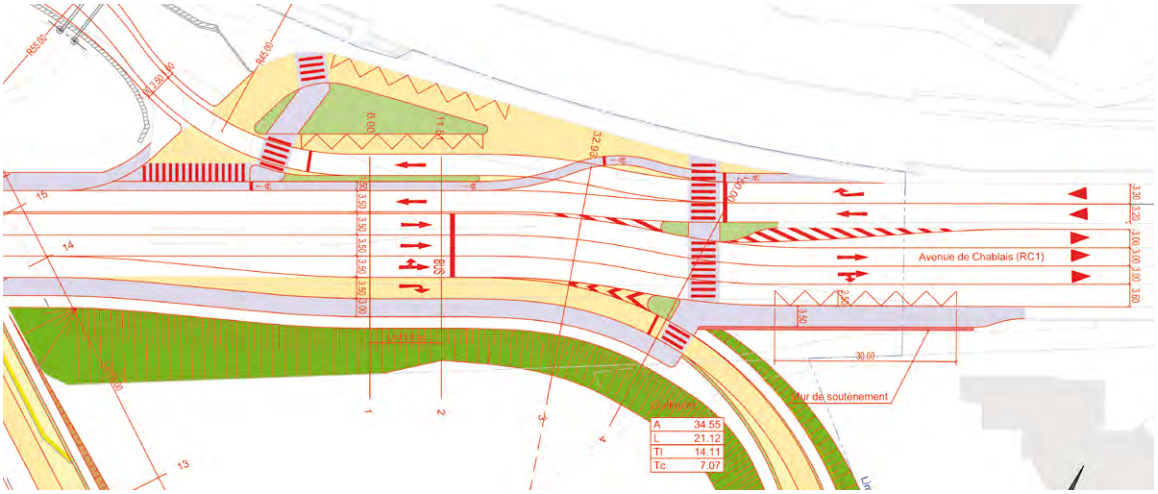
Type de mesure	**MESURE 30** **Interfaces et espaces publics des gares et arrêts tp**
N° – nom de la mesure	**30.CL.01 (5586.2.064)** **Lausanne – Aménagement d'une interface à la Bourdonnette**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'000'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	OFROU, Commune de Lausanne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

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

Illustration du projet

La Bourdonnette : Horizon 2030

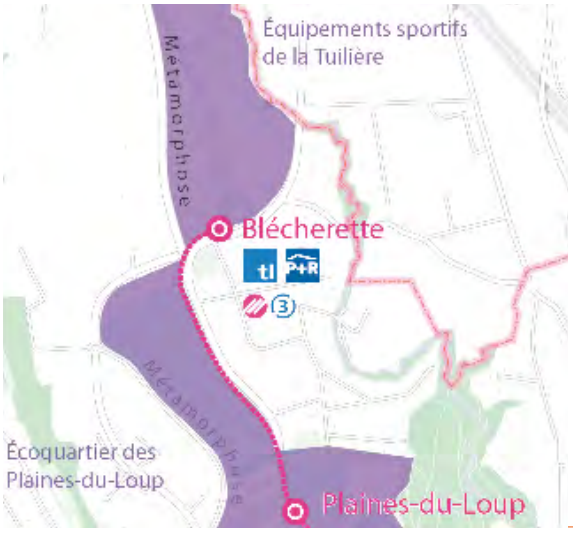


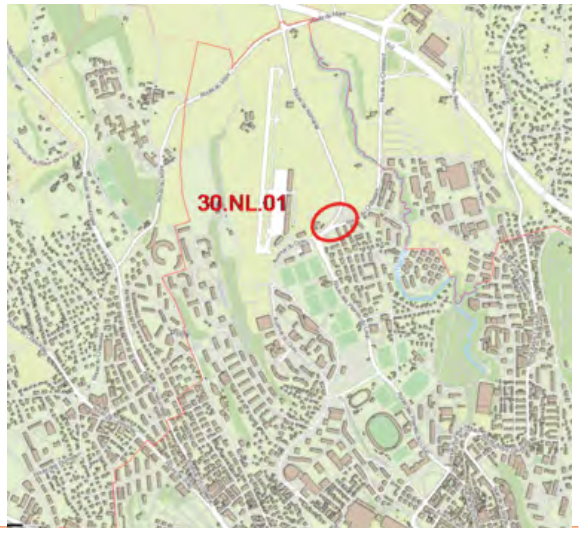


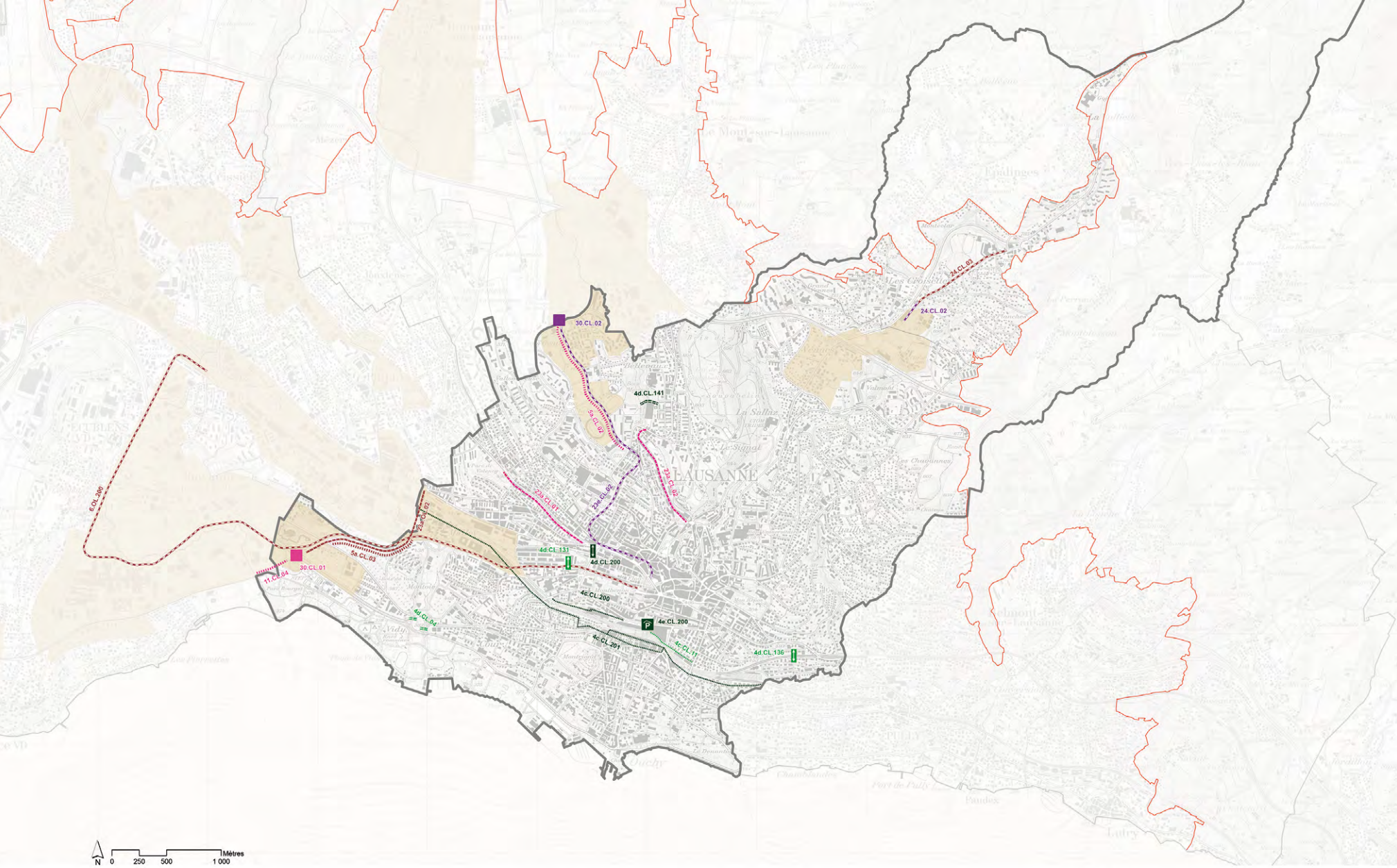
Type de mesure	**MESURE 30** **Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP**
N° – nom de la mesure	**30.CL.02 (5586.2.069)** **Lausanne – Aménagement d'une interface à la Blécherette**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'800'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Lausanne
Partenaires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

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

Illustration du projet







Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

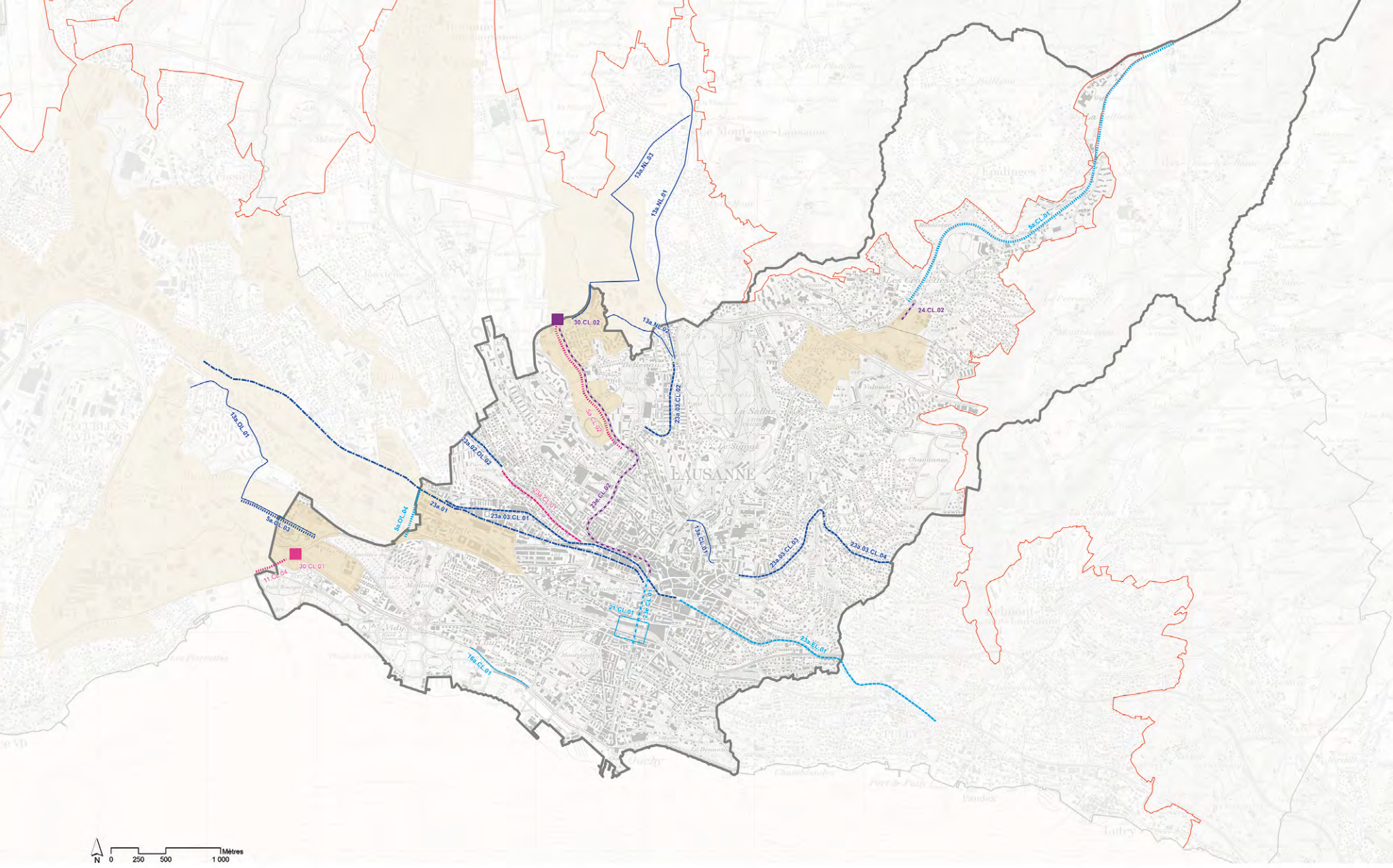
mobilité douce	autres mesures
A (2019-2022)	A (2019-2022)
B (2023-2026)	B (2023-2026)
C (2027-2030)	C (2027-2030)

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

DECEMBRE 2016

C14 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C15 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

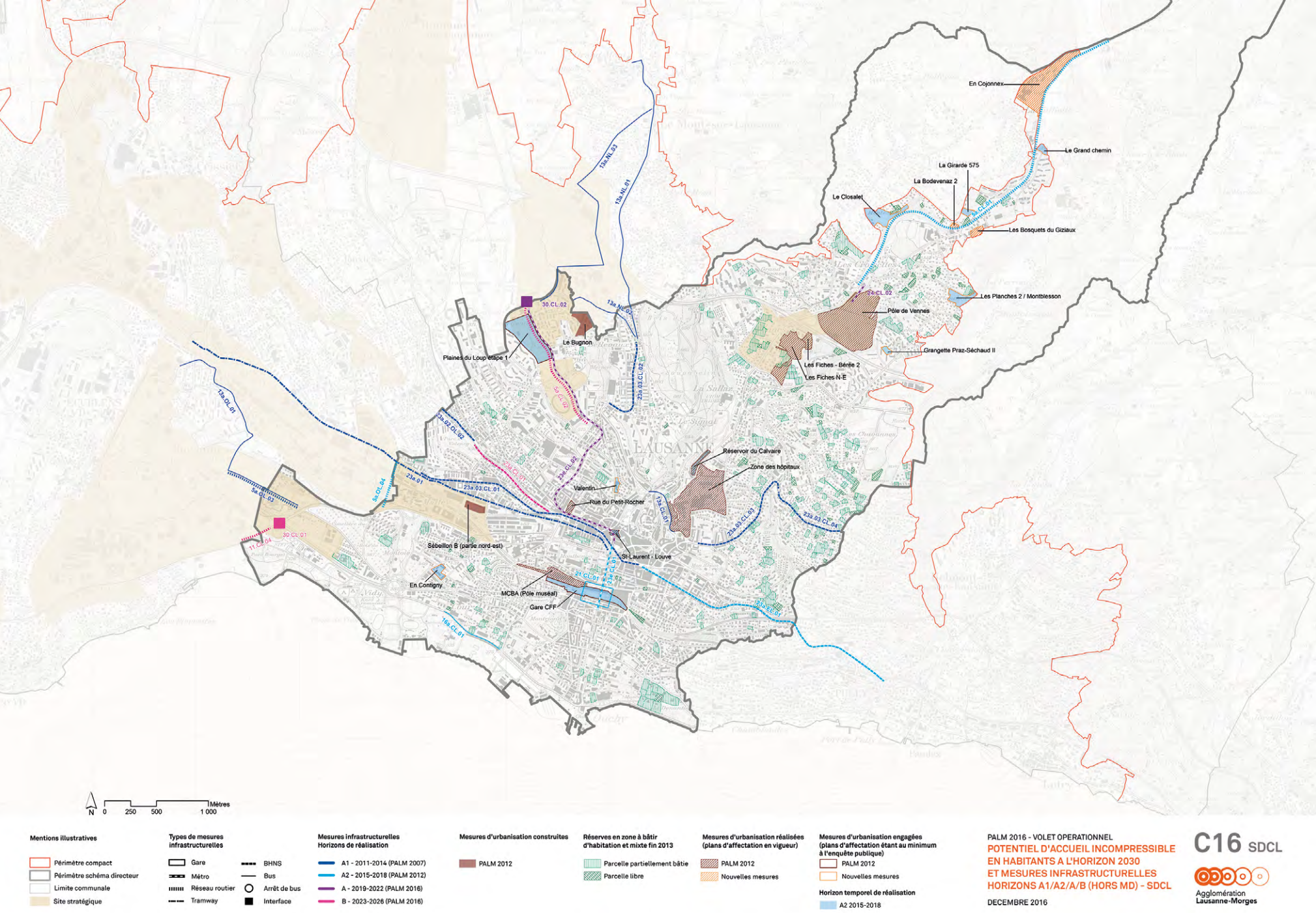
2.3.3 COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

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

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

Carte

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



PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C16 SDCL

Agglomération Lausanne-Morges

2.3.4 MESURES PAYSAGÈRES

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

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

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

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

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

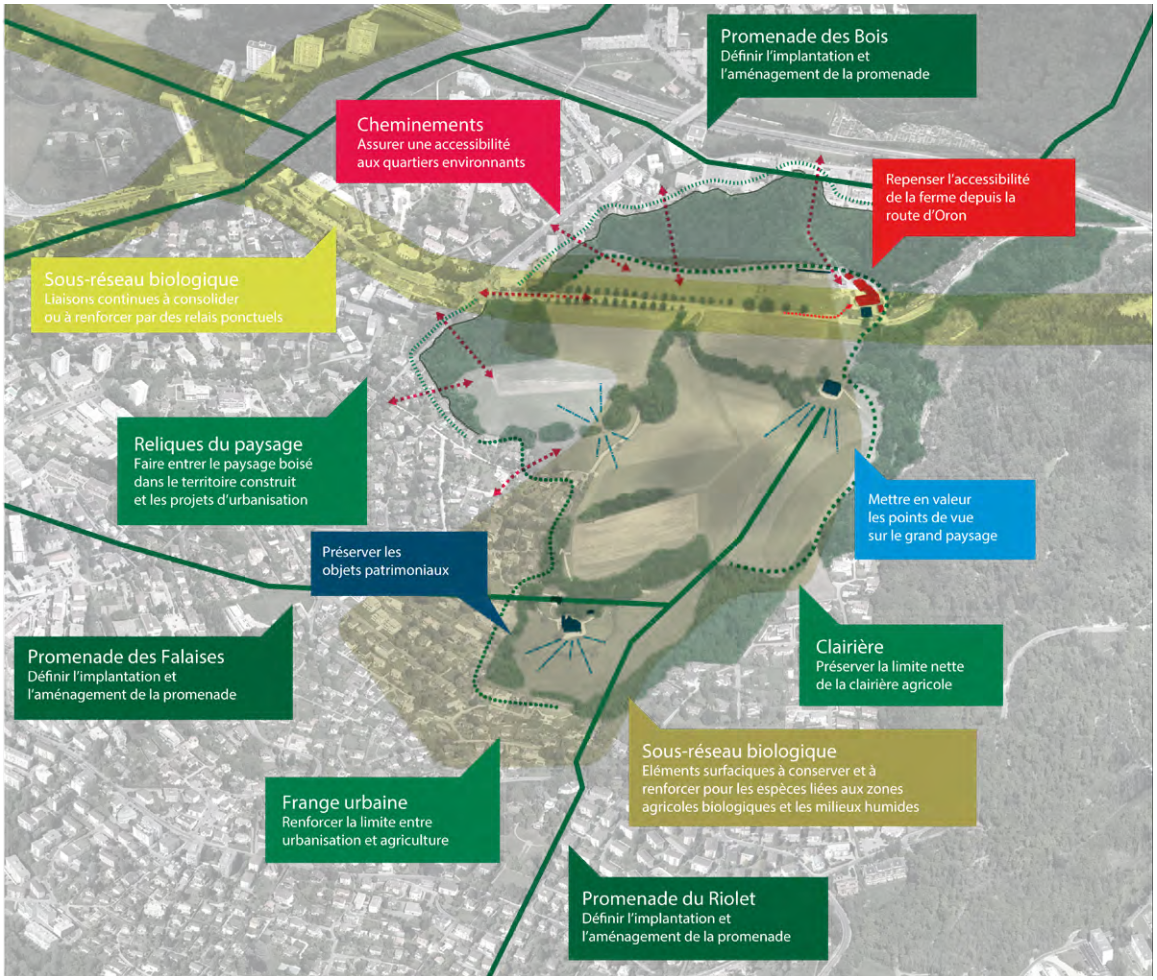
Illustration du projet

Source : Urbaplan et consorts, 2014

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

Illustration du projet

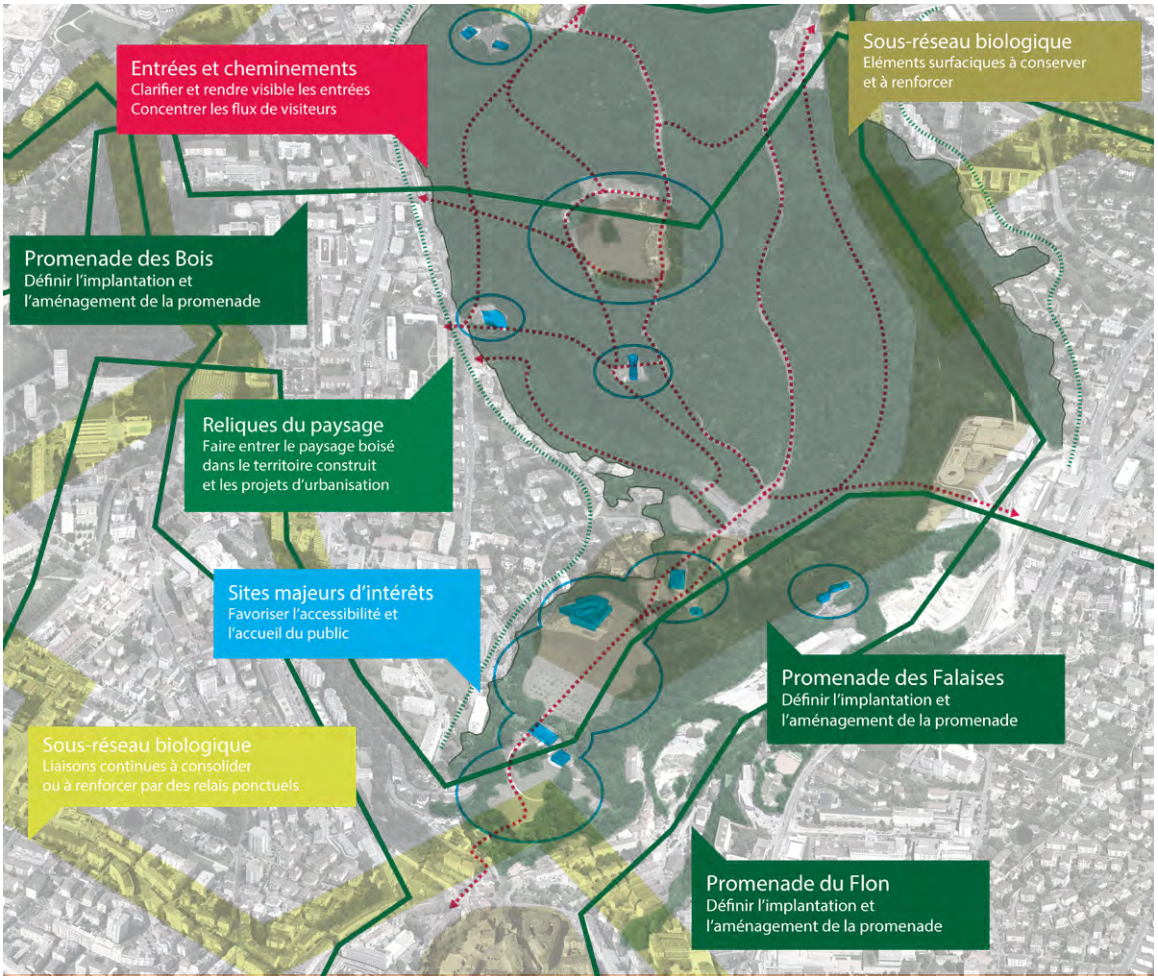
Source : Urbaplan et consorts, 2014



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

Illustration du projet

Source : Urbaplan et consorts, 2014



2.3.5 MESURES ENVIRONNEMENTALES

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

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

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

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

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

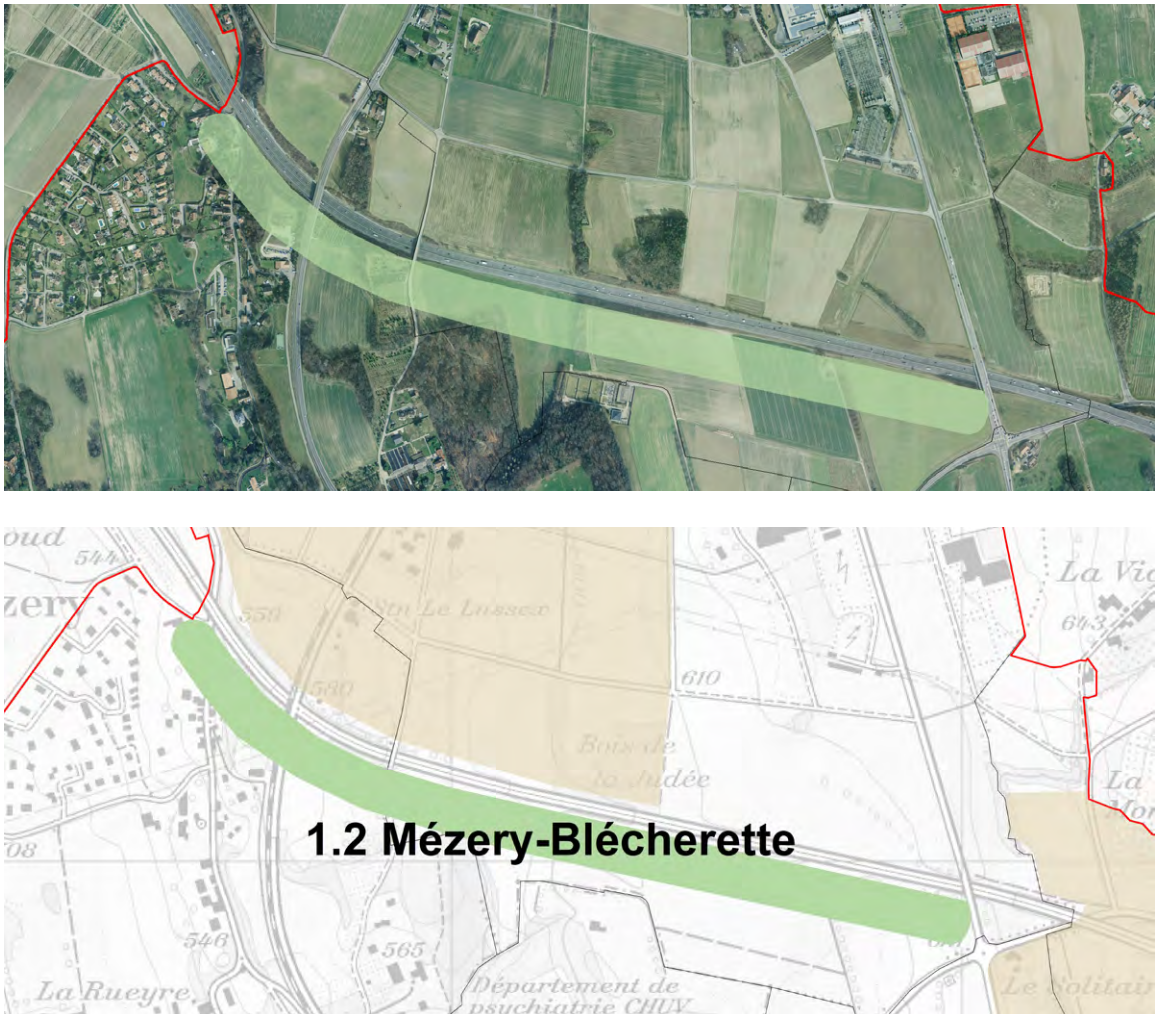
Illustration du projet

Source : PALM 2016

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

Illustration du projet

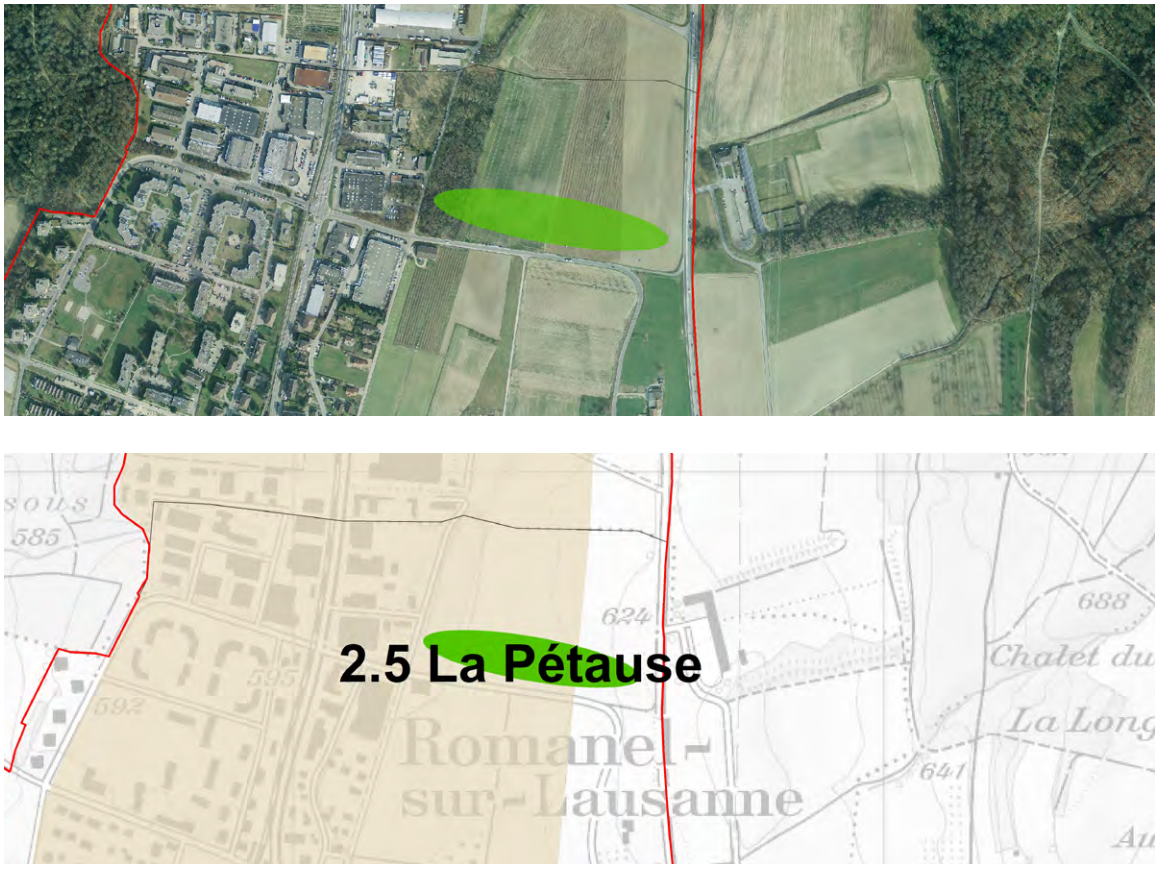
Source : PALM 2016



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

Illustration du projet

Source : PALM 2016



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

Illustration du projet

Source : PALM 2016

3 SCHÉMA DIRECTEUR DE L'EST LAUSANNOIS

Sommaire détaillé – Contenu cliquable

3.1 PORTRAIT DU SCHÉMA DIRECTEUR – SDEL 229

3.2 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PALM 2007 ET 2012 – SDEL 231

3.2.1 Études stratégiques 231
Étude stratégique de développement du secteur de Corsy-La Conversion 231
Stratégie de développement des activités au centre-ville de Pully 232
Démarche participative pour l'aménagement des espaces publics du centre-ville de Pully 232
Diagnostic du stationnement au centre-ville de Pully 233
Étude de faisabilité prolongement des lignes 8/25 233
Étude préliminaire pour un diagnostic multimodal de la RC 777/Rives du lac 234
Étude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois 234

3.2.2 Plans directeurs 235
Masterplan du centre-ville de Pully 235

3.2.3 État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 236

Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 236
Mesures réalisées 237
Mesures conformes à la situation théorique 237
Mesures avec un léger retard 238
Mesures avec un retard relativement important 239

Carte – C9-SDEL État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012 241

3.2.4 État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 242

Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 242
Mesures réalisées 243
Mesures en cours de réalisation 243
Mesures conformes à la situation théorique 244
Mesures avec un léger retard 245
Mesures avec un retard relativement important 246
Arrêt/suspension de la mesure 246

Carte – C10-SDEL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD) 247

Carte – C11-SDEL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012 248

3.3 MESURES DU PALM 2016 – SDEL 249

3.3.1 Mesures d'urbanisation 249
Horizons temporels des mesures d'urbanisation 250
Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton 251

Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A) 251
PQ « Clergère Sud » 252
PPA « Côtes St-Maire » 254
PQ « Jardin des Désertes » 256
PPA « Rue des Corbaz » 258
PPA « Vallon de la Paudèze » 260
PPA « Les Brûlées » 262

Carte – C12-SDEL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 264

Carte – C13-SDEL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets 265

3.3.2 Mesures infrastructurelles 266

Liste des mesures infrastructurelles 267

Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B) 269

Carte – C14-SDEL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C 279

Carte – C15-SDEL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B 280

3.3.3 Coordination des mesures d'urbanisation et infrastructurelles 281

Carte – C16-SDEL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD) 282

3.3.4 Mesures environnementales 283

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales 283
2.10 Renaturation de la Paudèze 284

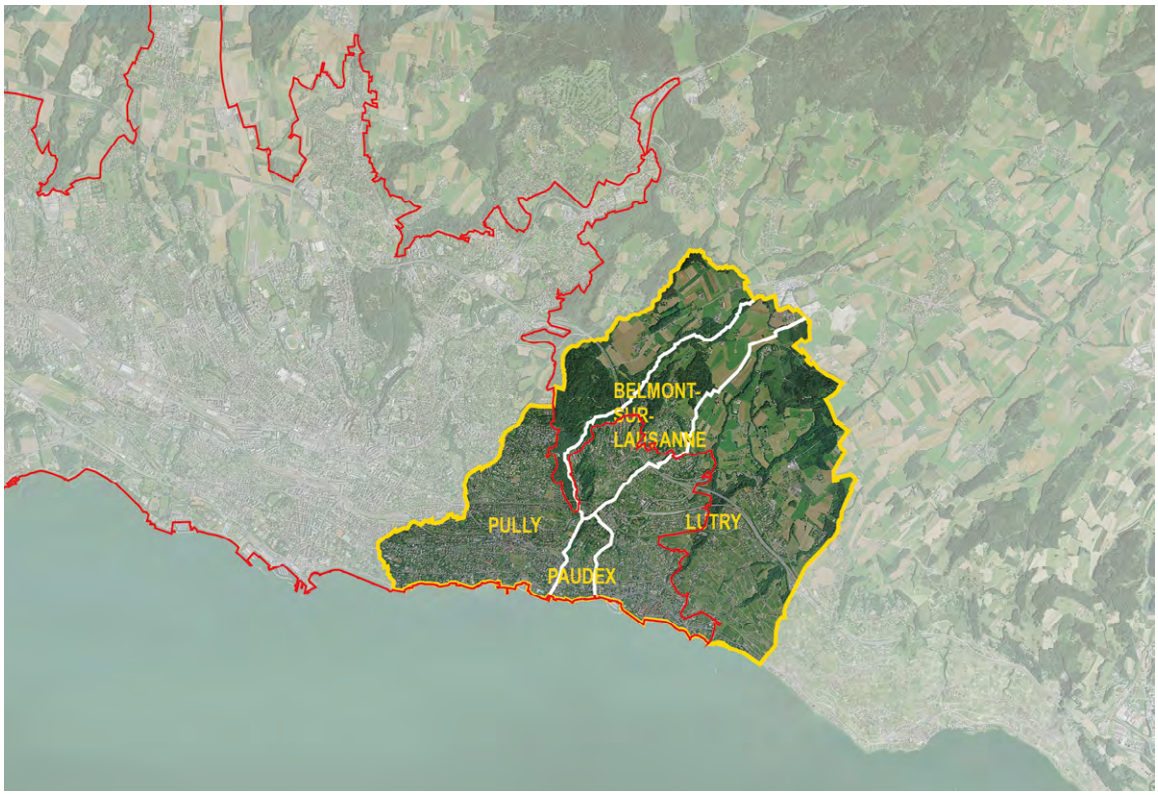
3.1 Portrait du schéma directeur – SDEL

Le secteur est composé de 4 communes qui sont touchées par le périmètre compact du PALM. Ces communes ont signé en 2007 le Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL) qui coordonne par l'intermédiaire d'un bureau technique les principes d'aménagement sur l'ensemble du secteur.

Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL)

Communes signataires	Belmont-sur-Lausanne, Lutry, Paudex et Pully
Autres signataires	Lausanne Région, Lausanne
Date de constitution	2007
Ressources humaines du bureau technique	1.6 ETP

Périmètre du SDEL



Données quantitatives	
Superficie du SDEL concernée par le périmètre compact	693 ha
Nombre d'habitants au sein du périmètre compact*	27'759
Nombre d'emplois au sein du périmètre compact (ETP)**	7'715

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

Contact

Bureau du Schéma directeur de l'Est lausannois
Centre Perrelet
Chemin du Closel 15
Case postale 129
1020 Renens 1
021 621 08 50

3.2 État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDEL

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 SDEL.

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

Étude stratégique de développement du secteur de Corsy-La Conversion

SDEL, 2012-2016

L'implantation d'une nouvelle centralité (identifiée dans le PALM et le schéma directeur de l'Est lausannois) autour de la gare régionale CFF de La Conversion nécessitait de réaliser une étude directrice dont les objectifs étaient les suivants :

- poser le cadre pour le projet de requalification de la route de La Conversion ;
- proposer le développement urbain du secteur et un plan de mise en œuvre des planifications locales ;
- prévoir des espaces publics de qualité ;
- valoriser/développer l'accessibilité du secteur ;
- prévoir de la mixité fonctionnelle dans ce secteur ;
- valoriser les atouts paysagers ;
- effectuer la coordination nécessaire avec l'étude de projet d'ouvrage du BHNS (mesure mobilité 5586.2.086 du PALM).

L'étude a livré les premiers résultats en matière de diagnostic « mobilité » en 2013. Un scénario de développement valorisant les atouts paysagers, identifiant les potentiels de développement et gérant l'accessibilité au périmètre a été retenu. Huit nouvelles mesures d'urbanisation ont été identifiées et inscrites dans le PALM 2016. Au regard de l'enjeu de ce développement pour la commune de Lutry, les représentants du législatif (présentation au groupe de concertation du Conseil communal de Lutry) ont été impliqués. Des mesures de mobilité inscrites dans le PALM ont été modifiées/confirmées et le projet a été présenté à l'OFROU en raison des implications sur la bretelle de Corsy contiguë au projet.

Stratégie de développement des activités au centre-ville de Pully

Wüest & Partners, 2015-2016

La mixité fonctionnelle au centre-ville de Pully accuse une tendance à la résidentialisation. L'objectif était de réaliser un état des lieux de l'existant et un diagnostic fin du secteur. Ces deux éléments ont permis de dégager une stratégie de développement des activités au centre-ville (validation par la Municipalité en décembre 2016).

D'un point de vue concret, les apports de l'étude sont les suivants :

- l'identification d'actions à réaliser pour mettre en œuvre la stratégie ;
- les lignes directrices sur les questions de mixité du secteur, notamment concernant les 8 mesures d'urbanisation inscrites dans le PALM 2012 ;
- la coordination entre développement des activités et accessibilité en transports publics (mesures de mobilité 5586.2.059-16a.EL.01, 5586.2.079-21.EL.01, 5586.2.086-23a.EL.01, 5586.2.079-21.EL.01, 5586.04-4e.2, 5586.008-4h.EL.09, 5586.2.059-16a.EL.01, 5586.280-4c.EL.101, 5586.2.284-4d.EL.150, 4d.EL.152, 4e.1.EL.102 du PALM).

Démarche participative pour l'aménagement des espaces publics du centre-ville de Pully

HEIG VD, 2015-2017

Les objectifs de la démarche en cours sont d'impliquer la population pulliérane dans le développement de son centre-ville afin de s'accorder sur des réflexions partagées concernant le réaménagement des espaces publics. La démarche a permis l'établissement d'un diagnostic participatif sur lequel se baseront les prochaines étapes jusqu'en 2017.

Concrètement, la démarche se déroule en 4 séquences de concertation portant sur les principaux espaces publics du centre de Pully. Elles se structurent autour d'activités variées (enquêtes, entretiens, ateliers maquettes, conférences-débats) :

- secteur Clergère (mesures d'urbanisation 5586.2.263, 5586.2.264, 5586.2.265, 5586.2.266, 5586.2.267, 5586.2.268, 5586.2.269 et 5586.2.270 du PALM)
- secteur Rue de la Poste (mesures mobilité 5586.2.079-21.EL.01 et 5586.2.086-23a.EL.01 du PALM)
- secteur Place Neuve (mesures mobilité 5586.2.079-21.EL.01 et 5586.2.086-23a.EL.01 du PALM)
- secteur Place de la Gare (mesures mobilité 5586.2.079-21.EL.01 et 5586.2.086-23a.EL.01 du PALM)

Un site internet (juin 2015) spécialement dédié aux travaux d'aménagement prévus dans ce périmètre est désormais en ligne afin de pouvoir informer et échanger régulièrement avec les habitants.

Diagnostic du stationnement au centre-ville de Pully

Transitec, 2015

L'objectif de l'étude était de se doter d'un outil qui assure la cohérence du stationnement dans le centre-ville et qui soit coordonné avec les mesures de mobilité du PALM.

L'étude a fourni l'état des lieux et le diagnostic du fonctionnement actuel du stationnement dans le centre de Pully et a démontré la nécessité de mettre en place une stratégie cohérente de stationnement pour le centre-ville de Pully.

De plus, elle comporte les éléments de coordination avec les mesures de mobilité du PALM (5586.2.059-16a.EL.01, 5586.2.079-21.EL.01, 5586.2.086-23a.EL.01, 5586.2.079-21.EL.01, 5586.04-4e.2, 5586.008-4h.EL.09, 5586.2.059-16a.EL.01, 5586.280-4c.EL.101, 5586.2.284-4d.EL.150, 4d.EL.152, 4e.1.EL.102).

Étude de faisabilité prolongement des lignes 8/25

tl, 2015

Cette étude de faisabilité a été lancée dans le but de vérifier si une éventuelle prolongation de la ligne 8 était possible sans péjorer le fonctionnement du futur BHNS au droit de la place du Voisinand et du Grand-Pont. Le cas échéant, l'étude devait déterminer les aménagements à prévoir dans l'étude de projet d'ouvrage du BHNS, en prenant en considération les autres mesures de mobilité du PALM (5586.041, 4e.2/5586.2.280, 4c.EL.100).

Cette étude a permis de démontrer que les aménagements nécessaires au fonctionnement optimal du BHNS ne permettent pas une prolongation de la ligne 8 jusqu'au terminus de la ligne 9 à Lutry.

Étude préliminaire pour un diagnostic multimodal de la RC 777/Rives du lac

SDEL, 2016

Ce secteur à enjeux est identifié dans le projet de territoire du SDEL. Deux mesures de requalification routière sont inscrites au PALM (requalification de la route du Lac phase 1, entre Lutry et Paudex/mesure A du PALM 2012, début des travaux en 2018 et phase 2, entre Paudex et Pully-Haldimand/mesure B du PALM 2016). L'étude préliminaire vise à élaborer une vision coordonnée des problématiques et des opportunités liées au réaménagement de la RC 777, et à mettre en évidence les marges de manœuvre qui seront développées dans le cadre d'une future étude d'avant-projet.

Les principaux objectifs de l'étude sont :

- la vérification de la compatibilité des études existantes ;
- la réalisation d'un diagnostic multimodal complet et critique du tronçon tous modes confondus ;
- la mise en évidence des lacunes de l'aménagement actuel ;
- la réalisation d'une analyse critique des projets en cours ;
- l'élaboration de propositions alternatives à évaluer lors de l'avant-projet.

Étude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois

Verzone et Woods, 2014-2016

Au regard des enjeux de densification du bâti prévus sur le territoire situé à l'est de l'agglomération, l'étude stratégique d'évolution du paysage avait pour objectif, en établissant des lignes directrices, de valoriser l'identité paysagère du SDEL. En outre, elle devait approfondir et synthétiser le concept paysage du projet de territoire du SDEL.

Ce projet intercommunal détermine des axes thématiques de valorisation paysagère qui structurent tout le territoire du schéma directeur. Sur ces itinéraires, des points de valorisation paysagère sont identifiés afin que les communes puissent y réaliser des projets d'amélioration de ces espaces ouverts, selon les opportunités, et les rendre plus conviviaux pour la population. Un guide des bonnes pratiques en matière d'aménagement paysager accompagne cette étude.

Cette étude permet donc de disposer :

- d'un diagnostic paysager approfondi sur tout le territoire du SDEL (2014) hors Lavaux ;
- d'un concept de valorisation paysagère (lignes directrices) ;
- d'un outil de mise en œuvre : guide des bonnes pratiques ;
- de confirmer la valorisation d'espaces publics emblématiques du SDEL.

3.2.2 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 SDEL sont présentés ci-après.

Masterplan du centre-ville de Pully

Fischer et Montavon, 2013

L'objectif général du Masterplan était de formaliser la vision des autorités en matière d'urbanisation et d'amélioration de la mobilité au centre de Pully et plus particulièrement de se doter d'un outil destiné à :

- coordonner les développements du secteur du centre-ville de Pully ;
- favoriser la mise en œuvre des PPA et PQ (8 mesures d'urbanisation du PALM 2012) ;
- s'assurer de la qualité des espaces publics ;
- coordonner le projet de BHNS (passage place de la Clergère) et 7 autres mesures de mobilité du PALM.

Les apports de l'étude sont multiples. En matière de stratégie, le Masterplan précise les orientations inscrites dans le Schéma directeur de l'Est lausannois en définissant une vision stratégique partagée du développement du centre-ville formalisée par un document directeur et de coordination. De manière plus concrète, il formalise la procédure et le plan d'actions de mise en œuvre des mesures d'urbanisation inscrites dans le PALM 2007 et 2012, en coordination avec les mesures de mobilité du PALM (5586.2.086-23a.EL.01, 5586.2.079-21.EL.01, 5586.04-4e.2, 5586.008-4h.EL.09, 5586.2.059-16a.EL.01, 5586.280-4c.EL.101, 5586.2.284-4d.EL.150, 4d.EL.152, 4e.1.EL.102).

3.2.3 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION

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

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

La carte C9-SDEL 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 SDEL.

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

Carte
C9-SDEL 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
5586.2.264	Lavaux-Roches-Palin-Panchaudes	Pully	Centralité site L	2015	–
5586.2.265	Samson-Reymondin	Pully	Centralité site L	2007	2014

Mesures conformes à la situation théorique

Code ARE	**5586.2.268**
Libellé	**Clergère Nord**
Site stratégique	L
Commune	Pully
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Masterplan du centre-ville de Pully
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2019-2022
Horizon PALM 2016	Non engagé

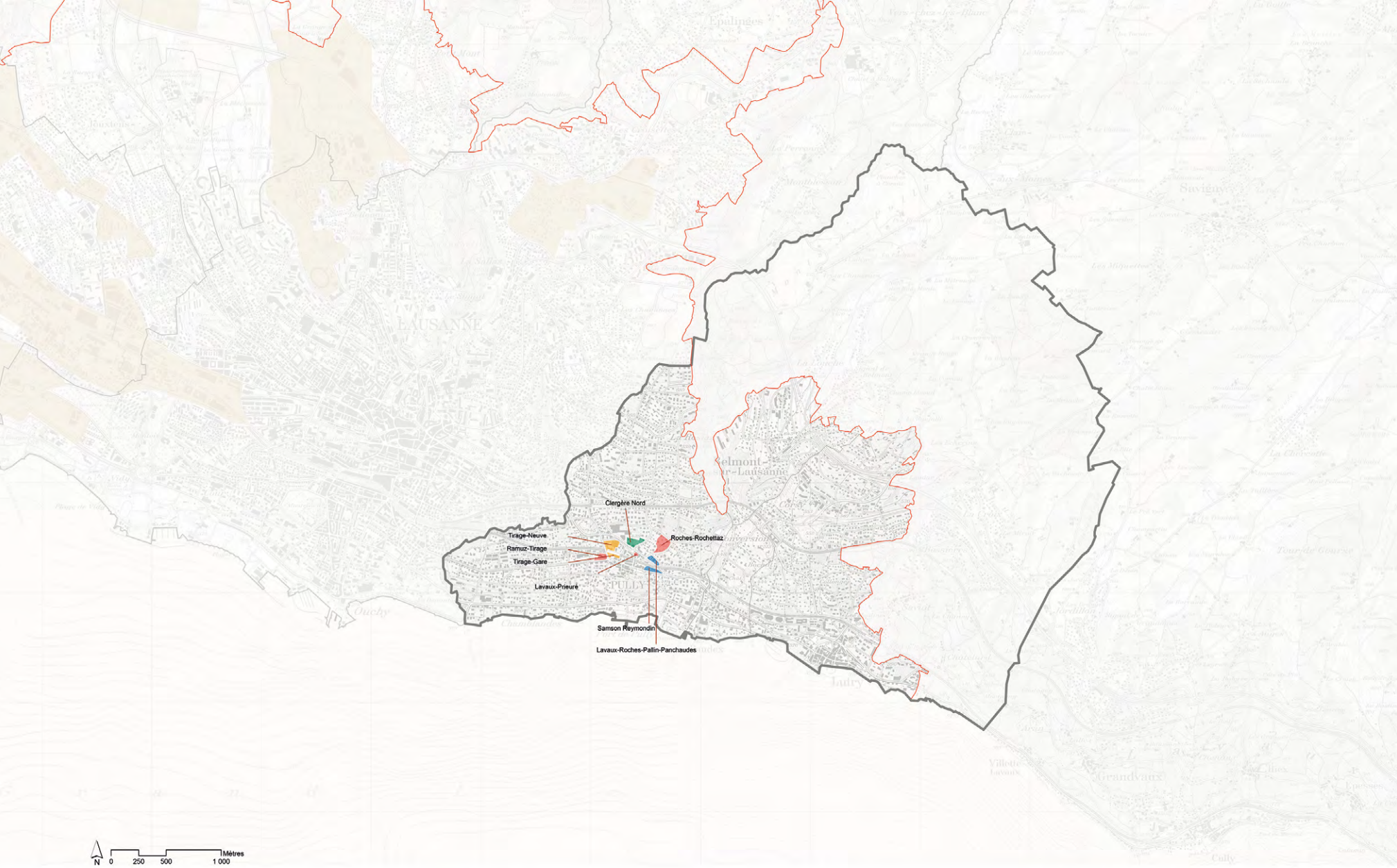
Code ARE	**5586.2.263**
Libellé	**Tirage-Gare**
Site stratégique	L
Commune	Pully
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Masterplan du centre-ville de Pully
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	–
Moyens de mise en œuvre	Une démarche participative est en cours sur le centre-ville

Code ARE	**5586.2.269**
Libellé	**Tirage-Neuve** (ex-Migros)
Site stratégique	B
Commune	Pully
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Masterplan du centre-ville de Pully
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2019-2022
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Le propriétaire (Migros) qui souhaitait développer rapidement ne le souhaite désormais plus. Le plan a mis du temps à démarrer. Les études préliminaires ont été longues. Le périmètre du plan a été modifié.
Moyens de mise en œuvre	Une étude de faisabilité est en cours

Code ARE	**5586.2.266**
Libellé	**Ramuz-Tirage**
Site stratégique	L
Commune	Pully
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Étude stratégique et/ou planification directrice	Chantier 4/Masterplan du centre-ville de Pully
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Le plan est en suspens pour l'instant.
Moyens de mise en œuvre	Le propriétaire évalue actuellement l'opportunité de démarrer un plan de quartier sur sa parcelle.

Code ARE	**5586.2.267**
Libellé	**Roches-Rochettaz**
Site stratégique	L
Commune	Pully
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Étude stratégique et/ou planification directrice	Chantier 4/Masterplan du centre-ville de Pully
État d'avancement du plan d'affectation	À l'enquête publique
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2019-2022
Motif du retard	Le projet a été retiré par la municipalité avant son approbation par le Conseil communal pour être réétudié.
Moyens de mise en œuvre	Le projet redémarre fin 2016.

Code ARE	**5586.2.270**
Libellé	**Lavaux – Prieuré**
Site stratégique	L
Commune	Pully
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Étude stratégique et/ou planification directrice	Chantier 4/Masterplan du centre-ville de Pully
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Un des propriétaires ne souhaite pas développer de projet sur sa parcelle dans l'immédiat.
Moyens de mise en œuvre	En attente de négociation.



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 - SDEL

DECEMBRE 2016

C9 SDEL

Agglomération Lausanne-Morges

3.2.4 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

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

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

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

Cartes

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

Mesures réalisées

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Mise en service
5586.006	4e.01.EL.02	Pully	2013
5586.025	13a.EL.01	Pully	2014

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Mise en service
5586.2.280	4c.EL.151	Pully	2015
5586.2.284	4d.EL.150	Pully	2016

Les mesures 4c.EL.151 et 4d.EL.150 (liste A 2012) ont été réalisées sans solliciter de cofinancement fédéral. En tant que parties de paquets de mesures du benchmark mobilité douce, elles feront l'objet d'une demande de remplacement à la Confédération.

Mesures en cours de réalisation

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Début des travaux
5586.2.020	5a.EL.04	Pully	2016

Aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007) n'est en cours de réalisation sur le territoire du SDEL.

Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)			
Code ARE	**N° de mesure PA**	**Commune/Porteur de projet**	**Début des travaux**
Horizon A 2012 (2015-2018)			
5586.2.018	5a.EL.02	Paudex, Lutry	2018
5586.2.059	16a.EL.01	Pully	2018
5586.2.079	21.EL.01	Pully	2018
5586.2.280	4c.01.EL.200	Pully	2018
5586.2.280	4c.01.EL.201	Lutry	2018
5586.2.280	4c.02.EL.200	Pully	2018
5586.2.280	4c.EL.100	Lutry	2018
5586.2.280	4c.EL.101	Pully	2018
5586.2.283	4d.EL.106	Pully	2017
5586.2.292	4e.01.EL.101	Lutry	2018
Horizon B 2012 (2019-2022)			
5586.2.019	5a.EL.03	Pully	2019
5586.2.282	4c.01.EL.210	Pully	2022
5586.2.282	4c.02.EL.210	Pully	2022
5586.2.282	4c.EL.103	Pully	2022
5586.2.286	4d.EL.105	Pully, Paudex	2022

Aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007, A1 et B1) n'est associée à cette catégorie sur le territoire du SDEL.

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.002	4c.01.EL.01	Pully
5586.002	4c.02.EL.01	Pully
5586.044	23a.02.EL.01	Lutry
5586.044	23a.02.EL.02	Paudex
5586.044	23a.02.EL.03	Pully

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

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.017	5a.EL.01	Lutry
5586.2.086	23a.EL.01	Pully, Lausanne
5586.2.280	4c.EL.06	Pully, Belmont, DGMR
5586.2.284	4d.EL.152	Pully
5586.2.292	4e.01.EL.102	Pully

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 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.280	4c.EL.104	Pully

Le début des travaux de réalisation des mesures ci-dessus est reporté de la période 2015-2018 au-delà de 2026. Par ailleurs, aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007) n'est associée à cette catégorie sur le territoire du SDEL.

Arrêt/suspension de la mesure

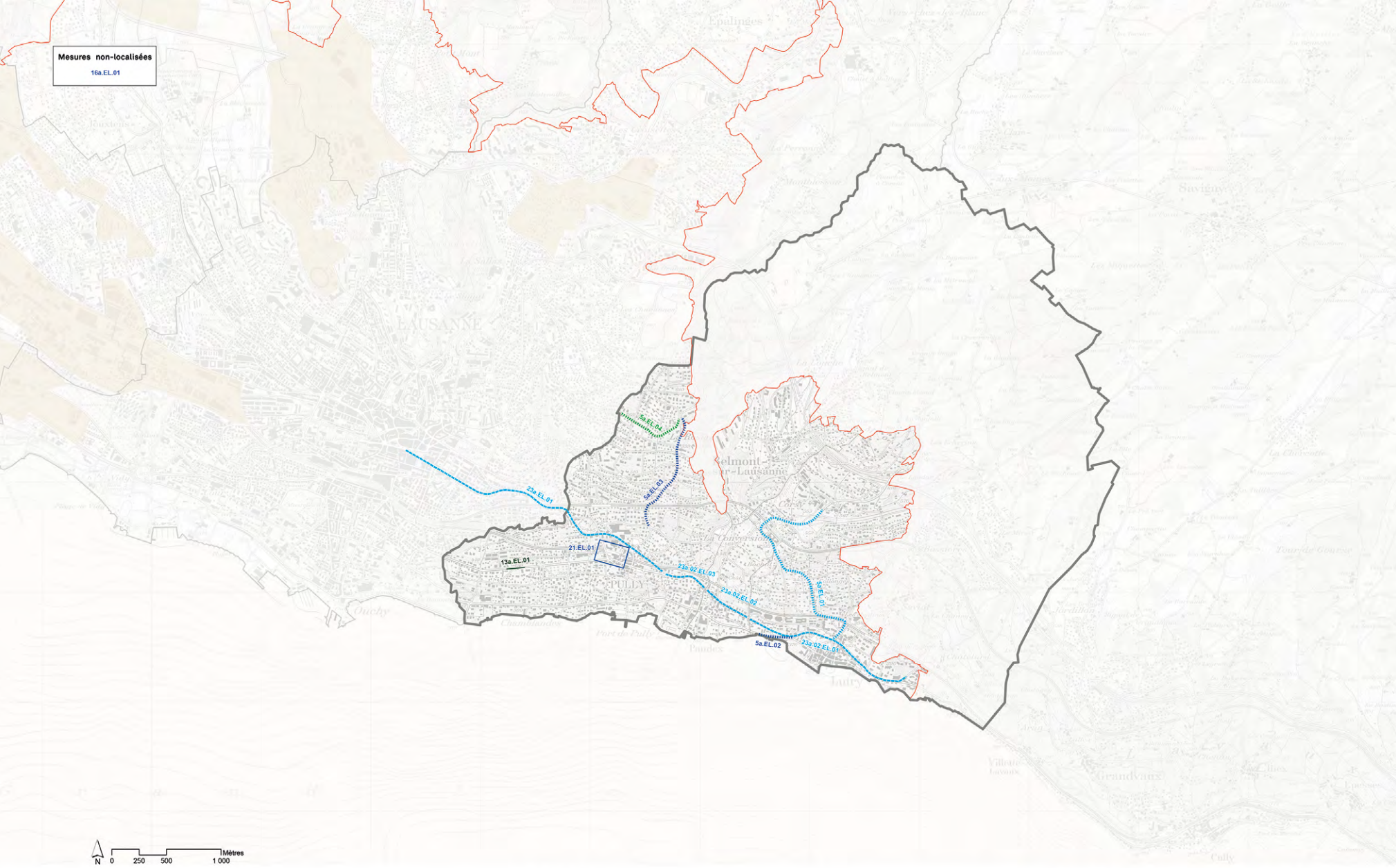
Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.002	4e.01.EL.01	Lutry

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.280	4c.EL.102	Pully

Les mesures ci-dessus des listes A1/A2 sont abandonnées. En tant que parties de paquets de mesures du benchmark mobilité douce, elles feront l'objet d'une demande de remplacement à la Confédération.



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

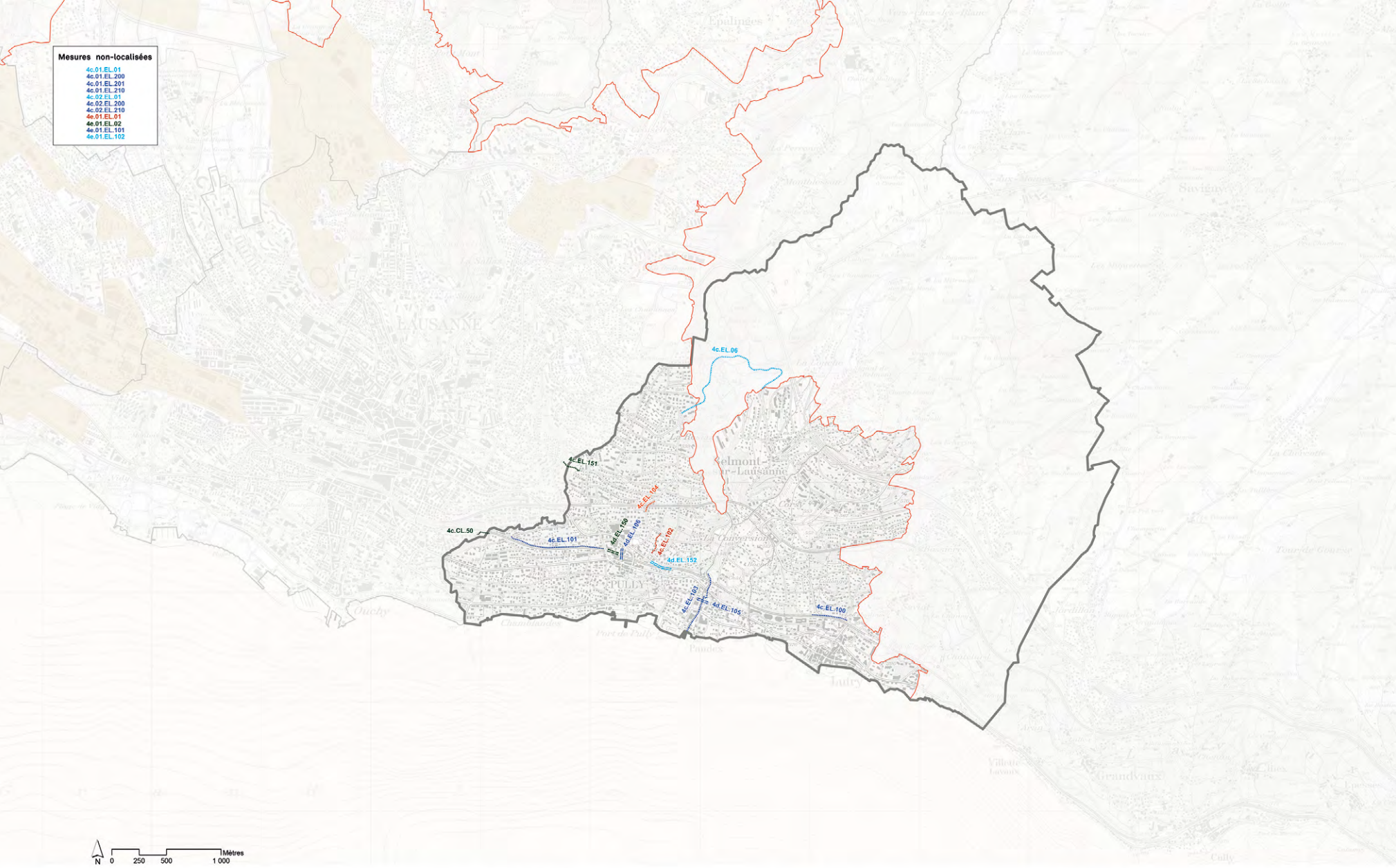
- Réalisée
- En cours de réalisation
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard (< 4 ans)
- Retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt / suspension de la planification

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

DECEMBRE 2016

C10 SDEL

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE MOBILITE DOUCE 2007 ET 2012 - SDEL

DECEMBRE 2016

C11 SDEL

Agglomération Lausanne-Morges

3.3 Mesures du PALM 2016 – SDEL

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.

3.3.1 MESURES D'URBANISATION

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

Mesures d'urbanisation du PALM 2012

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

Nouvelles mesures d'urbanisation du PALM

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

Horizons temporels des mesures d'urbanisation

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

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

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

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

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

Mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Les mesures construites (permis d'habiter délivré), le potentiel de densification des zones construites, les réserves en zone à bâtir existante, les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et les mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) sont définis désormais comme un potentiel « incompressible ». Les mesures réalisées et engagées font l'objet d'une liste détaillée (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1). Pour ce qui est des nouvelles mesures réalisées et engagées à l'échelle du SDEL, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel définit. Elles sont inscrites dans la liste fournie par la Confédération (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1), font l'objet de fiches (voir ci-après) et sont répertoriées sur la carte C12-SDEL.

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 SDEL 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-SDEL). Dans le PALM 2016, les horizons temporels pour la réalisation de ces mesures, qu'elles soient nouvelles ou déjà inscrites dans le PALM 2012, ne sont pas précisés.

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

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

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

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

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

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

PQ « Clergère Sud »
PPA « Côtes St-Maire »
PQ « Jardin des Désertes »
PPA « Rue des Corbaz »
PPA « Vallon de la Paudèze »
PPA « Les Brûlées »

Cartes

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

	Nouveau – PQ « Clergère Sud » **Pully – Site stratégique L**
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 en mai 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan de quartier est prévue en 2017
État d'avancement du plan d'affectation	Adopté par le Conseil communal
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Masterplan pour le centre de Pully, octobre 2013
Affectation du plan	Zone d'habitation de forte densité et zone d'utilité publique
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	52
Emplois supplémentaires	27
Habitants et emplois supplémentaires	78
Opportunité du plan d'affectation	Idéalement situé dans le centre-ville de Pully à quelques dizaines de mètres de la Gare CFF et du futur arrêt de l'axe fort de transport public t2 de la Clergère, le plan de quartier « Clergère Sud » s'inscrit pleinement dans les objectifs du PALM et du SDEL de renforcer l'urbanisation dans les centres. Le projet prévoit la requalification et la densification d'un secteur partiellement bâti, un renforcement de la mixité fonctionnelle et la création d'une nouvelle liaison de mobilité douce le long des voies CFF.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	Plan de quartier lié aux mesures infrastructurelles 21.EL.01 (Code ARE 5586.2.079 – interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération) et 23a.EL.01 (Code ARE 5586.2.086 – Bus à haut niveau de service, phase 2, PP8, étude d'avant-projet en cours)
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Illustration du projet

Source : Paysagestion, 2014

Périmètre du projet – 1:20000

	Nouveau – PPA « Côtes St-Maire » **Paudex – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2010
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2011
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Non
Affectation du plan	Zones de logements et d'activités moyennement gênantes et zone d'habitations individuelles
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	161
Emplois supplémentaires	45
Habitants et emplois supplémentaires	206
Opportunité du plan d'affectation	Un des derniers secteurs de la commune à développer par plan d'affectation, idéalement situé à quelques mètres du futur arrêt de l'axe fort de transport public t2 (BHNS), il s'inscrit pleinement dans les objectifs du PALM et du SDEL de renforcer l'urbanisation le long des axes forts de transports publics.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	23a.02.EL.02 (code ARE 5586.044)
Aspect(s) paysager(s)	Aire forestière délimitée en 2006 sur la partie nord du secteur
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Illustration du projet

Source : Esplanade aménagement SA, 2013

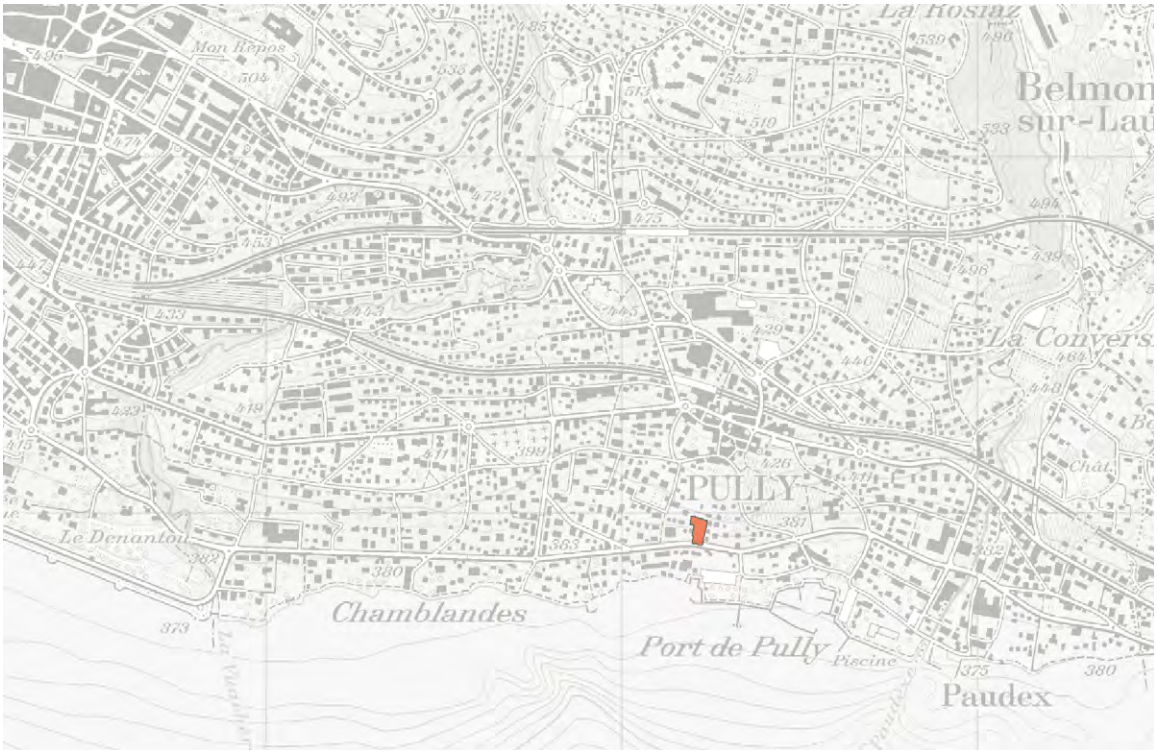
Périmètre du projet – 1:20000

	Nouveau – PQ « Jardin des Désertes » **Pully – 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 en septembre 2012
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan de quartier a eu lieu en juillet 2016
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Schéma directeur de l'Est lausannois
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	47
Emplois supplémentaires	0
Habitants et emplois supplémentaires	47
Opportunité du plan d'affectation	Le Plan de quartier « Jardins des Désertes » permet la densification mesurée d'une poche actuellement vide de constructions à proximité d'une ligne structurante de transport public dans le respect des valeurs paysagères du site. Le projet est conforme aux objectifs et lignes directrices du PALM et du SDEL qui cherchent à coordonner transports et urbanisation en encourageant une densification de qualité dans les secteurs de l'agglomération les mieux desservis par les transports publics.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	5a.EL.05 (code ARE 5586.2.021, Requalification multimodale de la RC777), Étude de diagnostic multimodal (en cours)
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Illustration du projet

Source : Ville de Pully, 2010

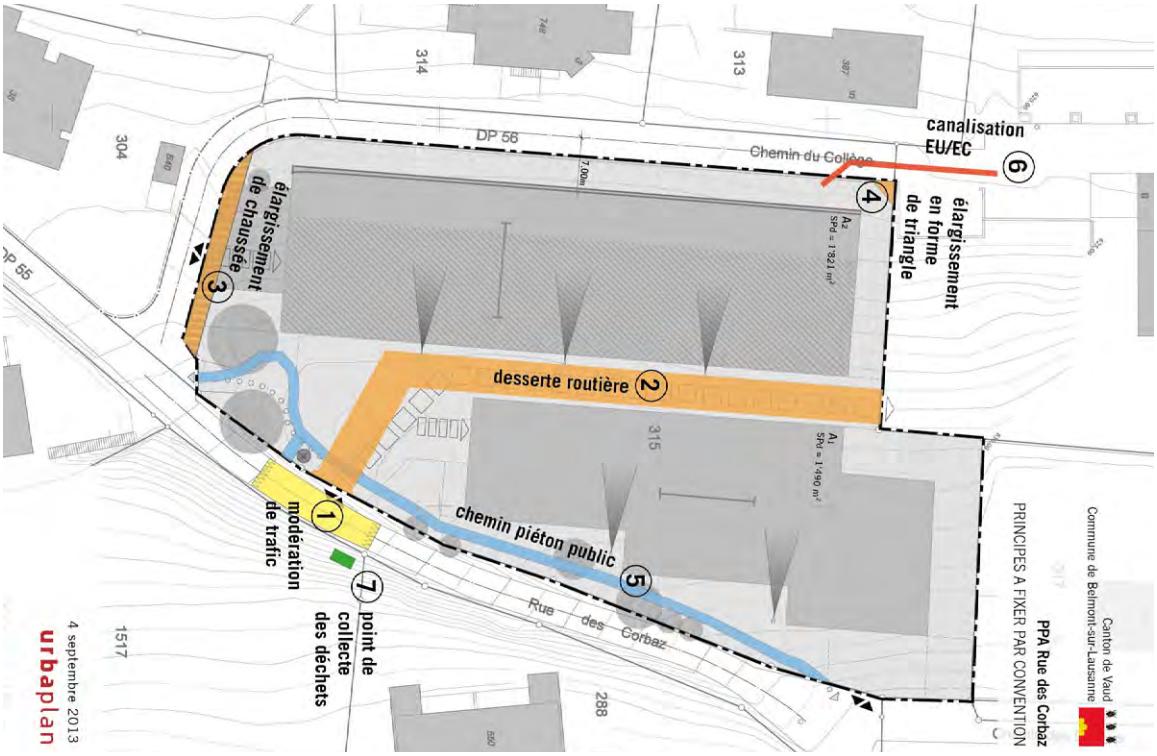
Périmètre du projet – 1:20000



	Nouveau – PPA « Rue des Corbaz » **Belmont-sur-Lausanne – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2017
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue en 2018
État d'avancement du plan d'affectation	À l'enquête publique
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Aucun
Affectation du plan	Zone d'habitation de moyenne densité, habitations et activités non gênantes.
Modification de la vocation	Oui. Initialement affecté en zone intermédiaire, le périmètre est destiné à l'habitat.
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	64
Emplois supplémentaires	0
Habitants et emplois supplémentaires	64
Opportunité du plan d'affectation	La parcelle 315 est la dernière parcelle libre de construction près du centre du village. Elle est à proximité du collège, de l'administration communale, des commerces et du récent PPA « Coin d'En Haut ». La parcelle 315 est distante d'environ 200 m des arrêts de transports publics des lignes 47 pour le centre de Pully, 66 pour le centre de Lausanne, les deux à une cadence de 20', et également de la ligne 49 via la route du Burenoz pour la gare de Pully à une cadence à la demi-heure. Elle est reliée au centre du village par un cheminement piétonnier au travers du PPA « Coin d'En Haut » et est entièrement équipée.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	–
Aspect(s) paysager(s)	L'emplacement de l'entrée du PPA respecte la nature de la rue des Corbaz qui est à l'inventaire des voies de communication historiques (IVS) d'importance locale. Un cheminement piétonnier public sera aménagé le long de la rue des Corbaz. La compensation d'une partie des arbres fruitiers actuels sera effectuée.
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Illustration du projet

Source : Urbaplan, 2013



Périmètre du projet – 1:20000

	Nouveau – PPA « Vallon de la Paudèze » **Paudex – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2008
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2009
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Aucun
Affectation du plan	Zone de logements et d'activités non gênantes et zone de logements et d'activités moyennement gênantes de densité moyenne.
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	87
Emplois supplémentaires	0
Habitants et emplois supplémentaires	87
Opportunité du plan d'affectation	Un des derniers secteurs de la commune à développer par plan d'affectation, le PPA du Vallon de la Paudèze permet la densification à proximité d'une ligne structurante de transport public (t2 BHNS) et d'une gare (La Conversion). Le projet est conforme aux objectifs du PALM et du SDEL (coordination transports et urbanisation dans les secteurs de l'agglomération et du SDEL les mieux desservis par les transports publics).
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	23a.02.EL.02 (code ARE 5586.2.044), 4c.EL.103 (code ARE 5586.2.282, PALM 2016), 4d.EL.200 (PALM 2016)
Aspect(s) paysager(s)	Préservation de la partie supérieure et de la frange ouest du secteur qui conserve son caractère viticole (zone de protection).
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

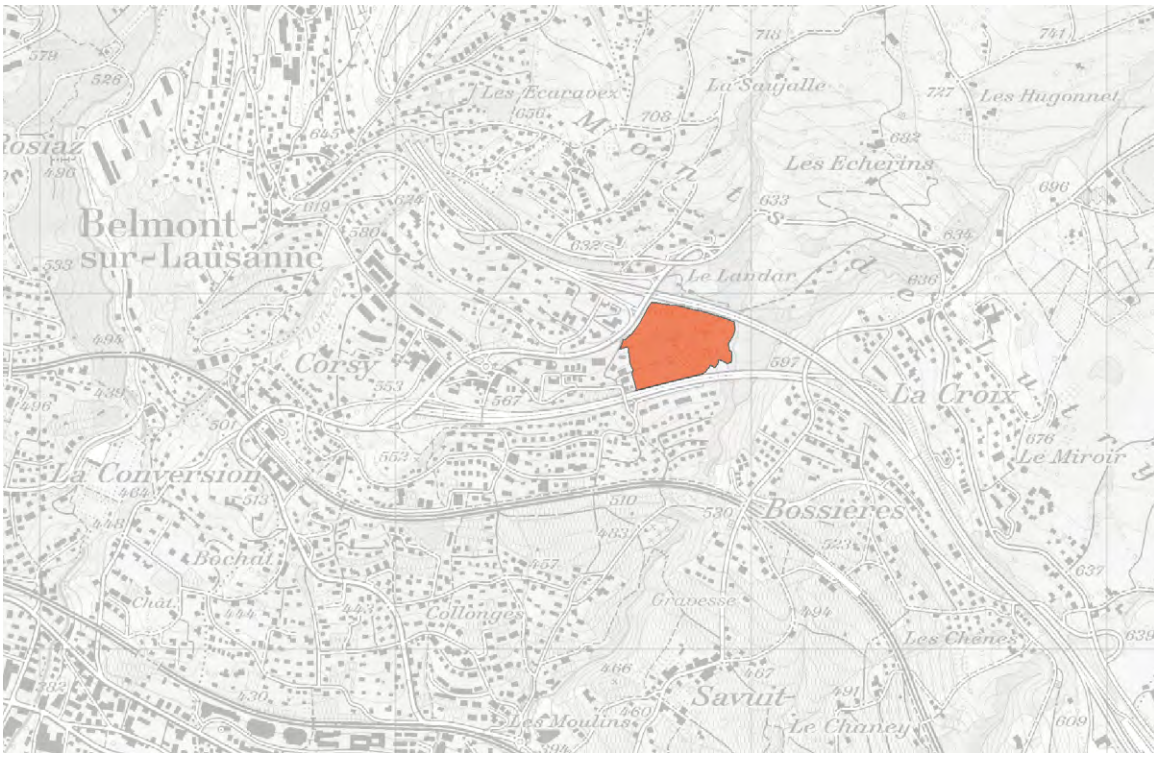
Illustration du projet

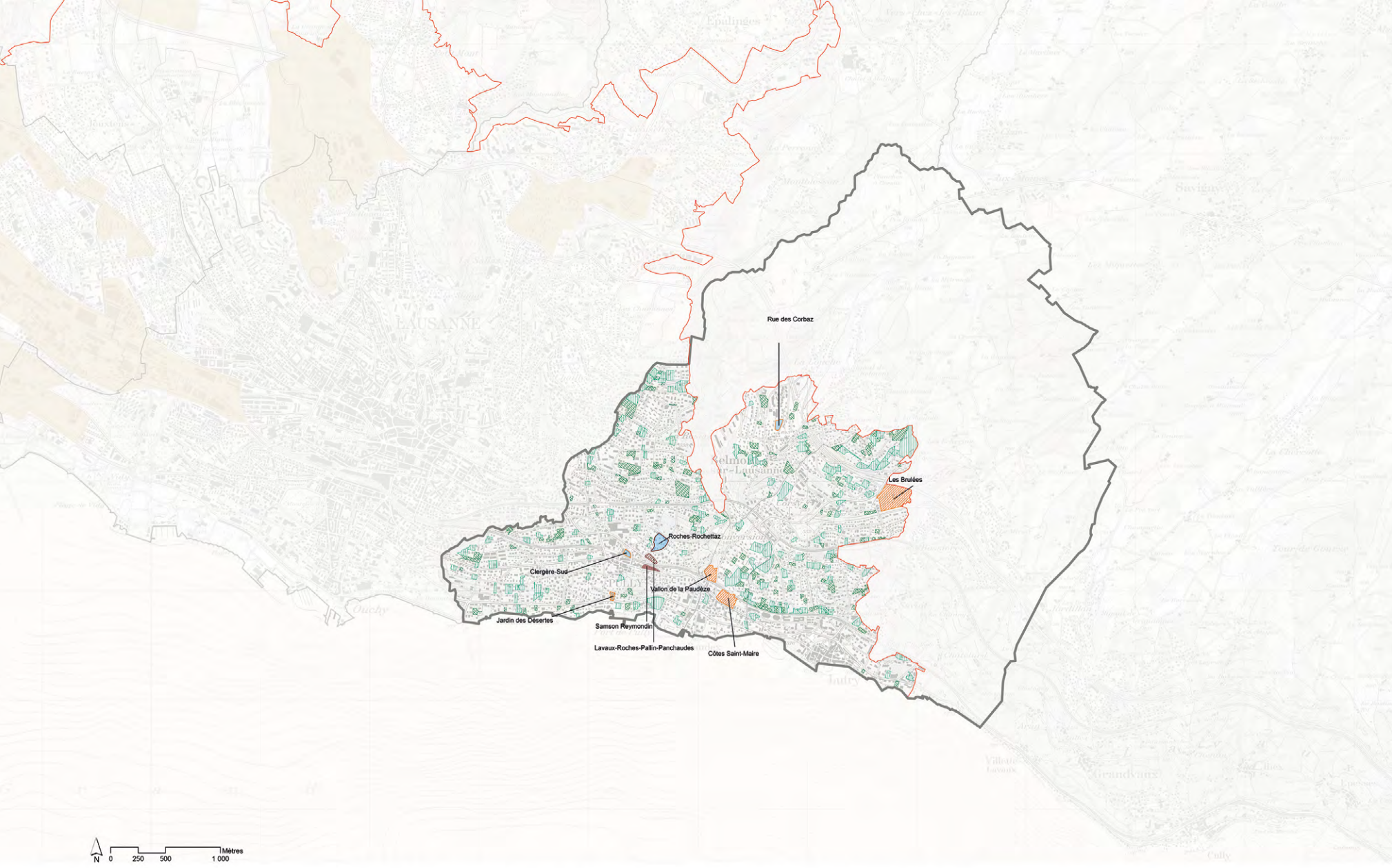
Source : Commune de Paudex, 2016

Périmètre du projet – 1:20000

	Nouveau – PPA « Les Brûlées » **Lutry – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2013.
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2014.
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Chantier 6 du SDEL, étude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois.
Affectation du plan	Zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes et zone d'habitation collective et d'habitation moyennement gênante
Modification de la vocation	Oui. Initialement affecté en zone intermédiaire, le périmètre est destiné à l'habitat.
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	298
Emplois supplémentaires	109
Habitants et emplois supplémentaires	407
Opportunité du plan d'affectation	Le PPA permet la densification mesurée à proximité de la gare de La Conversion. Le projet est conforme aux objectifs et lignes directrices du PALM et du SDEL en matière de coordination entre transports et urbanisation dans une centralité en devenir.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	5a.EL.01 (code ARE 5586.2.017) 11.EL.01 (code ARE 5586.2.049)
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Périmètre du projet – 1:20000





Mentions illustratives

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

Mesures d'urbanisation construites

- PALM 2012

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

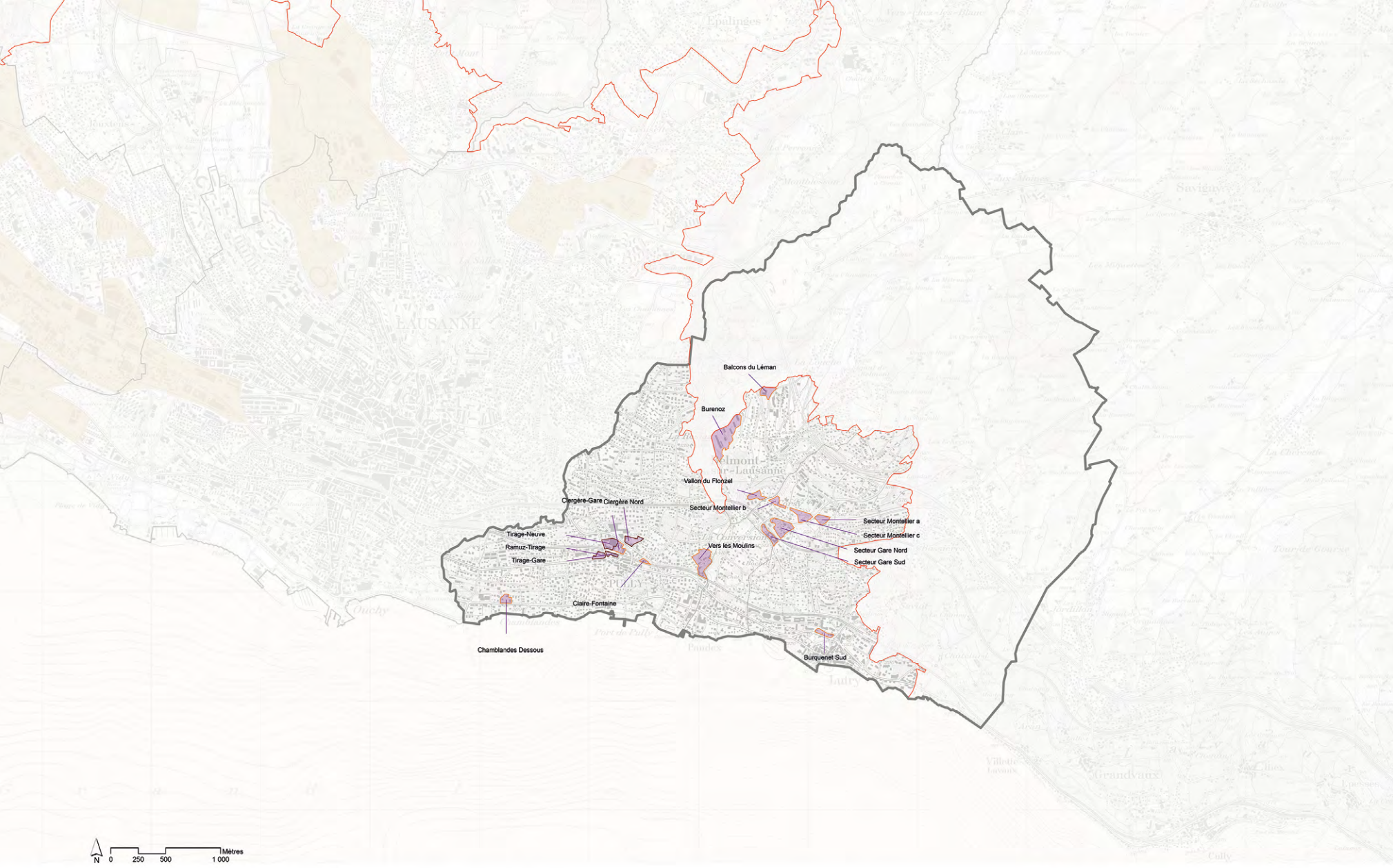
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C12 SDEL

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 - SDEL
DECEMBRE 2016

C13 SDEL

Agglomération Lausanne-Morges

3.3.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

La liste des mesures infrastructurelles du SDEL 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-SDEL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C
C15-SDEL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4c. Développement des réseaux de mobilité douce									
4c.EL.103	Pully, Paudex, Cheminement de la Paudèze, tronçon lac – terrains de sport de Rochettaz	1.142	x			x		1.142	
4c.01.EL.200	Pully, Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements)	0.132	x			x		0.132	
4c.02.EL.200	Pully, Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours	0.103	x			x		0.103	
4d. Franchissements dénivelés pour la mobilité douce									
4d.EL.5	Pully, Lutry, Franchissement Leisis (Pully) – Landar (Lutry)	3.295			x			3.295	
4d.EL.105	Pully, Paudex, Passerelle Pully (ch. de la Damataire) – Paudex (ch. de l'Étang)	0.338	x			x		0.338	
4d.EL.200	Pully, Paudex, Passerelle Pully (Moulins) – Paudex (Vallon de la Paudèze)	0.66	x			x		0.66	
4f. Réseau de vélos en libre-service (VLS)									
4f.EL	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2e étape – Périmètre SDEL	1.50	x					1.50	
5a. Requalification multimodale d'axes routiers principaux									
5a.EL.03	Pully, Réaménagement multimodal du ch. de Rennier	1.73	x					1.73	
5a.EL.05	Pully, Paudex, Lutry, Liaison Haldimand – Grand-Pont (RC777) – Phase 2	8.10		x				8.10	
5a.EL.200	Pully, Réaménagement multimodal de la rue de la Poste et de l'av. Samson-Reymondin	2.00	x					2.00	

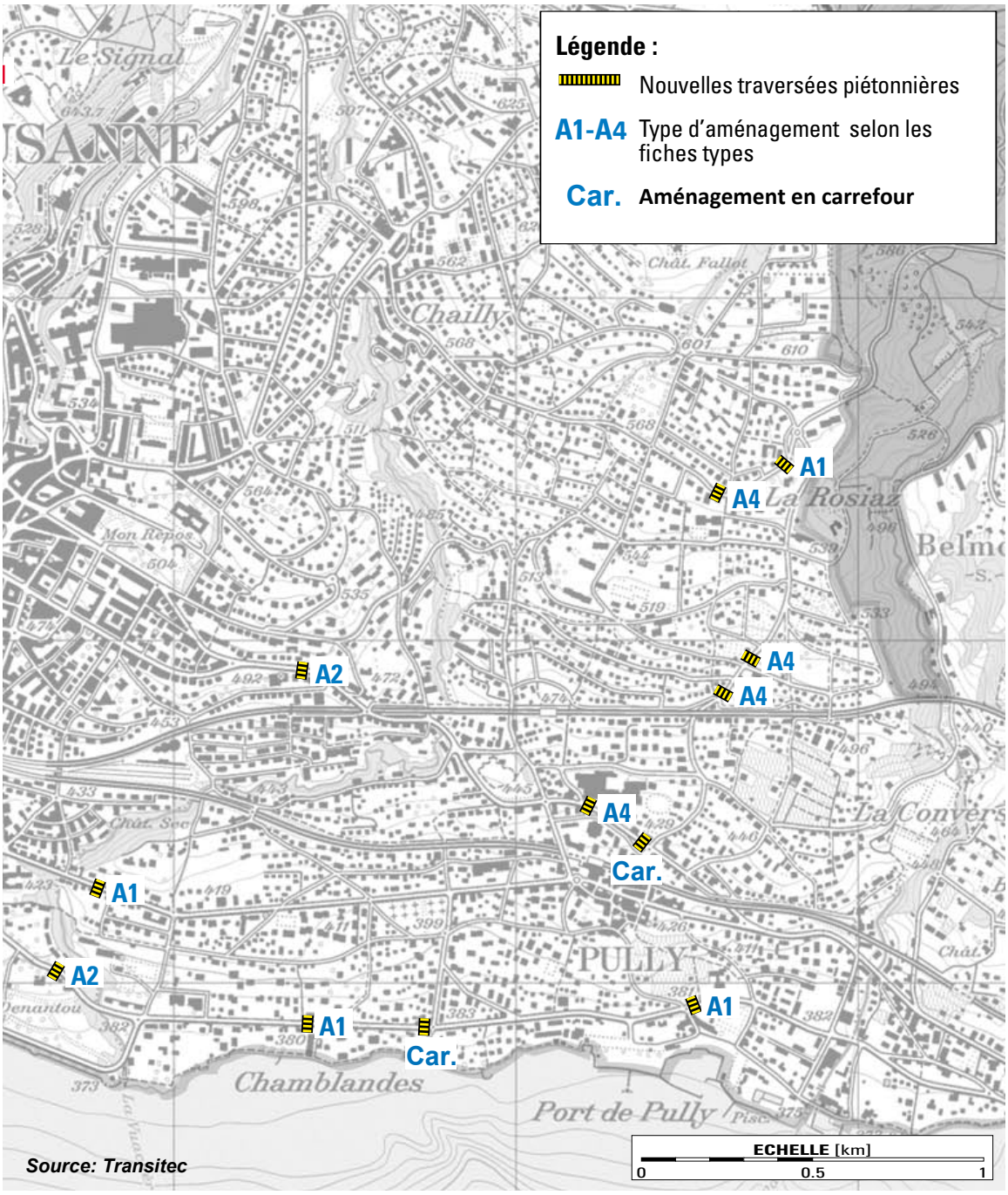
N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
11. Compléments routiers à des infrastructures du réseau national									
11.EL.01	Lutry, Réseau routier d'accès à la jonction de Corsy	10.00			x			10.00	
17. Réseau bus/trolleybus 2019-2022									
17.EL.01	Pully, Aménagements pour bus – Phase 2	1.00	x					1.00	

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.01.EL.200 (5586.2.282)** **Pully – Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements)**
Coût total (2016, HT)	CHF 132'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Pully
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	2020
Début des travaux	2022
Mise en service	2023
État d'avancement	Étude préliminaire
Degré de maturité	1
Description	Création et assainissement de traversées piétonnes sur le territoire communal.
Opportunité	Permettre la « ville des courtes distances » en améliorant et en sécurisant les traversées piétonnes.
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	–

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.132**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.132**

Illustration du projet



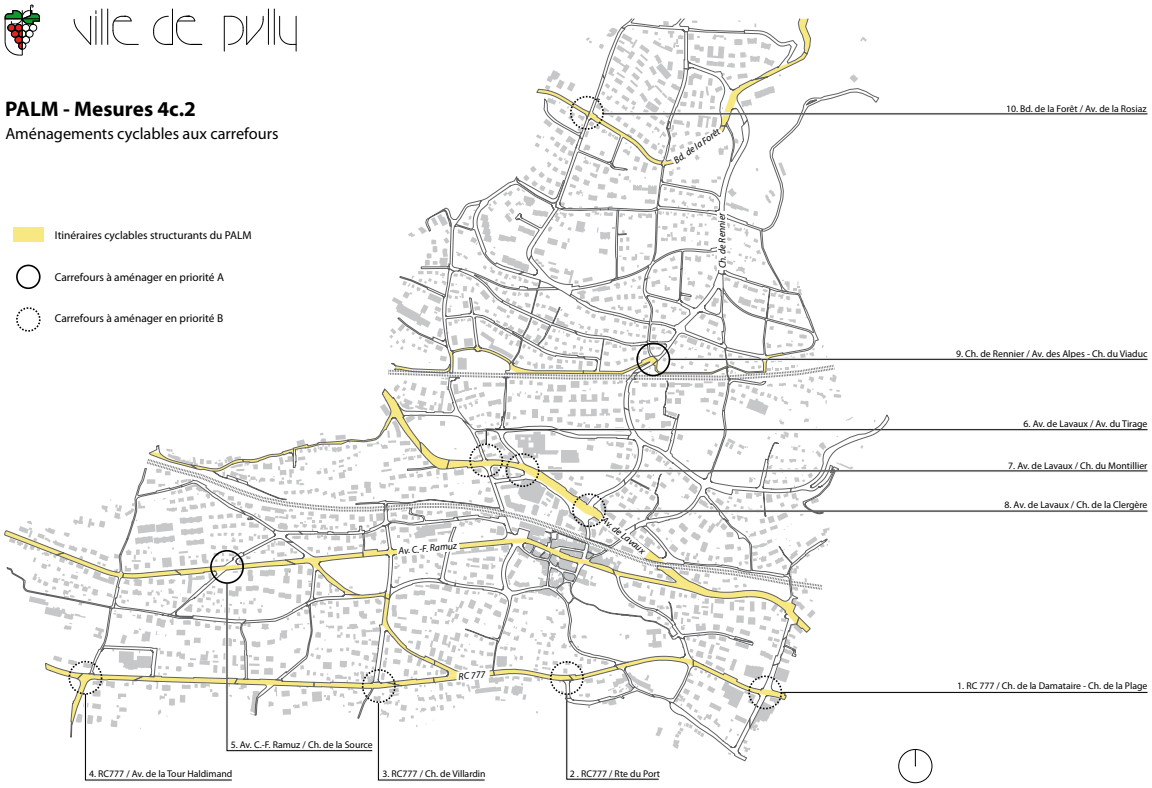
Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.02.EL.200 (5586.2.282)** **Pully – Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours**
Coût total (2016, HT)	CHF 103'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Pully
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	2020
Début des travaux	2022
Mise en service	2023
État d'avancement	Étude préliminaire
Degré de maturité	1
Description	Création d'aménagements en vue d'augmenter la sécurité et d'améliorer la perméabilité des carrefours pour les cyclistes.
Opportunité	Permettre la « ville des courtes distances » en favorisant la circulation des cyclistes aux carrefours majeurs de la ville de Pully.
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	–

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.103**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.103**

Illustration du projet

ville de pully

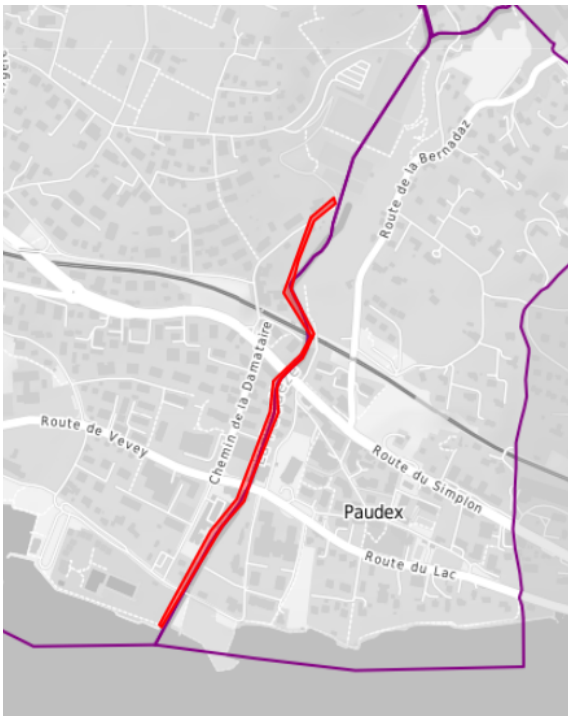
PALM - Mesures 4c.2
Aménagements cyclables aux carrefours

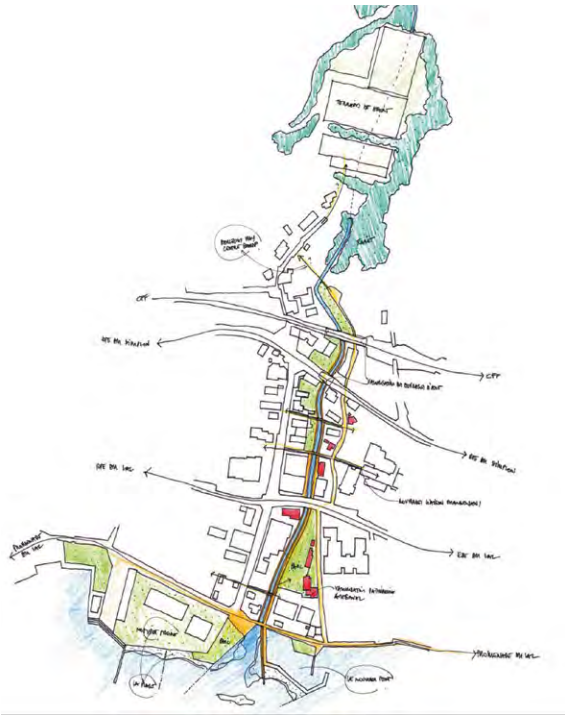


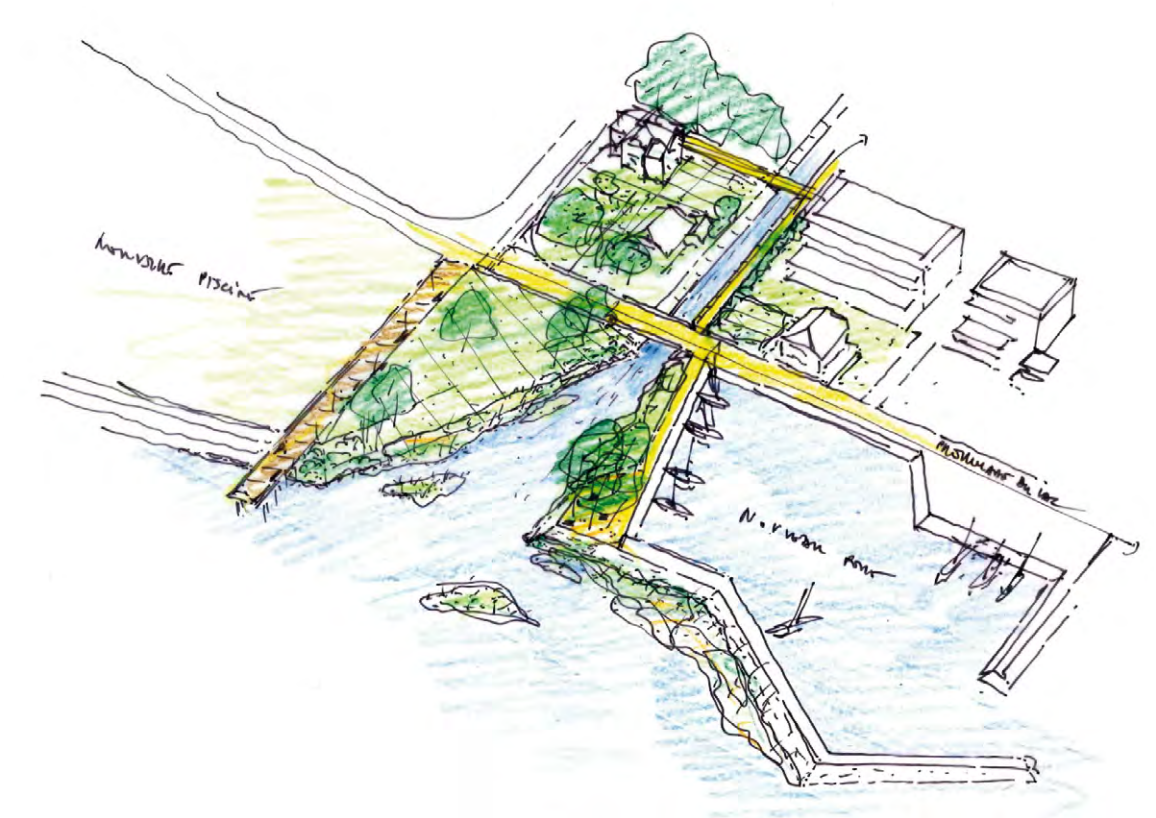
Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.EL.103 (5586.2.282)** **Pully, Paudex – Cheminement piétonnier de la Paudèze (entre lac et terrains de sport de Rochettaz)**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'142'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Communes de Pully et de Paudex
Partenaires	État de Vaud (DGE)
Remise de l'avant-projet	2015
Début des travaux	2022
Mise en service	2023
État d'avancement	Avant-projet
Degré de maturité	2
Description	Création d'un sentier le long de la Paudèze, en coordination avec des mesures environnementales et de franchissement de la rivière.
Opportunité	Relier la forêt et le lac par un cheminement piétonnier permettant la pratique de loisirs doux au sein de l'agglomération.
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.EL.105 (PALM 2016), 4d.EL.200 (PALM 2016), 5a.EL.05 (5586.2.021, 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 %**	**1.142**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**1.142**

Illustration du projet



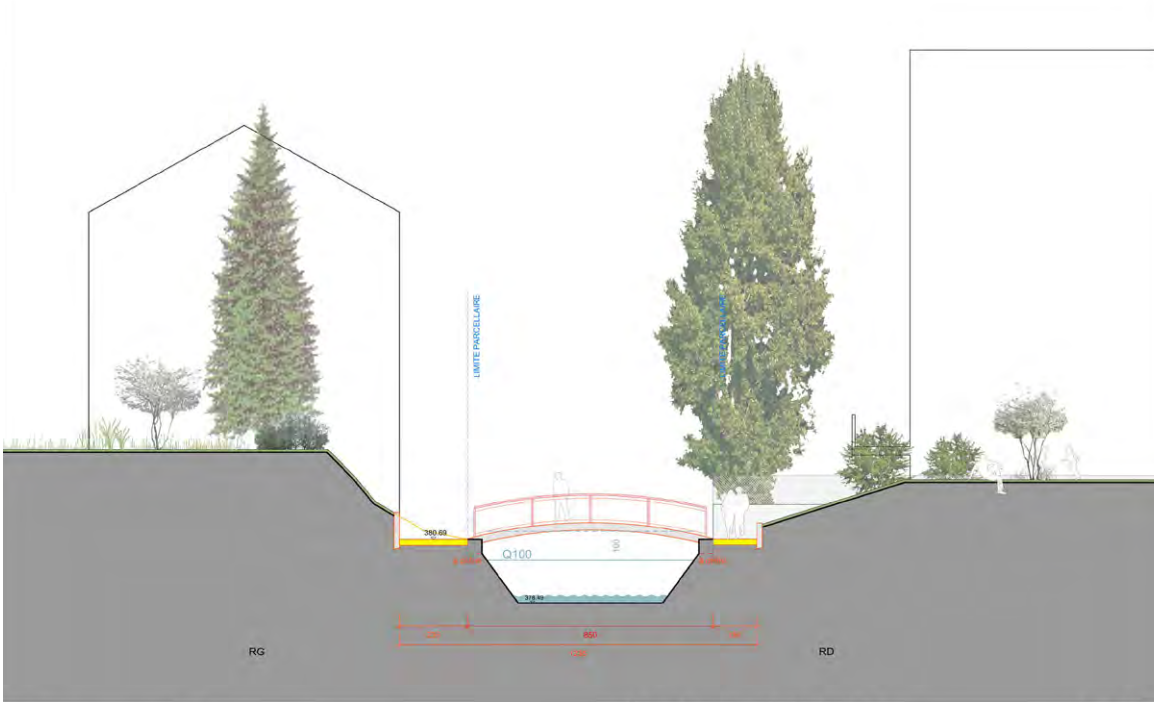


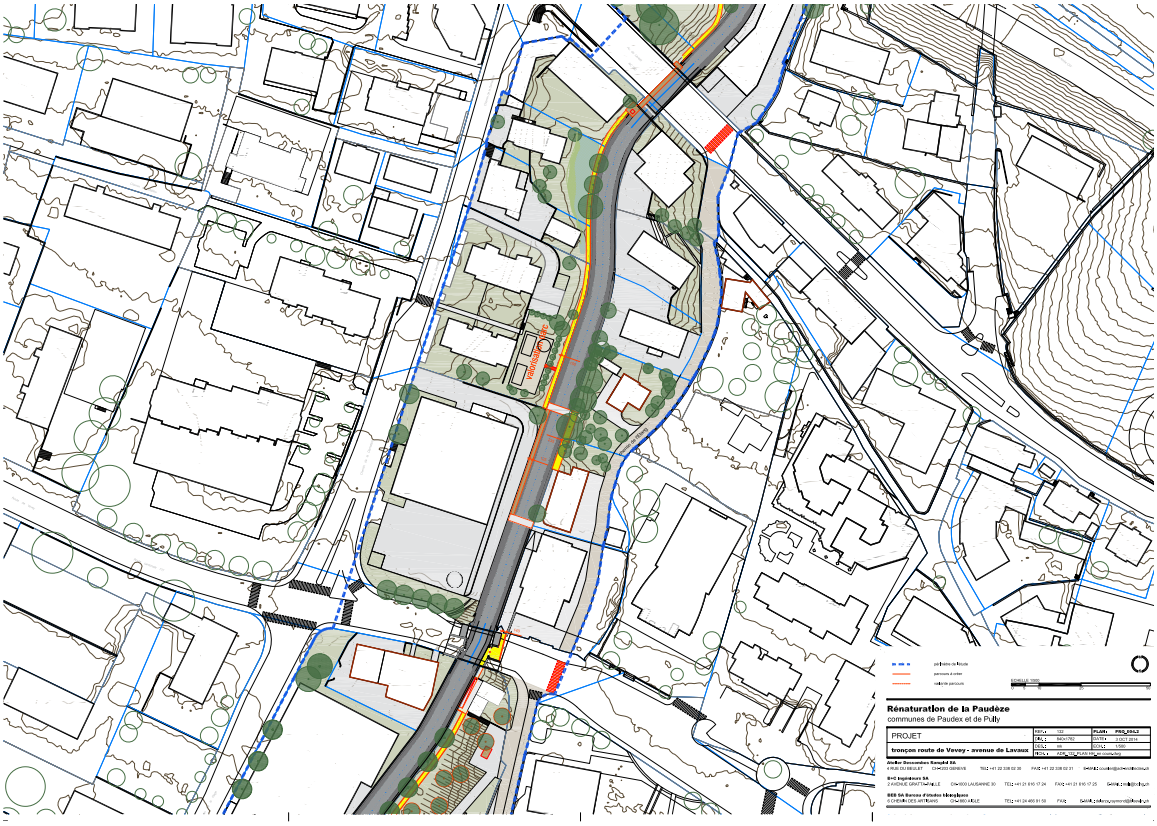


Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.EL.105 (5586.2.286)** **Pully, Paudex – Nouvelle passerelle chemin de la Damataire (Pully) – chemin de l'Étang (Paudex)**
Coût total (2016, HT)	CHF 338'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Communes de Pully et de Paudex
Partenaires	État de Vaud (DGE)
Remise de l'avant-projet	2015
Début des travaux	2022
Mise en service	2026
État d'avancement	Avant-projet
Degré de maturité	2
Description	Création d'une nouvelle passerelle franchissant la Paudèze et permettant de relier le chemin de la Damataire, à Pully, et le chemin de l'Étang, à Paudex.
Opportunité	Le nouvel ouvrage permet de relier l'est de Pully (habitants, emplois) au centre de Paudex (habitants, emplois et commerces) directement et en site propre. Cette liaison transversale se situe dans le prolongement d'un cheminement piéton provenant du bourg de Pully. Elle dessert également le cheminement piétonnier de la Paudèze (mesure 4c.EL.103).
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.EL.103 (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 %**	**0.338**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.338**

Illustration du projet

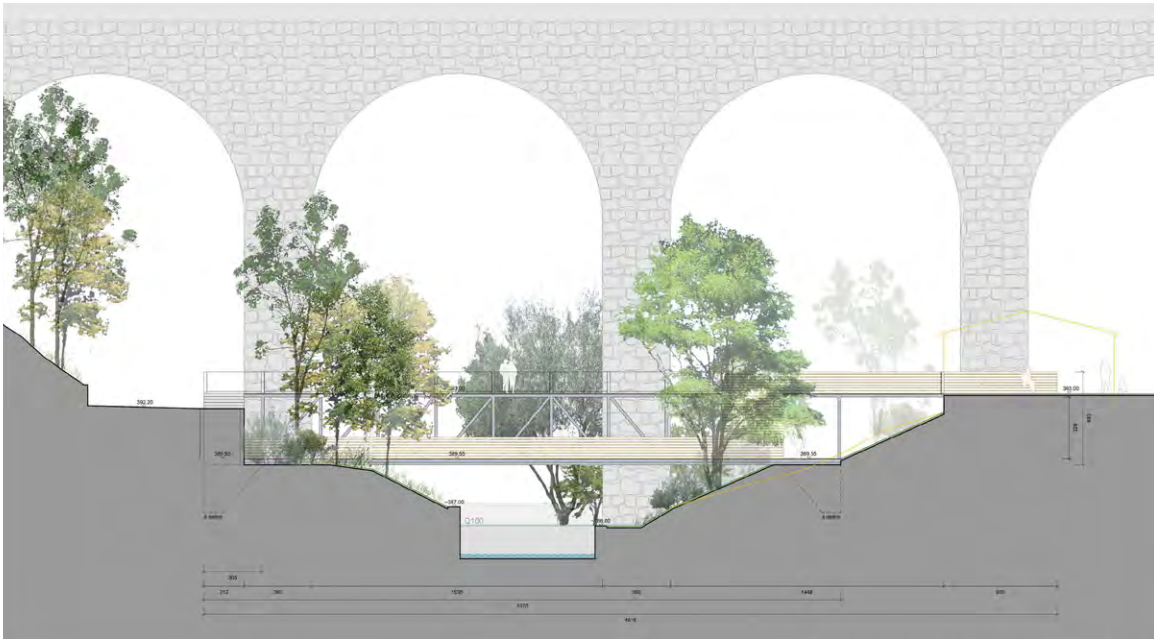


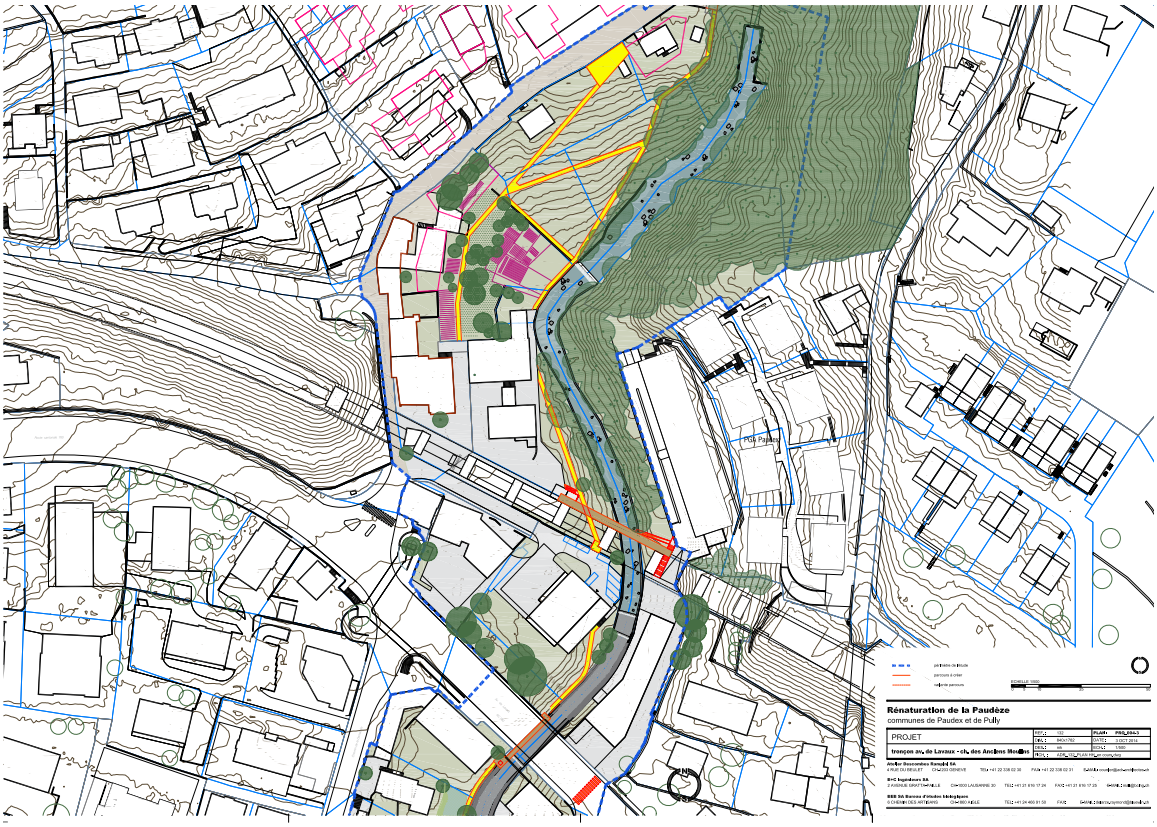


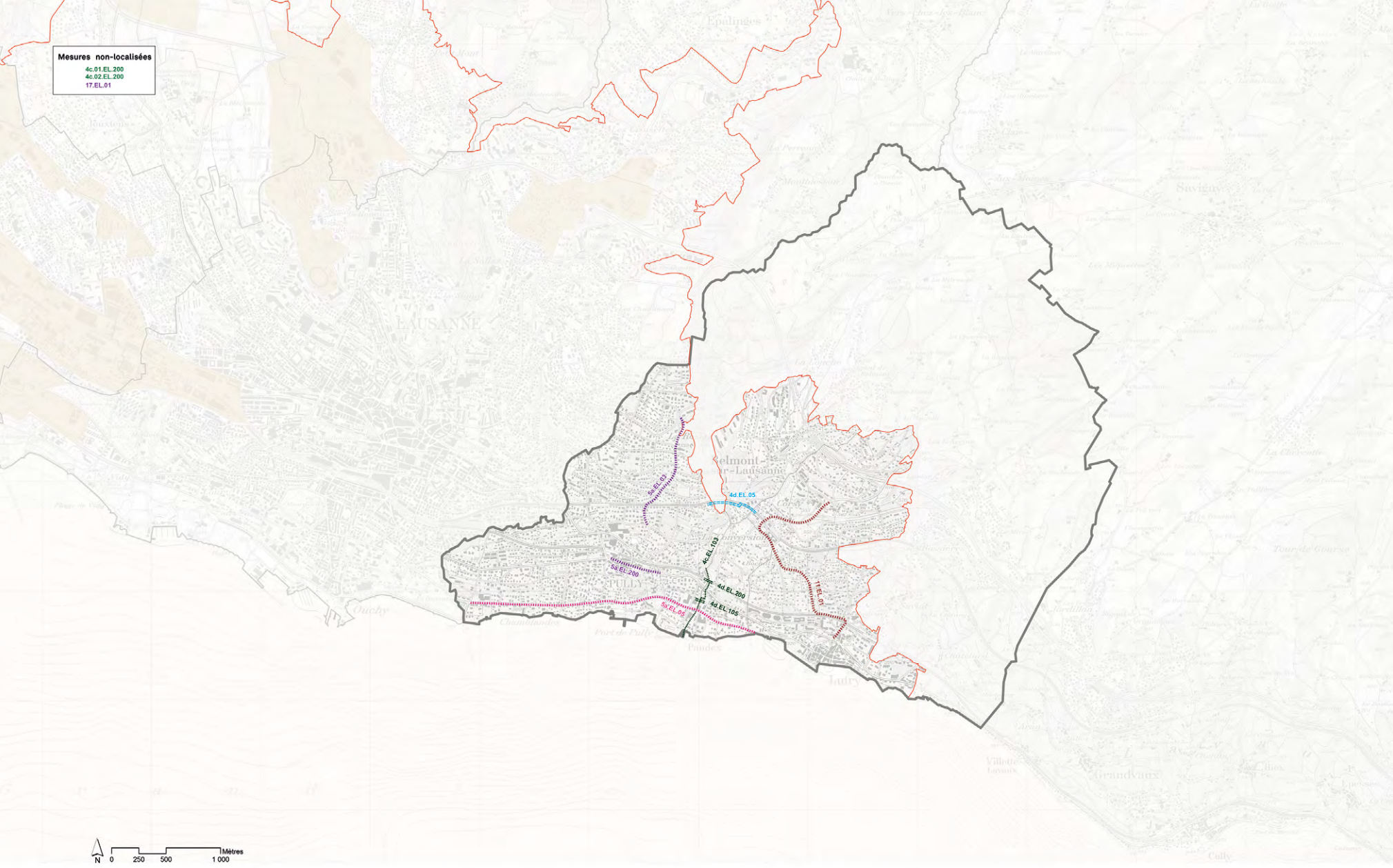
Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.EL.200** **Pully, Paudex – Nouvelle passerelle Moulins (Pully), Vallon de la Paudèze (Paudex)**
Coût total (2016, HT)	CHF 660'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Communes de Pully et de Paudex
Partenaires	État de Vaud (DGE)
Remise de l'avant-projet	2015
Début des travaux	2022
Mise en service	2023
État d'avancement	Avant-projet
Degré de maturité	2
Description	L'ouvrage prévu relie 2 nouveaux quartiers bordant la Paudèze en amont de la ligne CFF : le « Vallon de la Paudèze » à Paudex (PQ en voie d'achèvement) et le « Vers-les-Moulins » à Pully (planification en cours). L'équipe de conception propose 2 variantes de passerelle, laissant la possibilité aux communes de se doter d'un deuxième niveau, de liaison sans pente ni obstacle.
Opportunité	Cette liaison entre deux nouveaux quartiers contribue au maillage du réseau de mobilité douce. En particulier, il sera possible aux habitants du quartier « Vallon de la Paudèze», situé en rive gauche, d'emprunter directement le cheminement en direction du lac, sans avoir à longer le réseau routier. De plus, cette liaison facilite le cheminement des habitants du quartier « Vallon de la Paudèze », en direction notamment des infrastructures sportives et de loisirs de Rochettaz à Pully. Dans l'autre sens, il facilite l'accès au centre de Paudex et à ses commerces pour les habitants du quartier « Vers-les-Moulins », situé en rive droite de la Paudèze.
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4c.EL.103 (PALM 2016)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PQ Vallon de la Paudèze (Paudex), PQ Vers-les-Moulins (Pully)

Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	–	–
Commune(s)	**100 %**	**0.66**
Autres sources de financement	–	–
Total coût estimé		**0.66**

Illustration du projet







Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

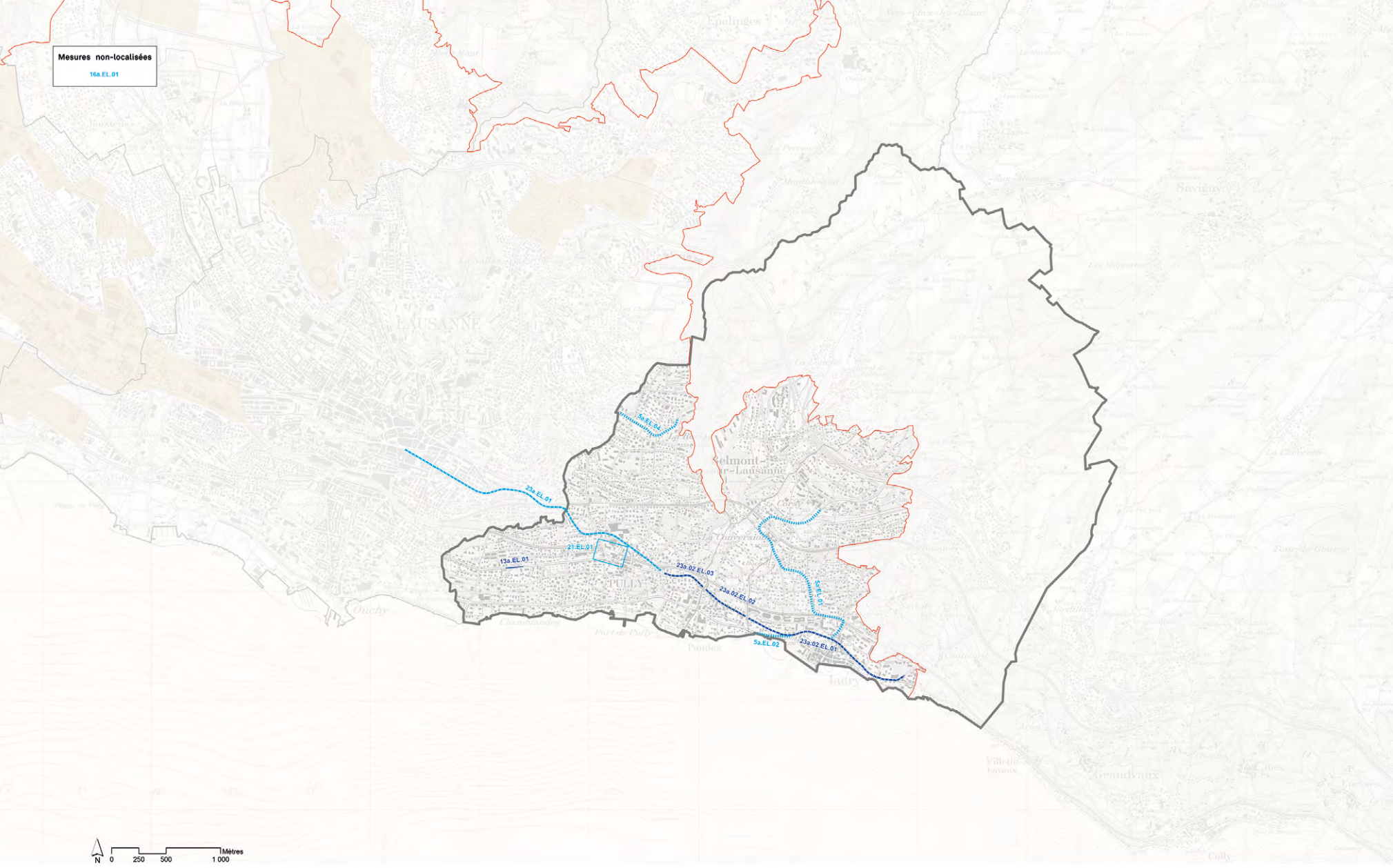
mobilité douce	autres mesures
A (2019-2022)	A (2019-2022)
B (2023-2026)	B (2023-2026)
C (2027-2030)	C (2027-2030)

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

DECEMBRE 2016

C14 SDEL

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C15 SDEL

Agglomération Lausanne-Morges

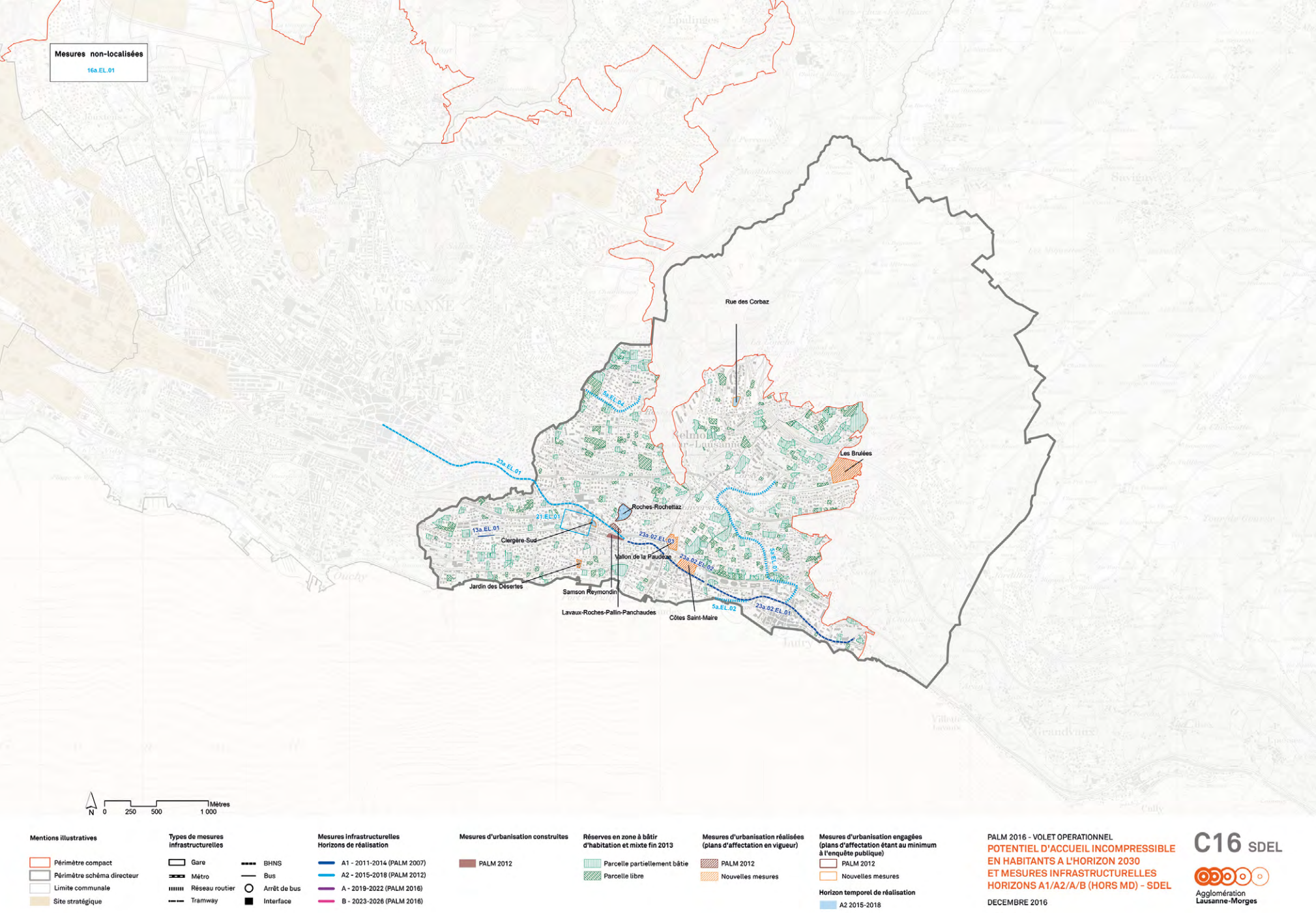
3.3.3 COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

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



PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C16 SDEL

Agglomération Lausanne-Morges

3.3.4 MESURES ENVIRONNEMENTALES

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

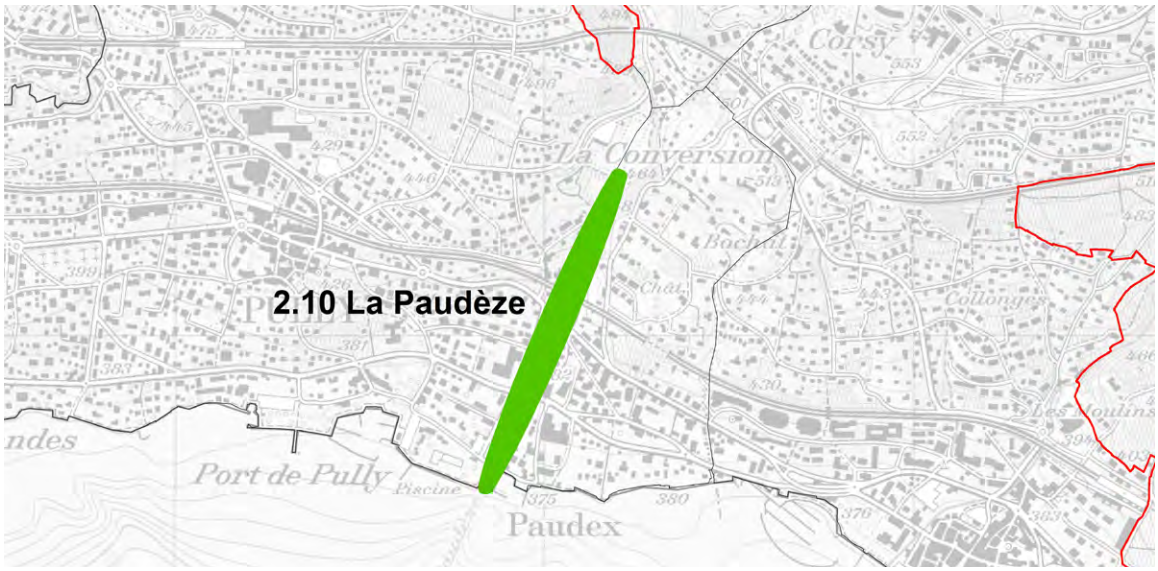
Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

2.10 Renaturation de la Paudèze

Données générales	**2.10** **Renaturation de la Paudèze** **Pully, Paudex**
Description	Le concept vise à faire une transformation de la rivière en se basant sur le fait que, du point de vue hydraulique et patrimonial, le cours d'eau sous sa forme actuelle (corrigé en 1931) : • a une valeur importante ; • atteint les objectifs hydrauliques qu'il doit atteindre ; • qu'il existe de fortes possibilités de développement périphérique autour de cet objet historique : mise en relation de valeurs patrimoniales, développement de circulation et libération d'espace pour mettre en place des valeurs naturelles permettant progressivement de constituer un réseau de petite faune et des zones d'abris. Il a également été constaté que l'embouchure de la Paudèze nécessitait un travail de réaménagement et de clarification des fonctions entre la piscine, le port et le cours d'eau afin de permettre un certain développement. Il s'agit d'une forme de renaturation qui est une transformation des espaces extérieurs et une mise en valeur de l'espace intérieur sans le modifier. Les valeurs naturelles et les aspects sociaux et paysagers sont donc périphériques, en bord de berges et hauts de talus. Ceci a l'avantage de conserver l'ouvrage et donc de minimiser les interventions sur celui-ci et garantir sa fonctionnalité, et de développer les pieds de berges et hauts de talus en relation avec les intérêts qu'ont les riverains de se protéger ou de rendre attractive leur liaison à la rivière.
Localisation	Embouchure-terrains de foot
Partenaire(s)	DGE-EAU et DGE-BIODIV
État de la coordination	Préparation du projet en cours, avant-projet terminé
Maître(s) d'ouvrage	Pully et Paudex
SD concerné(s)	SDEL
Coûts et subventions	DGE-EAU : 80-95 % de subventions Avant projet (renaturation/sécurisation/aménagement rives) : CHF 1'220'000.-
Début de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	–

Illustration du projet

Source : PALM 2016



2 SCHÉMA DIRECTEUR DU NORD LAUSANNOIS

Sommaire détaillé – Contenu cliquable

4.1 PORTRAIT DU SCHÉMA DIRECTEUR – SDNL 288

4.2 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PALM 2007 ET 2012 – SDNL 290

4.2.1 Études stratégiques 290
Étude « Densité & Qualité dans le Nord lausannois » 290
Étude « Logement dans le Nord lausannois » 291
Stratégie régionale de mobilité douce du Nord lausannois 291
Giratoires Bel-Air et Mon-Repos, étude de trafic exploratoire 292

4.2.2 Plans directeurs 292
PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » 292

4.2.3 État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 293

Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 293
Mesures réalisées 294
Mesures conformes à la situation théorique 294
Mesures avec un léger retard 297
Mesures avec un retard relativement important 300
Arrêt/suspension de la mesure 310

Carte – C9-SDNL État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012 312

4.2.4 État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 313

Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 313
Mesures réalisées 314
Mesures en cours de réalisation 314
Mesures conformes à la situation théorique 315
Mesures avec un léger retard 316
Mesures avec un retard relativement important 317
Arrêt/suspension de la mesure 318

Carte – C10-SDNL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD) 319
Carte – C11-SDNL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012 320

4.3 MESURES DU PALM 2016 – SDNL 321

4.3.1 Mesures d'urbanisation 321
Horizons temporels des mesures d'urbanisation 322
Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton 323

Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A) 323
Fleur-de-Lys 324
Grangette 326
Le Désert 328

Carte – C12-SDNL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 330
Carte – C13-SDNL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets 331

4.3.2 Mesures infrastructurelles 332

Liste des mesures infrastructurelles 333

Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B) 335

Carte – C14-SDNL Mesures infrastructurelles Horizons A/B/C 349
Carte – C15-SDNL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B 350

4.3.3 Coordination des mesures d'urbanisation et infrastructurelles 351

Carte – C16-SDNL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD) 352

4.3.4 Mesures paysagères 353

Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères 353
Parc d'agglomération de la Blécherette 354

4.3.5 Mesures environnementales 356

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales 357
1.1 Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert 357
1.2 Création de la liaison biologique de Mézery-Blécherette 359
2.5 Renaturation de la Pétause (Stand de Vernand-Romanel) 361
2.6 Renaturation de la Pétause (Fontany-le Raffort) 363
2.7 Renaturation du Tor Cou 365
2.8 Renaturation de la Millière et du Petit Flon 367
2.9 Renaturation du ruisseau de La Croix 369

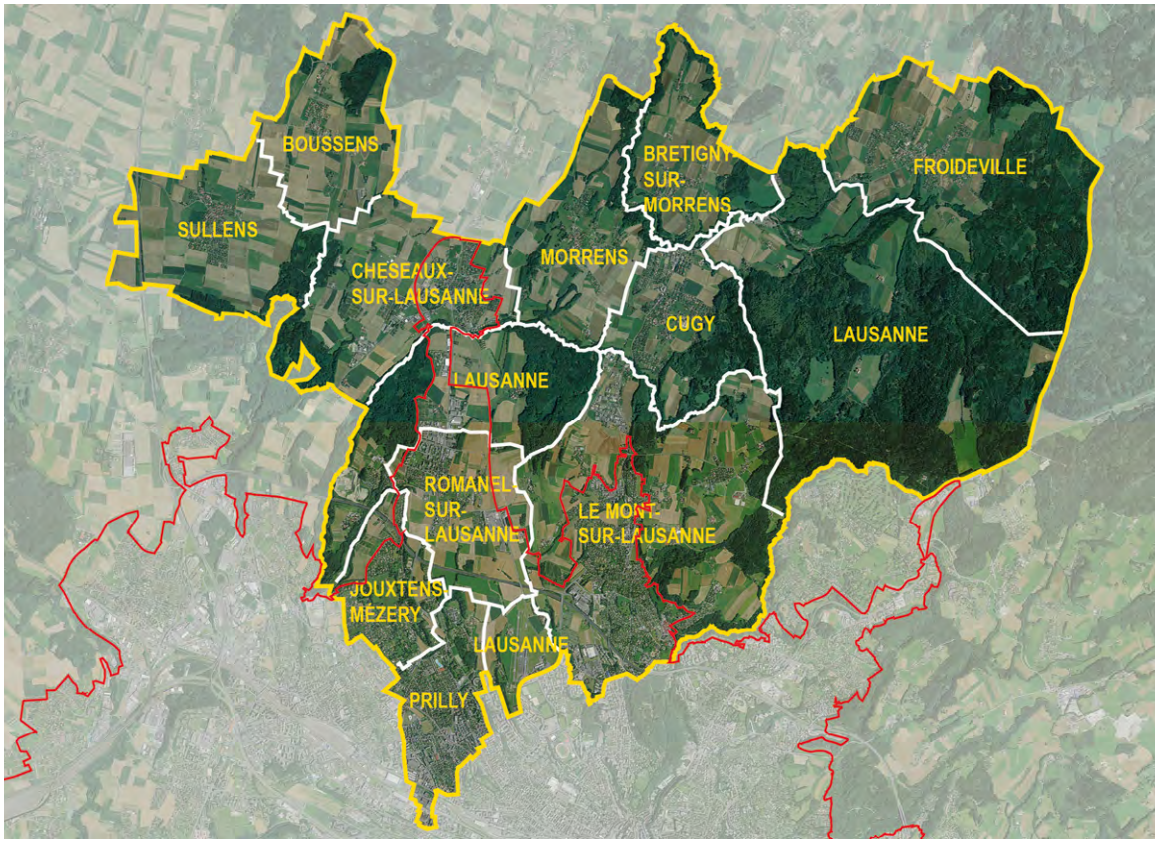
4.1 Portrait du schéma directeur – SDNL

Le secteur est composé de 12 communes dont 5 sont touchées par le périmètre compact du PALM. Les 12 communes ont signé en 2007 le Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL) qui coordonne par l'intermédiaire d'un bureau technique les principes d'aménagement sur l'ensemble du secteur.

Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL)

Communes signataires	Boussens, Brétigny-sur-Morrens, Cheseaux-sur-Lausanne, Cugy, Froideville, Jouxtens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Morrens, Prilly, Romanel-sur-Lausanne, Sullens
Autres signataires	–
Date de constitution	2007
Ressources humaines du bureau technique	2.6 ETP

Périmètre du SDNL



Données quantitatives	
Superficie du SDNL concernée par le périmètre compact	1'062 ha
Nombre d'habitants au sein du périmètre compact*	13'753
Nombre d'emplois au sein du périmètre compact (ETP)**	5'166

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

Contact

Bureau du Schéma directeur du Nord lausannois
Rue du Closel 15
Case postale 129
1020 Renens 1
021 621 08 14

4.2 État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDNL

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 SDNL.

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

Étude « Densité & Qualité dans le Nord lausannois »

Urbaplan SA, 2014

L'objectif général de cette étude est de démontrer le lien souhaité entre densité humaine et qualité (de vie, architecturale, d'aménagement) dans les nombreux projets d'urbanisation en cours dans le périmètre du secteur.

Les apports de l'étude consistent à améliorer l'acceptabilité des PPA, PQ prévus à l'échelle du secteur au moment de leur adoption par le législatif communal, passage obligé de tout projet d'affectation. Dans le cadre d'opérations de communication, cette étude permet de dédramatiser la notion de densité, souvent assimilée par la population à des formes urbaines particulières (tours, barres, etc.) et de mettre en avant les possibilités d'atteindre des densités humaines importantes sans détériorer le paysage urbain ni la qualité de vie des habitants. L'étude s'est basée sur l'analyse de divers quartiers existants sur le périmètre du secteur.

Étude « Logement dans le Nord lausannois »

iConsulting SA, 2015

L'objectif général de cette étude est de créer un outil d'aide à la décision et à la mise en œuvre à l'intention des exécutifs des communes concernées par des mesures d'urbanisation dans le cadre de la conduite et de la planification des projets de plans de quartiers ou plans partiels d'affectation.

Concrètement, l'étude conclut à la nécessité de développer tous les périmètres du secteur dévolus à l'urbanisation à l'état de pleine densification. L'ensemble des mesures d'urbanisation sont dès lors concernées.

Étude stratégique d'accessibilité multimodale

Transitec SA, 2012

Cette étude traite des enjeux d'accessibilité multimodale à l'échelle des 12 communes du secteur, à l'état de pleine densification (quasi-doublement du nombre d'habitants et d'emplois). L'étude est principalement focalisée sur les enjeux liés aux transports individuels motorisés.

Plus précisément, les problématiques suivantes sont identifiées et traitées :

- le renforcement du réseau routier ;
- le renforcement du réseau des transports publics actuels ;
- les recommandations pour la mise en service de mesures de transports publics en relation avec la Blécherette (rabattement sur le m3) ;
- les recommandations pour la mise en service de mesures de transports publics en relation avec l'Ouest lausannois ;
- les recommandations pour la mise en place d'une politique volontariste relative au stationnement au sein des centralités d'agglomération ;
- les recommandations et l'étapisation de l'augmentation de la capacité d'accès routier.

Stratégie régionale de mobilité douce du Nord lausannois

Transitec SA, 2016

La mobilité douce a toujours eu sa place dans les réflexions du SDNL, mais elle n'a pas pu être traitée dans le cadre de l'étude d'accessibilité multimodale qui était principalement axée sur les transports publics et le transport individuel motorisé. Cette étude, adoptée en septembre 2016, se base essentiellement sur l'identification de la hiérarchie du réseau de MD, tout comme l'identification de la cyclo-conformité (ou non) des différents axes. Ceci afin d'interconnecter les différentes centralités du SDNL via des itinéraires sécurisés et attractifs. Il faut souligner que, préalablement à la conception de la Stratégie, un diagnostic complet « état de la mobilité douce dans le Nord lausannois » a été élaboré. Cette étude est capitale pour confirmer et contribuer à la mise en œuvre des mesures de mobilité douce.

Giratoires Bel-Air et Mon-Repos, étude de trafic exploratoire

Transitec SA, 2015

L'objectif principal de cette étude est de confirmer et de préciser les modalités de mise en œuvre de l'intervention nécessaire sur une partie du dispositif de contournement de Cheseaux-sur-Lausanne comprise entre les Giratoires de Bel-Air (commune de Lausanne) et Mon-Repos (commune de Cheseaux). Les apports généraux de l'étude consistent en :

- la mise en évidence du sous-dimensionnement du dispositif de contournement actuel à l'échelle locale et régionale ;
- la mise en évidence des enjeux de mobilité douce ;
- la mise en évidence de transports publics.

4.2.2 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 SDNL sont présentés ci-après.

PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne »

Urbaplan – Partenaires : VOGT, bcph – Experts : BBHN, BG, François Kuonen, 2016

L'objectif principal du PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne est de formaliser un projet de territoire cohérent à l'échelle du secteur de Romanel-sur-Lausanne et de l'enclave lausannoise de Vernand. Les enjeux liés à l'urbanisation, aux infrastructures, au paysage, à l'environnement et à l'agriculture sont traités.

Les apports généraux de ce projet consistent en :

- un diagnostic territorial complet ;
- un projet intercommunal coordonné et étapisé ;
- la mise en place, à l'échelle directrice, d'un projet de développement qualitatif et cohérent sur le plan de l'urbanisation (y compris les typologies d'habitat) et de la mobilité (douce, TIM, TP), des infrastructures, des aspects environnementaux et paysagers ;
- un outil de coordination entre mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles à même de garantir un développement étapisé et équilibré de ce territoire ;
- un cadre de mise en œuvre cohérent qui correspond aux visions des deux communes territoriales.

4.2.3 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION

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

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

La carte C9-SDNL 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 SDNL.

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-SDNL 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
5586.2.147	La Tuilière Nord	Lausanne	B	2014	–
5586.2.151	Le Bugnon	Lausanne	B	–	2011
5586.210	Les Côtes de la Grangette	Le Mont-sur-Lausanne	B	–	2016
5586.212	Le Bugnon – Maillefer	Le Mont-sur-Lausanne	B	–	2012

Mesures conformes à la situation théorique

Code ARE	**5586.2.166**
Libellé	**Le Pâquis**
Site stratégique	C
Commune	Cheseaux-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	Les mesures Nonceret-La Croix et Le Pâquis faisaient l'objet d'une seule mesure dans le PALM 2012. Elles concernent aujourd'hui 2 PPA distincts avec des états d'avancement différents. Ce PPA a été approuvé par le Conseil communal lors de sa séance du 8 mars 2016. Le dossier a été adressé au SDT le 24 mars. En zone de centre de localité, ce périmètre permettra d'accueillir quelque 190 habitants. La zone de verdure est occupée par les jardins familiaux de la commune qui ont fait l'objet d'une autorisation spéciale de la part du SDT. L'équipement public est en bordure de périmètre.

Code ARE	**5586.2.166** **5586.2.169**
Libellé	**Nonceret-La Croix** **Route d'Yverdon**
Site stratégique	C
Commune	Cheseaux-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	Le projet de PPA a été modifié et il est proposé d'y intégrer la mesure 5586.284 et d'y prévoir un programme mixte (activités et logement). L'étude d'avant-projet du PPA principal prend plus de temps que prévu et se fait dans le cadre d'un Syndicat d'amélioration foncière. À noter également que la mesure 5586.2.166 crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal. Le porteur de projet entend faire aboutir ce projet dans les meilleurs délais conformément au calendrier d'étude. L'étude d'avant-projet relative au PPA étant engagée, le calendrier prévoit un dépôt à l'examen préalable courant 2016.

Code ARE	**5586.2.175**
Libellé	**PPA Le Village**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	Adopté par le Conseil communal
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Horizon PALM 2012 maintenu
Remarque	Le projet de PPA a dû être retiré de l'adoption par le Conseil communal en raison d'enjeux propres au montant de la taxe sur l'équipement communautaire. Le projet est relativement complexe dans la mesure où il s'inscrit dans un contexte de noyau villageois déjà bâti, les enjeux propres à l'acceptation par la population de ce projet de densification sont nombreux. La question de la taxe sur l'équipement communautaire est à présent réglée (2016) avec les propriétaires.

Code ARE	**5586.2.178**
Libellé	**Le Raffort**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Conforme à la situation théorique
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	Non engagé
Remarque	Le périmètre et la vocation de ce secteur ont été largement adaptés depuis 2012 en raison des travaux du PDL intercommunal « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne », qui constitue le projet de territoire directeur d'une large partie du site stratégique C. L'entrée en vigueur du PDL intercommunal régissant l'aménagement du secteur semble être une condition sine qua non à la concrétisation du développement de ce périmètre, malgré le point de vue du promoteur. La Commune de Romanel-sur-Lausanne soutient fortement ce projet sur le plan technique et politique.

Mesures avec un léger retard

Code ARE	**5586.2.147**
Libellé	**La Tuilière sud** (ex-La Tuilière)
Site stratégique	B
Commune	Lausanne
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	Adopté par le Conseil communal
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Le site de La Tuilière constituait une mesure unique dans le PALM 2012. La partie sud, qui accueillera un centre sportif et un centre d'affaires, est en cours de légalisation. Le projet de PPA a fait l'objet d'adaptations pour être rendu conforme à l'évolution du cadre légal fédéral et son programme a été revu, notamment en ce qui concerne les activités prévues sur le site. L'établissement du PPA a été précédé de diverses études, notamment afin de coordonner tous les aménagements prévus sur le site (stade de football, interface de transports publics, centre d'affaires, station-terminus du métro m3, garage, etc.). La partie nord, comprenant le centre de football, a été légalisée en 2014 et est en construction.
Moyens de mise en œuvre	La mesure a été subdivisée en deux périmètres d'affectation, à des fins opérationnelles. Le site fait l'objet d'un PPA qui a débuté en 2012. L'établissement du PPA a été précédé de diverses études (concours d'architecture, étude économique, étude relative à l'interface bus et métro m3, etc.). Une exposition publique à l'intention des riverains et futurs usagers a eu lieu sur le site.

Code ARE	**5586.2.161**
Libellé	**PPA Pré-Jacquet**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois » Adopté par le Conseil communal
État d'avancement du plan d'affectation	Adopté par le Conseil communal
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Horizon PALM 2012 maintenu
Motif du retard	Financement et état des infrastructures de mobilité nécessitées par le PPA en cours de discussion avec les partenaires (Canton, propriétaires/promoteurs). Le PPA s'imbrique dans un secteur névralgique déjà bâti.
Moyen de mise en œuvre	Enjeux de financement partiellement résolus par la taxe relative au financement de l'équipement communautaire en lien avec le périmètre de Pré-Jacquet.

Code ARE	**5586.2.162**
Libellé	**Cours-Camarès** (ex-Vernand-Camarès C1 secteur 2c)
Site stratégique	C
Commune	Lausanne
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	Adopté par le Conseil communal
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2015-2018
Motif du retard	Le projet a fait l'objet de plusieurs adaptations pour être mis en conformité avec les planifications stratégiques menées dans le site stratégique C. Le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA. Par ailleurs, une partie du programme nécessite d'être ajusté à de nouvelles exigences politiques.
Moyens de mise en œuvre	Le site fait l'objet d'un plan partiel d'affectation (PPA Cour Camarès), qui a débuté en 2007. Le projet routier garantissant l'accès au futur quartier a été établi en parallèle du PPA. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code AR	**5586.2.164**
Libellé	**Vernand-Camarès** (ex-Vernand-Camarès C1 secteur 3)
Site stratégique	C
Commune	Lausanne
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	Non engagé
Motif du retard	Le projet a fait l'objet de plusieurs adaptations pour être mis en conformité avec les planifications supérieures (en particulier le Plan directeur localisé intercommunal) menées dans le site stratégique C.
Moyens de mise en œuvre	Le site fait l'objet d'un plan partiel d'affectation (PPA Vernand-Camarès), qui a débuté en 2008. L'établissement d'un plan directeur localisé intercommunal portant sur les communes de Romanel-sur-Lausanne et Lausanne-Vernand a permis de préciser l'insertion du PPA dans un contexte élargi, en définissant les conditions d'accès (notamment passages inférieurs), les vocations, les densités et l'organisation du bâti.

Code ARE	**5586.2.167**
Libellé	**Grand-Pré Sud secteur C** (ex-Lacuessière)
Site stratégique	C
Commune	Cheseaux-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Léger retard
Plan directeur et/ou étude stratégique	Étude « Logement dans le Nord lausannois »
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. Le développement de ce secteur est inscrit dans le PDCom et le PGA de la Commune. La Commune soutient ce projet depuis de nombreuses années.
Moyen 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	**5586.2.149**
Libellé	**Le Rionzi d'en Haut**
Site stratégique	B
Commune	Le Mont-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Il n'y a pour l'instant pas d'intérêt de la part des propriétaires à engager ce projet de développement (à aménager par plan de quartier), c'est pourquoi l'Autorité communale a décidé de reprogrammer le développement de ce projet à un horizon plus lointain.
Moyens de mise en œuvre	La mise en œuvre de cette mesure est largement conditionnée par des enjeux fonciers. La Commune n'étant pas propriétaire des terrains, ses possibilités de mise en œuvre sont nulles.

Code ARE	**5586.2.153** **5586.2.154** **5586.2.156** **5586.2.157**
Libellé	**La Croix** **Champs d'Aullie** **Grange de Montricher** **La Pliauliausaz**
Site stratégique	B
Commune	Le Mont-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	En recours
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	L'ensemble de ces planifications à développer par PQ et adoptées par le Conseil communal en 2006 sont tributaires de l'aboutissement du syndicat d'améliorations foncières, outil complexe regroupant 38 propriétaires et ayant cours depuis une trentaine d'années.
Moyens de mise en œuvre	La Commune du Mont-sur-Lausanne n'a aucune marge de manœuvre sur ce montage qui correspond sur le plan administratif à « une commune à l'intérieur de la commune ». Dès lors, l'Autorité communale ne peut contribuer à la mise en œuvre des plans de quartiers compris dans le syndicat, pas plus qu'elle ne peut, le cas échéant, empêcher leur légalisation avant l'horizon actualisé du PALM 2016 si une décision administrative devait intervenir dans ce sens avant 2030. Le PGA de 1994 interdit en effet toute modification du périmètre avant l'aboutissement du syndicat.

Code ARE	**5586.2.155**
Libellé	**Le Châtelard**
Site stratégique	B
Commune	Le Mont-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Le site exceptionnel de ce périmètre de développement (propriété de la Ville de Lausanne) fait qu'il est réservé à un projet « spécial » et « emblématique », (il était notamment question d'y accueillir le projet du MCBA, musée cantonal des Beaux-Arts). Les visions des différents porteurs de projet ayant évolué depuis, l'Autorité communale a décidé de reprogrammer le développement de ce périmètre à un horizon plus lointain, en fonction des opportunités futures.
Moyens de mise en œuvre	La mise en œuvre de cette mesure est largement conditionnée par des enjeux fonciers. La Commune n'étant pas propriétaire des terrains, ses possibilités de mise en œuvre sont nulles.

Code ARE	**5586.2.159** **5586.2.176**
Libellé	**Le Brit** **Le Brit Sud**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'étude
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Ces deux secteurs font l'objet d'un même PPA et se situent sur le périmètre du PDL intercommunal « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne », qui constitue le projet de territoire directeur d'une large partie du site stratégique C. L'élaboration dudit PDL a démarré en décembre 2013 et devrait se terminer fin 2016. Le PPA du Brit a dû subir un certain nombre de modifications pour entrer en conformité avec le PDL intercommunal, sans compter que la Commune mène plusieurs projets d'affectation de front et ne peut tous les porter avec le même rythme, au même moment. Par ailleurs, la mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report des plans d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	Le porteur de projet propose un projet d'urbanisation très qualitatif (écoquartier conforme à la norme « OPL » du WWF) et soigne la communication auprès de la population, qui y est très favorable. Néanmoins, l'entrée en vigueur du PDL intercommunal régissant l'aménagement du secteur semble être une condition sine qua non à la concrétisation de ce projet. La Commune de Romanel-sur-Lausanne soutient fortement le projet de PDL intercommunal sur le plan technique et politique. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	**5586.2.163**
Libellé	**Pré de l'Essert** (ex-Vernand-Camarès C1 secteur 2a et b)
Site stratégique	C
Commune	Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	Vu l'ampleur des développements prévus dans le site stratégique C, diverses études stratégiques ont été menées afin d'assurer la faisabilité des développements. Elles se sont concrétisées par l'établissement d'un Plan directeur localisé intercommunal, portant sur les communes de Romanel-sur-Lausanne et Lausanne-Vernand. Ce PDLi précise la vocation des futurs secteurs de développement ainsi que les mesures à mettre en place (notamment infrastructurelles). Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	**5586.2.165**
Libellé	**Bel-Air** (ex-C1 secteur 1)
Site stratégique	C
Commune	Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2011-2014
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	La mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report de ce plan d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	Vu l'ampleur des développements prévus dans le site stratégique C, diverses études stratégiques ont été menées afin d'assurer la faisabilité des développements. Elles se sont concrétisées par l'établissement d'un Plan directeur localisé intercommunal, portant sur les communes de Romanel-sur-Lausanne et Lausanne-Vernand. Il précise la vocation des futurs secteurs de développement ainsi que les mesures à mettre en place (notamment infrastructurelles). Dans le cas de Bel-Air, la vocation du site n'est pas encore précisée. Ses conditions d'accès doivent faire l'objet d'études approfondies. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	**5586.2.168**
Libellé	**Est-Cheseaux**
Site stratégique	Hors site stratégique
Commune	Cheseaux-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2019-2022
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Le développement de ce secteur est inscrit dans le PDCom et le PGA de la Commune, qui soutient ce projet même si, à ce stade, aucune intention du propriétaire n'est affichée. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	La mise en œuvre de cette mesure est largement conditionnée par des enjeux fonciers. La Commune n'étant pas propriétaire des terrains, ses possibilités de mise en œuvre sont nulles. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	**5586.2.170**
Libellé	**La Rochette**
Site stratégique	Hors site stratégique
Commune	Cheseaux-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2023-2026
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Le propriétaire ne désire pas valoriser son terrain, aucune planification n'a encore été engagée à ce jour. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	La mise en œuvre de cette mesure est largement conditionnée par des enjeux fonciers. La Commune n'étant pas propriétaire des terrains, ses possibilités de mise en œuvre sont nulles. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	**5586.2.174** **5586.2.171**
Libellé	**Fontany-Cousson A** **Fontany-Cousson B**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Le périmètre et la vocation de ce secteur ont fortement évolué depuis 2012 en raison des travaux du PDL intercommunal « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne », qui constitue le projet de territoire directeur d'une large partie du site stratégique C. Par ailleurs, la mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report des plans d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	L'entrée en vigueur du PDL intercommunal régissant l'aménagement du secteur semble être une condition sine qua non à la concrétisation du développement de ce périmètre. La Commune de Romanel-sur-Lausanne soutient fortement ce projet sur le plan technique et politique. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Code ARE	**5586.2.176**
Libellé	**La Sauge Est** (ex-Le Marais) **La Sauge Ouest** (ex-Le Marais)
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Le périmètre et la vocation de ce secteur ont fortement évolué depuis 2012 en raison des travaux du PDL intercommunal « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne », qui constitue le projet de territoire directeur d'une large partie du site stratégique C. Par ailleurs, la mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report des plans d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	L'entrée en vigueur du PDL intercommunal régissant l'aménagement du secteur semble être une condition sine qua non à la concrétisation du développement de ce périmètre. À noter qu'une étude économique, inscrite comme mesure dans le PDL intercommunal et visant à préciser la vocation de ce secteur est engagée depuis mars 2016. La Commune de Romanel-sur-Lausanne soutient fortement ce projet sur le plan technique et politique. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

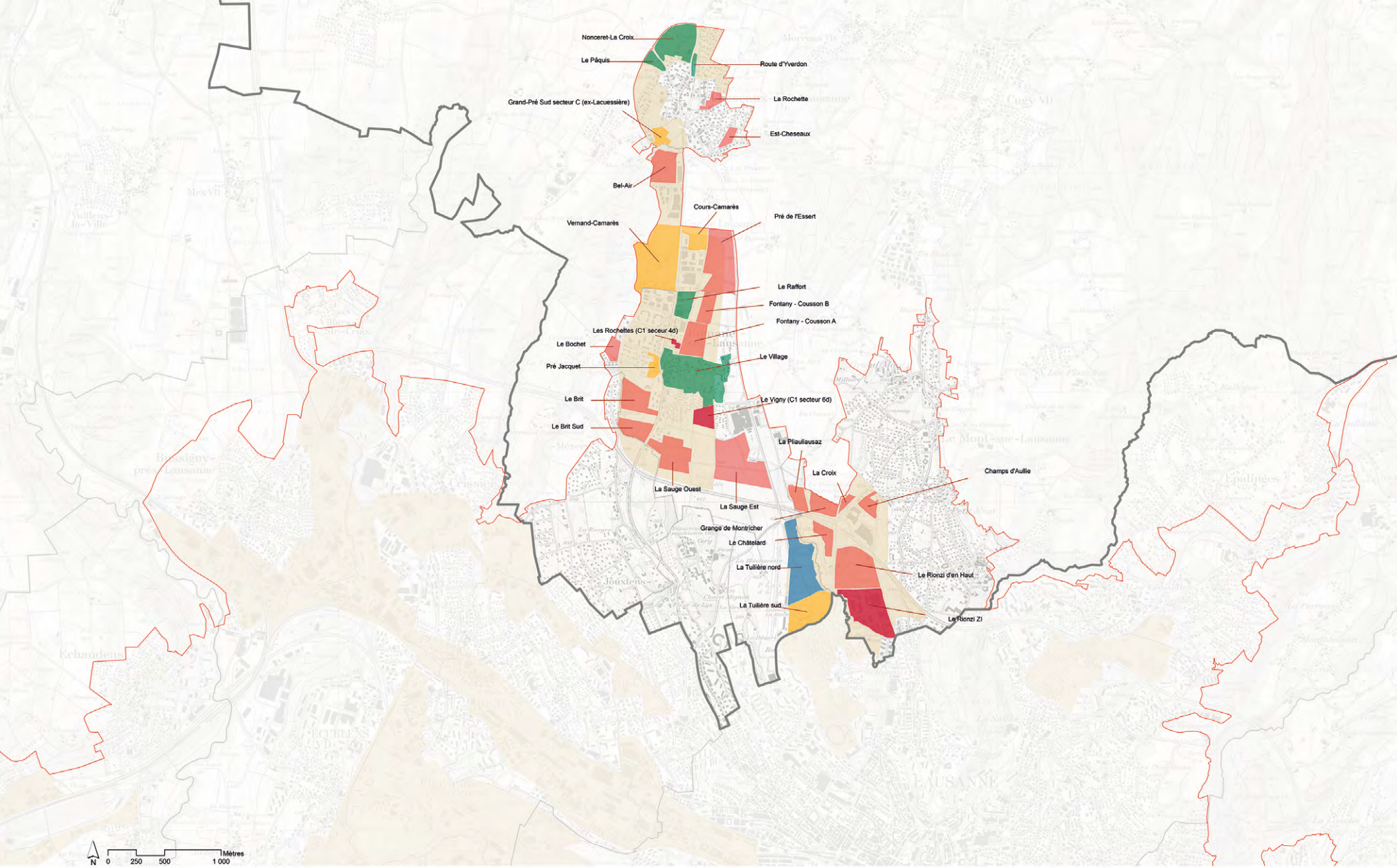
Code ARE	**5586.2.177**
Libellé	**Le Bochet**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	PDLi « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » Étude « Logement dans le Nord lausannois »
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif du retard	Le périmètre et la vocation de ce secteur ont fortement évolué depuis 2012 en raison des travaux du PDL intercommunal « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne », qui constitue le projet de territoire directeur d'une large partie du site stratégique C. Seul un propriétaire s'est manifesté auprès de la Commune avec l'intérêt de développer ce périmètre. Par ailleurs, la mise en conformité du PALM avec le PDCn et la LAT a entraîné le report des plans d'affectation au-delà de l'horizon 2030. De plus, le plan d'affectation crée de la zone à bâtir et empiète sur des SDA.
Moyens de mise en œuvre	L'entrée en vigueur du PDL intercommunal régissant l'aménagement du secteur semble être une condition sine qua non à la concrétisation du développement de ce périmètre. La Commune de Romanel-sur-Lausanne soutient fortement ce projet sur le plan technique et politique. Le plan est en coordination avec la gestion des nouvelles zones à bâtir et des emprises sur les SDA au niveau cantonal.

Arrêt/suspension de la mesure

Code ARE	**5586.2.158**
Libellé	**Le Rionzi Zi**
Site stratégique	B
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2015-2018
Motif de l'arrêt	La Commune n'envisage plus de modifier cette zone d'activités existante par PPA ou PQ.

Code ARE	**5586.2.160**
Libellé	**Le Brit (C1 secteur 7e)**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2015-2018
Motif de l'arrêt	Cette planification a été abandonnée depuis suite à l'élaboration du PDL intercommunal « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne » qui constitue le projet de territoire directeur d'une large partie du site stratégique C. Le PDL intercommunal ayant remplacé le « Chantier 1 » du SDNL, la logique d'urbanisation de ce secteur a évolué, de même que la forme des périmètres voués au développement. Le secteur du Brit fait partie de ces périmètres modifiés.

Code ARE	**5586.2.172** **5586.2.173**
Libellé	**Le Vigny** **Les Rochettes**
Site stratégique	C
Commune	Romanel-sur-Lausanne
État de la mise en œuvre	Arrêt
Horizon PALM 2012	2015-2018
Motif de l'arrêt	Ces deux planifications ont été abandonnées depuis 2012 suite à l'élaboration du PDL intercommunal « Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne », qui constitue le projet de territoire directeur d'une large partie du site stratégique C. Dans une logique de préservation des surfaces d'assolement sises sur le périmètre de projet, les porteurs du PDL intercommunal ont décidé de maintenir les périmètres de ces deux planifications en zone agricole.



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 - SDNL

DECEMBRE 2016

C9 SDNL

Agglomération Lausanne-Morges

4.2.4 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

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

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

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

Cartes

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

Mesures réalisées

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Mise en service
5586.002	4c.NL.50.01	Le Mont-sur-Lausanne	2016
5586.002	4c.NL.50.02	Le Mont-sur-Lausanne	2016
5586.006	4e.01.NL.01	Cheseaux-sur-Lausanne	2015
5586.006	4e.01.NL.02	Le Mont-sur-Lausanne	2013
5586.006	4e.01.NL.03	Romanel-sur-Lausanne	2015
5586.025	13a.NL.01	tl	2012

Les trois mesures de stationnement pour vélos (4e.01) ont été réalisées sans solliciter le cofinancement fédéral garanti par l'Accord sur les prestations. En tant que parties d'un paquet de mesures, elles feront l'objet d'une demande de remplacement à la Confédération.
Par ailleurs, aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012) n'est réalisée sur le territoire du SDNL.

Mesures en cours de réalisation

Aucune mesure figurant dans les accords sur les prestations de 1re et 2e génération (PALM 2007, PALM 2012) n'est en cours de réalisation sur le territoire du SDNL.

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Début des travaux
Horizon A 2012 (2015-2018)			
5586.2.280	4c.NL.103	Romanel-sur-Lausanne	2018
5586.2.280	4c.NL.105	Prilly	2018
5586.2.280	4c.NL.108	Le Mont-sur-Lausanne	2018
5586.2.280	4c.NL.109	Cheseaux-sur-Lausanne	2018
5586.2.283	4d.NL.111	Romanel-sur-Lausanne	2018
5586.2.298	4c.NL.102	Romanel-sur-Lausanne	2018
Horizon B 2012 (2019-2022)			
5586.2.069	17a.NL.04 (30.CL.02)	Lausanne	2021
5586.2.107	8c.NL.07	Jouxtens-Mézery	2019
5586.2.111	8d.NL.01	DGMR, LEB	2017

Aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007, A1 et B1) n'est associée à cette catégorie sur le territoire du SDNL.

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.002	4c.NL.50.03	Le Mont-sur-Lausanne
5586.002	4c.NL.93	Le Mont-sur-Lausanne

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

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.022	5a.NL.01	Le Mont-sur-Lausanne
586.2.051	11.NL.01	DGMR
5586.2.060	16a.NL.03	Cheseaux-sur-Lausanne
5586.2.105	8c.NL.05	Romanel-sur-Lausanne
5586.2.280	4c.NL.107	Jouxtens-Mézery

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

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.033	5b.NL.10	Lausanne
5586.2.285	4d.NL.112	Lausanne

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

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.025	13a.NL.02	Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne
5586.025	13a.NL.03	Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne

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 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.032	5b.NL.09	Romanel-sur-Lausanne
5586.2.035	5b.NL.12	Le Mont-sur-Lausanne

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

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

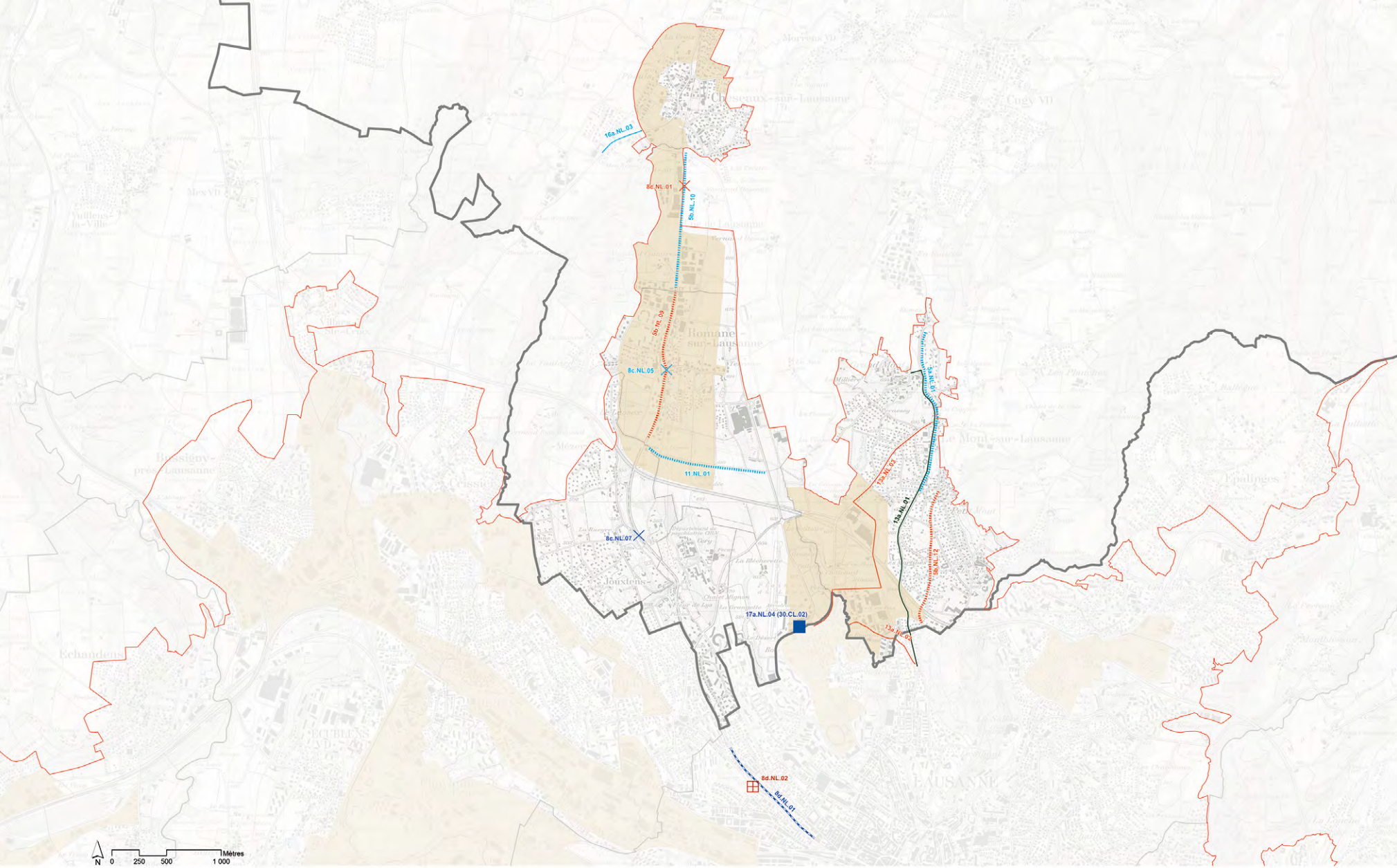
Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.2.103	8c.NL.01	Lausanne
5586.2.282	4c.NL.120	DGMR

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

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
Horizon A 2012 (2015-2018)		
5586.2.284	4d.NL.110	Romanel-sur-Lausanne
Horizon B 2012 (2019-2022)		
5586.2.112	8d.NL.02	Lausanne
5586.2.282	4c.NL.121	Lausanne

En tant que partie d'un paquet de mesure du benchmark mobilité douce (Liste A 2012, horizon 2015-2018), la mesure 4d.NL.110 (5586.2.284) fera l'objet d'une demande de remplacement à la Confédération.
Par ailleurs, aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 1re génération (PALM 2007) n'est suspendue à ce jour sur le territoire du SDNL.



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

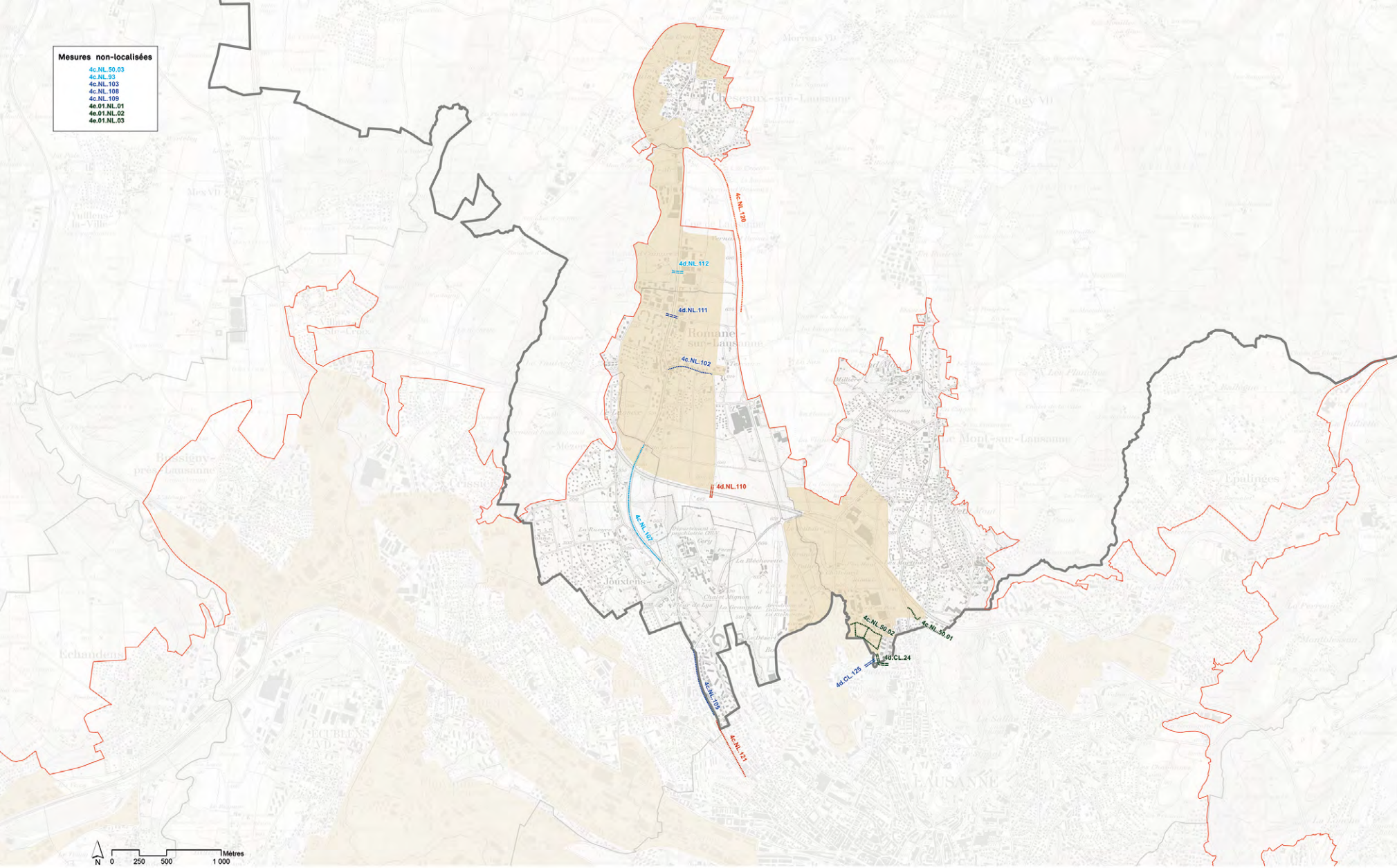
- Réalisée
- En cours de réalisation
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard (< 4 ans)
- Retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt / suspension de la planification

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

DECEMBRE 2016

C10 SDNL

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE MOBILITE DOUCE 2007 ET 2012 - SDNL

DECEMBRE 2016

C11 SDNL

Agglomération Lausanne-Morges

4.3 Mesures du PALM 2016 – SDNL

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.

4.3.1 MESURES D'URBANISATION

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

Mesures d'urbanisation du PALM 2012

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

Nouvelles mesures d'urbanisation du PALM

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

Horizons temporels des mesures d'urbanisation

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

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

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

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

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

Mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Les mesures construites (permis d'habiter délivré), le potentiel de densification des zones construites, les réserves en zone à bâtir existante, les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et les mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) sont définis désormais comme un potentiel « incompressible ». Les mesures réalisées et engagées font l'objet d'une liste détaillée (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1). Pour ce qui est des nouvelles mesures réalisées et engagées à l'échelle du SDNL, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel définit. Elles sont inscrites dans la liste fournie par la Confédération (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1), font l'objet de fiches (voir ci-après) et sont répertoriées sur la carte C12-SDNL.

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 SDNL 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-SDNL). Dans le PALM 2016, les horizons temporels pour la réalisation de ces mesures, qu'elles soient nouvelles ou déjà inscrites dans le PALM 2012, ne sont pas précisés.

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

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

- présentent un degré de maturité peu élevé ;
- nécessitent la création de nouvelles zones à bâtir et/ou empiètent sur les 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)
Fleur-de-Lys
Grangette
Le Désert

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

Fiche descriptive des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)

	Nouveau – Fleur-de-Lys **Prilly – 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 le 20 avril 2015
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est intervenue le 14 juillet 2015
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Étude « Chantier 4a du SDNL »
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	20
Emplois supplémentaires	9
Habitants et emplois supplémentaires	29
Opportunité du plan d'affectation	L'élaboration du PPA a pour objectif principal de sauvegarder la petite entité urbanisée de la Fleur-de-Lys et de favoriser son renforcement, ce que ne permettait pas la zone des villas de 1951. Le PPA organise également la circulation dans son périmètre en tenant compte de la suppression du passage à niveau de la Fleur-de-Lys.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	Aucune coordination nécessaire
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

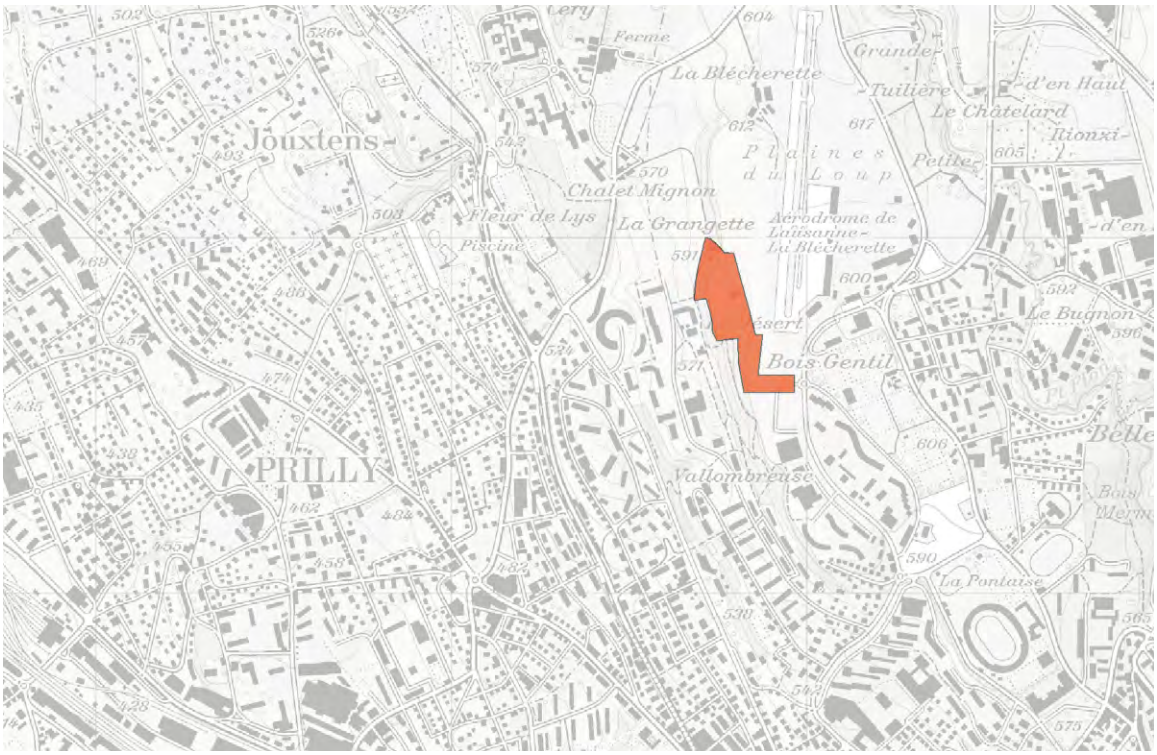
Périmètre du projet – 1:20000

	Nouveau – Grangette **Lausanne – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2011
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2012
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Non
Affectation du plan	Zone mixte d'activités tertiaires et d'utilité publique
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Oui. Les dispositions de compensations ont déjà été effectuées, le plan étant en vigueur.
Emprises sur des SDA	Oui. La compensation des SDA a été réglée lors de la procédure de légalisation du plan.
Habitants supplémentaires	0
Emplois supplémentaires	440
Habitants et emplois supplémentaires	440
Opportunité du plan d'affectation	Afin de développer les activités dans ce secteur, situé au nord du territoire lausannois, un plan d'affectation a été élaboré et mis en vigueur en 2012. Cette nouvelle affectation doit permettre la construction de bâtiments abritant les activités administratives, de formation et des espaces d'exposition de l'ECA (Établissement d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels du Canton de Vaud). La proximité avec les transports publics ainsi qu'avec l'autoroute offre une très bonne accessibilité pour ce site et les activités qui s'y développent.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	Aucune coordination nécessaire
Aspect(s) paysager(s)	Le projet est situé à proximité du parc d'agglomération de la Blécherette. Il a fait l'objet d'un concours d'architecture afin de garantir une intégration paysagère optimale.
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Illustration du projet

Source : Architram, 2015

Périmètre du projet – 1:20000

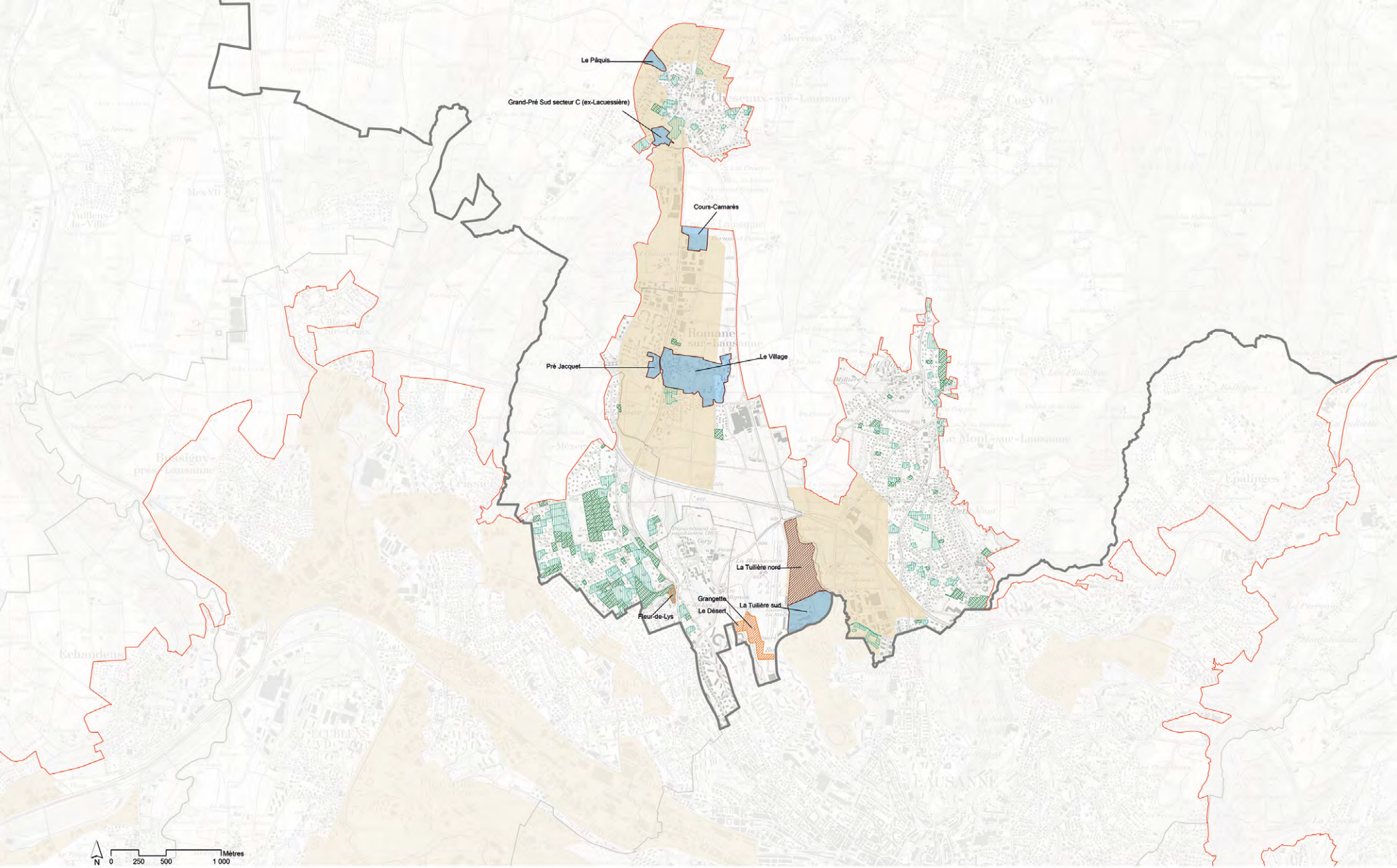


	Nouveau – Le Désert **Lausanne – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A1
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal a eu lieu en 2011.
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation a eu lieu en 2014.
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Non
Affectation du plan	Zone mixte d'habitation de forte densité et activités tertiaires
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Oui. Les dispositions de compensations ont déjà été effectuées, le plan étant en vigueur.
Emprises sur des SDA	L'impact sur les SDA a déjà été compensé lors de la procédure de légalisation du plan.
Habitants supplémentaires	192
Emplois supplémentaires	48
Habitants et emplois supplémentaires	240
Opportunité du plan d'affectation	Le périmètre du nouveau plan d'affectation se situe au nord du territoire lausannois. Le projet est implanté en continuité d'un secteur bâti dense. Il prévoit la construction d'un bâtiment d'habitation qui marque la limite entre le périmètre bâti et la zone agricole. Le site est connecté à plusieurs itinéraires de mobilité douce, il est également desservi par les transports publics, un arrêt de bus étant installé à proximité. Le projet ne nécessite pas d'investissement spécifique pour de nouveaux équipements.
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	Aucune coordination nécessaire
Aspect(s) paysager(s)	Le projet est situé à proximité du parc d'agglomération de la Blécherette. Il a fait l'objet d'un concours d'architecture afin de garantir une intégration paysagère optimale.
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Illustration du projet

Source : Kistler Vogt Architekten AG, 2016

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

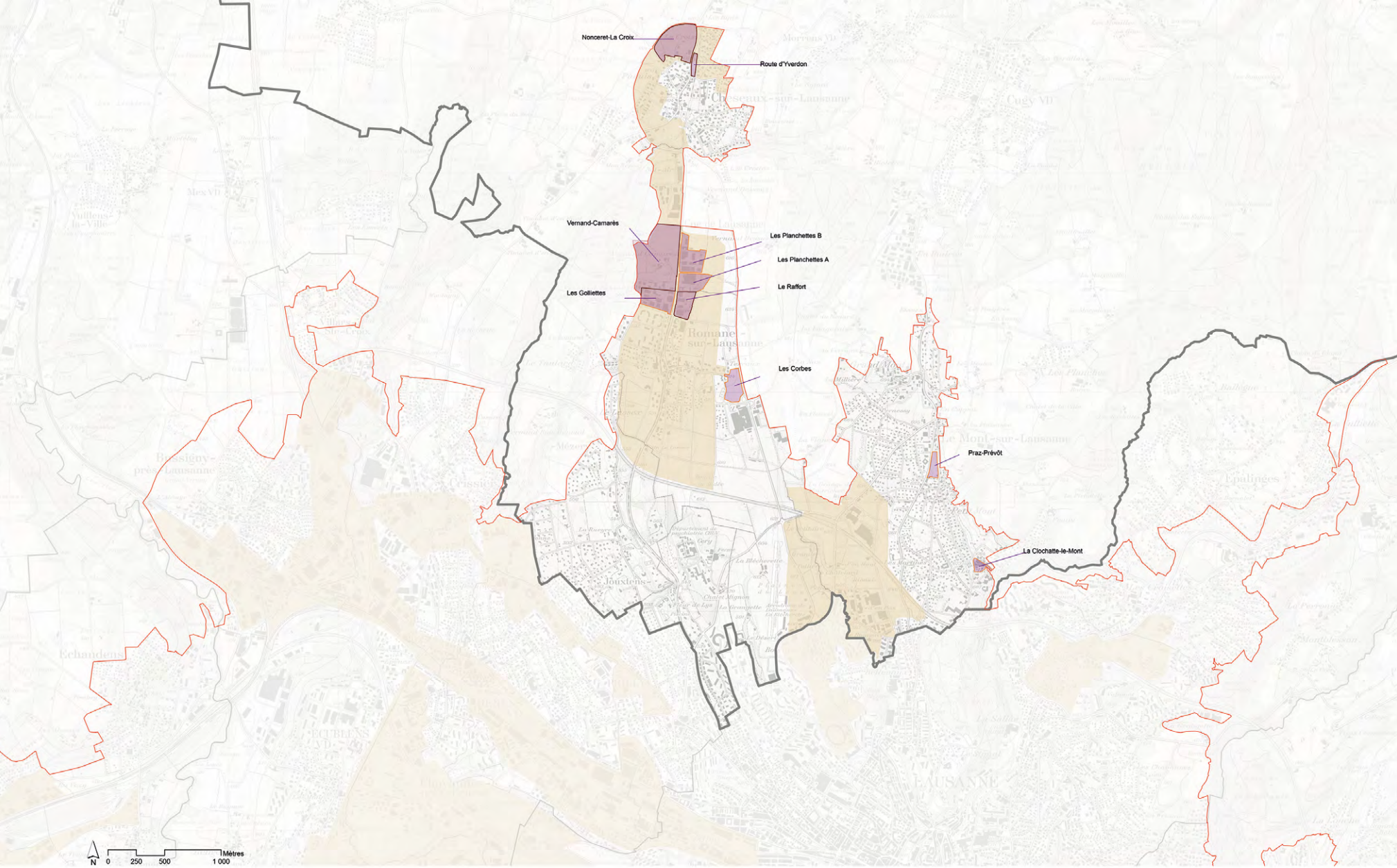
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C12 SDNL

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 - SDNL
DECEMBRE 2016

C13 SDNL

Agglomération Lausanne-Morges

4.3.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

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

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

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4c. Développement des réseaux de mobilité douce									
4c.NL.120	RC448, Aménagements cyclables, tronçon Stand de Vernand – Quartier des Crottes	2.00			x		2.00		
4d. Franchissements dénivelés pour la mobilité douce									
4d.NL.112	Lausanne, LEB Camarès, PI mobilité douce	6.20		x		x		6.20	
4d.NL.200	Romanel, LEB Taulard, PI mobilité douce	5.30			x			5.30	
4d.NL.201	Lausanne, Passerelle giratoire Bel-Air Est (RC448)	1.90		x		x	1.90		
4d.NL.202	Romanel, LEB chemin de la Crétaz, PI mobilité douce	3.00			x			3.00	
4d.NL.203	Cheseaux, Franchissement mobilité douce au giratoire Mon-Repos (RC401)	1.00			x			1.00	
4d.NL.204	Lausanne, Accès Vernand-Camarès, PI Essert mobilité douce	1.80		x		x		1.80	
4d.NL.205	Lausanne, Romanel, Franchissements cyclables sur RC448	4.00			x			4.00	
4d.NL.206	Romanel, LEB chemin des Écureuils-RC401b, PI mobilité douce	5.00			x			5.00	
5b. Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée									
5b.NL.01	Jouxtens, Romanel, Crissier, Liaison Lussex - Ley Outre	20.00			x		x	x	
5b.NL.06	Le Mont, Liaison Solitaire - Budron	22.50			x		x	x	
5b.NL.08	RC448, Lausanne, Cheseaux, giratoires Bel-Air et Mon-Repos	11.50		x			11.50		
5b.NL.10.01	Lausanne, RC401b, tronçon Raffort - Bel-Air, requalification partie Sud	11.10		x				11.10	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
5b.NL.08 5b.NL.10.02	Lausanne, RC401b, tronçon Raffort - Bel-Air, requalification partie Nord	3.30		x		x		3.30	
5b.NL.200	Lausanne, Barreau de l'Essert	5.60	x			x	0.42	2.87	2.31
5b.NL.201	Lausanne, Accès Vernand-Camarès, PI Essert TIM	6.00		x				6.00	
5b.NL.202	RC448, Adaptation tronçon Sauge - Bel-Air (y c. adaptation carrefours Essert et Fontany, hors mesures mobilité douce)	22.40			x		x	x	
5b.NL.203	Romanel, LEB Raffort, PI TIM/TP	16.90			x			16.90	
11. Compléments routiers à des infrastructures du réseau national									
11.NL.02	Le Mont, Barreau de Montricher (tronçon RC448-RC449)	10.00			x		x	x	
11.NL.03	Sullens, route de contournement	10.00		x			x	x	
17. Réseau bus/trolleybus 2019-2022									
17.NL.200	Le Mont, Lausanne, Prolongement de la ligne tl 22	0.80	x			x		0.60	0.20
18. Réseau TP/bus/trolleybus 2023-30									
18.NL.03	RC448, Romanel, Pont du Solitaire, TP en site propre	5.00			x			4.00	1.00
18.NL.04	tl53, Blécherette-Romanel-Cheseaux, Aménagements routiers	15.00		x		x		15.00	
18.NL.05	Ligne tl urbaine Grand-Mont – Cugy, Aménagements routiers	1.00			x			1.00	
18.NL.07	tl53, Ligne Blécherette-Romanel-Cheseaux, Electrification	10.00			x				10.00

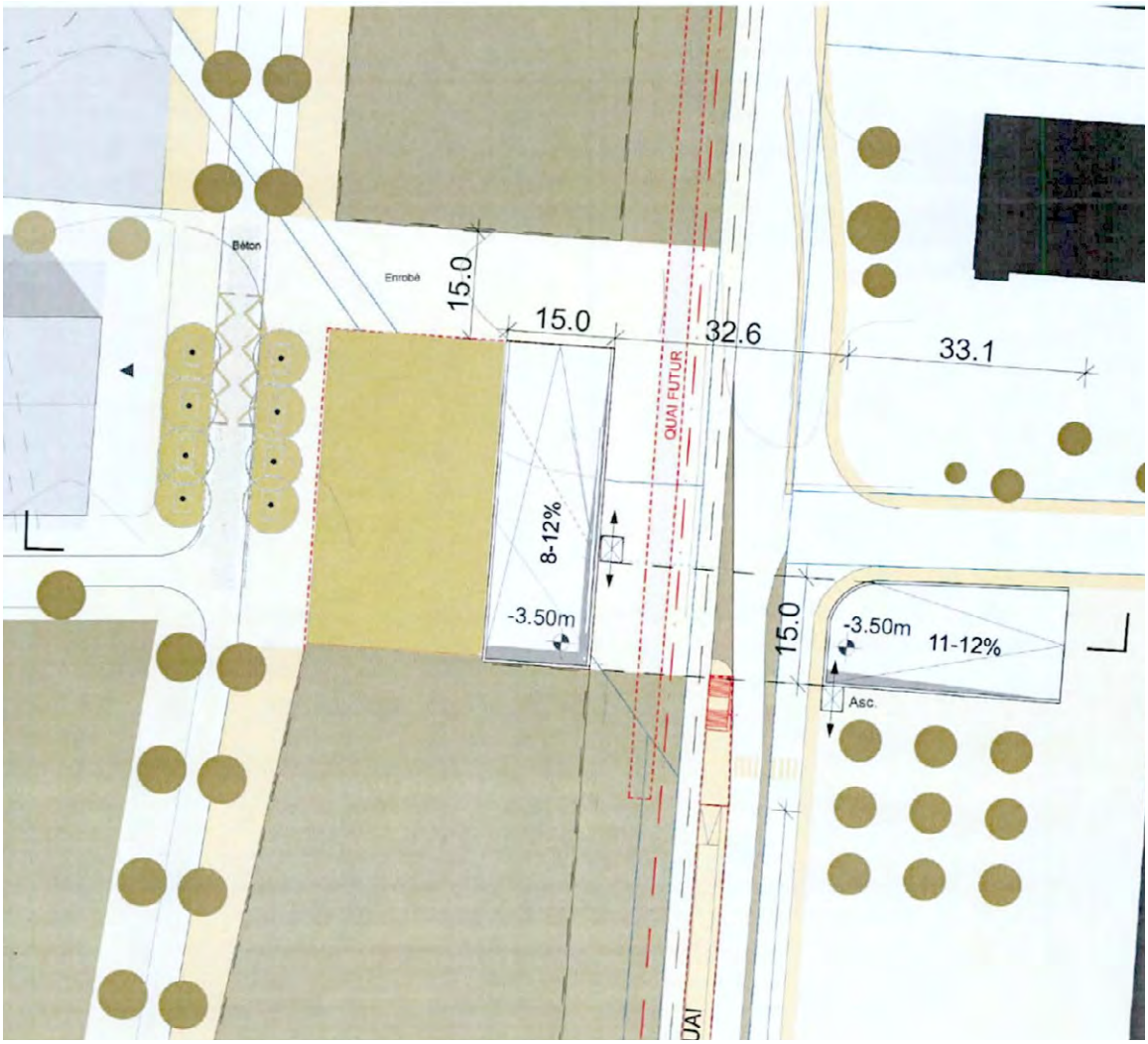
Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)

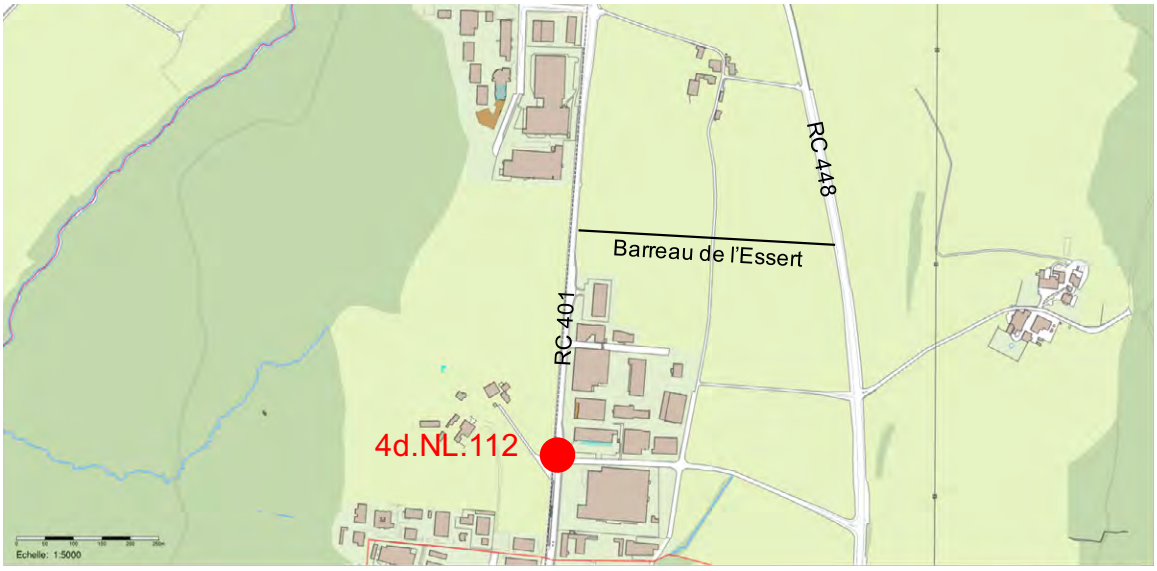
Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.NL.112 (5586.2.285)** **Lausanne, LEB Camarès, PI mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 6'200'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Lausanne
Partenaires	Propriétaires privés
Remise de l'avant-projet	2021
Début des travaux	2023
Mise en service	2025
État d'avancement	Étude préliminaire ; étude d'accès et étude des équipements, CCHE Architecture et Design SA – RLJ Ingénieurs Conseils SA, octobre 2013
Degré de maturité	1
Description	Création d'un passage inférieur d'une largeur de 15 m, sous la RC 401 et le LEB, dans la centralité de Vernand-Camarès. L'aménagement comprend la réalisation de deux rampes et deux ascenseurs.
Opportunité	La concrétisation du futur quartier Vernand-Camarès est l'occasion de désenclaver la zone située à l'ouest de la ligne de chemin de fer par la création de nouveaux franchissements dénivelés du LEB et de la route. Les secteurs propices à la réalisation de tels franchissements sont définis dans la stratégie mobilité douce et les stratégies sectorielles du SDNL.
Trafic (TJM) actuel/2030	RC401 : 10'000/env. 8'500 véh/j
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Cour-Camarès (5586.2.162), Vernand-Camarès (5586.2.164), Les Planchettes A et B (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 %**	**6.2**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**6.2**

Illustration du projet

Source : CCHE





Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.NL.201** **Lausanne, Passerelle giratoire Bel-Air Est (RC448)**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'900'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	État de Vaud (DGMR)
Partenaires	Commune de Lausanne
Remise de l'avant-projet	2019
Début des travaux	2023
Mise en service	2025
État d'avancement	Étude de trafic exploratoire des giratoires Bel-Air et Mon-Repos, novembre 2015. SDNL, Stratégie régionale de mobilité douce, 2016. Avant-projet sommaire prévu en 2017.
Degré de maturité	1
Description	La mesure comprend la démolition de la passerelle existante, la reconstruction d'une nouvelle passerelle et la création d'un mur de soutènement d'environ 150 m. Ces travaux sont rendus nécessaires par l'élargissement de la chaussée au droit du giratoire de Bel-Air, en lien avec les besoins d'augmentation de la capacité routière du contournement sud de Cheseaux (doublement des voies de circulation dans le giratoire et passage à 2x2 voies de circulation du contournement sud). La reconstruction de la passerelle permet de l'élargir pour l'adapter au croisement de deux cycles (ou cycles-piétons).
Opportunité	La passerelle s'inscrit dans l'itinéraire de mobilité douce reliant le centre du village de Cheseaux et le nord du PDLi Vernand-Romanel, dont il faut maintenir la continuité et la sécurité. Cet itinéraire sert également de rabattement sur la gare du LEB.
Trafic (TJM) actuel/2030	RC 448 (branche est du giratoire de Bel-Air) : 14'100/29'100 véh./j
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	5b.NL.08 (5586.2.031)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Site stratégique C

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**100 %**	**1.9**
Commune(s)	**–**	**–**
Total coût estimé		**1.9**

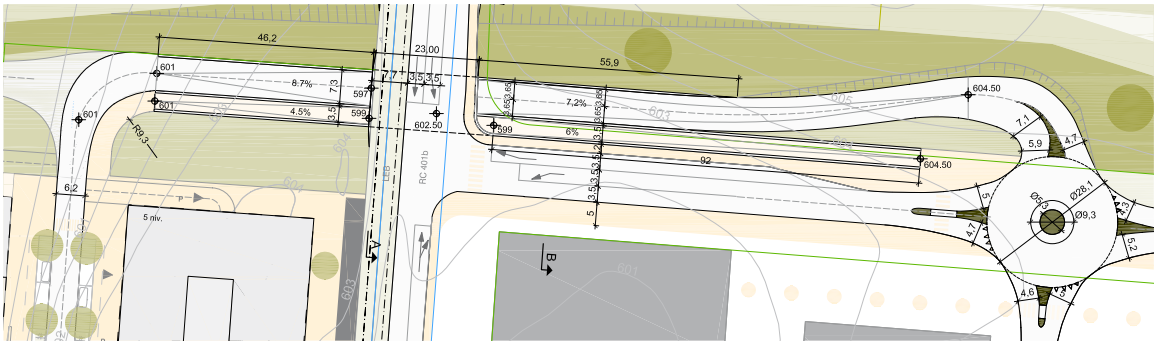
Illustration du projet

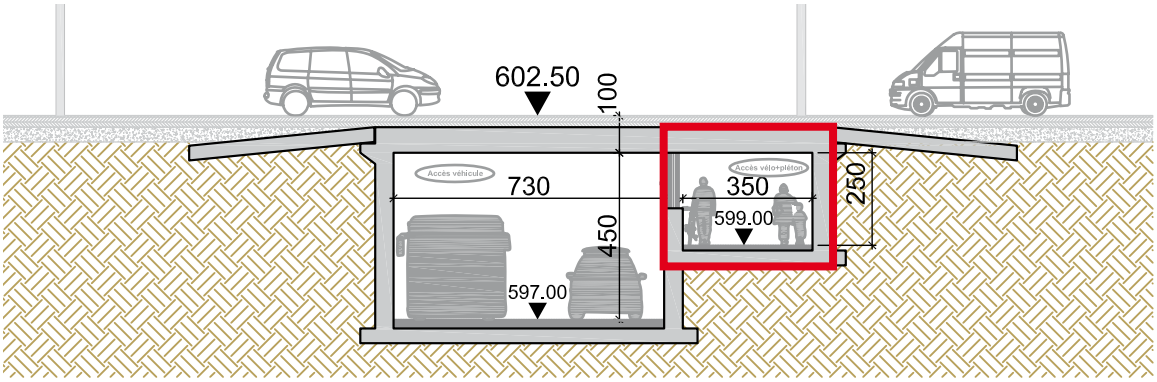
Source : Google maps

Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.NL.204** **Lausanne, Accès Vernand-Camarès, PI Essert mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'800'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Lausanne
Partenaires	Propriétaires privés
Remise de l'avant-projet	–
Début des travaux	2023
Mise en service	2025
État d'avancement	Étude préliminaire ; étude d'accès et étude des équipements, CCHE Architecture et Design SA – RLJ Ingénieurs Conseils SA, octobre 2013
Degré de maturité	1
Description	Création d'un passage inférieur sous la RC401 et le LEB, en prolongement du barreau de l'Essert, permettant l'accès de la mobilité douce au futur quartier Vernand-Camarès nord : • Largeur 3.5 m, hauteur passage 2.5 m, pente 4.5 à 6 %
Opportunité	La concrétisation du futur quartier Vernand-Camarès est l'occasion de désenclaver la zone située à l'ouest de la ligne de chemin de fer par la création de nouveaux franchissements dénivelés du LEB et de la route. Les secteurs propices à la réalisation de tels franchissements sont définis dans la stratégie mobilité douce et les stratégies sectorielles du SDNL.
Trafic (TJM) actuel/2030	RC401 : 10'000/env. 8'500 véh/j
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	5b.NL.200 (PALM 2016), 5b.NL.201 (PALM 2016)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Vernand-Camarès (5586.2.164)

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

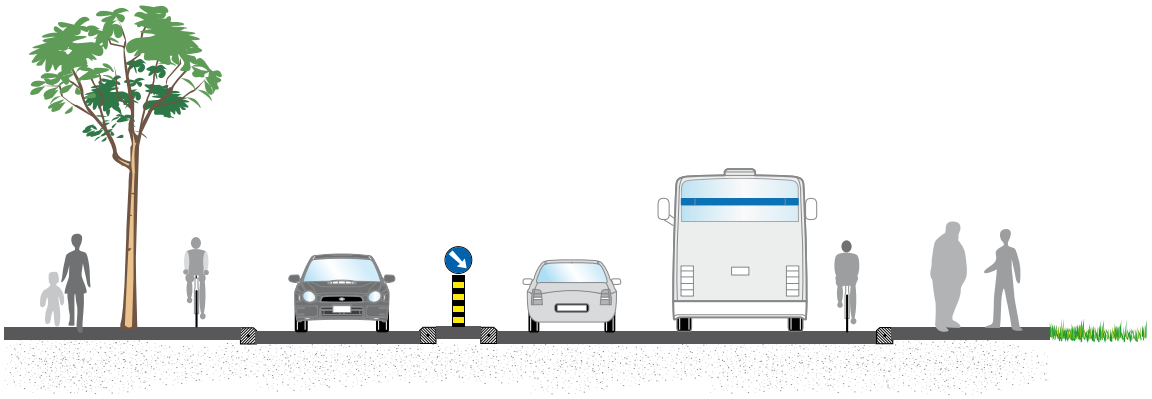


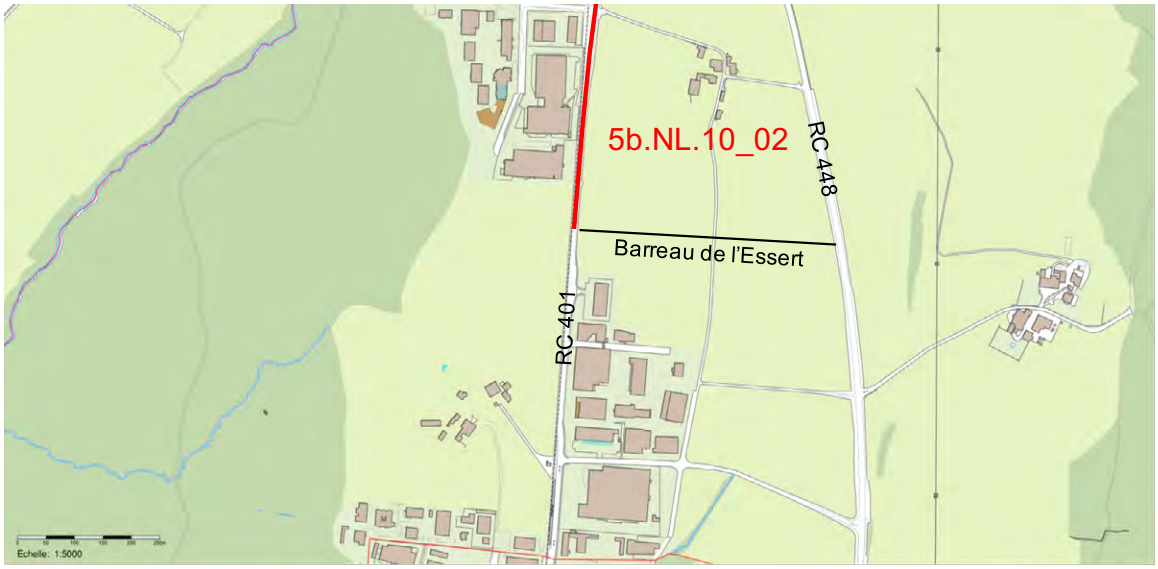


Type de mesure	**MESURE 5b** **Création/Adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée**
N° – nom de la mesure	**5b.NL.10.02** **Lausanne, RC 401b, tronçon Raffort – Bel Air, requalification partie Nord**
Coût total (2016, HT)	CHF 3'300'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Lausanne
Partenaires	Commune de Romanel-sur-Lausanne
Remise de l'avant-projet	2023
Début des travaux	2025
Mise en service	2027
État d'avancement	Principe ; référence : Plan directeur localisé intercommunal Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne, en cours
Degré de maturité	1
Description	Requalification de la RC 401 au nord du barreau de l'Essert, avec adaptation de l'aménagement à la hiérarchie du réseau routier (principal urbain) : • longueur totale : environ 500 m ; • profil en travers : de l'ordre de 18 m ; • 1 voie de circulation par sens + 1 voie bus vélos ; • Trottoirs, dont 1 mixte piétons-vélos.
Opportunité	Le tronçon nord de la RC 401, entre le giratoire de Bel-Air et le barreau de l'Essert est classé en réseau principal urbain, formant, avec le barreau de l'Essert, le réseau de base du PDLi, sur lequel viennent ensuite se greffer les réseaux locaux (distribution et desserte). Conformément à sa classification, des aménagements spécifiques pour les transports publics et la mobilité douce pourront ainsi être intégrés.
Trafic (TJM) actuel/2030	RC401 : 10'000/env. 8'500 véh/j
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Site stratégique C

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**3.3**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**3.3**

Illustration du projet

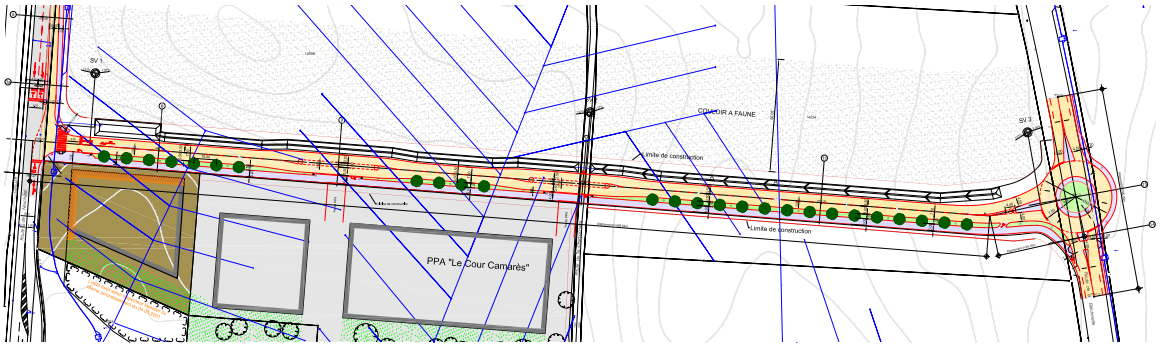


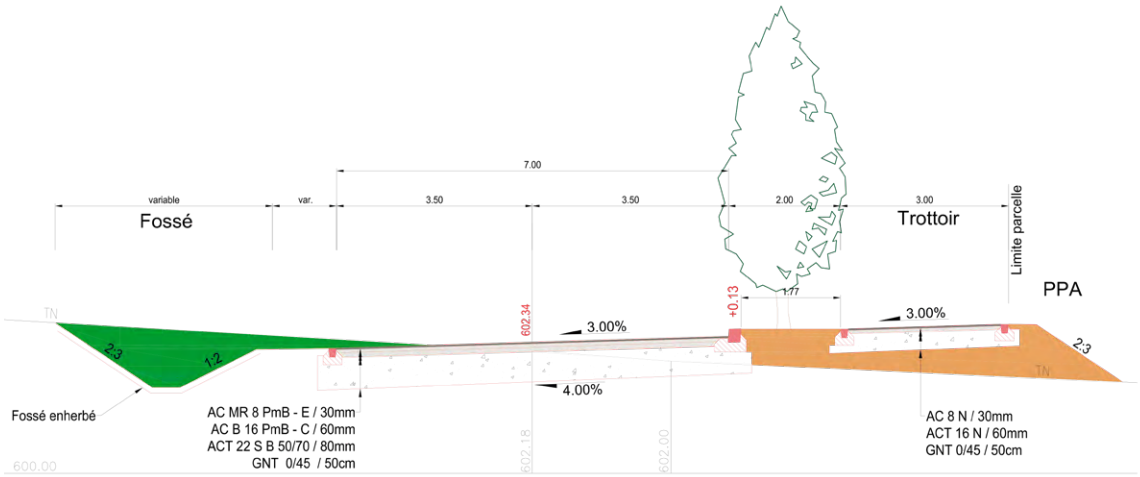


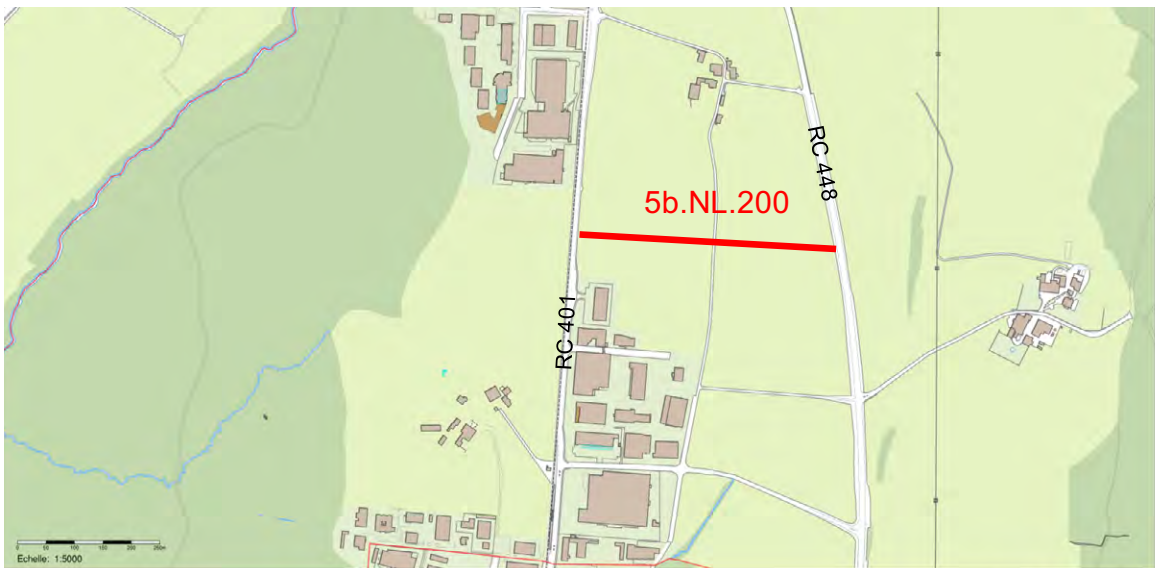
Type de mesure	**MESURE 5b** **Création/Adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée**
N° – nom de la mesure	**5b.NL.200** **Lausanne, Barreau de l'Essert**
Coût total (2016, HT)	CHF 5'600'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Lausanne
Partenaires	État de Vaud (DGMR, DGE), Propriétaires privés
Remise de l'avant-projet	–
Début des travaux	2020
Mise en service	2021
État d'avancement	Avant-projet (enquête publique fin 2013). En lien avec le PPA Cour Camarès et la mise en œuvre de la LAT, le projet devra être représenté à l'enquête.
Degré de maturité	2
Description	Création d'une route reliant les RC 401 et 448, y compris aménagements pour la mobilité douce : • longueur : 450 m, largeur 7 m ; • une voie de circulation par sens ; • cheminement de mobilité douce : 3 m de largeur ; • carrefour régulé à l'ouest (RC401) ; • carrefour giratoire à l'est (RC448), diamètre extérieur 32 m.
Opportunité	La mesure s'inscrit dans une vision globale du PALM et du Nord lausannois en particulier, avec un principe de desserte en peigne d'une partie du site stratégique C. Dans la continuité du tronçon nord de la RC 401, le barreau de l'Essert constitue une des 5 portes d'entrée de ce secteur, classées en réseau principal urbain.
Trafic (TJM) actuel/2030	-/env. 5'000 véh./j
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.NL.204 (PALM 2016), 5b.NL.201 (PALM 2016)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PPA Cour Camarès (5586.2.162) et mesures de l'enclave de Vernand dans son ensemble

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**7.5 %**	**0.42**
Commune(s)	**51.25 %**	**2.87**
Propriétaires privés	**41.25 %**	**2.31**
Total coût estimé		**5.6**

Illustration du projet







Type de mesure	**MESURE 17** **Réseau bus/trolleybus 2019-2022**
N° – nom de la mesure	**17.NL.200** **Le Mont-sur-Lausanne, Prolongement de la ligne tl 22**
Coût total (2016, HT)	CHF 800'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune du Mont-sur-Lausanne
Partenaires	Commune de Lausanne, tl
Remise de l'avant-projet	2020
Début des travaux	2021
Mise en service	2022
État d'avancement	Image directrice. Nouveau terminus planifié dans les équipements du Syndicat d'amélioration foncière du Mont (travaux anticipés).
Degré de maturité	1
Description	Réalisation des aménagements nécessaires à l'exploitation de la ligne tl 22 prolongée, soit : un nouveau terminus en extrémité de la route de la Clochatte ; un nouvel arrêt intermédiaire sur chaussée (sens montant et descendant).
Opportunité	Le développement prévu du quartier de la Clochatte justifie le prolongement de la ligne tl 22, augmente le bassin desservi par le réseau tl et la rend attractive pour les habitants et les déplacements utilitaires.
Trafic (TJM) actuel/2030	4'200 véh./j
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Syndicat d'amélioration foncière du Mont-sur-Lausanne : Champs d'Auille/Côte-à-la-Prévôt/Croix Nord/Échellettes/Étavez-Devant/ Ferrajoz-Milliere/Grange de Montricher/La Croix/La Pliauliausaz/Montenailles/ Pernessy/Valleyre

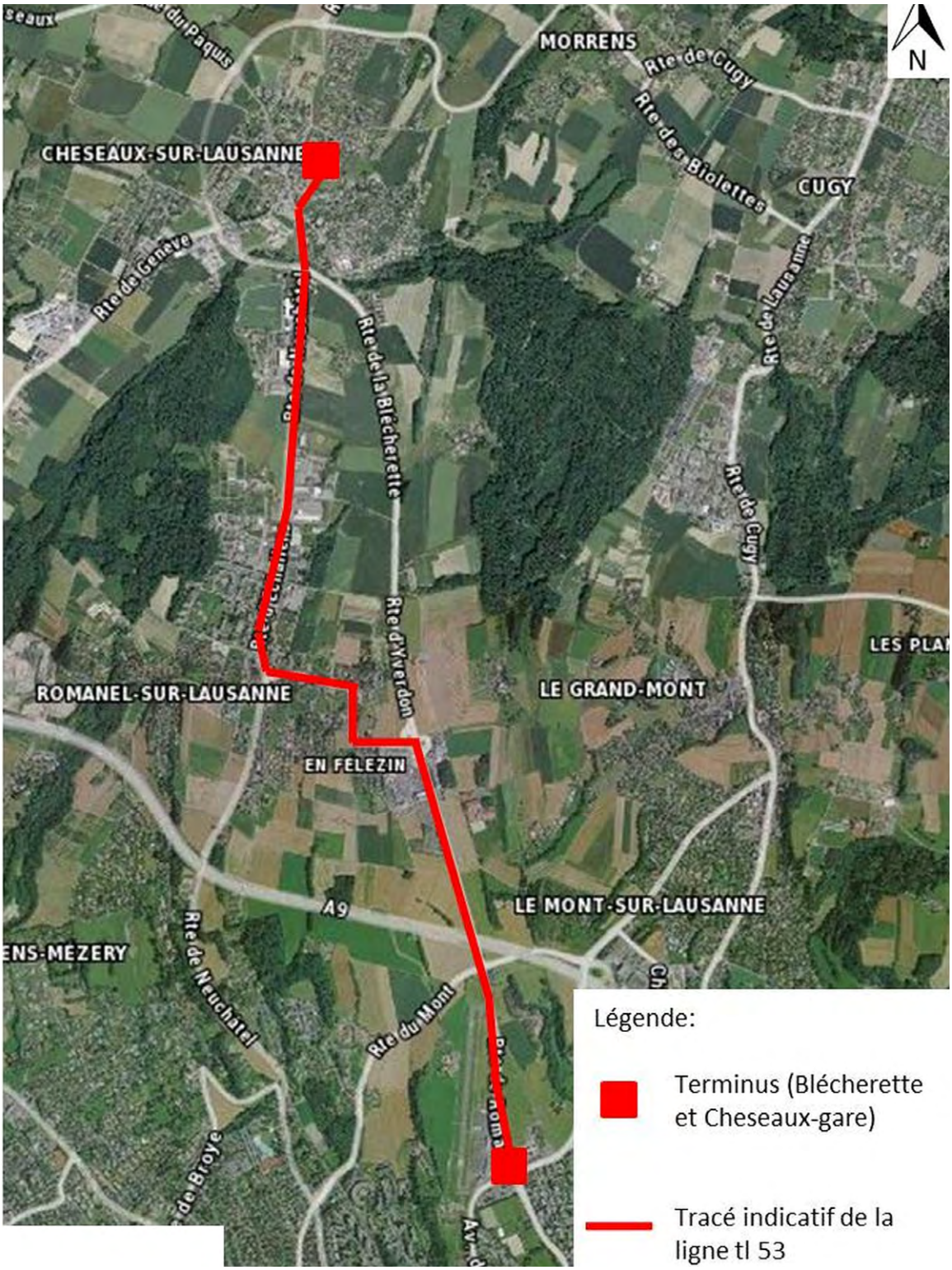
Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
Commune du Mont-sur-Lausanne	**50 %**	**0.4**
Commune de Lausanne	**25 %**	**0.2**
tl	**25 %**	**0.2**
Total coût estimé		**0.8**

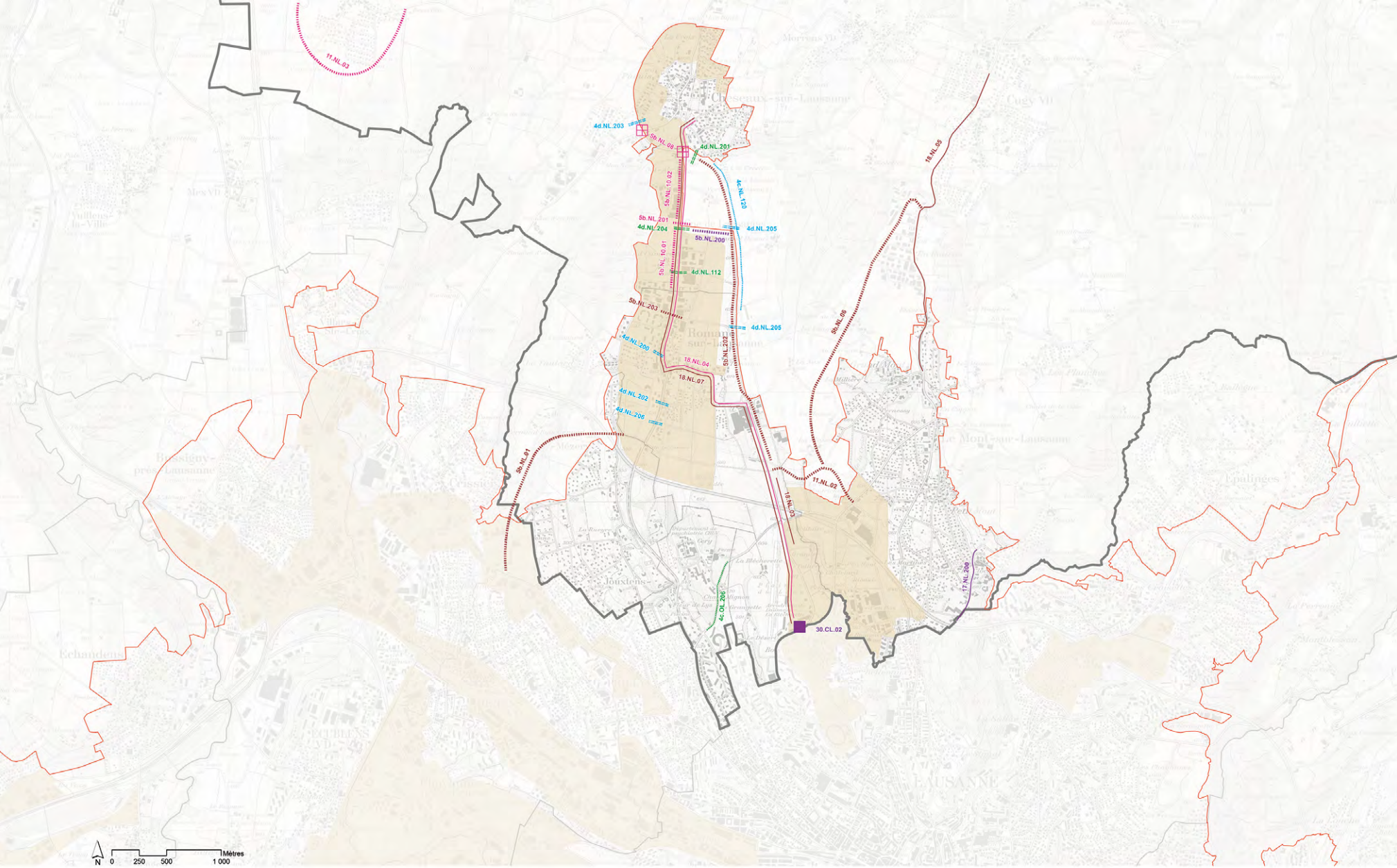
Illustration du projet

Type de mesure	**MESURE 18** **Réseau TP/bus/trolleybus 2023-2030**
N° – nom de la mesure	**18.NL.04** **Ligne tl53, Tronçon Blécherette-Romanel-Cheseaux, Aménagements routiers**
Coût total (2016, HT)	CHF 15'000'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Communes de Lausanne, de Romanel-sur-Lausanne et de Cheseaux-sur-Lausanne
Partenaires	tl, SDNL
Remise de l'avant-projet	2023
Début des travaux	2024
Mise en service	2026
État d'avancement	Étude préliminaire
Degré de maturité	1
Description	Cette mesure concerne les aménagements routiers à réaliser pour permettre l'exploitation de la nouvelle ligne de bus tl53, qui, dans le Nord lausannois, complétera l'offre du LEB. Cette ligne reliera l'interface de la Blécherette (30.CL.02, terminus du m3) à la gare LEB de Cheseaux. Elle desservira une grande partie des zones de développement de Romanel et Lausanne-Vernand.
Opportunité	La nécessité de réaliser une nouvelle ligne TP a été démontrée dans l'étude du PDLi Lausanne-Vernand–Romanel-sur-Lausanne (secteur stratégique C du PALM), qui prévoit un développement important de l'urbanisation. L'accompagnement de l'urbanisation par une ligne TP performante et connectée aux grandes infrastructures (LEB et m3) aura une influence directe sur le choix modal des usagers (habitants et emplois). De plus, cette ligne desservira le centre commercial « Migros », non desservi à ce jour par les TP.
Trafic (TJM) actuel/2030	RC 401 (Vernand) : 9'300/8'350 véh/j, Ch. de Fontany : 1'500/8'150 véh/j, RC 448 : 18'200/36'600 à 44'100 véh/j
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	5b.NL.09 (5586.2.032), 5b.NL.10.01 (5586.2.033), 5b.NL.10.02 (PALM 2016), 5b.NL.203 (PALM 2016), 18.NL.03 (PALM 2016), 18.NL.07 (PALM 2016)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Vernand-Camarès, secteurs 2c/2a-b/3 (5586.2.162, 163, 164)/Bel-Air, secteur 1 (5586.2.165)/Nonceret-La Croix (5586.2.166)/Grand-Pré Lacuessière (5586.2.167)/ Est-Cheseaux (5586.2.168)/La Rochette (5586.2.170)/Fontany, secteur 6c (5586.2.171)/Le Village, secteur 6a (5556.2.175)/Le Raffort, secteur 4c (5586.2.178)/ Les Golliettes, Rp1 (nouveau)/L'Orio, Rt3 (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 %**	**15**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**15**

Illustration du projet



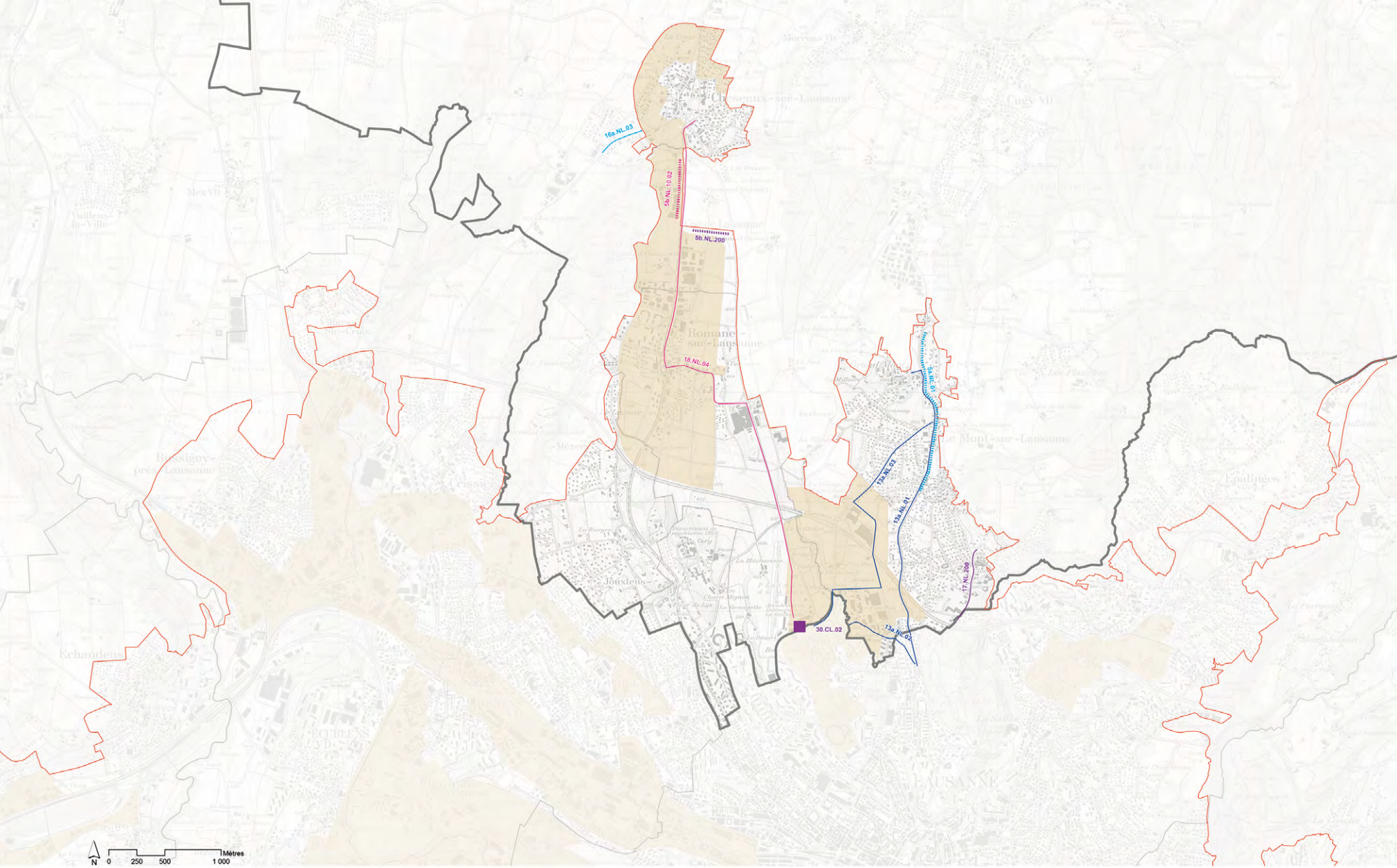


PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
MESURES INFRASTRUCTURELLES
HORIZONS A/B/C - SDNL

DECEMBRE 2016

C14 SDNL

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C15 SDNL

Agglomération Lausanne-Morges

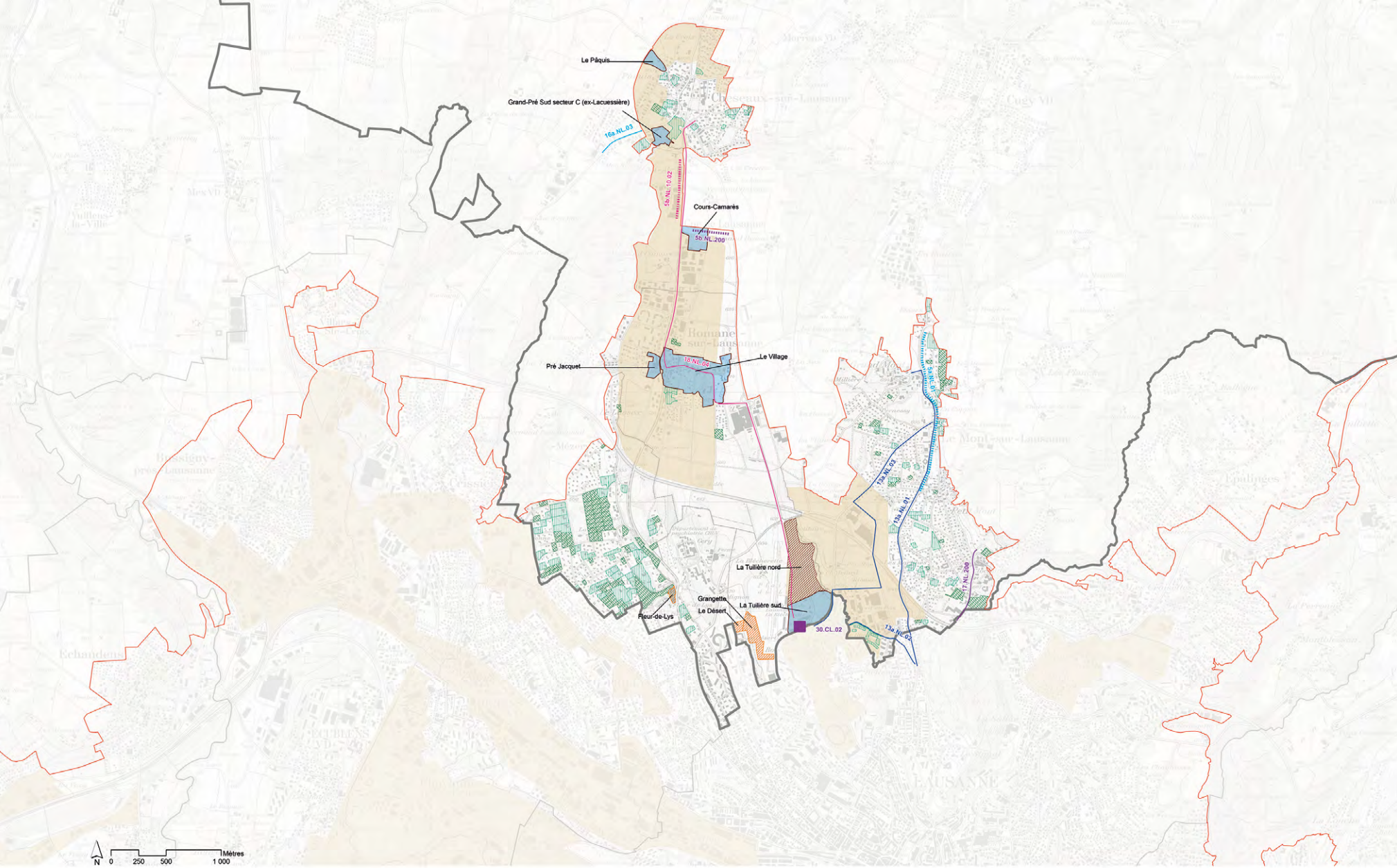
4.3.3 COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

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



Mentions illustratives

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

Types de mesures infrastructurelles

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

Mesures infrastructurelles Horizons de réalisation

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

Mesures d'urbanisation construites

- PALM 2012

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

- Parcelle partiellement bâtie
- Parcelle libre

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

Horizon temporel de réalisation

- A2 2015-2018

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C16 SDNL

Agglomération Lausanne-Morges

4.3.4 MESURES PAYSAGÈRES

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

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

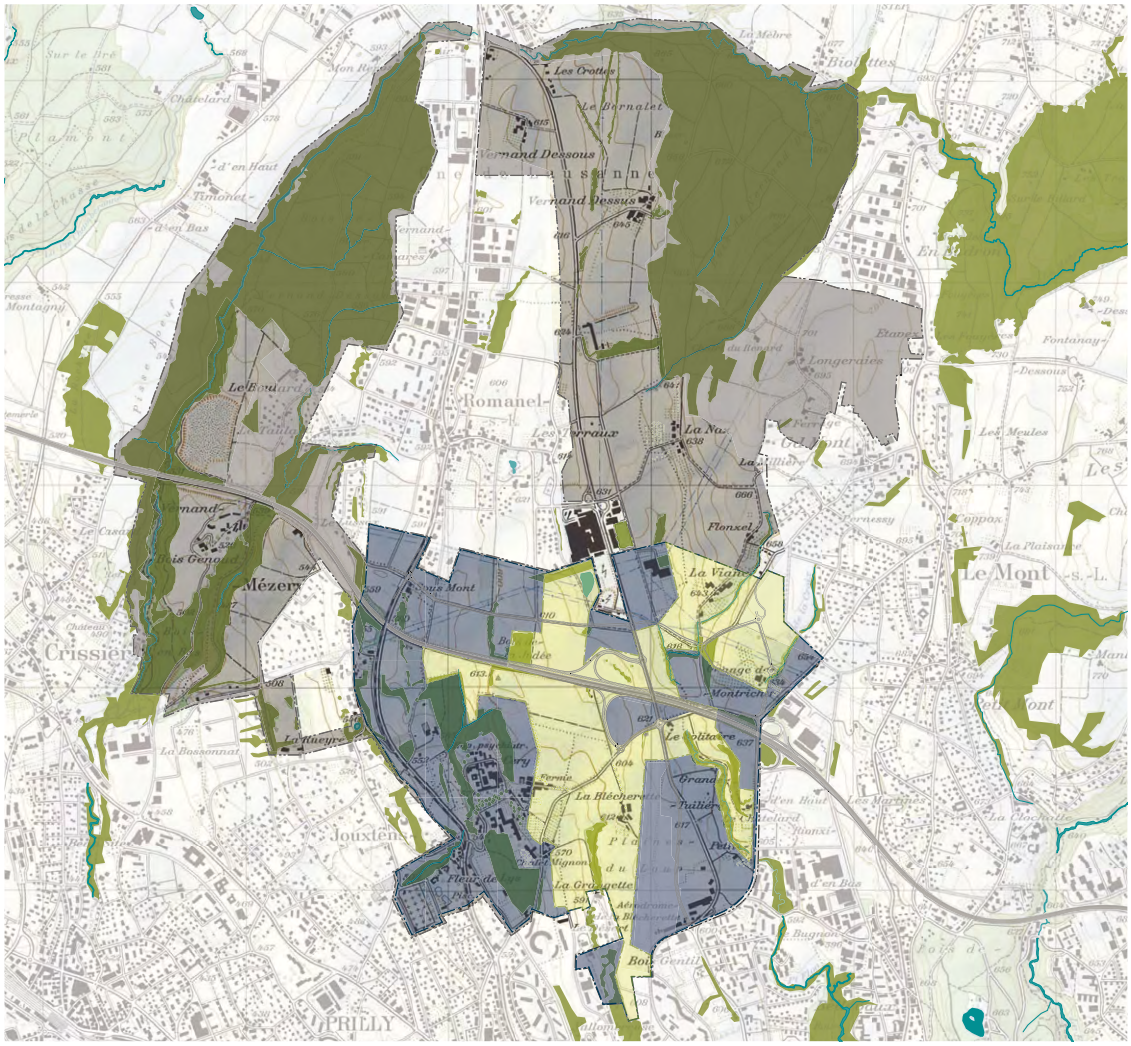
Les mesures paysagères inscrites dans le PALM 2016 à l'échelle du SDNL sont representées sur la carte C17 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.5).

Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères
Parc d'agglomération de la Blécherette

	Parc d'agglomération de la Blécherette **Jouxtens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly et Romanel-sur-Lausanne**
Données générales	Le site de la Blécherette est constitué d'espaces paysagers et agricoles, d'une surface d'environ 340 hectares. Bien qu'actuellement peu valorisé, au-delà de sa fonction agricole, cet espace permet d'aborder des problématiques relatives à l'offre en espaces de délassement pour les citadins, la transition paysagère ville-campagne, ou encore les relations entre l'agriculture traditionnelle et la demande changeante des citoyens en matière de production et de consommation.
Description	Dans le cadre de l'étude « Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage » validée en 2012, un volet a été consacré au parc d'agglomération de la Blécherette. L'étude a permis d'affiner l'identité et les vocations de cet espace. Ella a relevé non seulement les qualités paysagères et agricoles du site, mais également son potentiel pour des activités récréatives et culturelles. Le projet du P.A.R.C (Parc Agricole Récréatif et Culturel) d'agglomération de la Blécherette s'insère donc dans une démarche de renforcement de trois valeurs fondamentales, en lien avec son caractère rural , son potentiel de délassement et sa valeur de « carte de visite » en tant qu'entrée de ville pouvant accueillir des activités culturelles ou sociales. **Valeur sociale :** le P.A.R.C est une opportunité pour offrir aux habitants de l'agglomération, et plus particulièrement aux habitants des nouveaux secteurs d'urbanisation à proximité, un espace de qualité pour leur délassement et loisirs. **Valeurs naturelle et paysagère :** il permet de garantir des espaces généreux, propices à la biodiversité, d'intégrer des éléments aussi bien paysagers qu'intéressants pour la faune et la flore et de valoriser les caractéristiques paysagères pour une entrée d'agglomération qualifiée, depuis la sortie d'autoroute. **Valeur économique :** en plus des activités agricoles traditionnelles, le P.A.R.C offre un potentiel pour des activités innovatrices en matière de transformation, de valorisation et de distribution de produits locaux à la population, en travaillant avec des agriculteurs déjà implantés dans le Nord lausannois.
Localisation	Situé au nord de la Commune de Lausanne dans le secteur de la Blécherette, le cœur du parc se localise sur les communes du Mont-sur-Lausanne (à l'est), de Prilly (à l'ouest) et Romanel-sur-Lausanne (au nord, au-delà de l'autoroute).
Partenaire(s)	DGE-BIODIV, SAVI, Communes de Jouxtens-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Prilly et Romanel-sur-Lausanne
État de la coordination	Projet intégré dans le chantier 4a du SDNL, volet B
Maître(s) d'ouvrage	À définir
SD concerné(s)	SDNL et SDCL
Coûts et subventions	À définir
Délai de mise en œuvre	Horizon C (2027-2030)
Données de base	Chantier 4a : « Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage », SDNL : 2012 Volet B : Parc d'agglomération de la Blécherette

Illustration du projet

Source : Verzone et Woods, 2012



4.3.5 MESURES ENVIRONNEMENTALES

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

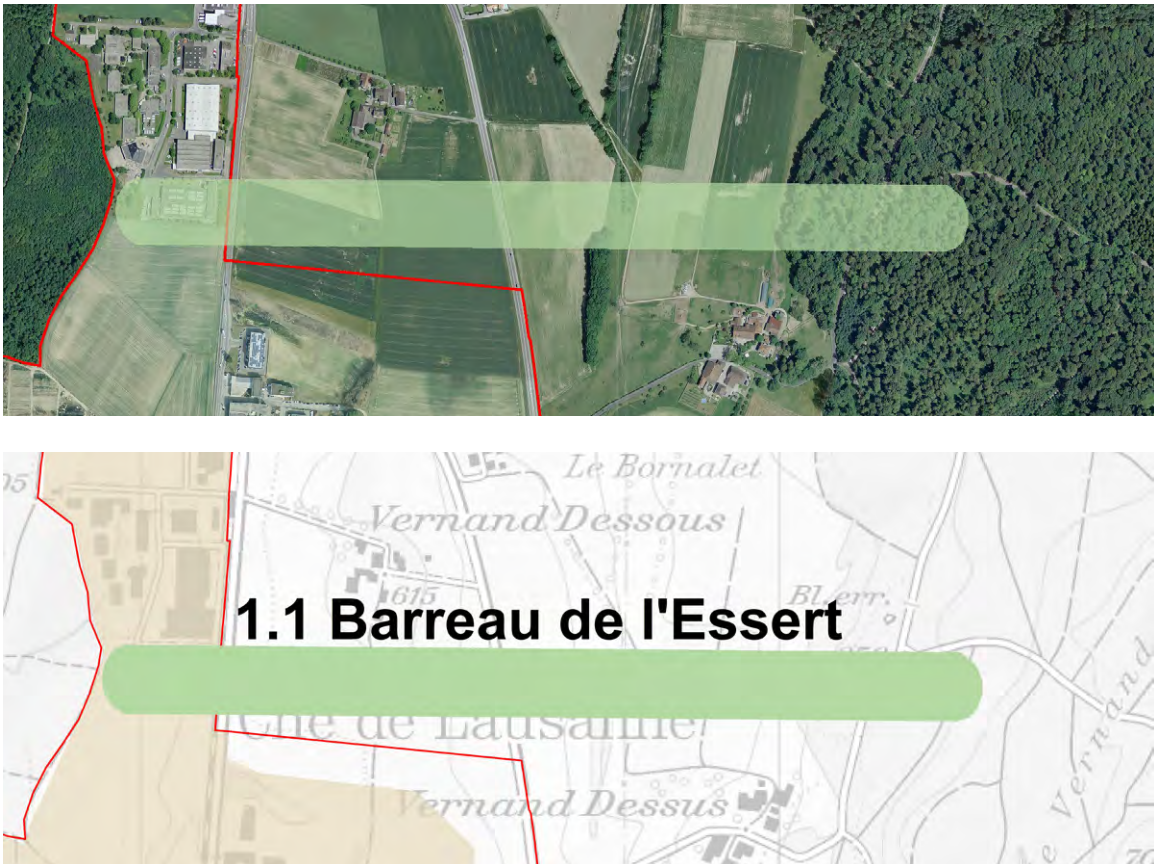
Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

1.1 Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert
1.2 Création de la liaison biologique de Mézery-Blécherette
2.5 Renaturation de la Pétause (Stand de Vernand-Romanel)
2.6 Renaturation de la Pétause (Fontany-le Raffort)
2.7 Renaturation du Tor Cou
2.8 Renaturation de la Millière et du Petit Flon
2.9 Renaturation du ruisseau de La Croix

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

Illustration du projet

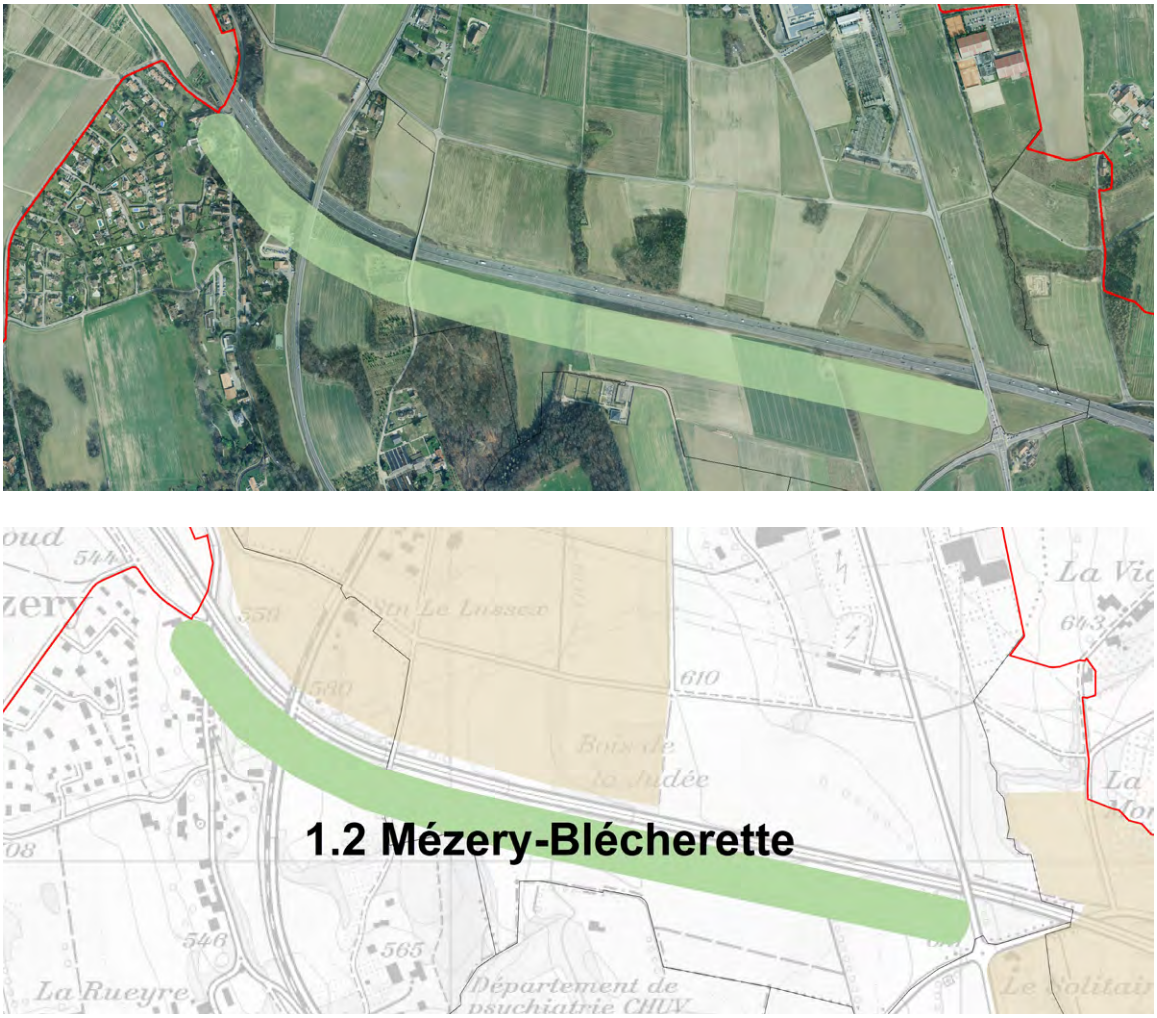
Source : PALM 2016



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

Illustration du projet

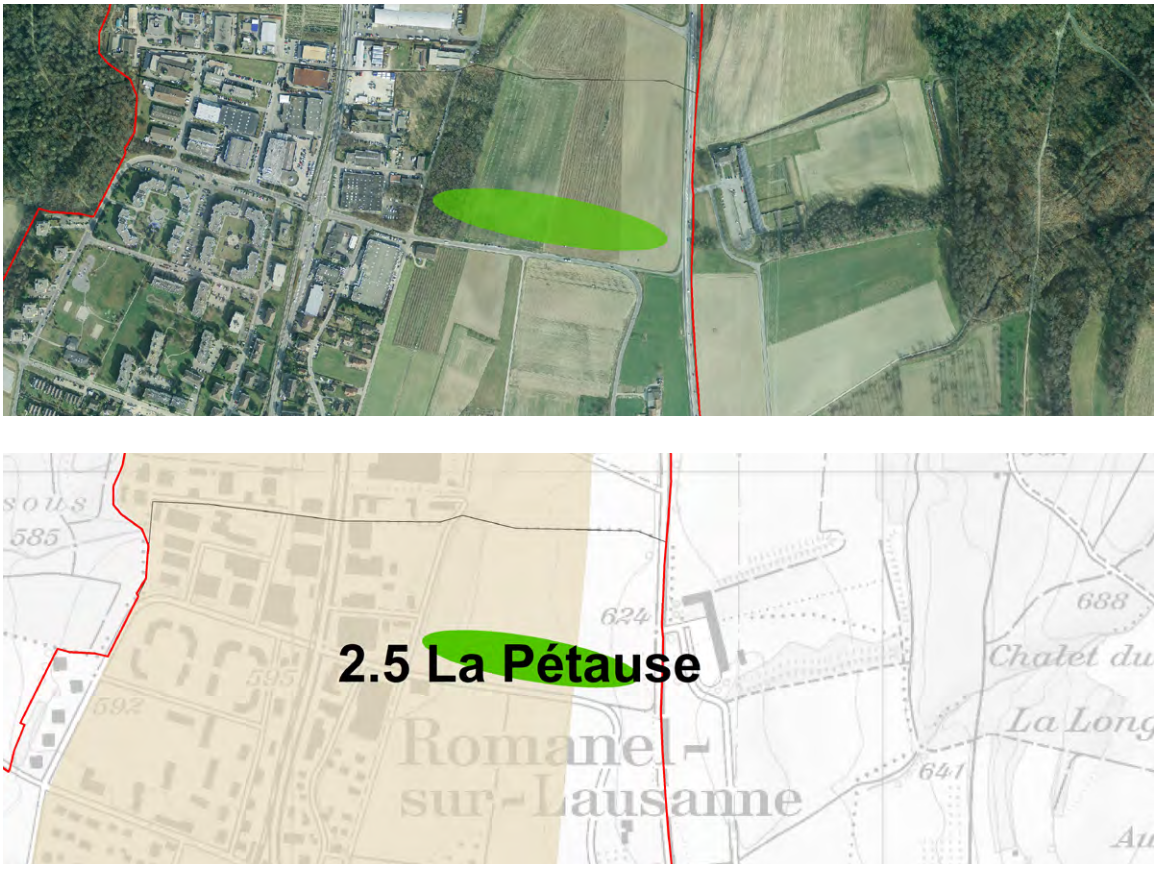
Source : PALM 2016



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

Illustration du projet

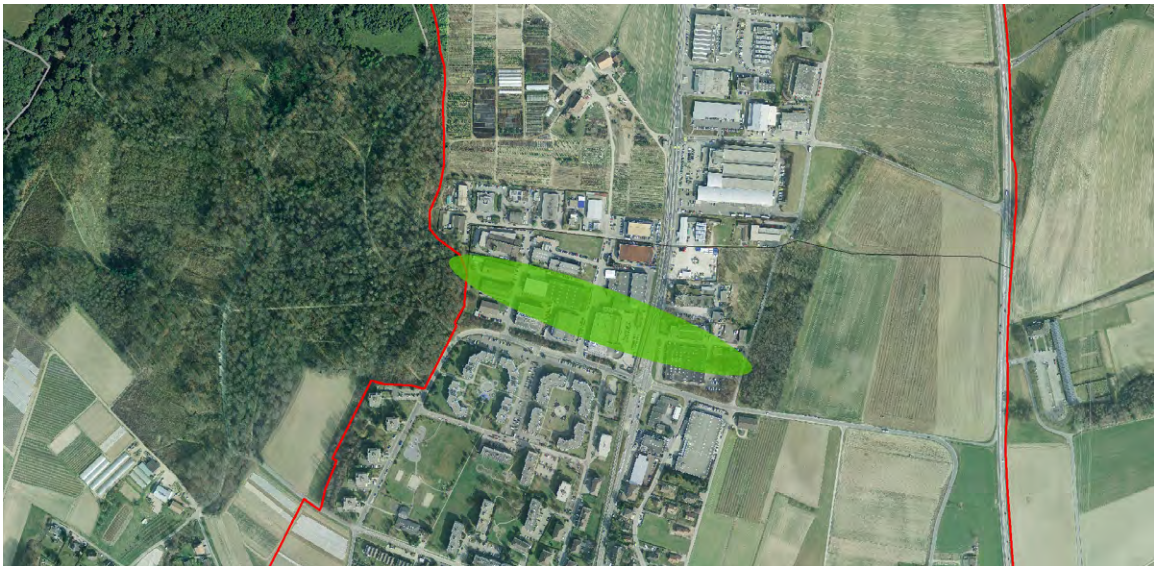
Source : PALM 2016

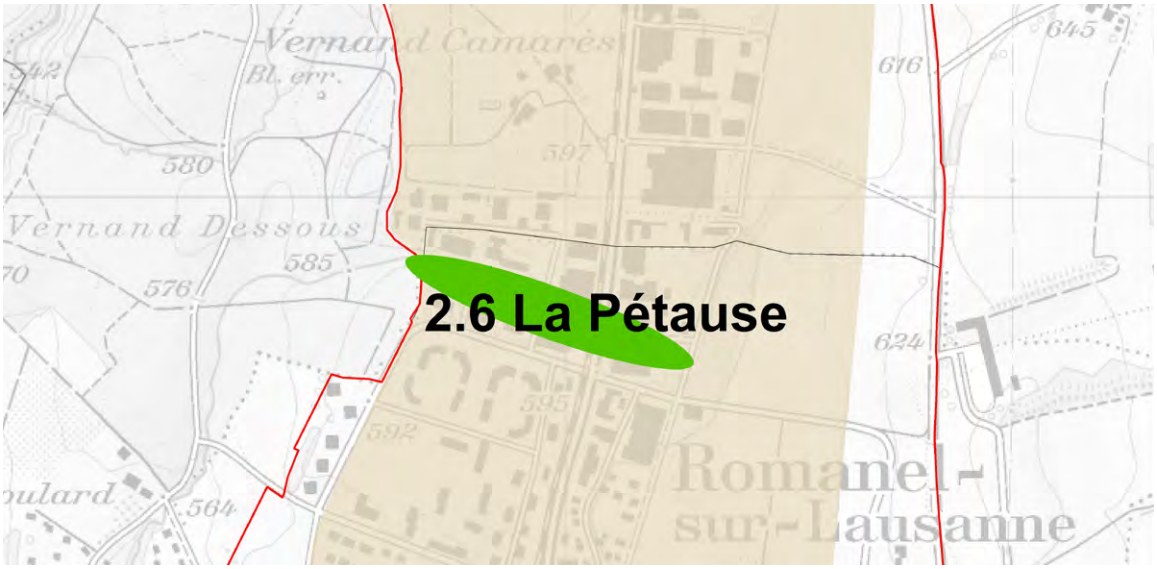


Données générales	**2.6** **Renaturation de la Pétause (Fontany-le Raffort)** **Romanel-sur-Lausanne**
Description	La renaturation des cours d'eau sert à rétablir ou maintenir les fonctions écologiques des cours d'eau, en tenant compte de la sécurité des personnes et des biens. La renaturation de la Pétause dans le milieu urbain de Romanel-sur-Lausanne permettra de compléter la remise à ciel ouvert et renaturation de la Pétause entre le Bois de Vernand-Dessous et le Bois du Raffort (mesure 2.5). La renaturation des cours d'eau en milieu urbain, à part les fonctions écologiques, a un fort potentiel social : espace à disposition pour la détente, la mobilité douce, pour la qualité de vie en général. Elle permet également de garantir la sécurité hydrologique.
Localisation	Fontany – le Raffort
Partenaire(s)	DGE (EAU et BIODIV) et Commune de Romanel-sur-Lausanne
État de la coordination	Projet intégré dans le PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne
Maître(s) d'ouvrage	Commune de Romanel-sur-Lausanne
SD concerné(s)	SDNL
Coûts et subventions	Financement assuré, subvention cantonale dans le cadre de la renaturation des cours d'eau
Début de mise en œuvre	2019-2024
Données de base	Chantier 4a : « Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage », SDNL : 2012 PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne, Cahier intercommunal, V.2 : février 2016

Illustration du projet

Source : PALM 2016

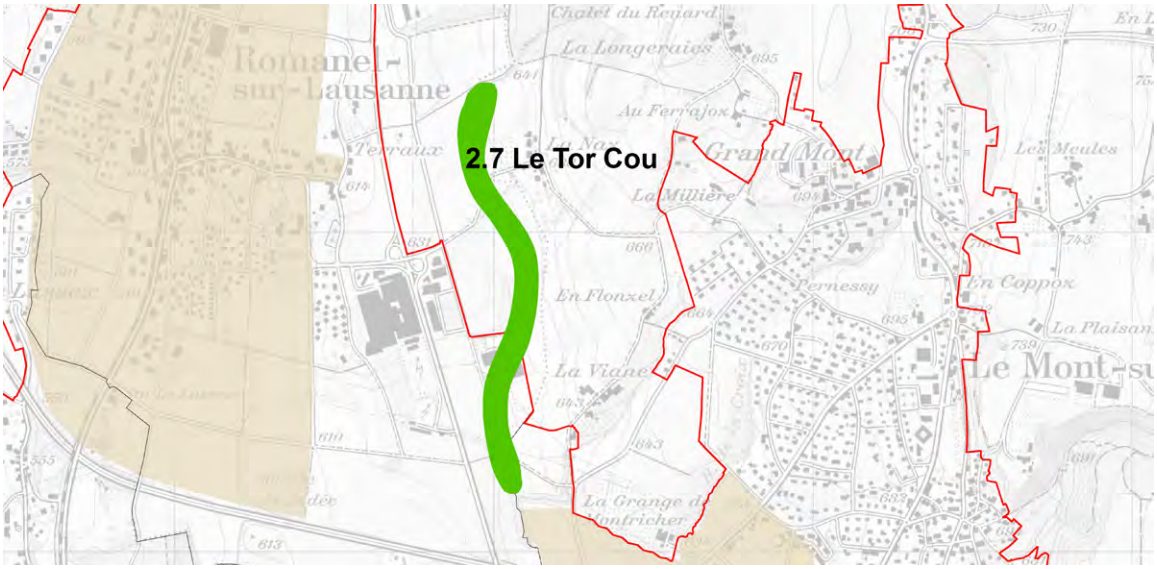




Données générales	**2.7** **Renaturation du Tor Cou** **Romanel-sur-Lausanne**
Description	Les cours d'eau constituent des espaces naturels de grande valeur. Par le passé, la canalisation de cours d'eau ou leur enterrement étaient des pratiques courantes. Cependant, elles ont engendré une série de problèmes. Par le biais d'une remise à ciel ouvert et d'une renaturation de cours d'eau, les fonctions écologiques de ce dernier seront rétablies, en tenant compte de la sécurité des personnes et des biens. Le Tor Cou n'a pas échappé à la dynamique décrite plus haut et actuellement sa remise à ciel ouvert est à l'étude. Ce projet, prévu en 3 étapes, longera le chemin du Marais du nord au sud et passera diagonalement au nord-est vers le chemin de la Naz, sur la commune de Romanel-sur-Lausanne.
Localisation	Tronçons Vernand-Dessus, chemin de la Naz, chemin du Marais, chemin de la Viane
Partenaire(s)	DGE (EAU et BIODIV), Commune de Romanel-sur-Lausanne
État de la coordination	Le projet est coordonné par la DGE
Maître(s) d'ouvrage	Commune de Romanel-sur-Lausanne
SD concerné(s)	SDNL
Coûts et subventions	Financement assuré, subvention cantonale dans le cadre de la renaturation des cours d'eau
Début de mise en œuvre	2018-2030 (par étapes)
Données de base	DGE Chantier 4a : « Stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage », SDNL : 2012 PDLi Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne, Cahier intercommunal, V.2 : février 2016

Illustration du projet

Source : PALM 2016



Données générales	**2.8** **Renaturation de la Millière et du Petit Flon** **Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Romanel-sur-Lausanne**
Description	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. Le projet de renaturation du Petit Flon sera donc conforme aux contraintes hydrologiques. Le projet prévoit la remise à ciel ouvert des ruisseaux de la Millière et du Petit Flon. Ce cordon biologique est protégé par une aire des espaces naturels. Celle-ci se prolonge autour du périmètre de la zone constructible et prévoit la mise en œuvre d'une zone inondable. Le secteur nord, traversé par les lignes à haute tension, est destiné à recevoir des jardins familiaux.
Localisation	Voûtage de l'autoroute – route du Mont (Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne et Romanel-sur-Lausanne)
Partenaire(s)	DGE (EAU et BIODIV)
État de la coordination	Plan de quartier « La Pliauliausaz »
Maître(s) d'ouvrage	OFROU
SD concerné(s)	SDNL
Coûts et subventions	Financement assuré, subvention cantonale dans le cadre de la renaturation des cours d'eau
Début de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	DGE Plan de quartier « La Pliauliausaz »

Illustration du projet

Source : PALM 2016

Données générales	**2.9** **Renaturation du ruisseau de la Croix** **Le Mont-sur-Lausanne**
Description	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. Le projet prévoit la remise à ciel ouvert du ruisseau de la Croix. Une aire des espaces naturels se prolonge autour du périmètre de la zone constructible et prévoit la mise en œuvre d'une zone inondable. Une liaison végétale structurante est prévue afin d'assurer le lien paysager entre les deux côtés de l'autoroute.
Localisation	Chemin de la Croix – chemin de la Viane, commune du Mont-sur-Lausanne
Partenaire(s)	DGE (EAU et BIODIV)
État de la coordination	Plan de quartier « La Grange de Montricher »
Maître(s) d'ouvrage	Commune du Mont-sur-Lausanne
SD concerné(s)	SDNL
Coûts et subventions	Financement assuré, subvention cantonale dans le cadre de la renaturation des cours d'eau
Début de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	DGE Plan de quartier « La Grange de Montricher »

Illustration du projet

Source : PALM 2016

5 SRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Sommaire détaillé – Contenu cliquable

5.1 PORTRAIT DU SCHÉMA DIRECTEUR – SDOL 375

5.2 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PALM 2007 ET 2012 – SDOL 377

5.2.1 Études stratégiques 377

Pré-étude sur la collaboration institutionnelle en matière de politique du logement dans l'Ouest lausannois 378
Secteur Jonction Écublens – Venoge – Lignes directrices et stratégie d'aménagement 378
Étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Écublens 379
Réflexions sur le développement urbanistique et économique du terminus du tram à Croix-du-Péage 380
Image directrice Vallaire-Venoge 380
Ensembles bâtis du XX^{e} siècle, État des lieux et stratégie de valorisation 380
Image directrice 2025 381
Réseau de vélos en libre-service – Ouest lausannois 381
Stratégie de comptages vélos – Ouest lausannois et Lausanne 381
Étude du potentiel et du dimensionnement du P+R de Villars-Ste-Croix 382
Campagne de Renges – Image directrice 382
Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois 382

5.2.2 Plans directeurs 383
Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois 383
Plan directeur localisé du secteur Cocagne-Buyère 383
Plan directeur localisé du secteur Ley Outre 384

5.2.3 État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 385

Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 385
Mesures réalisées 386
Mesures conformes à la situation théorique 387
Mesures avec un léger retard 391
Mesures avec un retard relativement important 401
Arrêt/suspension de la mesure 409

Carte – C9-SDOL État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012 411

5.2.4 État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 412

Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 412
Mesures réalisées 413
Mesures en cours de réalisation 413
Mesures conformes à la situation théorique 414
Mesures avec un léger retard 415
Mesures avec un retard relativement important 417
Arrêt/suspension de la mesure 418

Carte – C10-SDOL État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD) 419

Carte – C11-SDOL État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012 420

5.3 MESURES DU PALM 2016 – SDOL 421

5.3.1 Mesures d'urbanisation 421
Horizons temporels des mesures d'urbanisation 422
Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton 423

Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A) 424
CB 1.2 424
CB 3.8 426
CB 3.10 428
Croset Parc 430
La Pala 432

Carte – C12-SDOL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 434

Carte – C13-SDOL Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets 435

5.3.2 Mesures infrastructurelles 436

Liste des mesures infrastructurelles 437

Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B) 440

Carte – C14-SDOL Mesures infrastructurelles, Horizons A/B/C 486

Carte – C15-SDOL Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B 487

5.3.3 Coordination des mesures d'urbanisation et infrastructurelles 488

Carte – C16-SDOL Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD) 489

5.3.4 Mesures paysagères 490

Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères 491
Parc d'agglomération de la Venoge – Secteur est 491

5.3.5 Mesures environnementales 493

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales 493
1.3 Création de la liaison biologique du Fossau 494
2.3 Renaturation de l'embouchure de la Venoge 496
2.4 Renaturation de la Mèbre 498
2.11 Renaturation du ruisseau de Broye 500

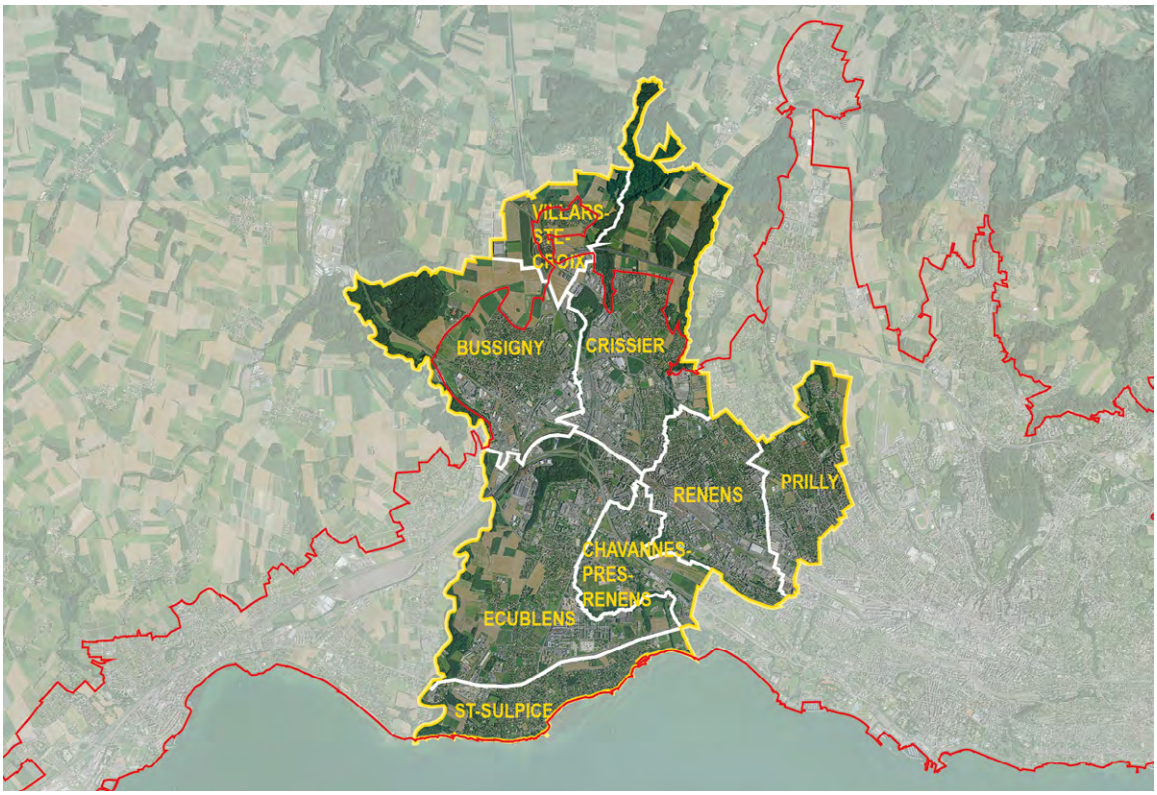
5.1 Portrait du schéma directeur – SDOL

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

Stratégie et Développement de l'Ouest lausannois (SDOL)

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

Périmètre du SDOL



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

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

Contact

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

5.2 État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDOL

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

5.2.1 ÉTUDES STRATÉGIQUES

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

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

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

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

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

CEAT, 2013

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

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

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

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

Agences LMLV + Créateurs immobiliers + Transitec, en cours

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

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

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

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

Transitec Ingénieurs-conseils SA, 2016

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

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

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

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

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

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

Feddersen&Klostermann + Acompagny, 2013

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

Image directrice Vallaire-Venoge

Urbaplan, en cours

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

Ensembles bâtis du XXe siècle, État des lieux et stratégie de valorisation

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

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

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

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

Image directrice 2025

tl, en cours

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

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

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

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

Réseau de vélos en libre-service – Ouest lausannois

KeyTeam, 2013

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

Stratégie de comptages vélos – Ouest lausannois et Lausanne

Transitec, 2014

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

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

Roland Ribi et associés SA, mars 2016

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

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

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

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

Campagne de Renges – Image directrice

Verzone Woods + Urbaplan + BEB SA, en cours

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

Réseau vert de Lausanne et de l'Ouest lausannois

Bureau d'études biologiques Raymond Delarze, 2012-2014

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

5.2.2 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 SDOL sont présentés ci-après

Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois

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

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

Plan directeur localisé du secteur Cocagne-Buyère

Magizan, 2014

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

Le secteur Cocagne-Buyère doit faire l'objet d'une attention particulière du point de vue de l'habitat, car sa proximité avec l'autoroute pose des contraintes spécifiques et appelle des solutions novatrices du point de vue de l'urbanisme, de la mobilité ou encore du respect de l'environnement. Les études menées à ce jour, en termes de circulation, de qualité de l'air et de protection contre le bruit, démontrent la faisabilité de ce projet. Le développement du secteur se poursuit avec l'établissement de trois Plans partiels d'affectation (PPA) distincts, nommés « Buyère », « Praz-Mégy » et « En Quinson ».

Plan directeur localisé du secteur Ley Outre

Plarel + CEAT, 2011

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

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

5.2.3 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

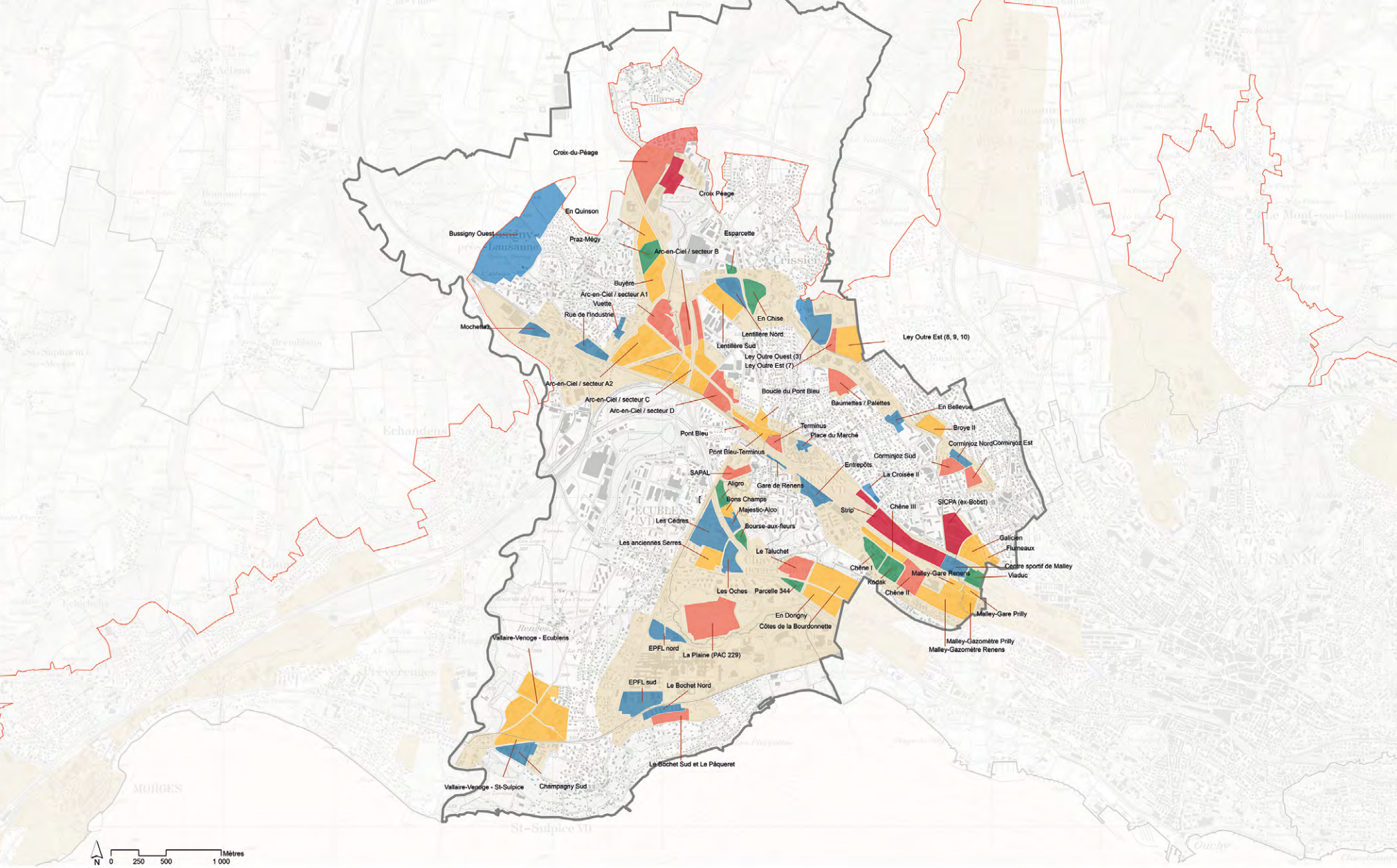
Code ARE	**5586.2.224**
Libellé	**Baumettes – Palettes**
Site stratégique	F
Commune	Renens
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	–
État d'avancement du plan d'affectation	À l'intention
Horizon PALM 2012	2015-2018
Horizon PALM 2016	2031-2040
Motif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

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

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

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

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



Mentions illustratives

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL
ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION DU PALM 2012 - SDOL

DECEMBRE 2016

C9 SDOL

Agglomération Lausanne-Morges

5.2.4 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

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

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

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

Cartes

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

Mesures réalisées

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

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

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

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

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

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

Mesures en cours de réalisation

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Mise en service
5586.004	4d.OL.15	Renens	2018

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

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

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

Les mesures des listes A2 (2015-2018)/B2 (2019-2022) ci-dessus voient leur mise en œuvre s'effectuer conformément au calendrier prévu.
Par ailleurs, aucune mesure figurant dans l'Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007, A1 et B1) n'est associée à cette catégorie sur le territoire du SDOL.

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

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

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

Accord sur les prestations de 2e génération 2011-2012 (PALM 2012)		
Code ARE	**N° de mesure PA**	**Commune/Porteur de projet**
Horizon A 2012 (2015-2018)		
5586.2.054	11.OL.01	DGMR, Chavannes
5586.2.056	11.OL.03	DGMR, Crissier, Bussigny
5586.2.093	23c.OL.01	DGMR, Renens, Crissier, Bussigny, Villars-Ste-Croix
5586.2.280	4c.OL.23	DGMR, Écublens
5586.2.280	4c.OL.101	Écublens
5586.2.280	4c.OL.104	Renens
5586.2.283	4d.OL.12a	Écublens, DGMR, Crissier
5586.2.283	4d.OL.115	Prilly
5586.2.284	4d.OL.111	Crissier
5586.2.290	4e.OL.120	Prilly
5586.2.292	4e.01.OL.102	Crissier
Horizon B 2012 (2019-2022)		
5586.2.087	23a.OL.01	Crissier, Bussigny
5586.2.090	23a.OL.04	Bussigny
5586.2.282	4c.OL.100	Bussigny

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

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

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

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

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

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

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

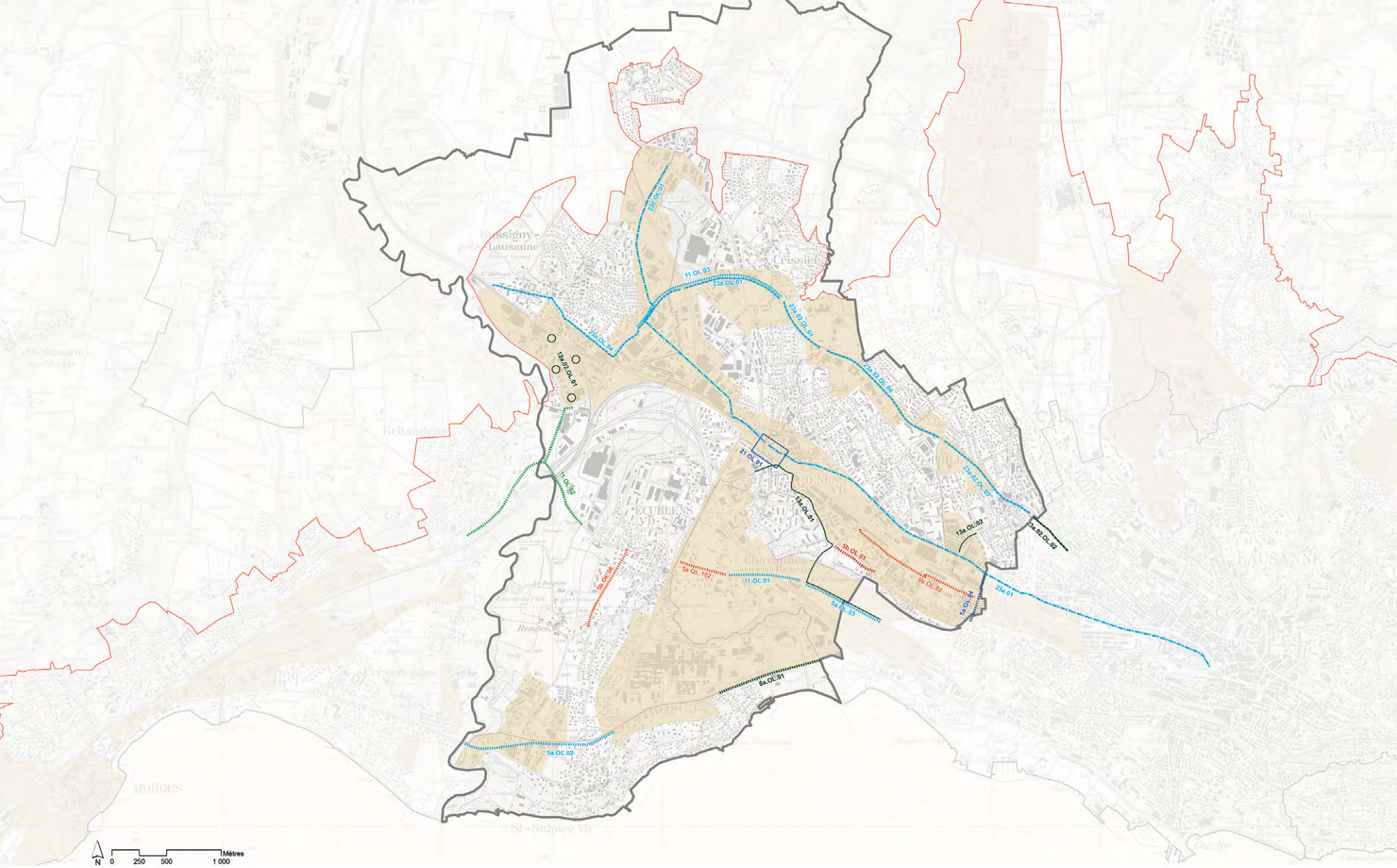
Accord sur les prestations de 1re génération 2007 (PALM 2007)

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

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

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

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



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

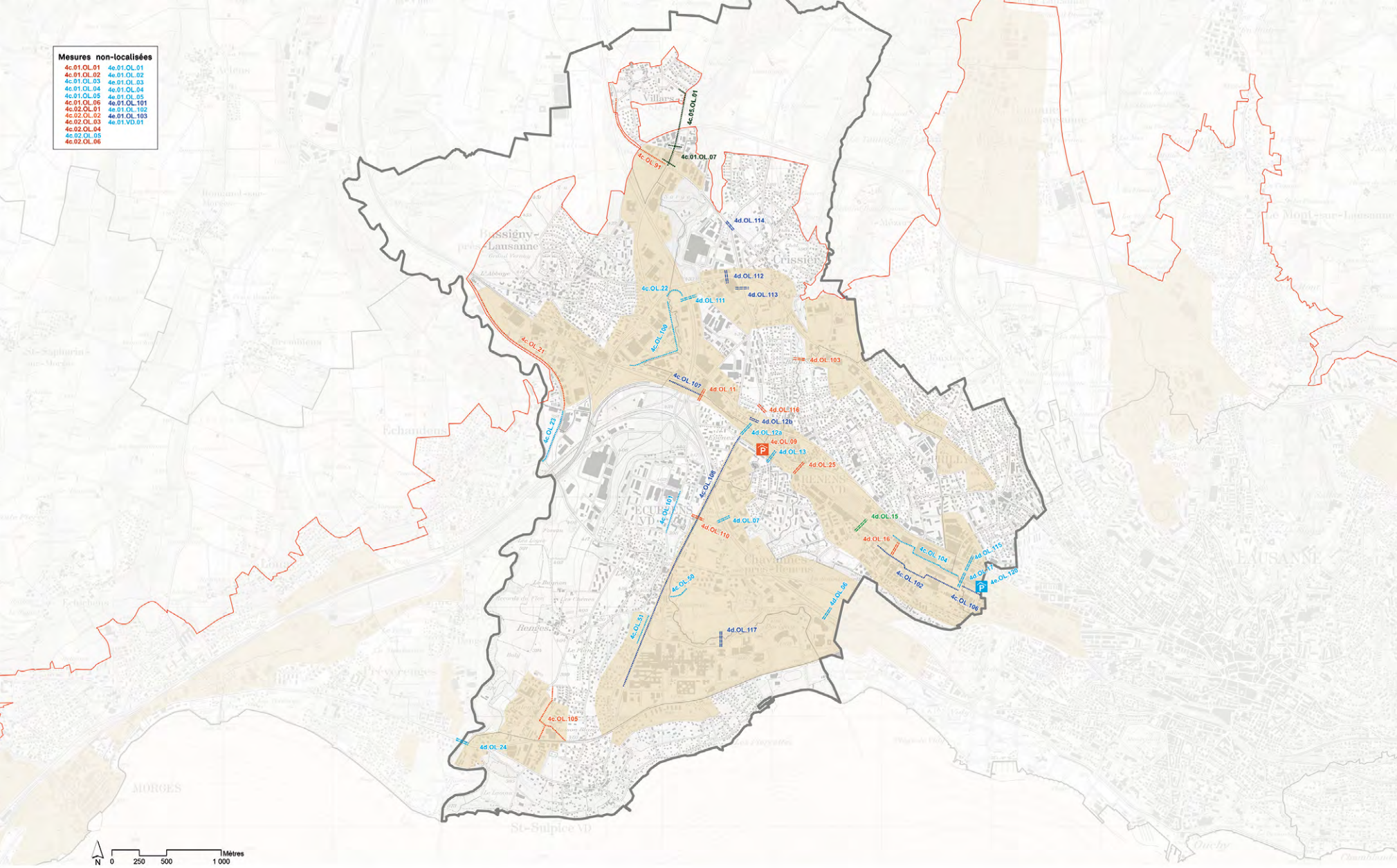
- Réalisée
- En cours de réalisation
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard (< 4 ans)
- Retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt / suspension de la planification

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

DECEMBRE 2016

C10 SDOL

Agglomération Lausanne-Morges



PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C11 SDOL

Agglomération Lausanne-Morges

5.3 Mesures du PALM 2016 – SDOL

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

5.3.1 MESURES D'URBANISATION

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

Mesures d'urbanisation du PALM 2012

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

Nouvelles mesures d'urbanisation du PALM

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

Horizons temporels des mesures d'urbanisation

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

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

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

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

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

Mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Les mesures construites (permis d'habiter délivré), le potentiel de densification des zones construites, les réserves en zone à bâtir existante, les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et les mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) sont définis désormais comme un potentiel « incompressible ». Les mesures réalisées et engagées font l'objet d'une liste détaillée (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1). Pour ce qui est des nouvelles mesures réalisées et engagées à l'échelle du SDOL, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel définit. Elles sont inscrites dans la liste fournie par la Confédération (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1), font l'objet de fiches (voir ci-après) et sont répertoriées sur la carte C12-SDOL.

Mesures non engagées : inventaire de projets

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

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

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

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

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

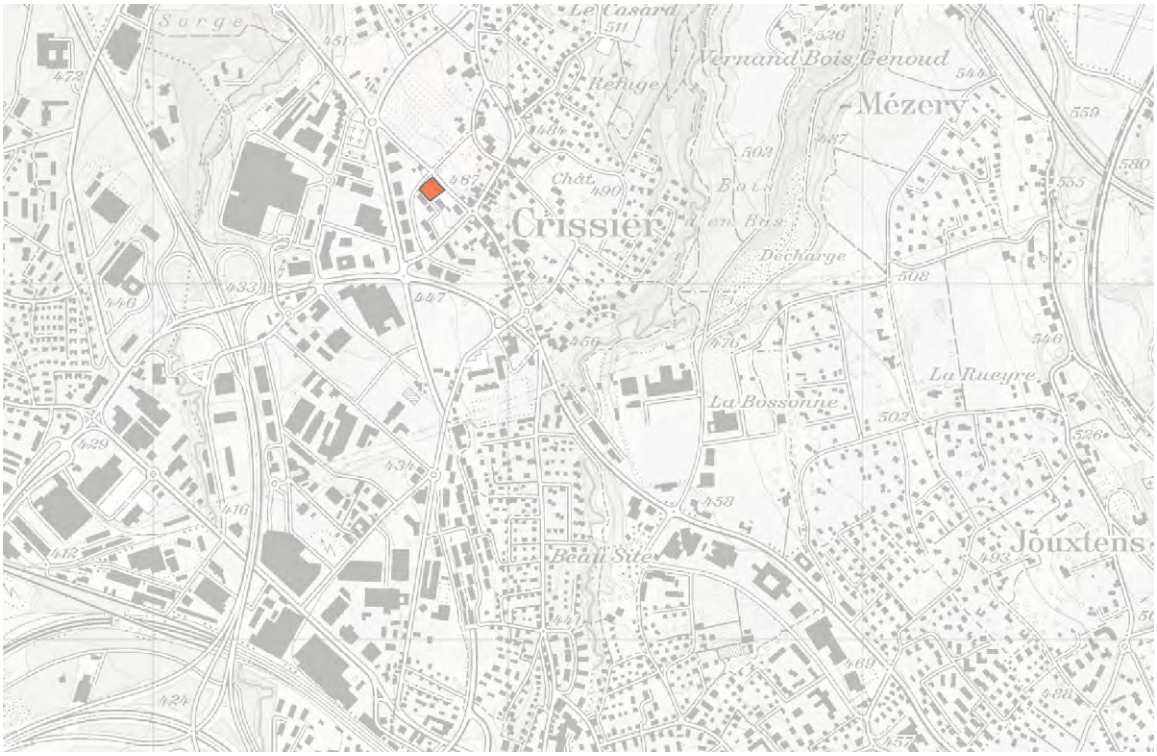
Depuis 2015, le PALM est piloté par la cellule opérationnelle (COP), constituée des services cantonaux en charge du développement territorial (SDT), de la mobilité (DGMR) et de l'environnement et l'énergie (DGE). Dans le cadre d'un processus partenarial avec les schémas directeurs et les 26 communes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

Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A)
CB 1.2
CB 3.8
CB 3.10
Croset Parc
La Pala

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

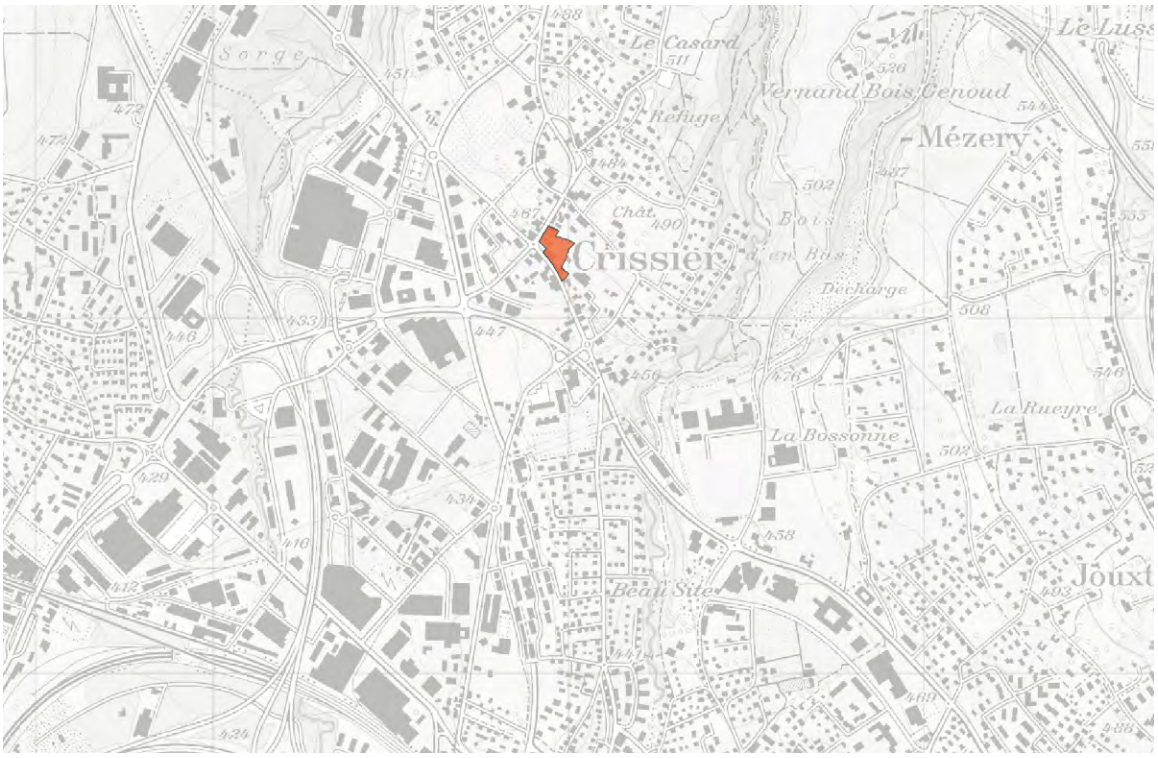
	Nouveau – CB 1.2 **Crissier – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est intervenue le 13 juin 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est intervenue le 2 septembre 2016
État d'avancement du plan d'affectation	En vigueur
Plan directeur et/ou étude stratégique coordonnés	Non
Affectation du plan	Zone mixte (zone de centre de localité) de moyenne densité
Modification de la vocation	Non
Nécessité de classement en zone à bâtir	Non
Emprises sur des SDA	Non
Habitants supplémentaires	37
Emplois supplémentaires	2
Habitants et emplois supplémentaires	39
Opportunité du plan d'affectation	–
Besoin de coordination	
Mesure(s) infrastructurelle(s)	Aucune coordination nécessaire
Aspect(s) paysager(s)	Aucune coordination nécessaire
Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Périmètre du projet – 1:20000



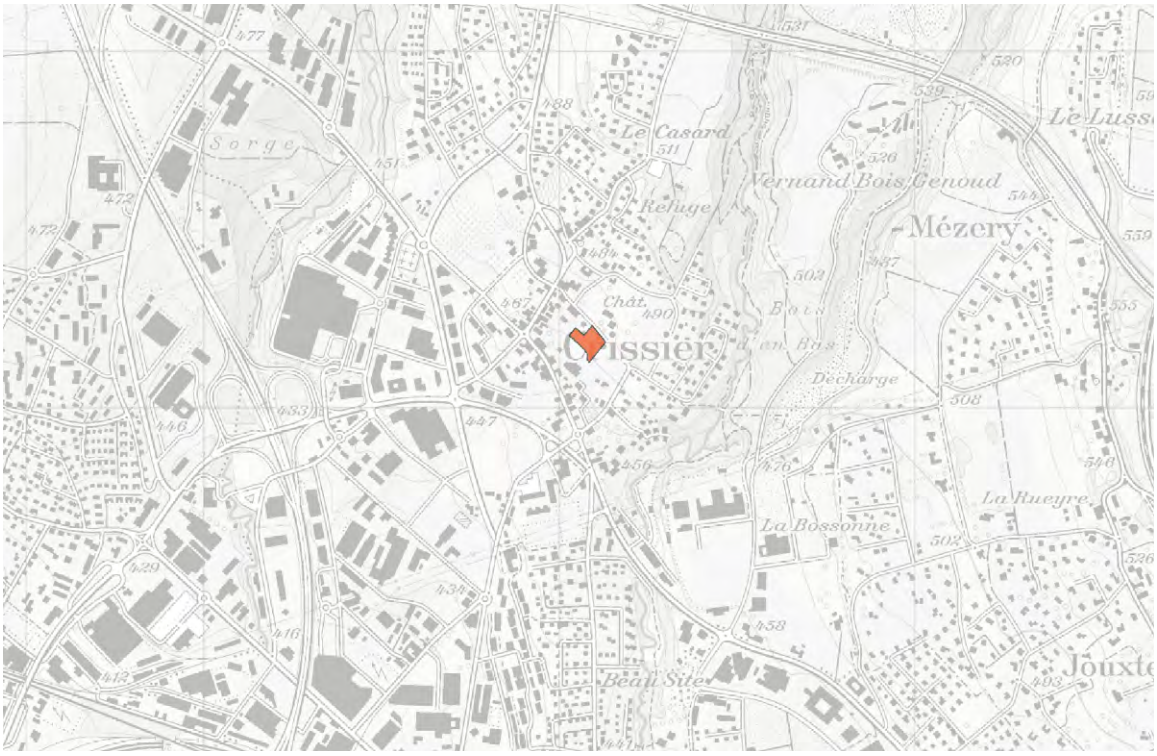
	Nouveau – CB 3.8 **Crissier – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue le 7 novembre 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est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

Périmètre du projet – 1:20000



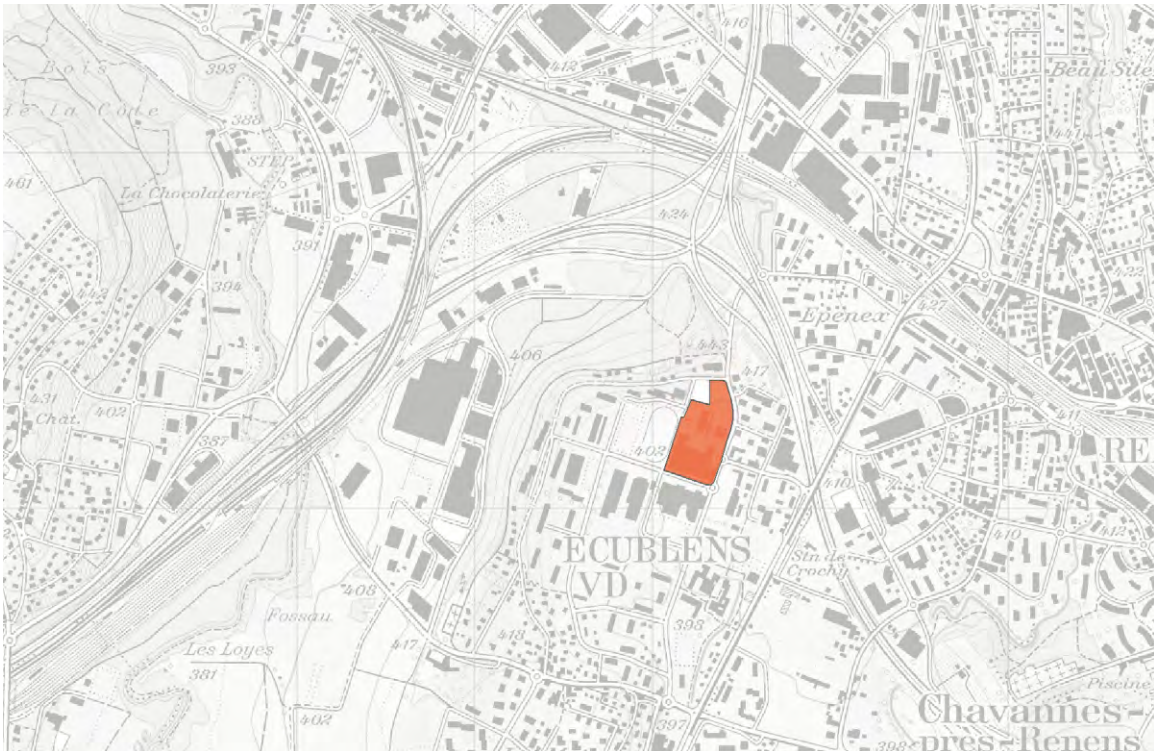
	Nouveau – CB 3.10 **Crissier – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est intervenue le 13 juin 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est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

Périmètre du projet – 1:20000



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

Périmètre du projet – 1:20000

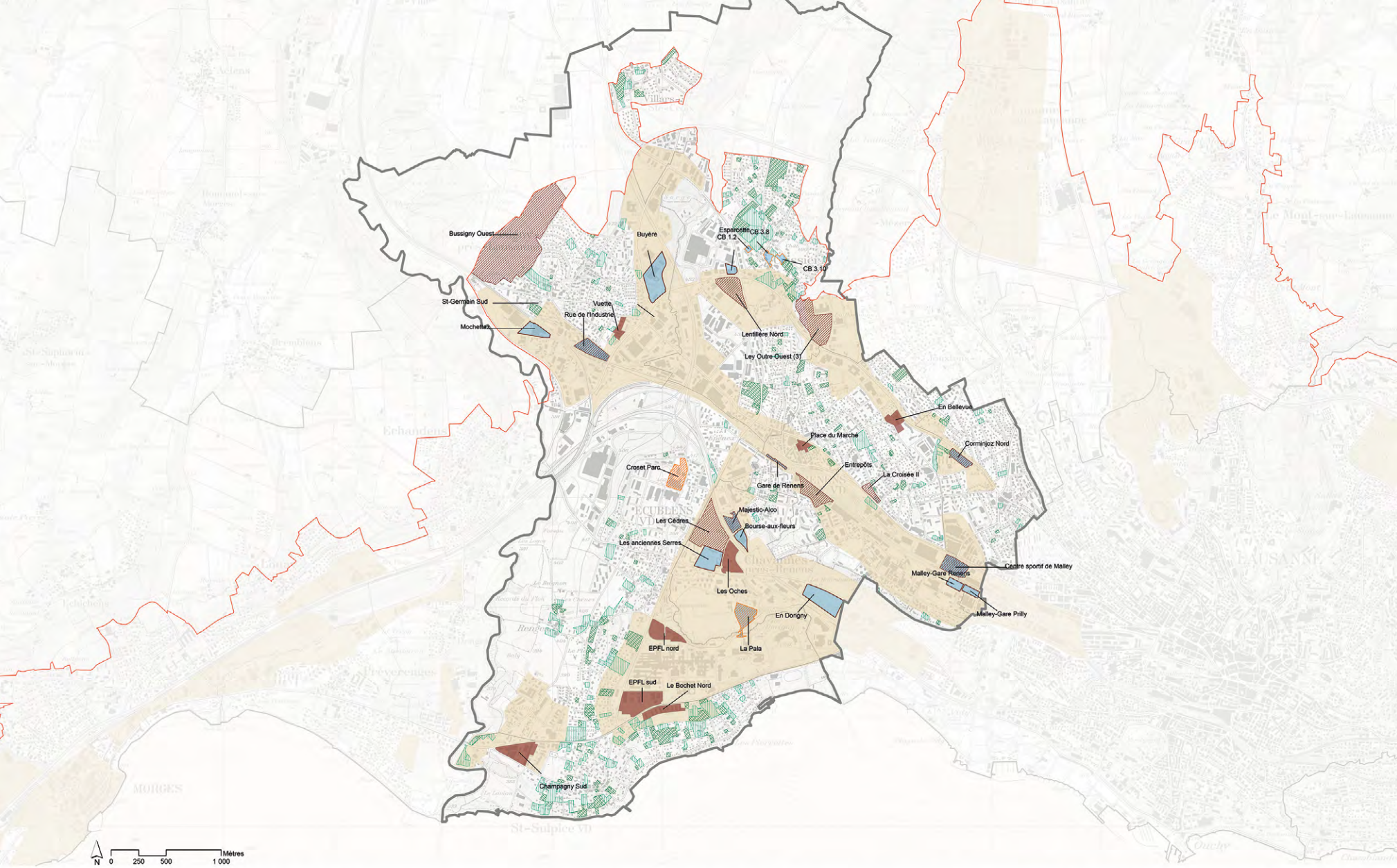


	Nouveau – La Pala **Chavannes-près-Renens – Site stratégique D**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	Addenda au Plan d'affectation cantonal 229
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est intervenue en juillet 2016
État d'avancement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

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

Conformité au Plan directeur cantonal	
État de la coordination	Coordination réglée

Périmètre du projet – 1:20000



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

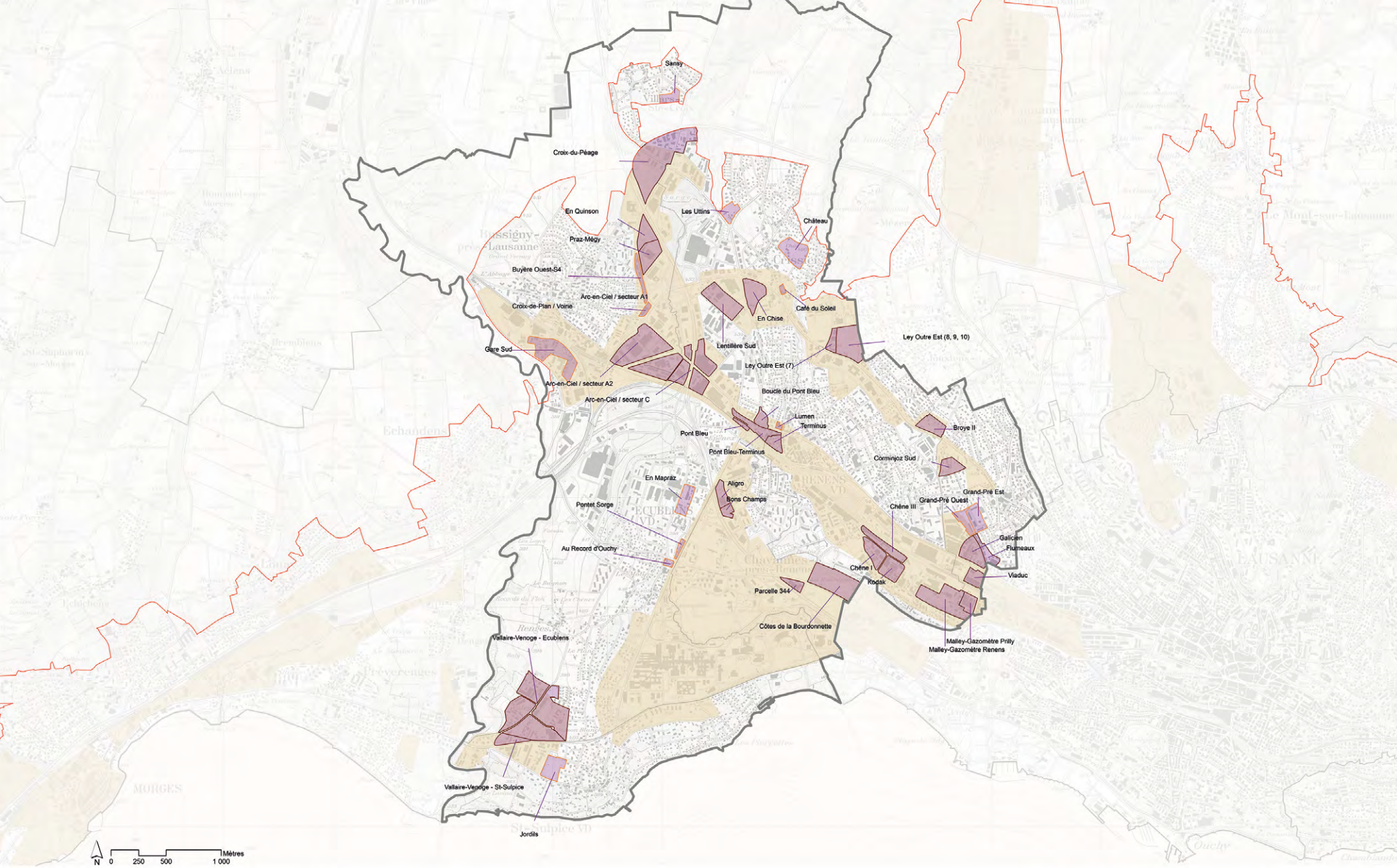
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C12 SDOL

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 - SDOL
DECEMBRE 2016

C13 SDOL

Agglomération Lausanne-Morges

5.3.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

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

Liste des mesures infrastructurelles

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

Cartes

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

Liste des mesures infrastructurelles

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

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4d. Franchissements dénivelés pour la mobilité douce									
4d.OL.116	Crissier, chemin du Mont-Blanc	0.68			x			0.68	
4d.OL.12b	Crissier ou Écublens, Liaison MD route de Bussigny-Pont Bleu	1.90	x			x		1.90	
4d.OL.16	Renens, Franchissement MD des voies CFF entre Malley Ouest – GAT	10.00			x			10.00	
4d.OL.25	Renens, Franchissement 1er Août, assainissement pour la MD	22.00			x			22.00	
4d.OL.200	Écublens, Franchissement MD rte du Bois sous A1 (entre Motte et Bochet)	2.20	x			x		2.20	
4d.OL.201	Écublens, Chavannes, Franchissement MD RC82 Champ-Fleuri	3.50			x			3.50	
4d.OL.202	Renens, Nouveau franchissement est-ouest Gare – Entrepôts	3.00	x			x		3.00	
4d.OL.203	Prilly, Franchissements MD route du Chasseur, Pré-Bournoud – Adm. communale	2.00	x			x		2.00	
4e. Stationnement pour les vélos									
4e.OL.200	Renens, Stationnement vélo TP	0.80	x			x		0.80	
4e.OL.201	Villars-Ste-Croix, B+R terminus du PP1 (tram 1)	0.15	x			x		0.15	
4e.OL.202	Bussigny, Vélostation 100 places à la gare CFF	0.66		x		x		0.66	
4e.OL.203	Bussigny, Stationnement sur axes forts	0.15	x			x		0.15	
4e.OL.204	Prilly, Places vélo aux stations TC importantes (axes forts – PP2/PP5) et équipements publics.	1.40	x			x		1.40	

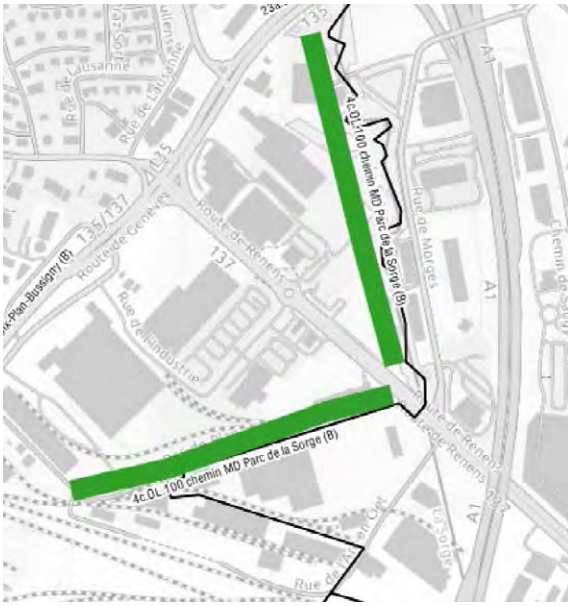
N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4f. Réseau de vélos en libre-service (VLS)									
4f.OL	Création d'un réseau de vélos en libre-service (VLS), 2e étape – Périmètre SDOL	2.00	x					2.00	
5a. Requalification multimodale d'axes routiers principaux									
5a.OL.200	RC251, Requalification multimodale Timonet – En Praz	-			x		x	x	
5b. Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée									
5b.OL.05	RC81, Écublens, St-Sulpice, route de Vallaire, tronçon RC1- Montaney	3.96			x		x	x	
5b.OL.200	RC81, Écublens, St-Sulpice, route de Vallaire, tronçon Montaney - Renges	4.00			x		x	x	
6. Métro m1 - Développement à long terme									
6.OL.200	m1, Développement à long terme	-			x		x		
17. Réseau bus/trolleybus 2019-2022									
17.OL.01	SDOL, Aménagements routiers pour les TP	2.90	x			x		2.90	
17.OL.02	Renens, Rue de Crissier : Aménagements routiers pour les TP	1.40	x			x		1.40	
23a. BHNS - Bus à haut niveau de service									
23a.OL.01	t2, PP10 Crissier, Bré – Bussigny, centre	41.86		x		x	18.46	16.38	7.02
23a.OL.02	t3, Lausanne, Prilly, Electrification Galicien-Bourdonnette	3.10			x				3.10
23a.OL.06	t3, Écublens, St-Sulpice – Electrification EPFL-Venoge	2.80			x				2.80
30. Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP									
30.OL.01	Villars-Ste-Croix, P+R terminus du PP1 (tram 1)	0.90		x				0.90	

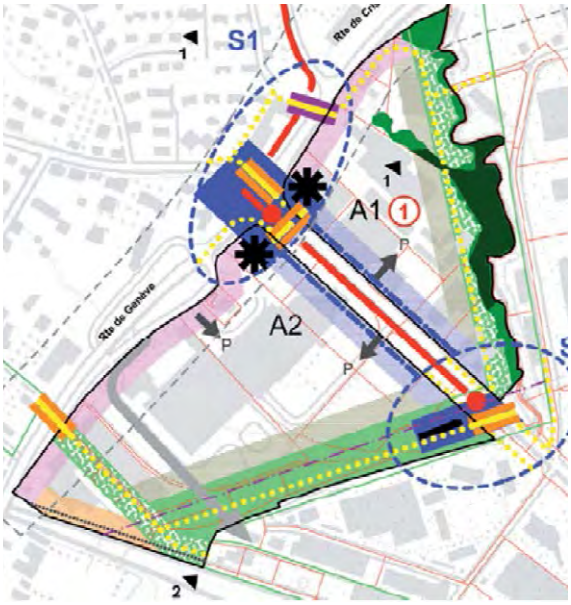
Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)

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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**1.5**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**1.5**

Illustration du projet

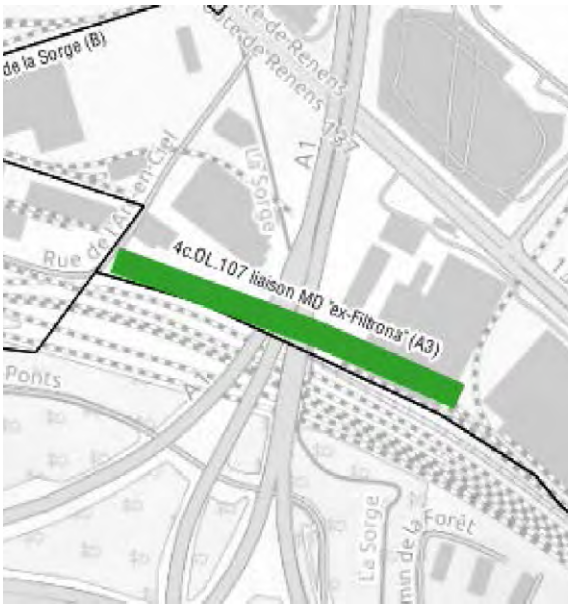


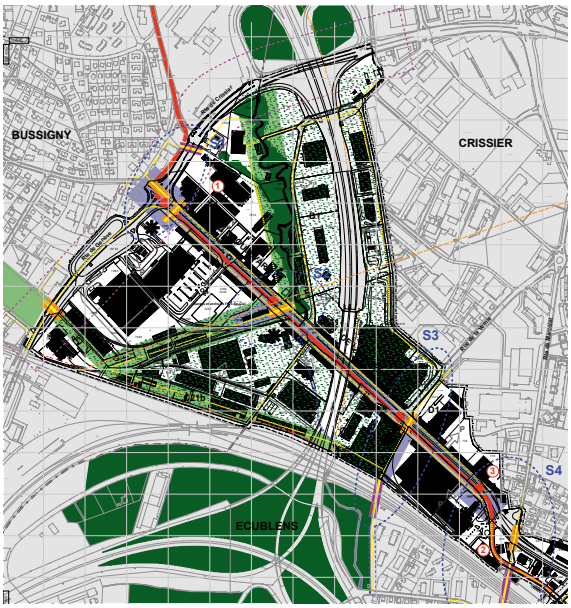


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.OL.107 (5586.2.282)** **Crissier, Itinéraire rue Arc-en-Ciel – route de Bussigny (ex. Filtrona)**
Coût total (2016, HT)	CHF 590'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Crissier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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.59**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.59**

Illustration du projet

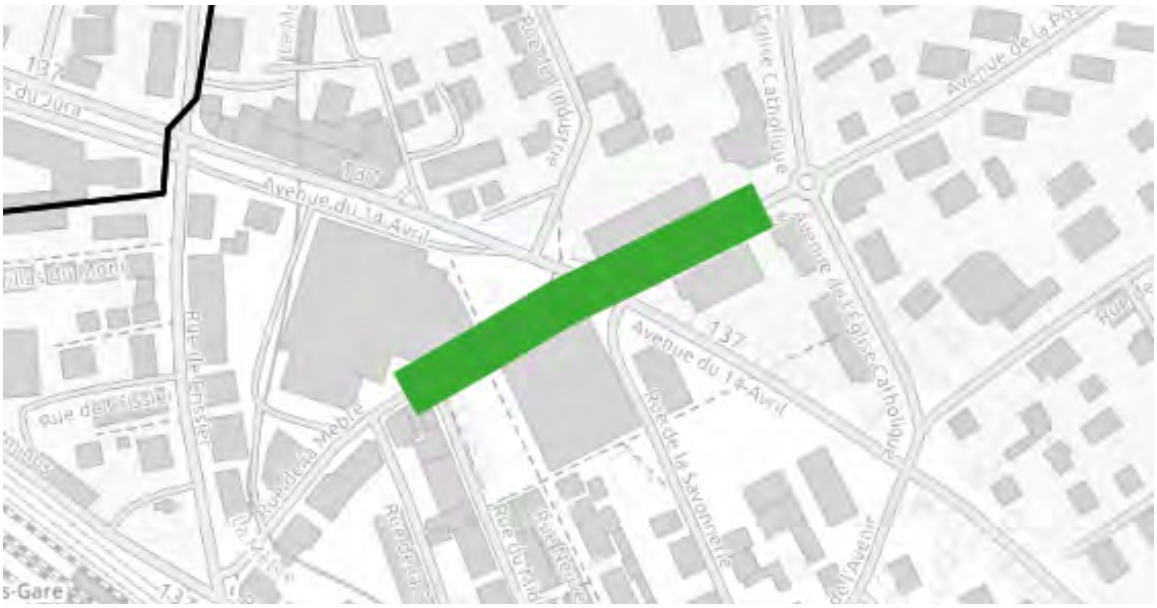




Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.OL.201** **Renens, Itinéraire Nord – Sud, rue de la Poste – rue de la Mèbre**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Renens
Partenaires	–
Remise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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**2**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**2**

Illustration du projet



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

Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	–	–
Commune(s)	100 %	5
Autres sources de financement	–	–
Total coût estimé		**5**

Illustration du projet

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

Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.3**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.3**

Illustration du projet

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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.2**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.2**

Illustration du projet

Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.OL.205** **Prilly, Aménagements pour les modes doux (hors trafic routier)**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Prilly
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	2018
Début des travaux	2019
Mise en service	2020
État d'avancement	Intention, avant-projet, projet (selon tronçon considéré)
Degré de maturité	1
Description	Ensemble d'aménagements pour les modes doux s'inscrivant dans le réseau communal en constitution. Tronçons concernés : • cheminements piétonniers au travers du PQ Grand-Pré. Liaison vers le centre de Prilly et accroche sur la promenade verte ; • Corminjoz Sud + PDL Corminjoz (secteur à développer, mise en relation des cheminements au travers du site et avec le PPA Corminjoz Nord) ; • promenade des Alpes ; • escaliers de Mont-Goulin ; • itinéraires de MD au sein du PQ En Broye II (liaison Est-Ouest).
Opportunité	Amélioration de la perméabilité entre les quartiers. Constitution d'un réseau communal par mise en réseau. Travaux en lien avec le remplacement d'infrastructures souterraines, projets de construction et nouvelles planifications.
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PQ Grand-Pré, PQ Galicien, PQ Flumeaux, Prilly – secteur Centre, PQ En Broye II, PDL Corminjoz et PPA Corminjoz Nord, Quartier de Mont-Goulin

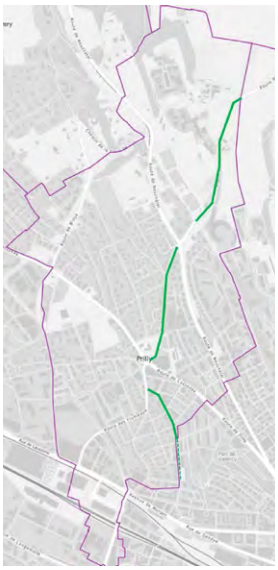
Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**-**	**-**
Commune(s)	**100 %**	**1**
Autres sources de financement	**-**	**-**
Total coût estimé		**1**

Illustration du projet

Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.OL.206** **Prilly, itinéraires cyclables (bandes et pistes cyclables)**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'000'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Prilly
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	2021
Début des travaux	2023
Mise en service	2024
État d'avancement	Intention, études de faisabilité, avant-projet (selon tronçon considéré)
Degré de maturité	1
Description	Réalisation d'itinéraires principaux cyclables nord-sud par création de bandes ou pistes cyclables en fonction des gabarits disponibles et des contraintes locales (accès, stationnement,...). Création de connexions avec le territoire lausannois au nord comme au sud. À l'heure actuelle, les aménagements suivants sont prévus : bandes cyclables sur la route du Chasseur, et pistes cyclables sur la route du Mont et l'avenue de la Confrérie (yc. prolongement vers Lausanne).
Opportunité	Itinéraires de MD sur les axes principaux nord-sud. Travaux à coordonner avec le renouvellement à l'échelle communale des collecteurs et des réseaux souterrains. Coordination infrastructure et superstructure.
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	–

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

Illustration du projet



Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.OL.207** **Prilly, Requalification d'axes routiers pour la mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Prilly
Partenaires	Propriétaires privés
Remise de l'avant-projet	2018
Début des travaux	2019
Mise en service	2020
État d'avancement	Réflexion, étude préliminaire, étude de faisabilité, avant-projet (selon tronçon considéré)
Degré de maturité	1
Description	Création d'aménagements pour les modes doux, tels que pistes/bandes cyclables et trottoirs larges, dans le cadre de requalification d'axes routiers et de tranquillisation du trafic TIM. Les aménagements sont prévus sur les axes suivants : • chemin du Viaduc : aménagement pour les modes doux, amélioration de l'interface TP ; • chemin du Centenaire : aménagement pour les modes doux, perméabilité ; • avenue de la Rochelle : aménagement d'une zone de rencontre, connexion sur la promenade verte, accroche sur un axe MD structurant du PALM ; • chemin du Vieux-Collège : axe fortement dénivelé, aménagement d'un large trottoir combiné piétons-vélos, sens montant, mixité vélos-voitures à la descente.
Opportunité	Espaces publics, tranquillisation du trafic, valorisation du centre de Prilly. Coordination avec le renouvellement des infrastructures souterraines.
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.OL.203 (PALM 2016), 5a.OL.04 (5586.2.024), 23a.01 (5586.021), 23a.02.OL.03 (5586.044)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Prilly-Centre/Pré-Bournoud : requalification complète et concours d'idées/d'urbanisme à lancer. Dynamisation d'un secteur élargi. Secteur Malley : SDIM, PQ Malley Gare et Gazomètre, PPA Viaduc, PAC CIGM. Autres secteurs : PDL Corminjoz, PPA Corminjoz Nord, PQ Grand-Pré, PQ Galicien, PQ Flumeaux

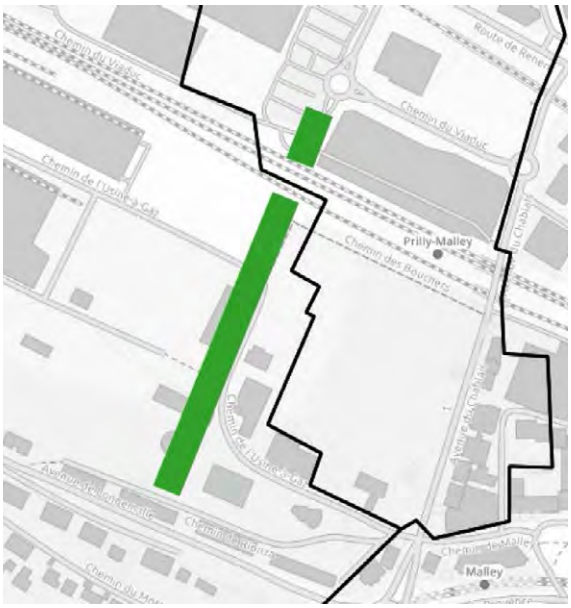
Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	-	-
Commune(s)	**100 %**	**1**
Autres sources de financement (à préciser)	-	-
Total coût estimé		**1**

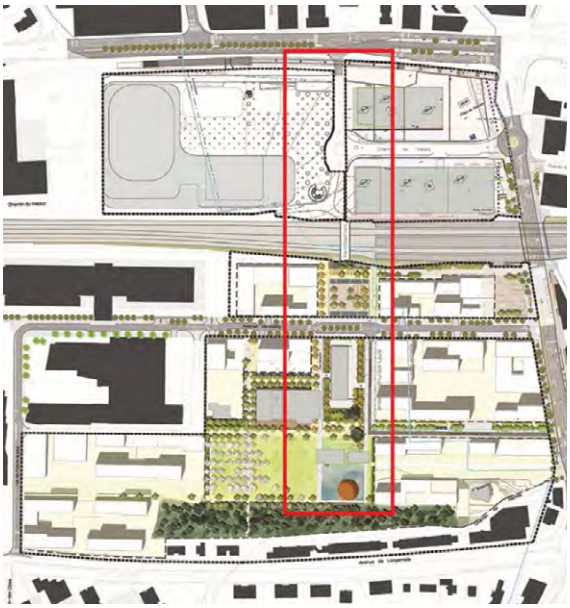
Illustration du projet

Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.OL.208** **Renens, Prilly, Malley, Axe culturel – Création d'espace public et liaison mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'300'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Communes de Renens et de Prilly
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	2017-2019
Début des travaux	2019 (phase A), 2020 (phase B)
Mise en service	2020 (phase A), 2022 (phase B)
État d'avancement	Avant-projet
Degré de maturité	1
Description	Aménagement d'un espace public et création d'une liaison nord-sud pour la mobilité douce. Les infrastructures prévues sont les suivantes : • ascenseur et escaliers nord en lien avec l'esplanade du centre sportif (CHF 1.0 Mio) ; • traitement spécifique matériel et mobilier pour la traversée de l'avenue de Malley, en prolongement de la place de la Coulisse (CHF 0.1 mio) ; • escaliers et aménagements pour liaison sud vers l'avenue de Longemalle (CHF 0.2 mio). L'axe culturel constitue un élément marquant du futur paysage urbain de Malley. Il relie et met en cohérence les espaces publics du secteur en lien avec les fonctions sportives, culturelles et de loisirs.
Opportunité	Cette mesure fait partie d'un ensemble de mesures lié au projet de Malley : SDIM et PEC (plan des équipements collectifs). Elle complète les mesures de mobilité douce de passage inférieur sous les voies CFF au niveau de Malley-Coulisse et du viaduc du Galicien.
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	4d.OL.15 et 4d.OL.17 (5586.004)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	PQ Malley-Gare, Malley Gazomètre

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**1.3**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**1.3**

Illustration du projet

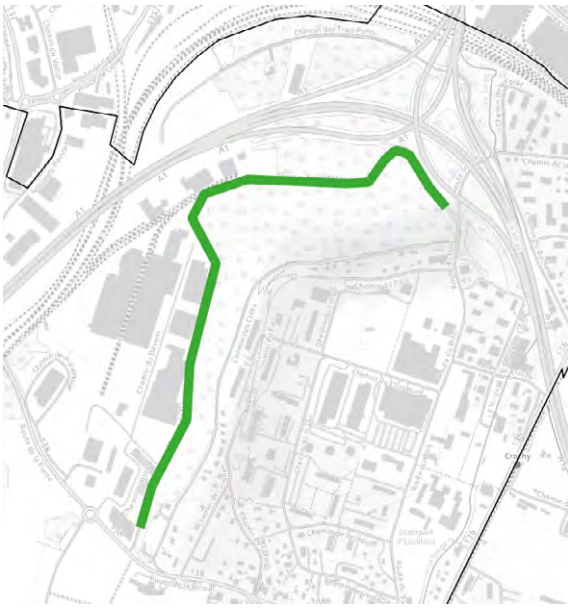


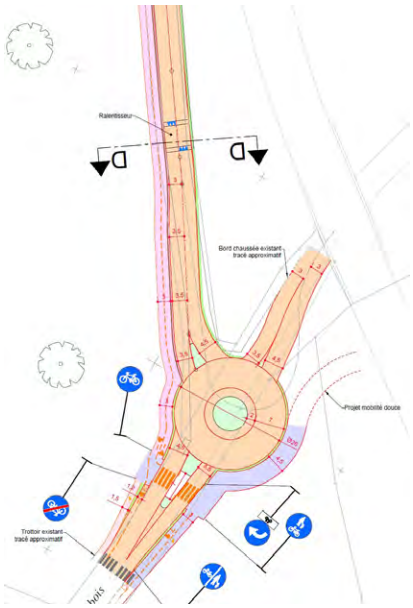


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.OL.209** **Écublens Voie cyclable Dévent-Motte**
Coût total (2016, HT)	CHF 3'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune d'Écublens
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	2018
Début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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**3**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**3**

Illustration du projet

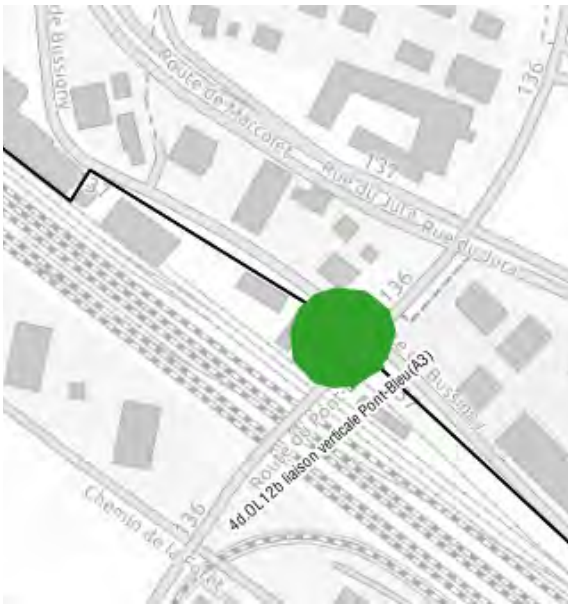


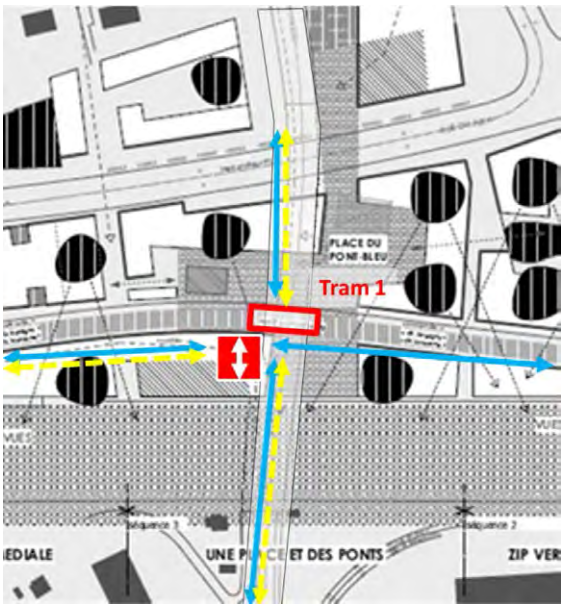


Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.OL.12b (5586.2.285)** **Crissier, Écublens, Liaison modes doux entre route de Bussigny (arrêt tram) et Pont Bleu (Pont de l'Avenir)**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'900'000.-
Horizon de réalisation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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s) de Crissier et Écublens	**100 %**	**1.9**
Autres sources de financement : en discussion avec les CFF	**–**	**–**
Total coût estimé		**1.9**

Illustration du projet

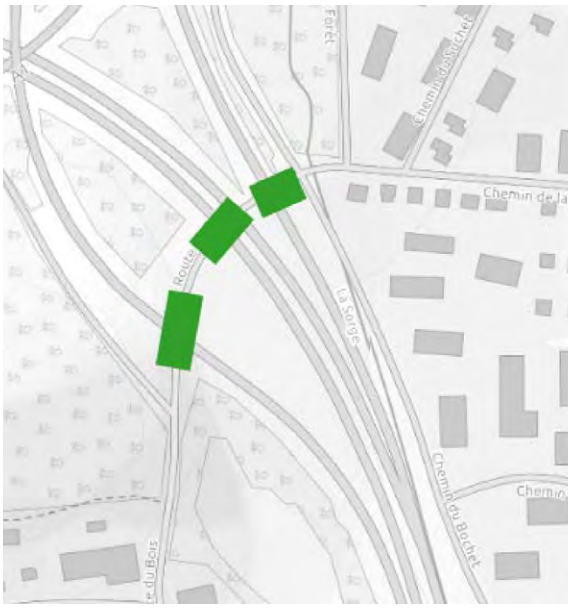


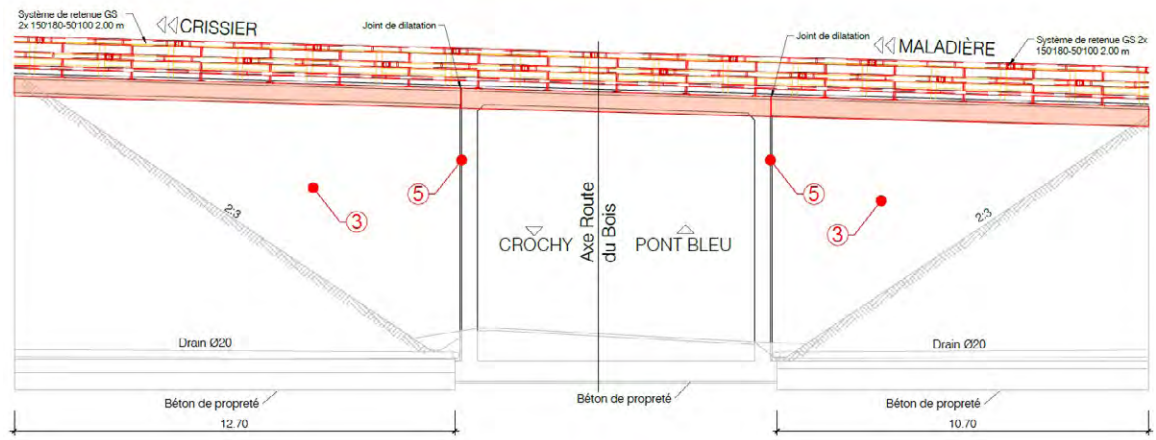


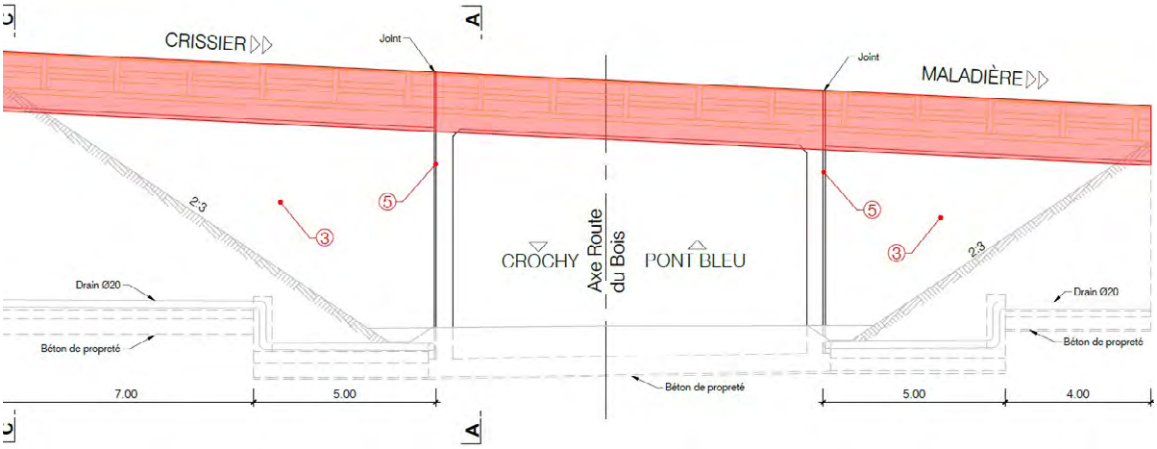
Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.OL.200** **Écublens, Franchissement mobilité douce route du Bois sous ponts A1 (entre Motte et Bochet)**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'200'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**2.2**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**2.2**

Illustration du projet



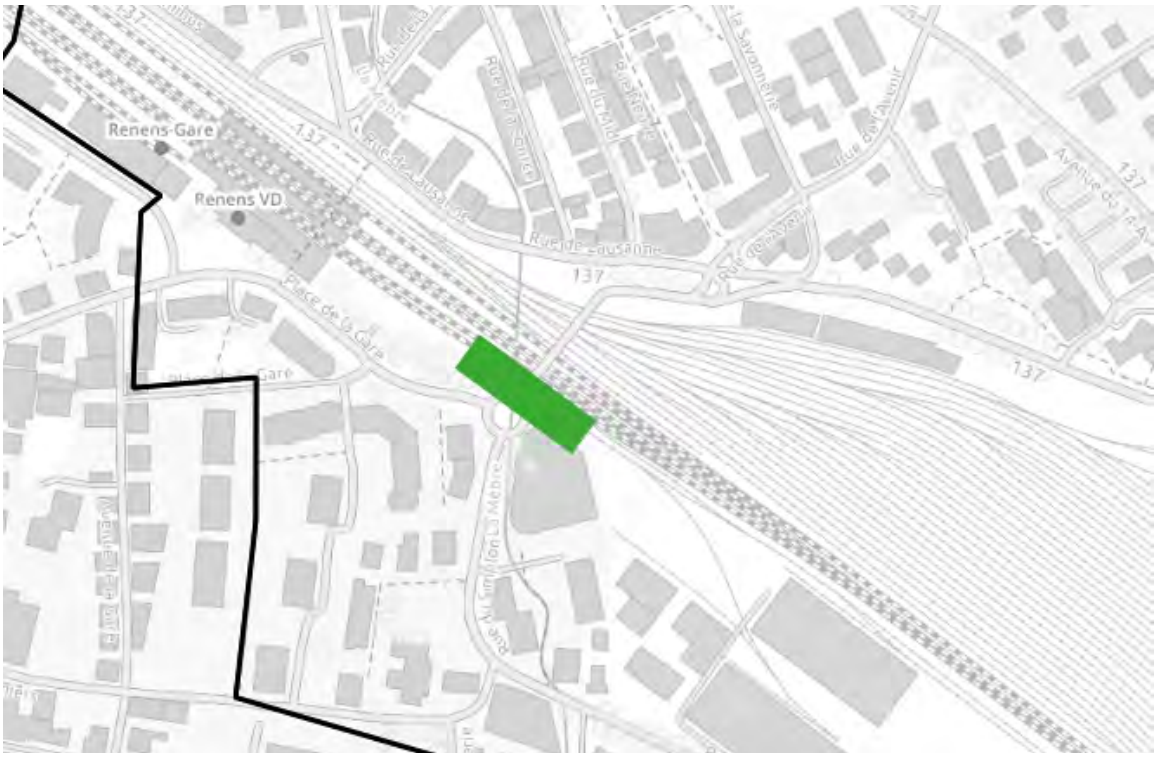


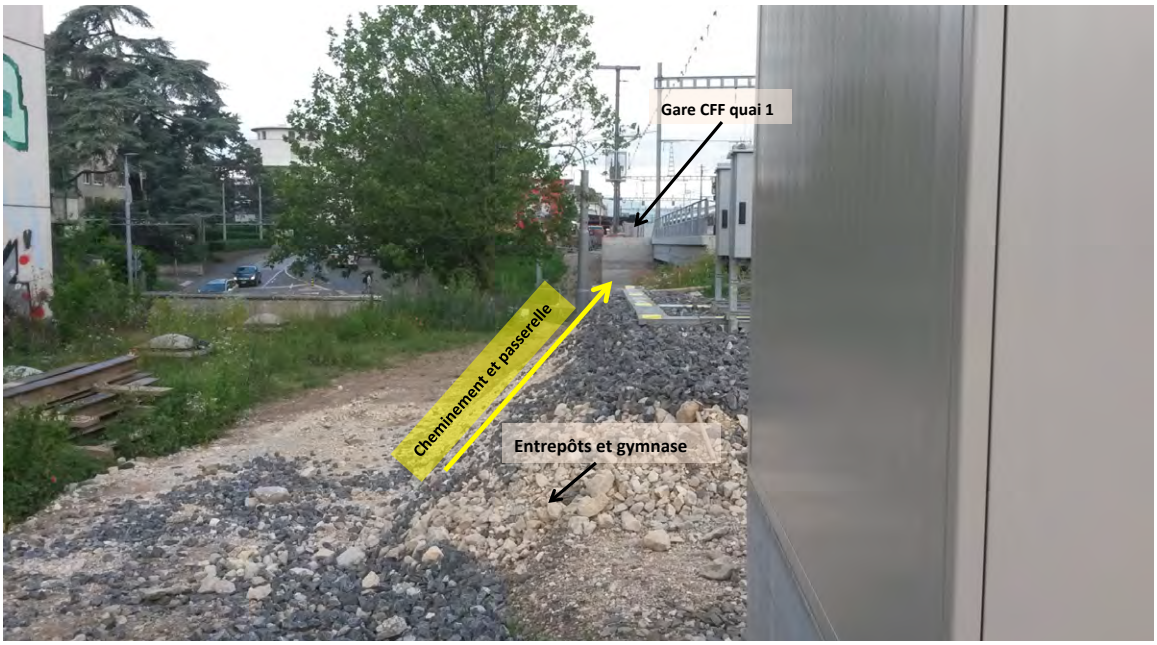


Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.OL.202** **Renens, Nouveau franchissement est-ouest Gare – Entrepôts**
Coût total (2016, HT)	CHF 3'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019 – 2022)
Pilote	Commune de Renens
Partenaires	CFF
Remise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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**3.0**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**3.0**

Illustration du projet

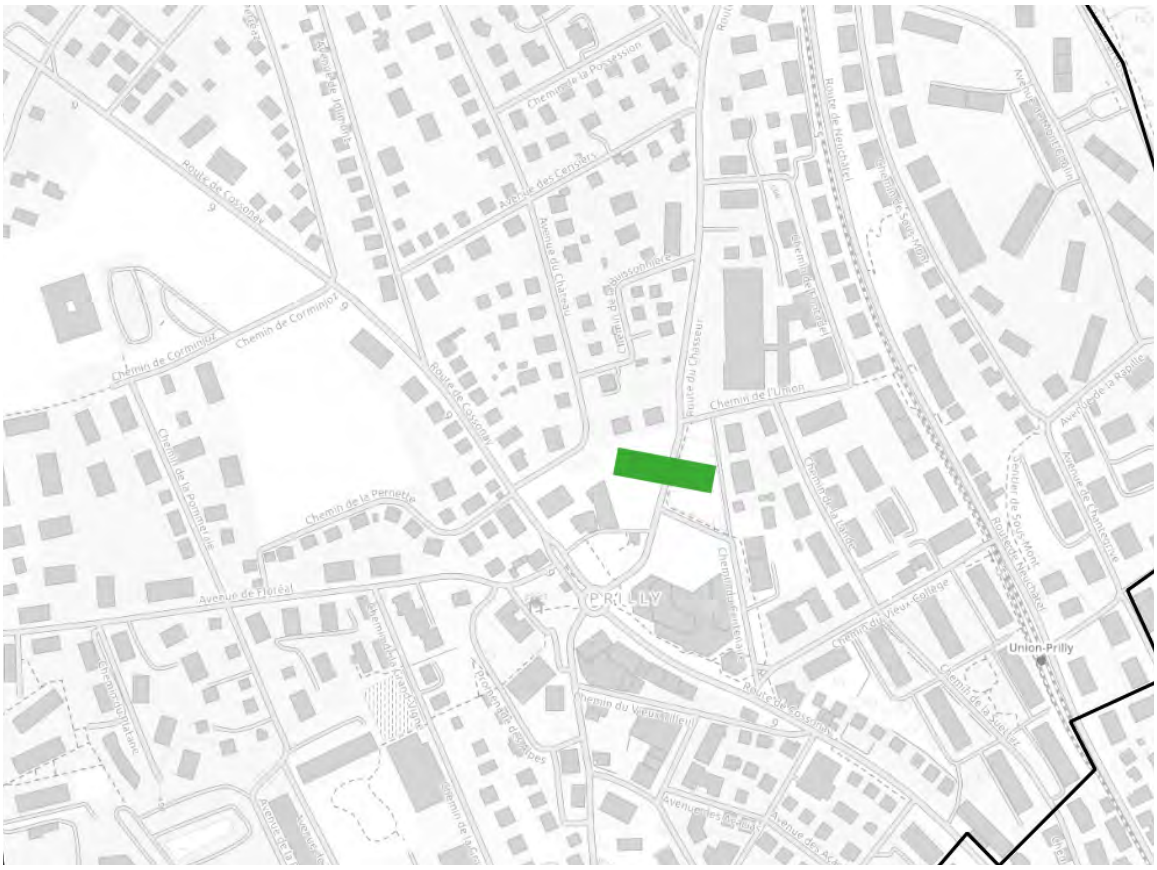




Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.OL.203** **Prilly, Franchissement mobilité douce route du Chasseur, Pré-Bournoud – Administration communale**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**2**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**2**

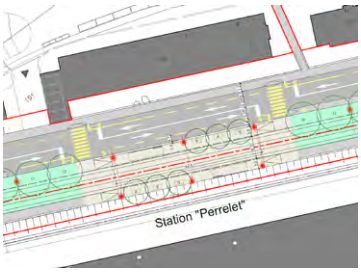
Illustration du projet

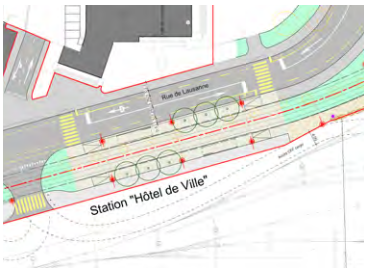


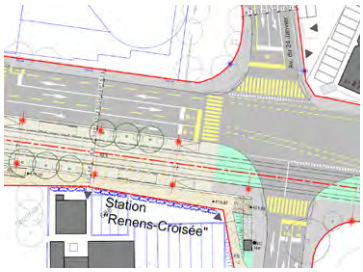
Type de mesure	**MESURE 4e** **Stationnement pour les vélos**
N° – nom de la mesure	**4e.OL.200** **Renens, Stationnement vélo TP**
Coût total (2016, HT)	CHF 800'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Renens
Partenaires	Propriétaires privés
Remise de l'avant-projet	2019-2020
Début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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.8**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.8**

Illustration du projet







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

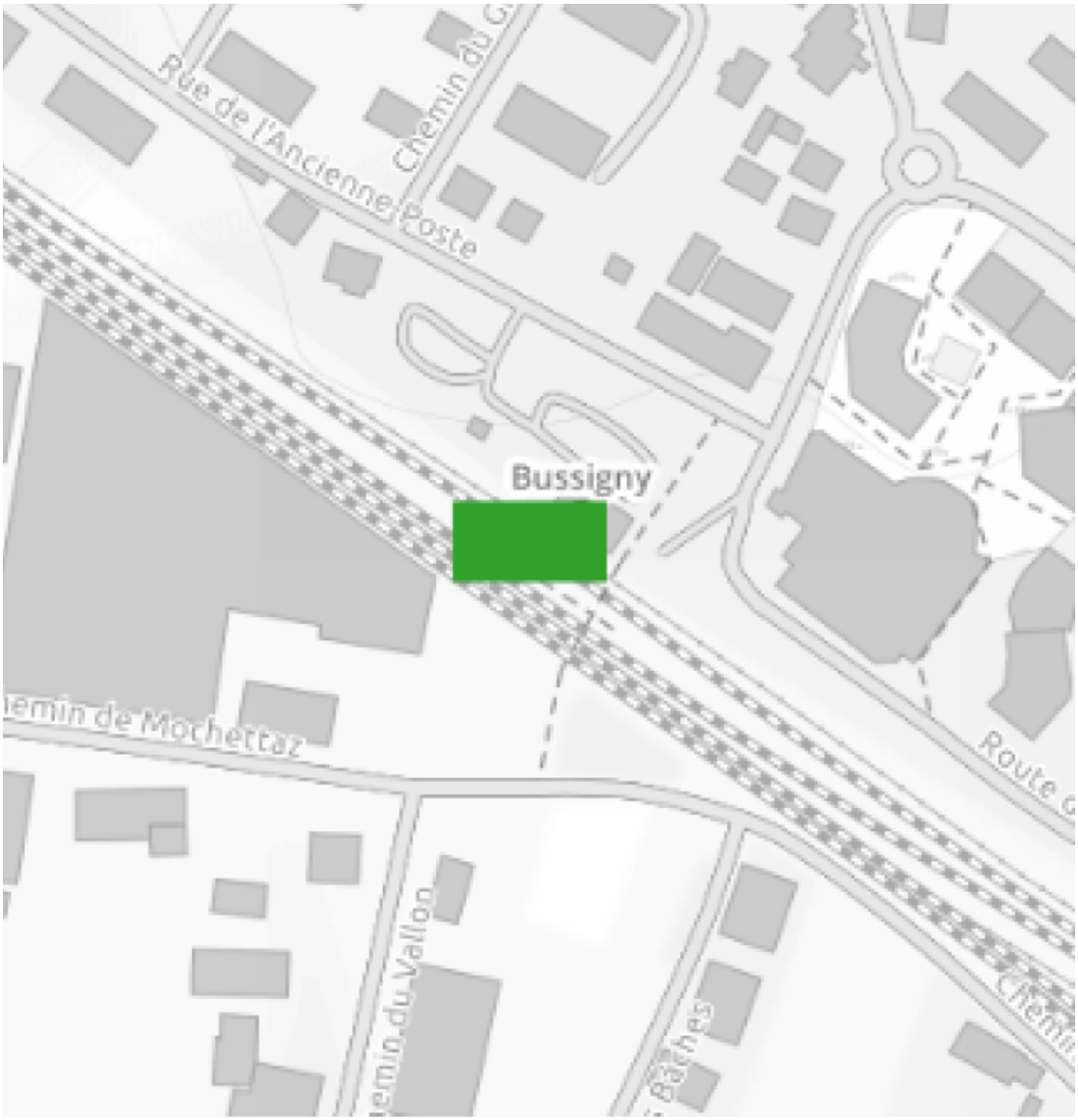
Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.15**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.15**

Illustration du projet

Type de mesure	**MESURE 4e** **Stationnement pour les vélos**
N° – nom de la mesure	**4e.OL.202** **Bussigny, Vélostation 100 places à la gare CFF**
Coût total (2016, HT)	CHF 660'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Bussigny
Partenaires	CFF
Remise de l'avant-projet	2020
Début des travaux	2023
Mise en service	2025
État d'avancement	Intention
Degré de maturité	1
Description	Création d'une vélostation sécurisée de 100 places à la gare de Bussigny
Opportunité	En lien avec les travaux CFF
Trafic (TJM) actuel/2030	–
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	–
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	–

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.66**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.66**

Illustration du projet



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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**0.15**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**0.15**

Illustration du projet

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

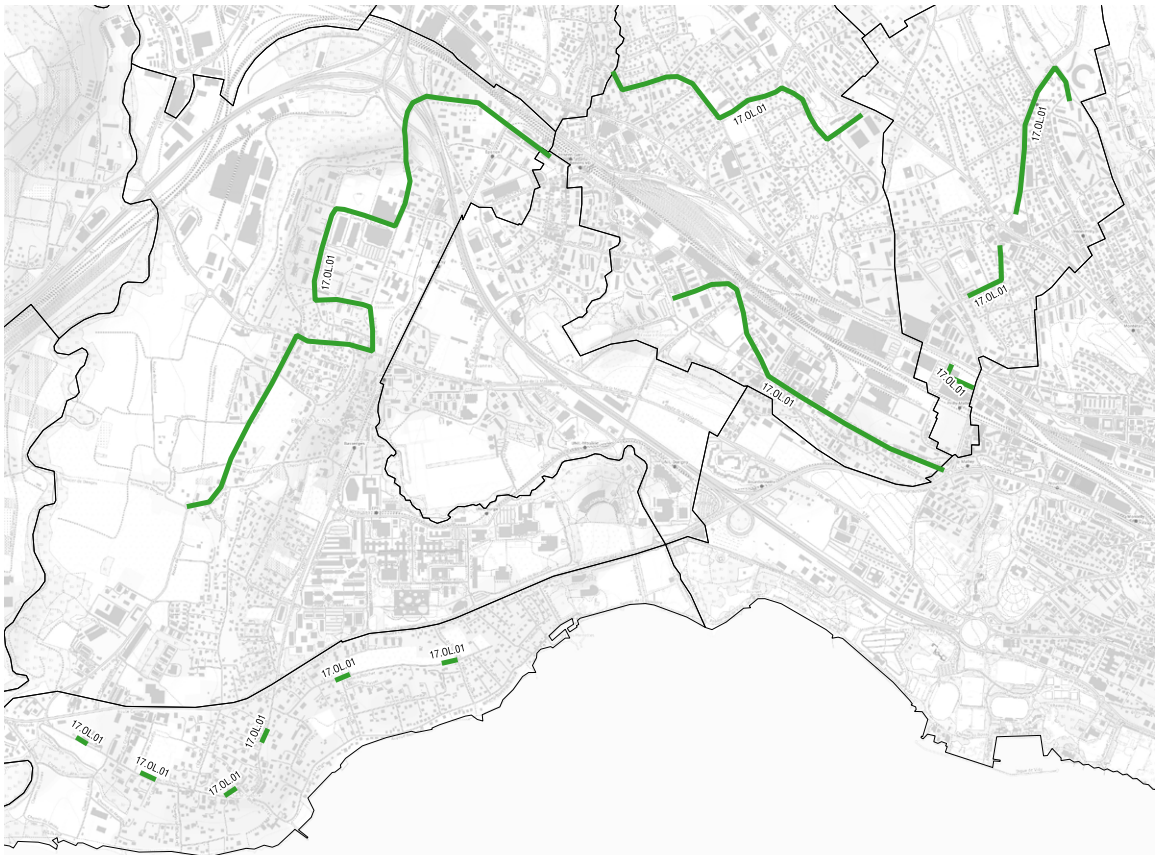
Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**1.4**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**1.4**

Illustration du projet

Type de mesure	**MESURE 17** **Réseau bus/trolleybus 2019-2022**
N° – nom de la mesure	**17.OL.01** **SDOL, Aménagements routiers pour les TP**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'900'000.-
Horizon de réalisation	A (2019 – 2022)
Pilote	SDOL et tl
Partenaires	8 communes de l'Ouest lausannois, tl et MBC
Remise de l'avant-projet	2017-2018
Début des travaux	2019-2022
Mise en service	2021-2023
État d'avancement	Étude préliminaire, en cours (Image directrice du réseau tl de l'Ouest lausannois 2019-2028, tl). Étude des aménagements routiers inscrite au budget 2017 du SDOL.
Degré de maturité	1
Description	Les mesures visent à garantir des conditions optimales de circulation des bus à horizon 2022-2024, en complément des axes forts. Les mesures envisagées sont les suivantes : • lignes tl 32/33, réaménagements ponctuels du réseau routier et déplacement ou aménagement d'arrêts. Communes concernées : Écublens, Renens et Prilly ; • ligne tl 38, amélioration de la régularité ; • ligne tl 31, déplacement ou réaménagement de 11 points d'arrêt à St-Sulpice ; • autres aménagements en cours d'étude : Bussigny, ligne 91-56 ; Chavannes, ligne 31 ; prolongement ligne MBC 701 à Malley ; • la mesure constitue une première étape d'une amélioration de l'offre bus dans l'Ouest lausannois.
Opportunité	Le diagnostic produit pour les lignes 32, 33 et 38 fait état de problèmes de temps de parcours et de capacité générant des besoins d'infrastructures. Le renforcement de l'offre bus aura un effet bénéfique sur le métro m1. Cette mesure permet d'anticiper la forte croissance urbaine pour les secteurs non desservis par les axes forts et sur les liaisons nord-sud.
Mesure(s) infrastructurelle(s) liée(s)	23a.01 (5586.021), 23a.02.OL.01/02/03/04 (5586.044), 23c.OL.01 (5586.2.093)
Mesure(s) d'urbanisation liée(s)	Nombreuses mesures de l'Ouest lausannois.

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**2.9**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**2.9**

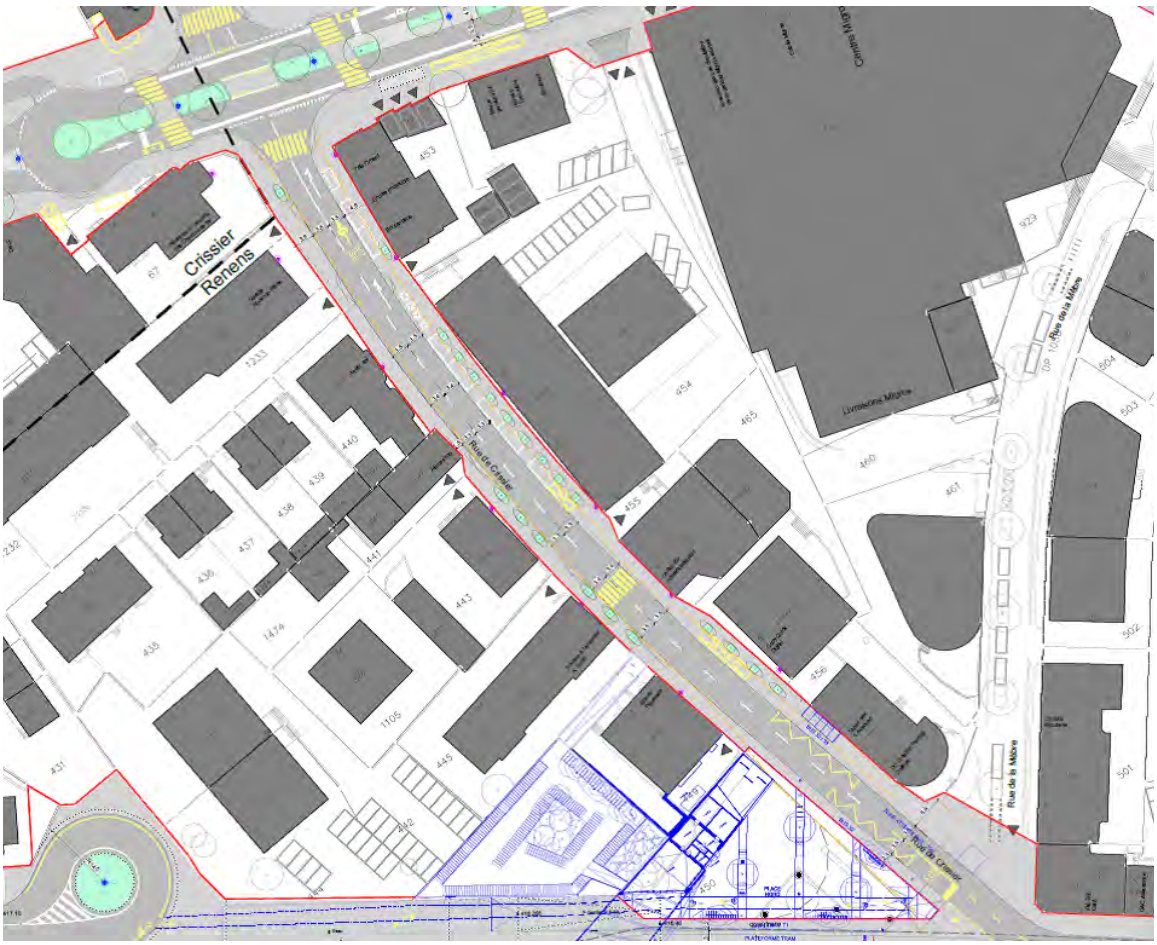
Illustration du projet



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

Source(s) de financement **(hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)**	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**1.4**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**1.4**

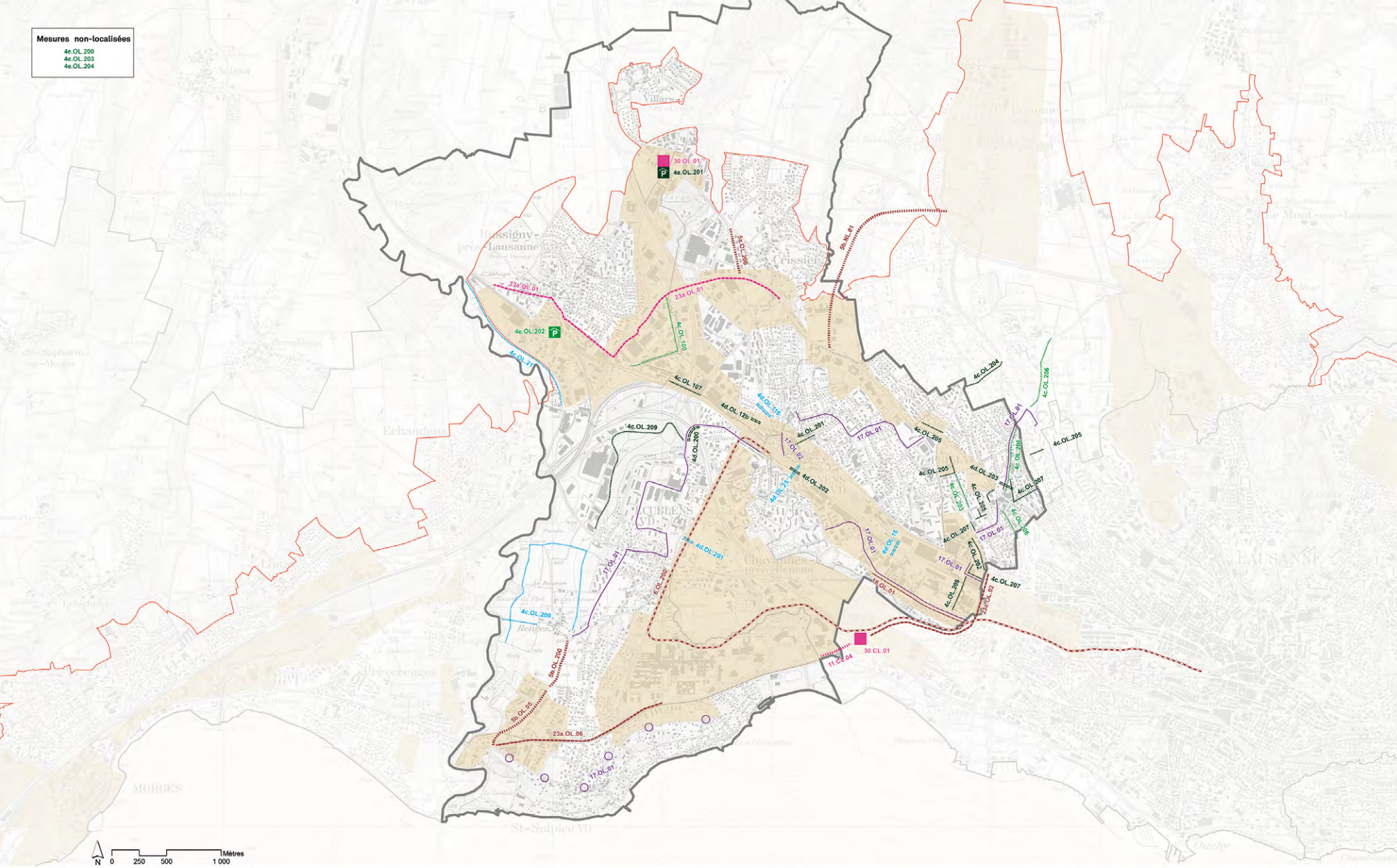
Illustration du projet



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

Source(s) de financement (hypothèse sans cofinancement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**44 %**	**18.46**
Commune de Crissier	**7 %**	**2.86**
Commune de Bussigny	**32 %**	**13.52**
Autres sources de financement	**17 %**	**7.02**
Total coût estimé		**41.86**

Illustration du projet



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

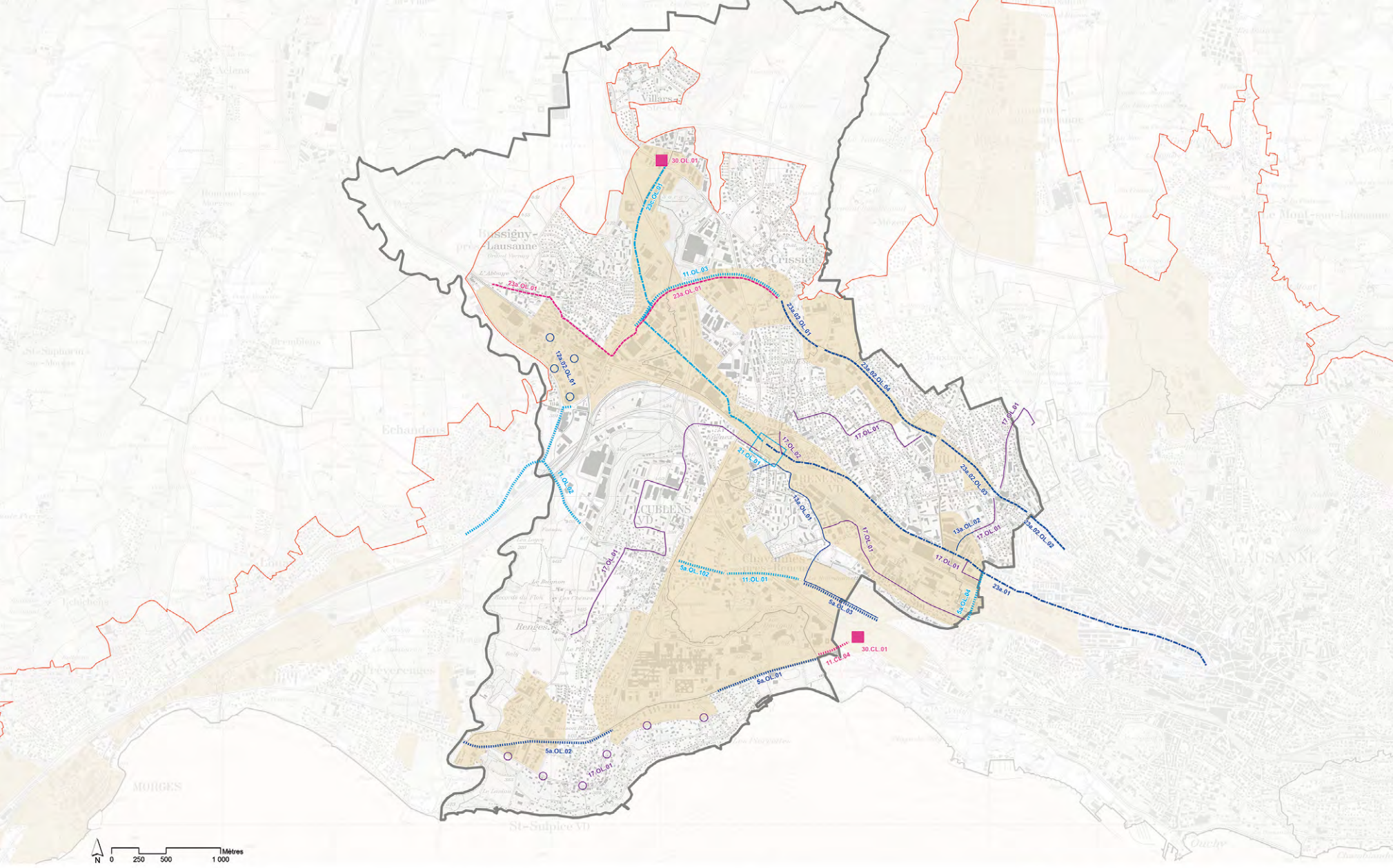
mobilité douce	autres mesures
A (2019-2022)	A (2019-2022)
B (2023-2026)	B (2023-2026)
C (2027-2030)	C (2027-2030)

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

DECEMBRE 2016

C14 SDOL

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C15 SDOL

Agglomération Lausanne-Morges

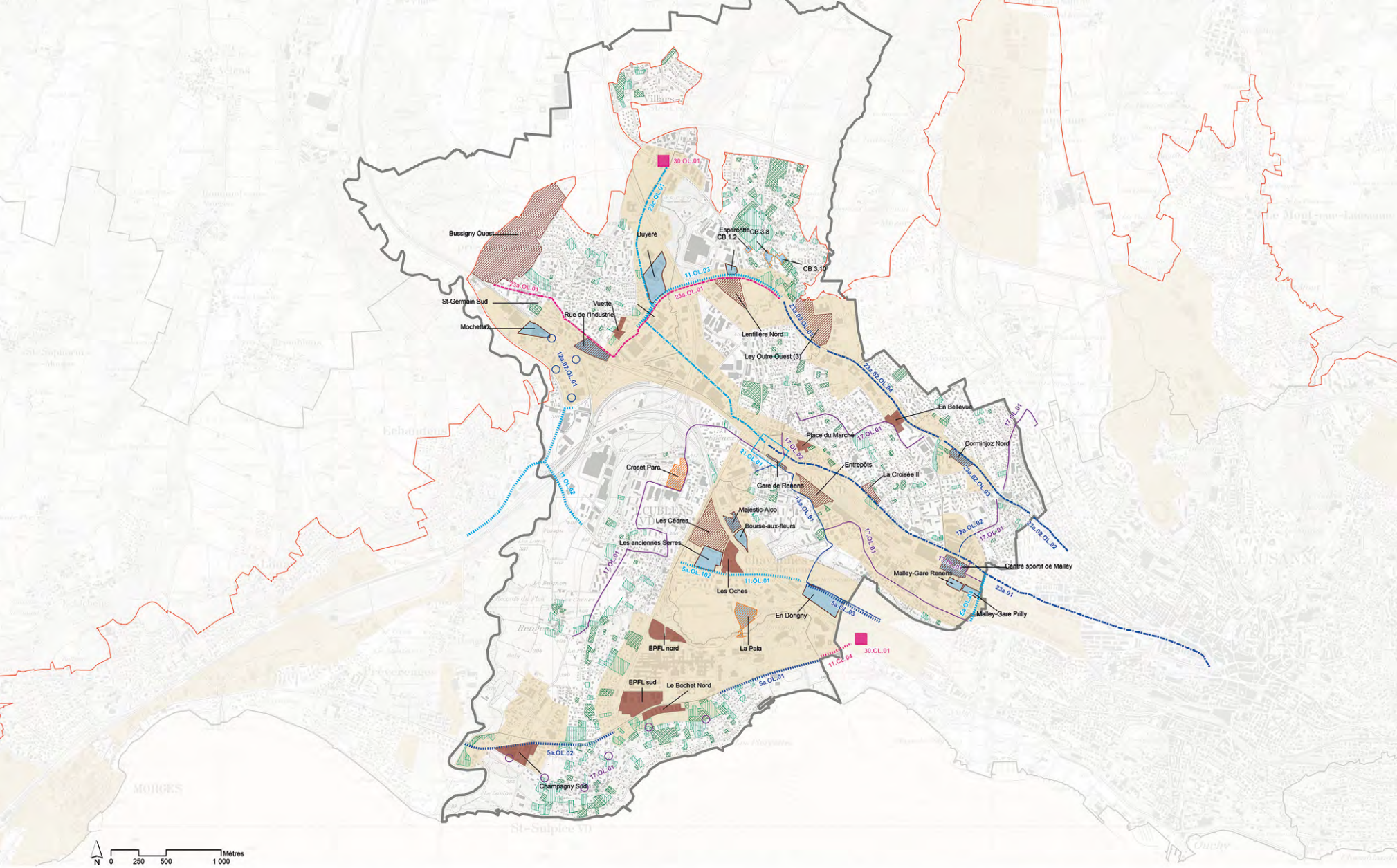
5.3.3 COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

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

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

Carte

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



PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C16 SDOL

Agglomération Lausanne-Morges

5.3.4 MESURES PAYSAGÈRES

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

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

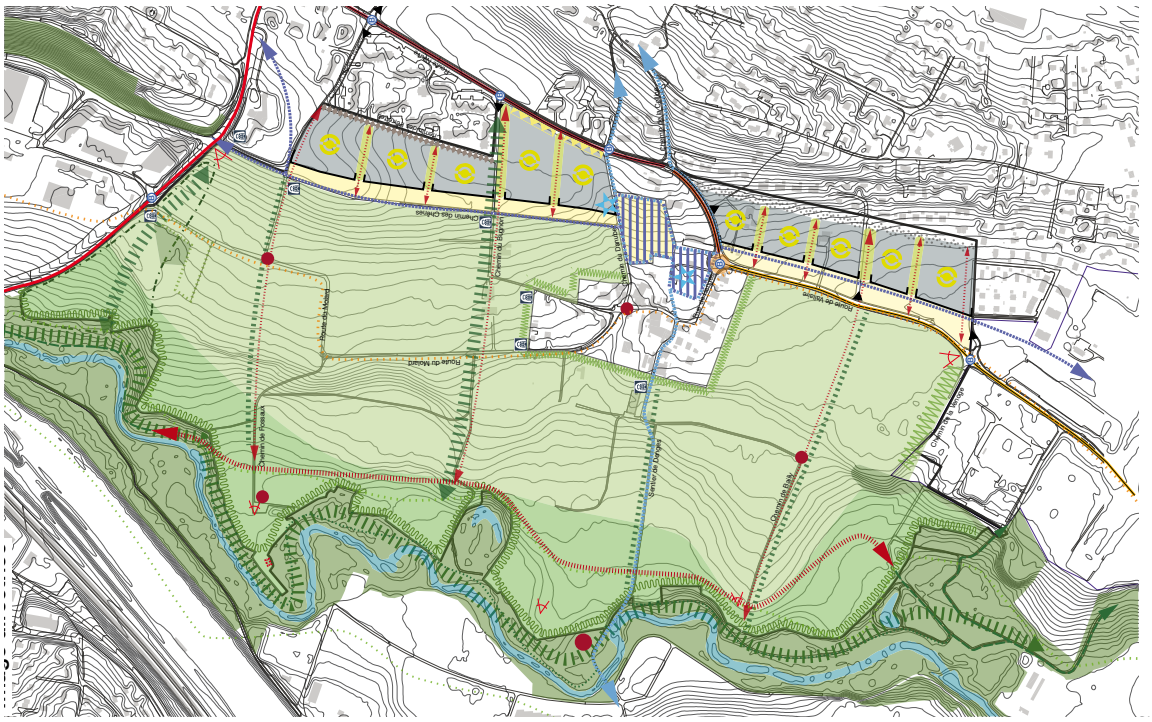
Les mesures paysagères inscrites dans le PALM 2016 à l'échelle du SDOL sont representées sur la carte C17 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.5).

Fiches descriptives des nouvelles mesures paysagères
Parc d'agglomération de la Venoge – Secteur est

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

Illustration du projet

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



5.3.5 MESURES ENVIRONNEMENTALES

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

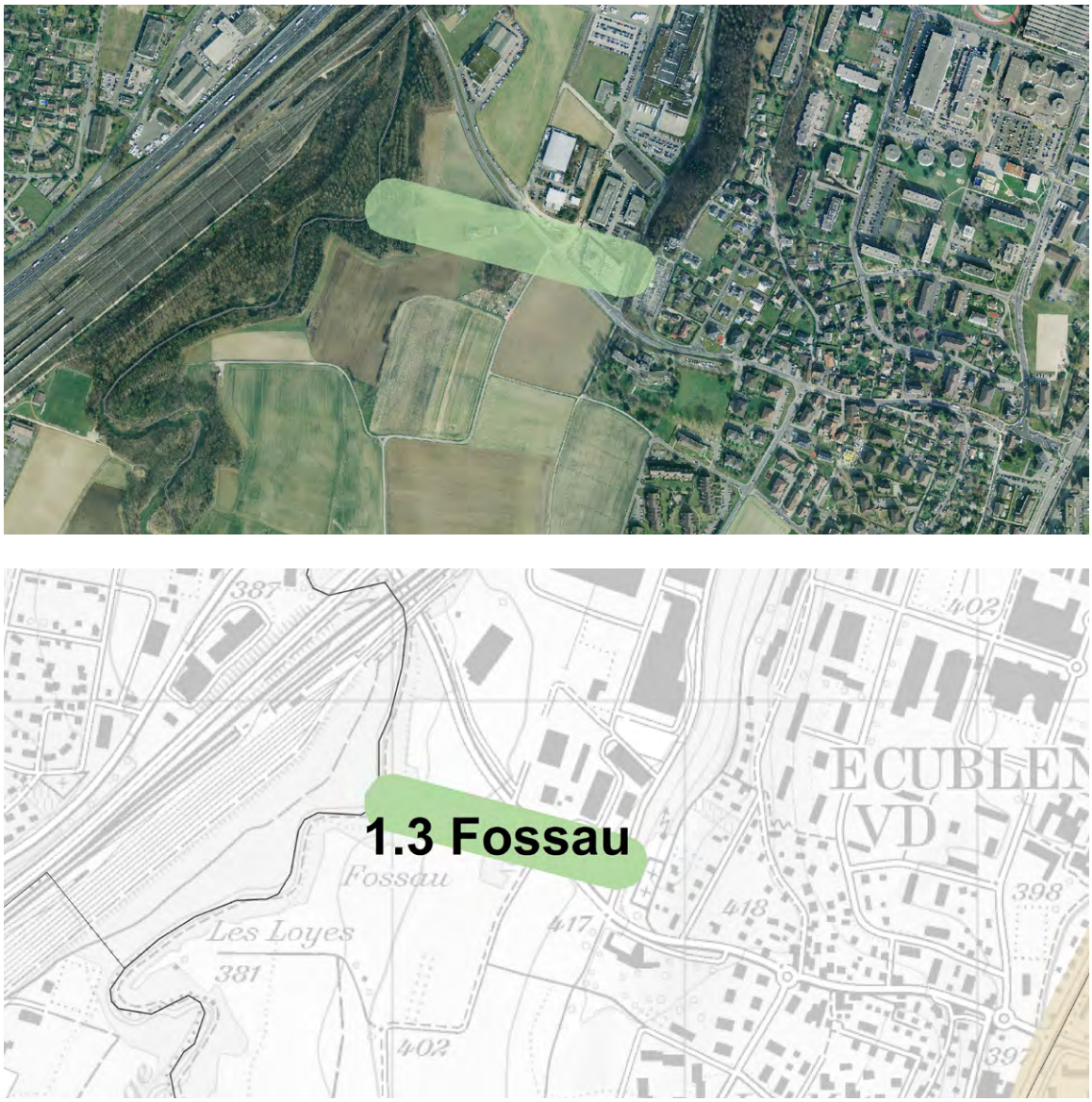
Les mesures environnementales inscrites dans le PALM 2016 à l'échelle du SDOL sont representées sur la carte C17 (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.5).

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales

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

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

Illustration du projet
Source : PALM 2016



Données générales	**2.3** **Renaturation de l'embouchure de la Venoge** **Préverenges, St-Sulpice**
Description	La revitalisation de l'embouchure de la Venoge entre dans le cadre global d'une volonté d'amélioration de la qualité et de la dynamique écologique aux embouchures des cours d'eau, conformément aux objectifs cantonaux (Réseau écologique vaudois, Réseau écologique lémanique notamment). Les caractéristiques du site et son potentiel naturel en font à la fois sa richesse et sa complexité. L'objectif du projet est de définir les principales lignes d'organisation du site et de clarifier les niveaux de planification en vigueur et les instances décisionnelles compétentes. Le projet doit définir les vocations, les potentialités, les contraintes et les réglementations des différents secteurs utilisés, et permettre de gérer les conflits d'intérêts des différents usages du périmètre. Les contraintes et attentes principales de l'embouchure de la Venoge sont multiples et touchent les divers domaines de la protection contre les crues (sécurité des biens et des personnes), de la protection de la nature (renaturation), des fonctions socio-économiques (développement communal, loisirs, etc.) et de la gestion du territoire. 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.
Localisation	–
Partenaire(s)	Communes de St-Sulpice et de Préverenges
État de la coordination	Une réflexion complète sur la renaturation de l'embouchure de la Venoge est en cours. La revitalisation de l'embouchure de la Venoge est souhaitée par les deux communes concernées.
Maître(s) d'ouvrage	DGE-EAU
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	–
Délai de mise en œuvre	2019-2022
Données de base	–

Illustration du projet

Source : PALM 2016

Données générales	**2.4** **Renaturation de la Mèbre** **Chavannes-près-Renens**
Description	Les cours d'eau constituent des espaces naturels de grande valeur. Par le passé, de nombreux tronçons de cours d'eau ont été canalisés, parfois enterrés. Le but du projet est d'améliorer l'accès à la rivière de la faune à son périmètre. 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.
Localisation	Voûtage autoroute, secteur Concorde
Partenaire(s)	DGE-EAU, DGE-BIODIV, OFROU
État de la coordination	–
Maître(s) d'ouvrage	Chavannes-près-Renens
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	–
Délai de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	–

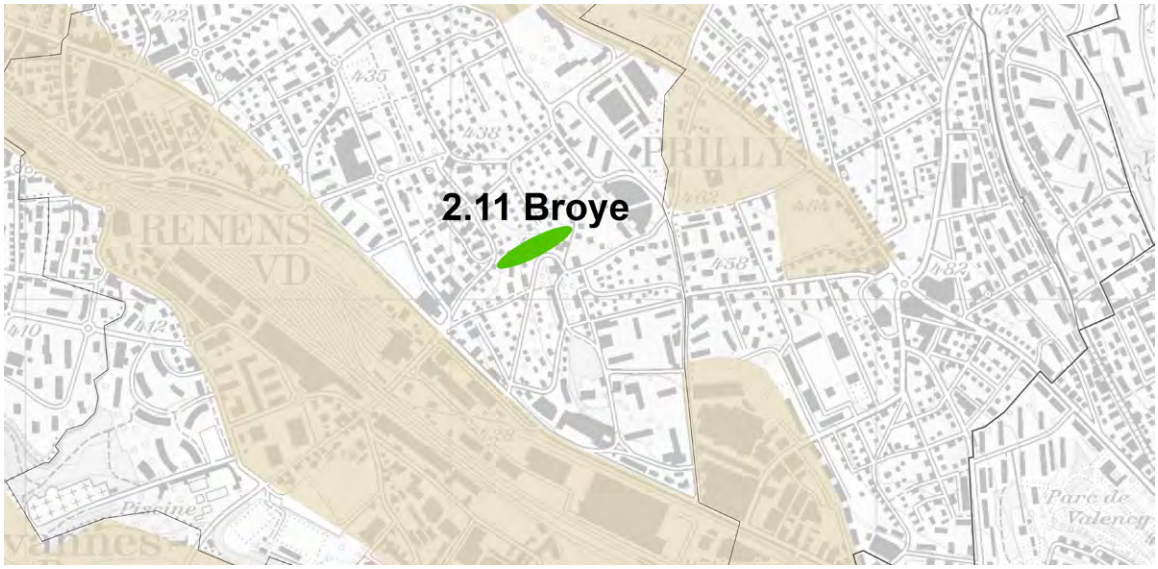
Illustration du projet

Source : PALM 2016

Données générales	**2.11** **Renaturation du ruisseau de Broye** **Renens**
Description	Les cours d'eau constituent des espaces naturels de grande valeur. Par le passé, ce tronçon de cours d'eau a été enterré. Sa remise à ciel ouvert, en prolongement de la réhabilitation déjà réalisée par Prilly, a pour but de rétablir les fonctions écologiques du cours d'eau, en tenant compte de la sécurité des personnes et des biens. Elle vise en particulier à : • réserver un espace suffisant aux cours d'eau ; • restaurer la capacité d'autoépuration et donc la qualité des eaux ; • rétablir un régime hydrologique proche de l'état naturel, avec un débit et un charriage suffisants tout au long de l'année ; • restaurer les habitats naturels (fonds, berges, rives) pour permettre le développement d'une faune et d'une flore typiques du lieu et favoriser la biodiversité ; • maintenir ou rétablir la liaison entre les milieux naturels aquatiques et le milieu riverain ; • revaloriser la fonction paysagère et de liaison biologique des cours d'eau, ainsi que leur fonction d'espace de loisirs et de détente ; • améliorer la protection contre les crues. 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.
Localisation	Rue de la Paix, chemin des Airelles, avenue du Château
Partenaire(s)	DGE-EAU, DGE-BIODIV
État de la coordination	Intention de la Commune
Maître(s) d'ouvrage	Renens
SD concerné(s)	SDOL
Coûts et subventions	–
Délai de mise en œuvre	2027-2030
Données de base	–

Illustration du projet

Source : PALM 2016



6 SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION MORGIENNE

Sommaire détaillé – Contenu cliquable

6.1 PORTRAIT DU SCHÉMA DIRECTEUR – SDRM 505

6.2 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PALM 2007 ET 2012 – SDRM 507

6.2.1 Études stratégiques 507
Urbanisation et paysage 507
Étude sur l'intégration urbaine des zones industrielles et artisanales en périmètre d'agglomération 508
Étude de valorisation des zones à bâtir 508
Démarche « Densité et Qualité » 509
Étude transports publics, réseau 2030 509
Étude mobilité douce, espace public et paysage 510
Étude voie verte 510
Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires CFF et BAM 511
Étude d'accessibilité multimodale H2 511
Étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Écublens 512
Territoire, Nature et Biodiversité (diagnostic) 513

6.2.2 Plans directeurs 514
Plan directeur communal de Morges 514
Plan directeur communal de Tolochenaz 514

6.2.3 État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 515

Fiches de l'état de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation 515
Mesures réalisées 516
Mesures conformes à la situation théorique 516
Mesures avec un léger retard 517
Mesures avec un retard relativement important 519
Arrêt/suspension de la mesure 522

Carte – C9-SDRM État de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation du PALM 2012 523

6.2.4 État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 524

Synthèse de l'état de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 524
Mesures réalisées 525
Mesures en cours de réalisation 525
Mesures conformes à la situation théorique 526
Mesures avec un léger retard 527
Mesures avec un retard relativement important 528
Arrêt/suspension de la mesure 529

Carte – C10-SDRM État de la mise en œuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD) 530

Carte – C11-SDRM État de la mise en œuvre des mesures de mobilité douce 2007 et 2012 531

6.3 MESURES DU PALM 2016 – SDRM 532

6.3.1 Mesures d'urbanisation 532
Horizons temporels des mesures d'urbanisation 533
Pertinence des mesures d'urbanisation par rapport au PDCn – appréciation du Canton 534

Fiches descriptives des nouvelles mesures d'urbanisation (Horizon A) 534
En Cornachon 535
En Grassiaz 537
Les Marais 539
Les Ochettes 541
La Gracieuse 543
Chemin du Stand 545

Carte – C12-SDRM Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 547

Carte – C13-SDRM Mesures non engagées à l'horizon 2030 : inventaire de projets 548

6.3.2 Mesures infrastructurelles 549

Liste des mesures infrastructurelles 550

Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B) 553

Carte – C14-SDRM Mesures infrastructurelles Horizons A/B/C 595

Carte – C15-SDRM Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors MD), Horizons A1/A2/A/B 596

6.3.3 Coordination des mesures d'urbanisation et infrastructurelles 597

Carte – C16-SDRM Potentiel d'accueil incompressible en habitants à l'horizon 2030 et mesures infrastructurelles, Horizons A1/A2/A/B (hors MD) 598

6.3.5 Mesures environnementales 599

Fiches descriptives des nouvelles mesures environnementales 599
2.1 Renaturation de l'embouchure de la Morges 600
2.2 Renaturation du Bief 602
2.3 Renaturation de l'embouchure de la Venoge 604

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

6.2 État de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012 – SDRM

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.

6.2.3 ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES D'URBANISATION

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

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

La carte C9-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.

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.

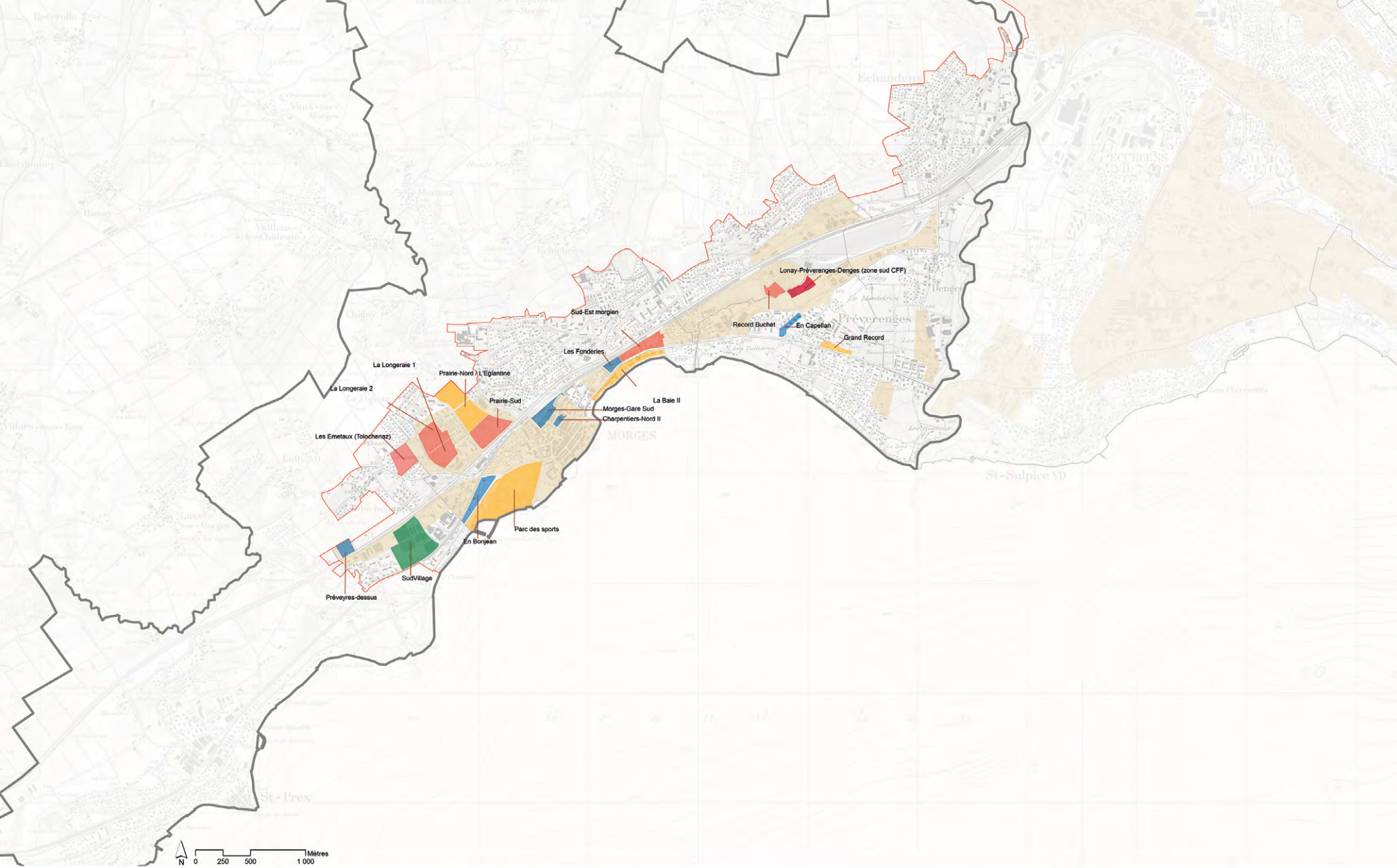
Code ARE	**5586.2.238**
Libellé	**La Longeraie 1** (ex-La Longeraie)
Site stratégique	H2
Commune	Morges
État de la mise en œuvre	Retard relativement important
Plan directeur et/ou étude stratégique	Chantier 4/Urbanisation et paysage
État d'avancement du plan d'affectation	À l'examen préalable
Horizon 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	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). 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.
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

C9 SDRM

Agglomération Lausanne-Morges

6.2.4 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 1re 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 2e 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 1re 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 2e génération 2011-2012 (PALM 2012) n'est à ce jour en cours de réalisation sur le territoire du SDRM.

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

Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet	Début des travaux
Horizon A 2012 (2015-2018)			
5586.2.062	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 1re génération 2007 (PALM 2007, A1 et B1) n'est associée à cette catégorie sur le territoire du SDRM.

Accord sur les prestations de 1re 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 2e 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.

Accord sur les prestations de 1re 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 2e 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.

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

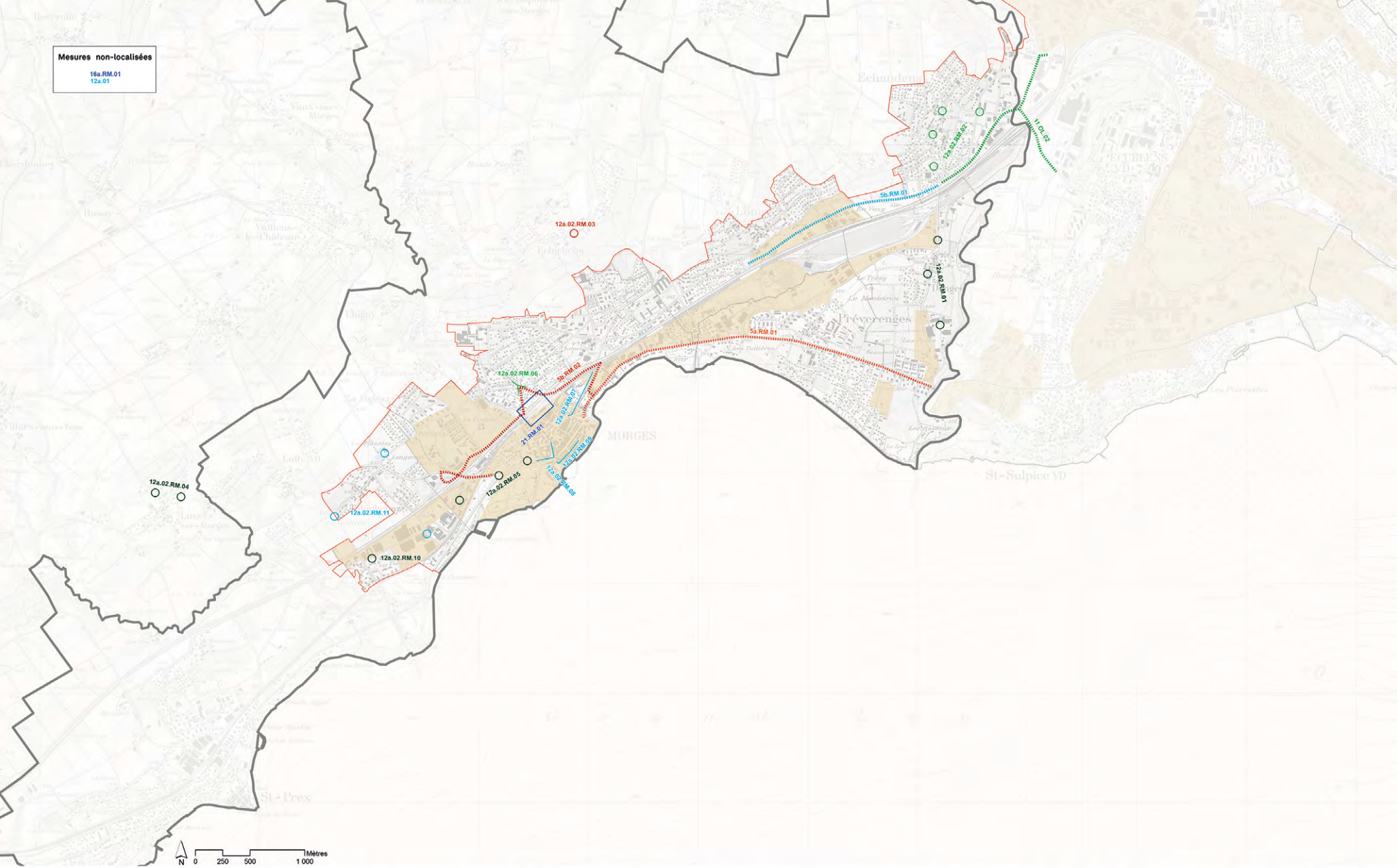
Code ARE	N° de mesure PA	Commune/Porteur de projet
5586.002	4c.01.RM.02	Tolochenaz
5586.002	4c.02.RM.02	Préverenges
5586.002	4c.02.RM.03	Tolochenaz
5586.024	12a.02.RM.03	Échichens

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 2e 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).



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

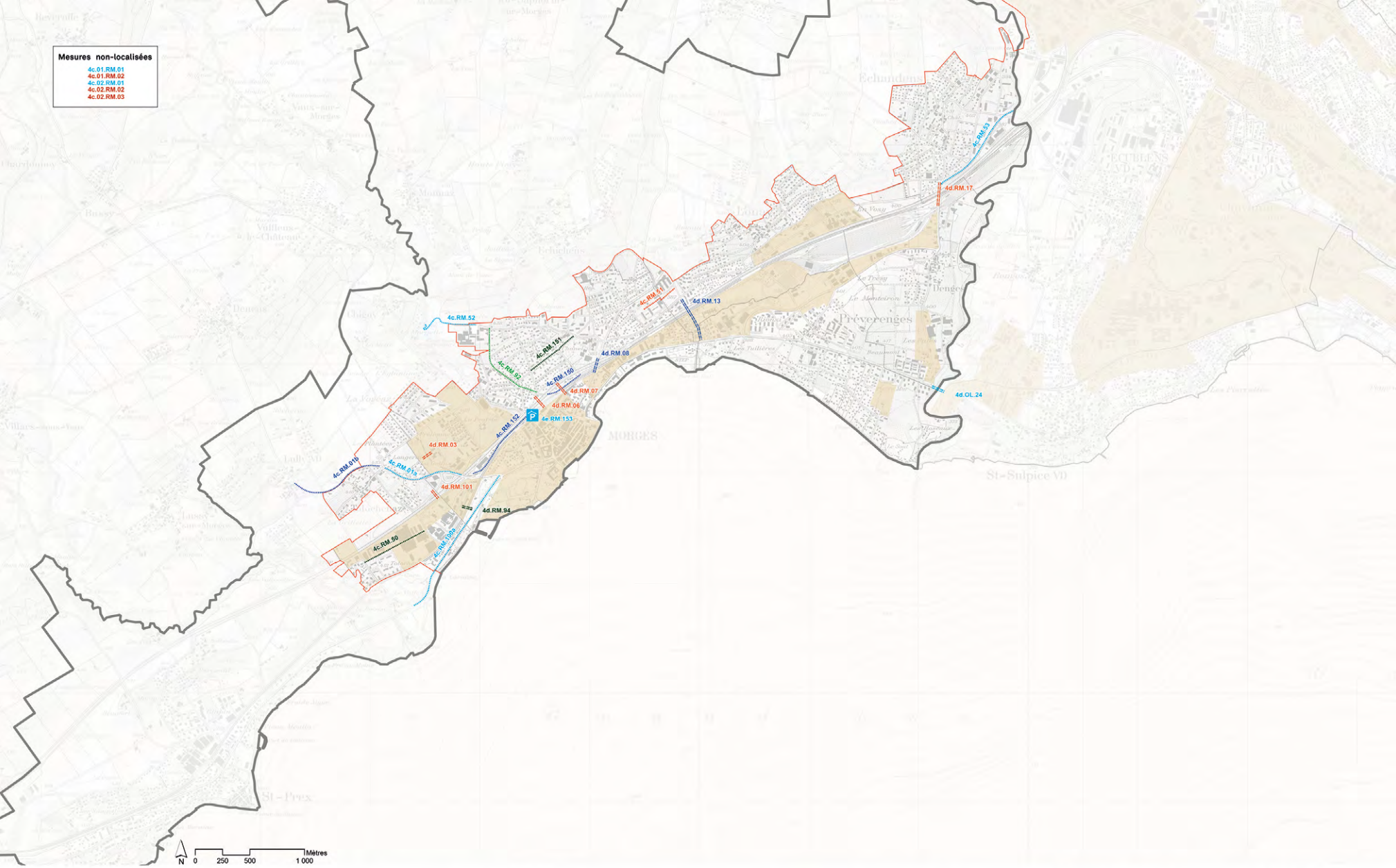
- Réalisée
- En cours de réalisation
- Etat théorique à atteindre
- Léger retard (< 4 ans)
- Retard relativement important (> 4 ans)
- Arrêt / suspension de la planification

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

DECEMBRE 2016

C10 SDRM

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Etat de la mise en oeuvre

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE MOBILITE DOUCE 2007 ET 2012 - 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 2e génération.

Nouvelles mesures d'urbanisation du PALM

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

Horizons temporels des mesures d'urbanisation

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

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

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

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

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

Mesures réalisées et engagées du potentiel incompressible

Les mesures construites (permis d'habiter délivré), le potentiel de densification des zones construites, les réserves en zone à bâtir existante, les mesures d'urbanisation réalisées (plans d'affectation en vigueur) et les mesures d'urbanisation engagées (plans d'affectation étant au minimum au stade de l'enquête publique) sont définis désormais comme un potentiel « incompressible ». Les mesures réalisées et engagées font l'objet d'une liste détaillée (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1). Pour ce qui est des nouvelles mesures réalisées et engagées à l'échelle du SDRM, elles sont inscrites dans le PALM 2016 avec un horizon temporel définit. Elles sont inscrites dans la liste fournie par la Confédération (voir volume B, cahier 1, chap. 1.3.1), font l'objet de fiches (voir ci-après) et sont répertoriées sur la carte C12-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 4e adaptation du PDCn.

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

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

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

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

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

	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

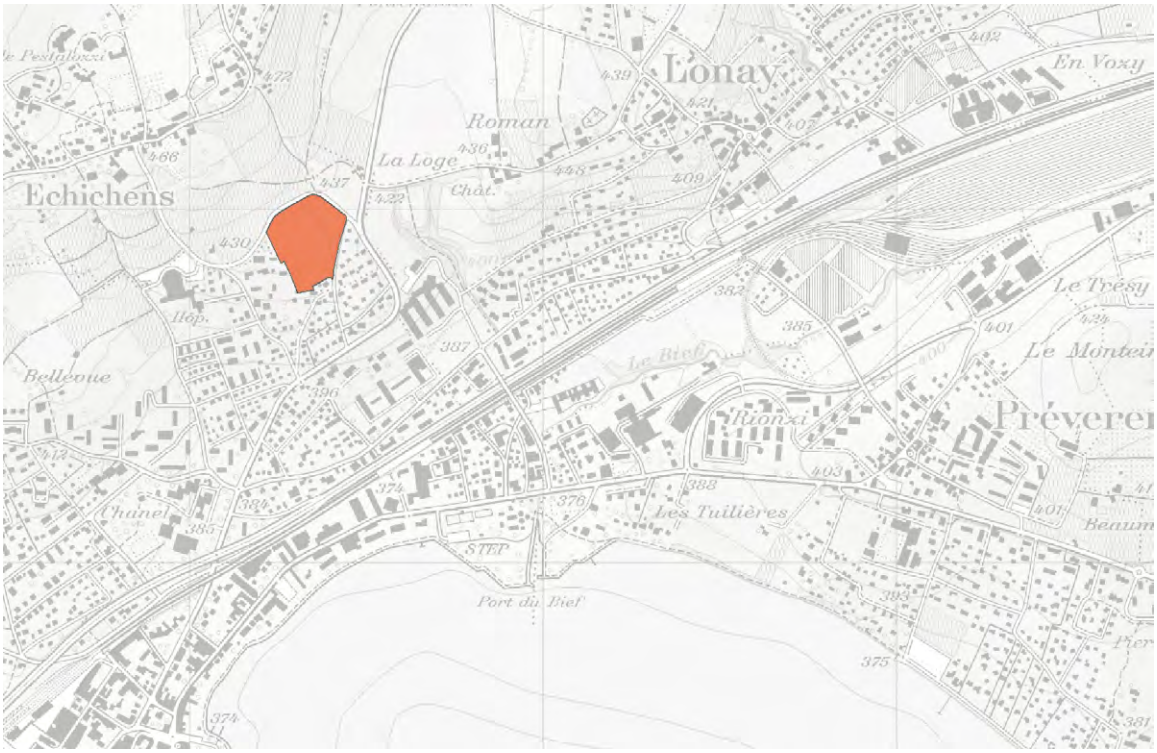
Périmètre du projet – 1:20000

	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	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. 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)	–
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

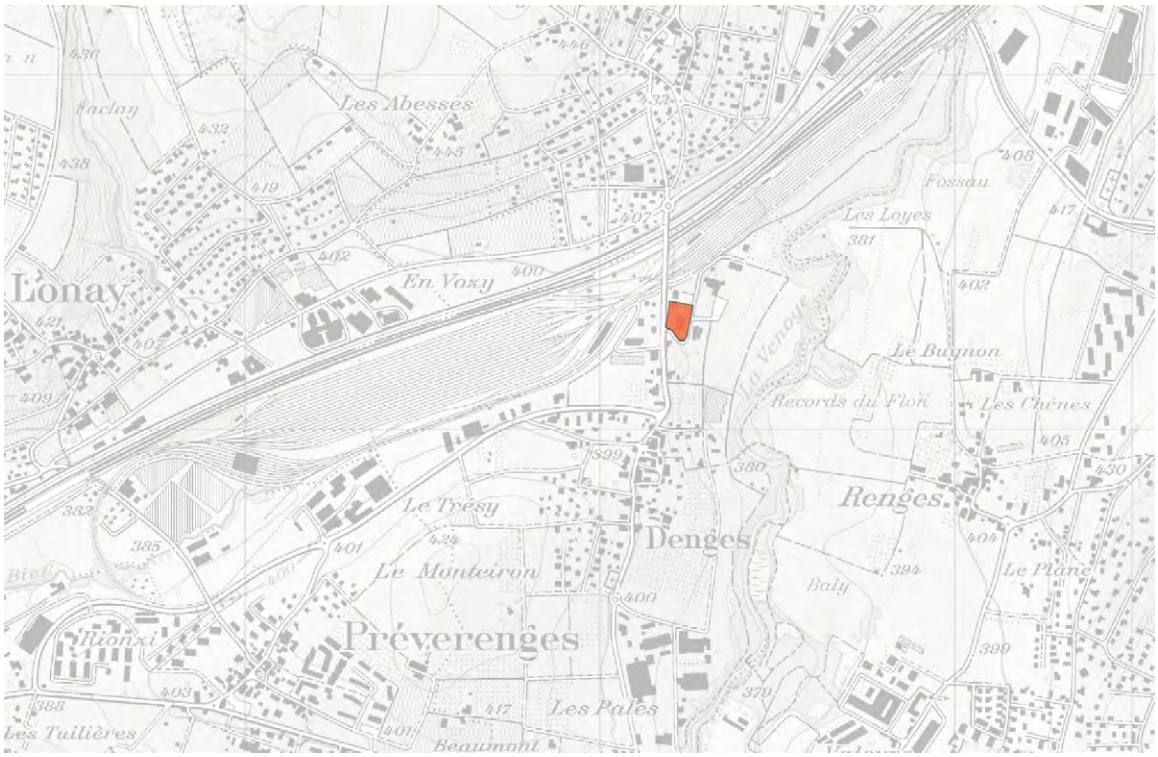


	Nouveau – Les Marais **Denges – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan de quartier par le Conseil communal a eu lieu le 14 mars 2016.
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue 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

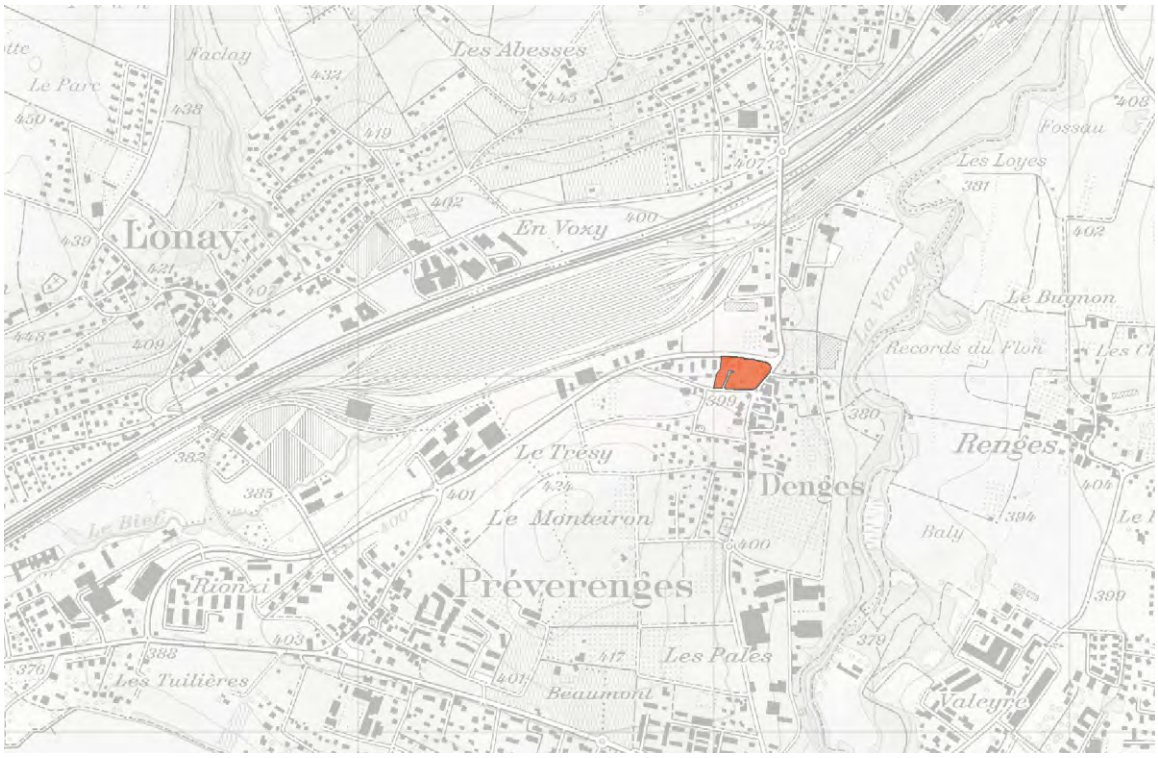


	Nouveau – Les Ochettes **Denges – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan de quartier par le Conseil communal date du 16 novembre 2015
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan de quartier est le 19 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 identifié 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	
Mesure(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 & zoumboulakis architectes, 2014

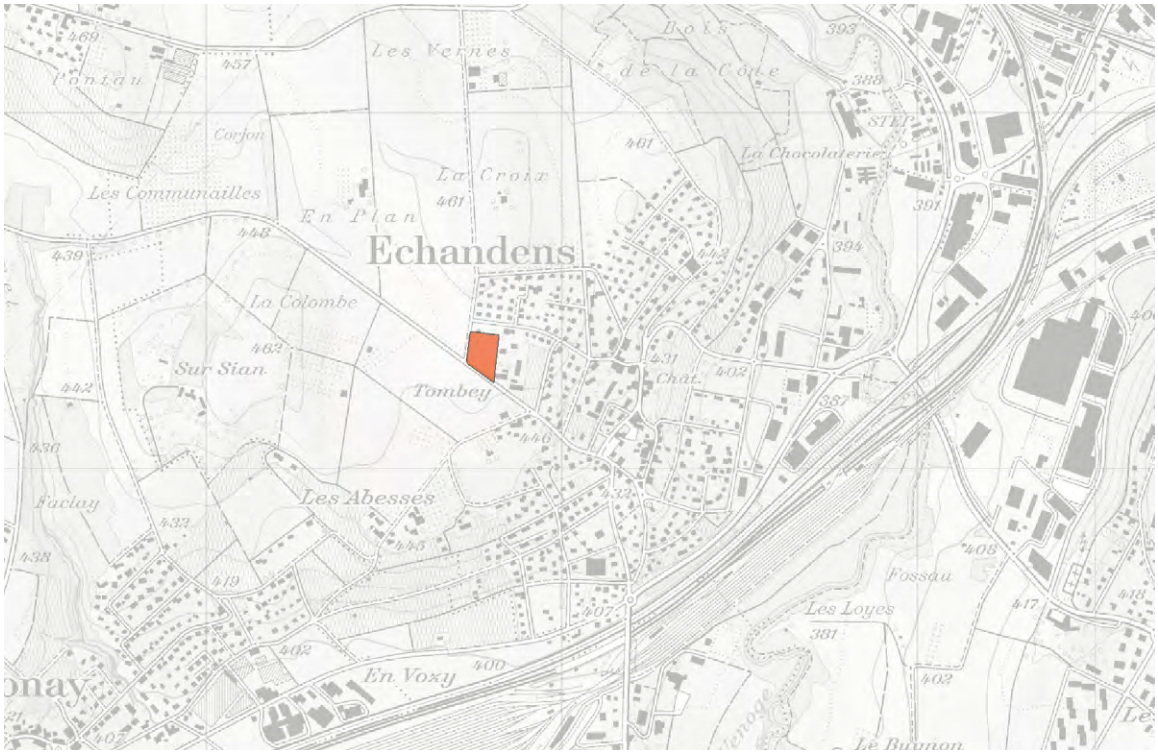
Périmètre du projet – 1:20000

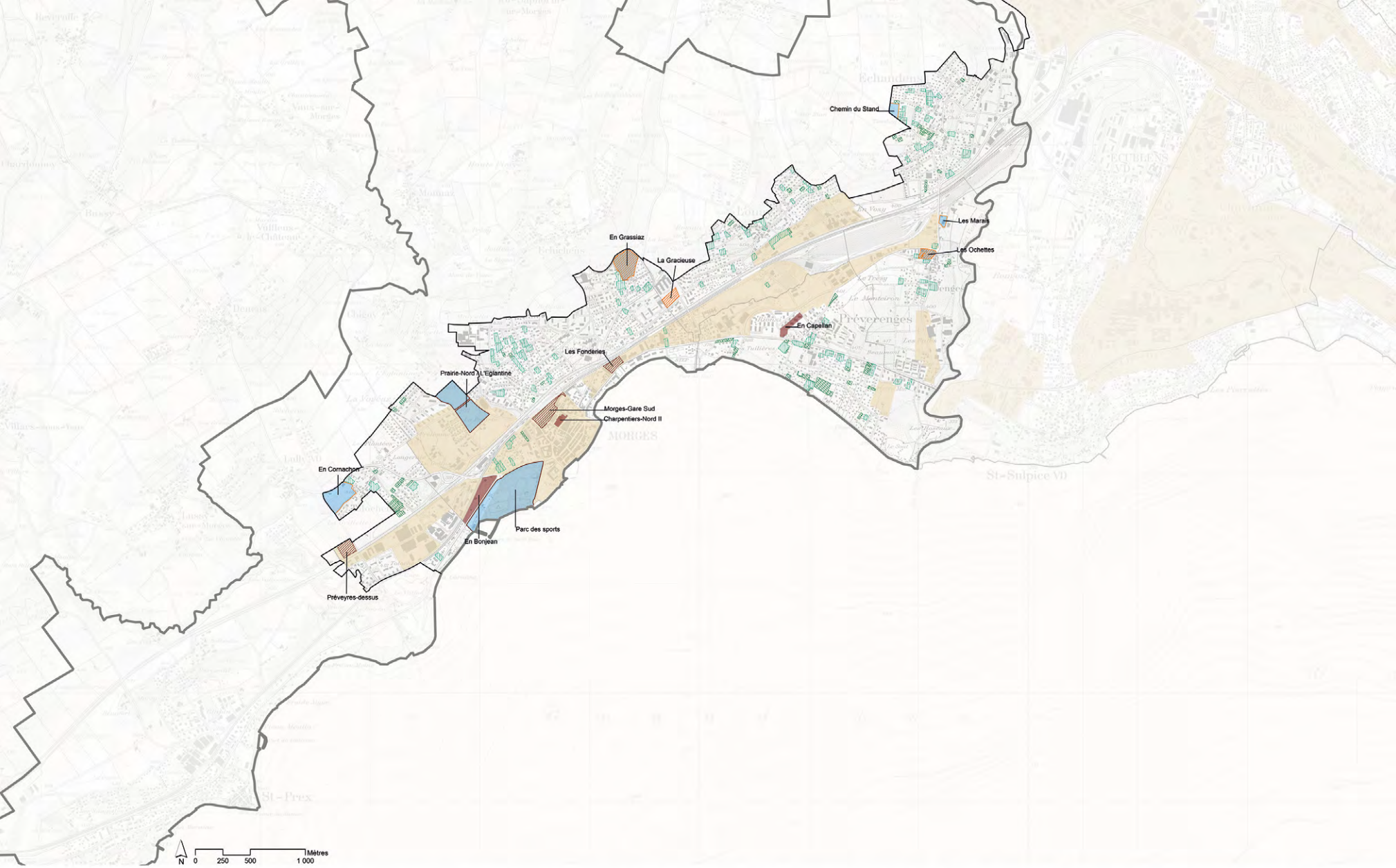
	Nouveau – Chemin du Stand **Échandens – Hors site stratégique**
Horizon PALM 2016	A2
Début de la mise en œuvre du plan d'affectation	L'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal est prévue en 2016
Fin de la mise en œuvre du plan d'affectation	La mise en vigueur du plan d'affectation est prévue 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

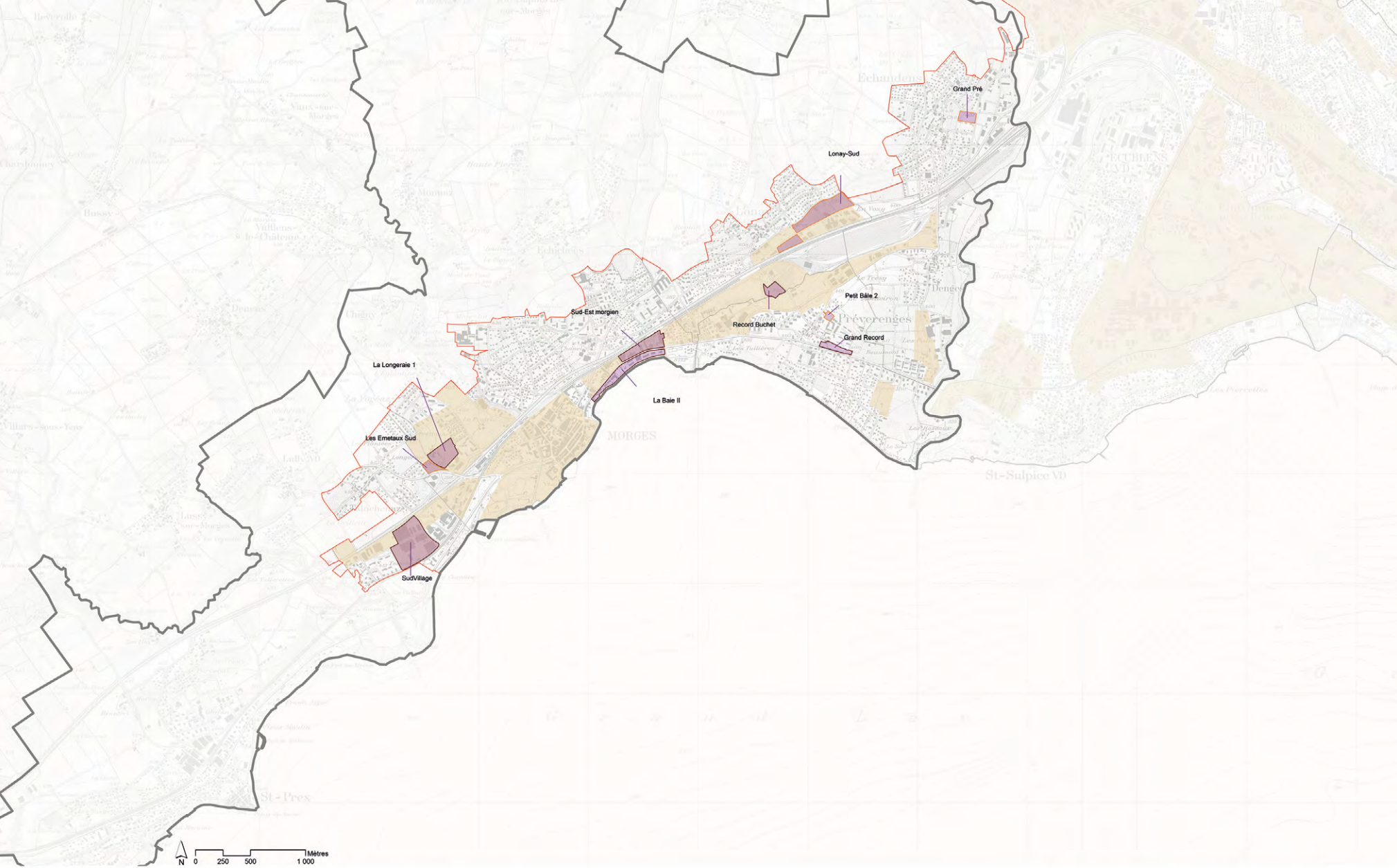
PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

C13 SDRM

Agglomération Lausanne-Morges

6.3.2 MESURES INFRASTRUCTURELLES

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

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
4c. Développement des réseaux de mobilité douce									
4c.RM.100b	RC1, Tronçon Tolochenaz-St Prex, aménagements 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, aménagements 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	

N° mesure	Libellé	Coût	Horizon de réalisation			Sources de financement (montant)			
						fédérale	Locale (selon bases légales)		
		mio CHF HT Réf : 06.2016	A (2019-2022)	B (2023-2026)	C (dès 2027)	F infr – Agglo	État Vaud	Commune(s)	Tiers
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	
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), 2e 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	

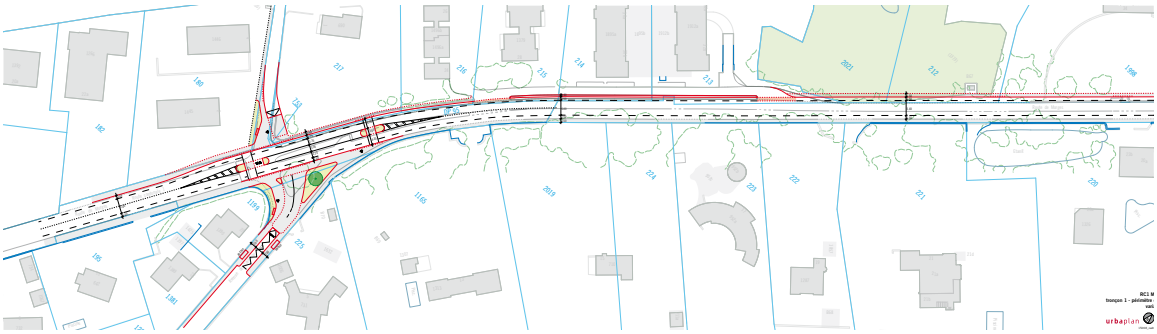
18. Réseau TP/bus/trolleybus 2023-30						
18.RM.01	Morges – Tolochenaz,Métrocâble – téléphérique urbain	30.00		x		30.000
18.RM.02	Morges, Av. de Plan, aménagements TP	3.50	x	x		3.500
18.RM.03	Morges, Jonction Ouest, carrefour Sud, réaménagement	2.00	x	x		2.000
18.RM.04	Échandens, Place du Saugey, aménagements 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

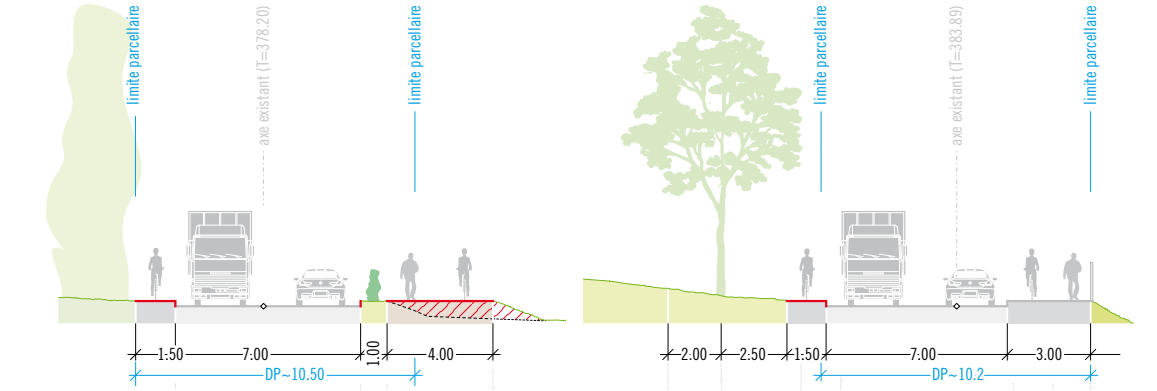
Fiches descriptives des mesures infrastructurelles prétendant à un cofinancement fédéral (Horizons A et B)

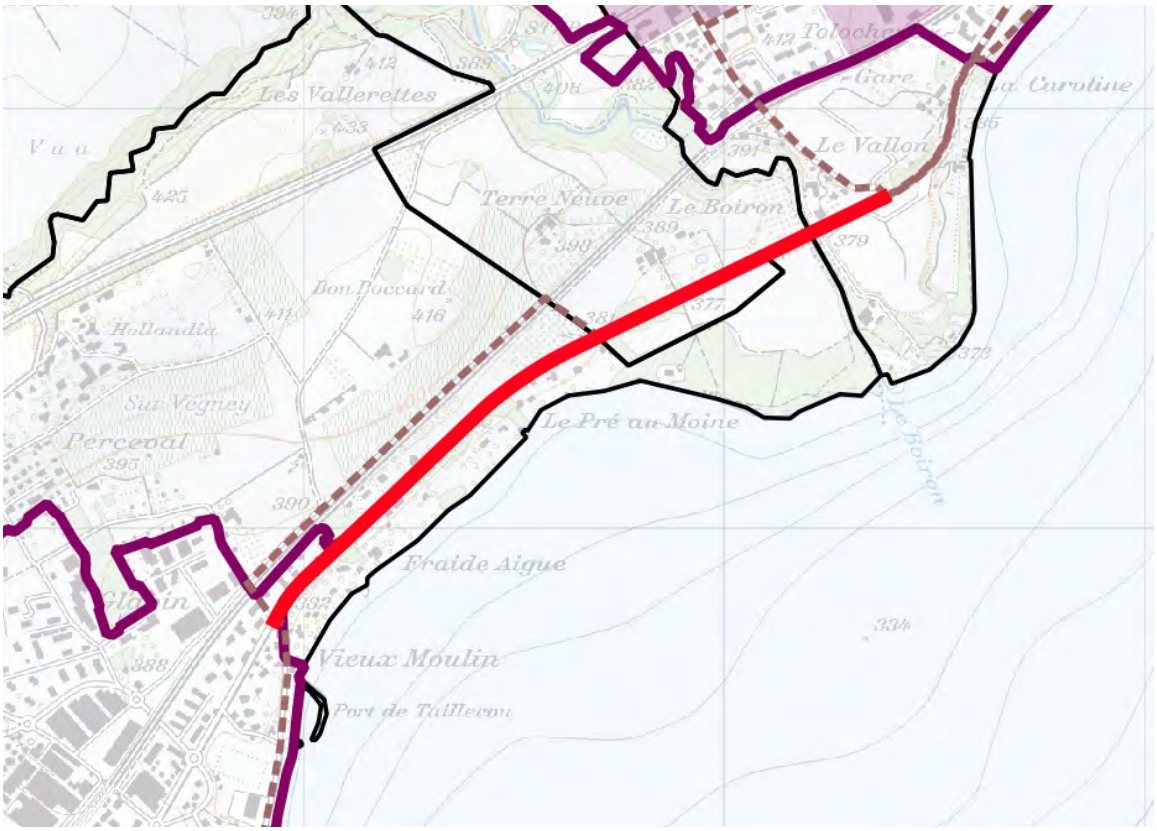
Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.RM.100b** **RC1, Tronçon Tolochenaz – St-Prex – Aménagements mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 4'000'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	État de Vaud – DGMR, communes de Tolochenaz, 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	Requalification de la RC1 sur 1.9 km entre le giratoire de la Rivière à Tolochenaz et l'entrée de St-Prex comprenant principalement : • 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. 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).
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)

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)

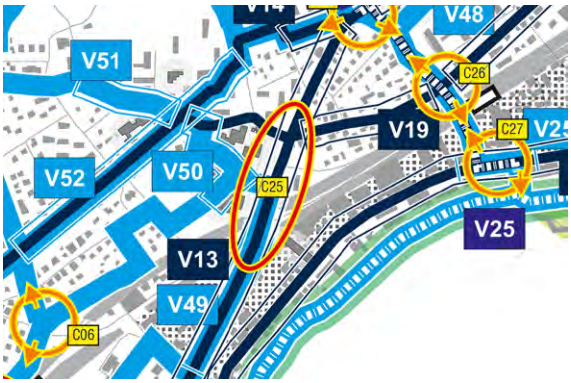
Source(s) de financement (hors financement de la Confédération – Projet d'agglomération)	**Part** %	**CHF HT** (mio. CHF 2016 HT)
État de Vaud	**–**	**–**
Commune(s)	**100 %**	**2.5**
Autres sources de financement	**–**	**–**
Total coût estimé		**2.5**

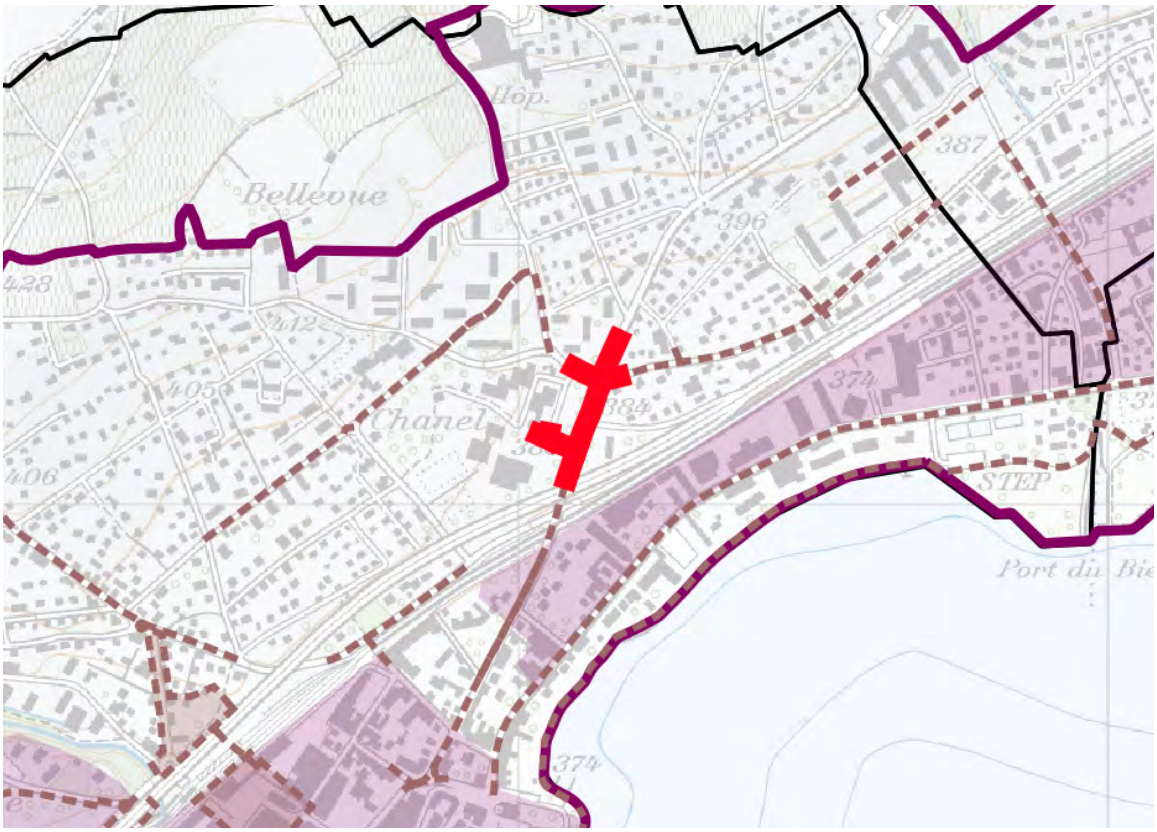
Illustration du projet

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

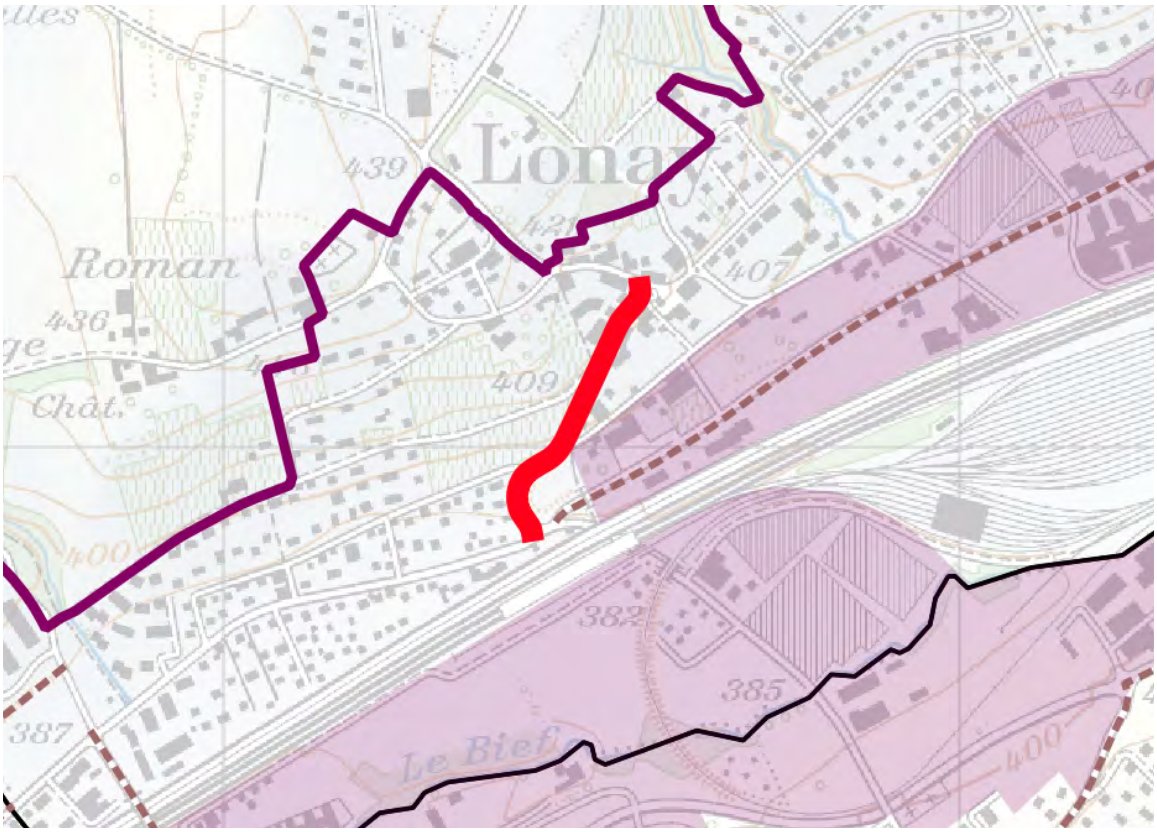




Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.RM.201** **Lonay, route des Pressoirs – Itinéraire mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 660'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Lonay
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	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 : • 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 reaménagement 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**

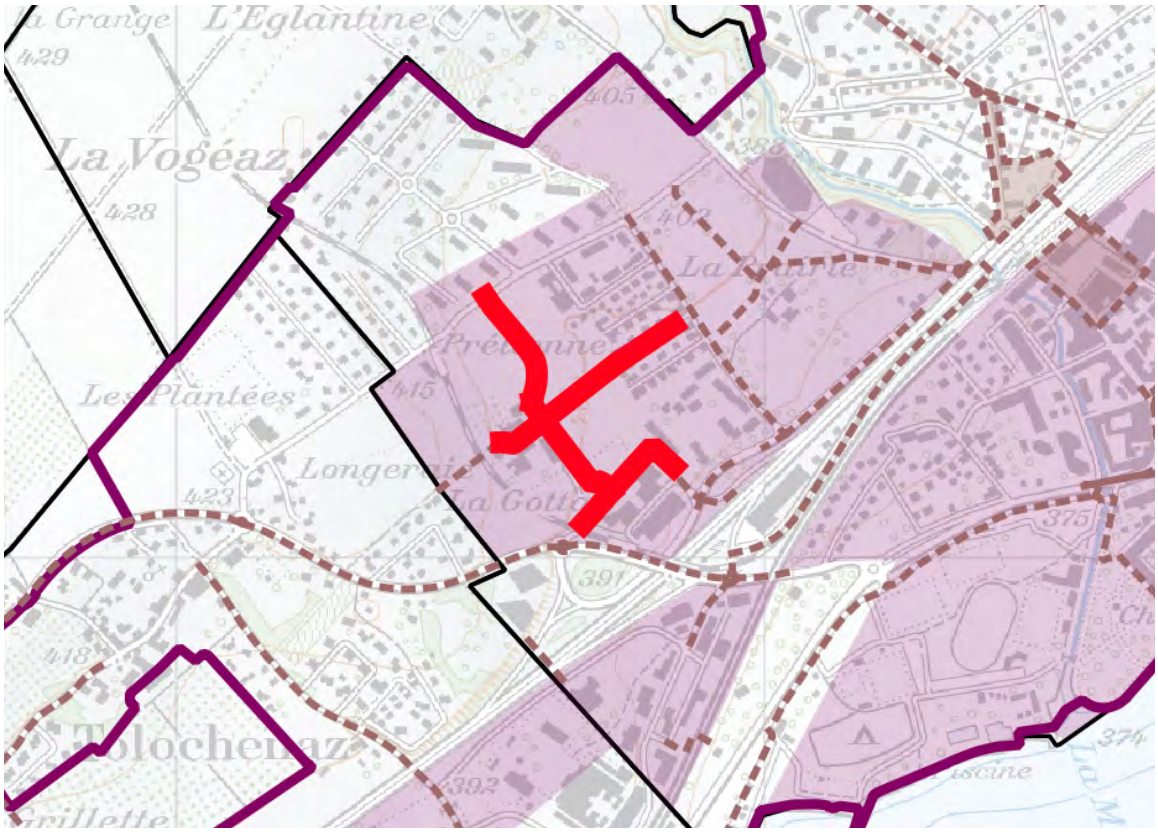
Illustration du projet



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
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**

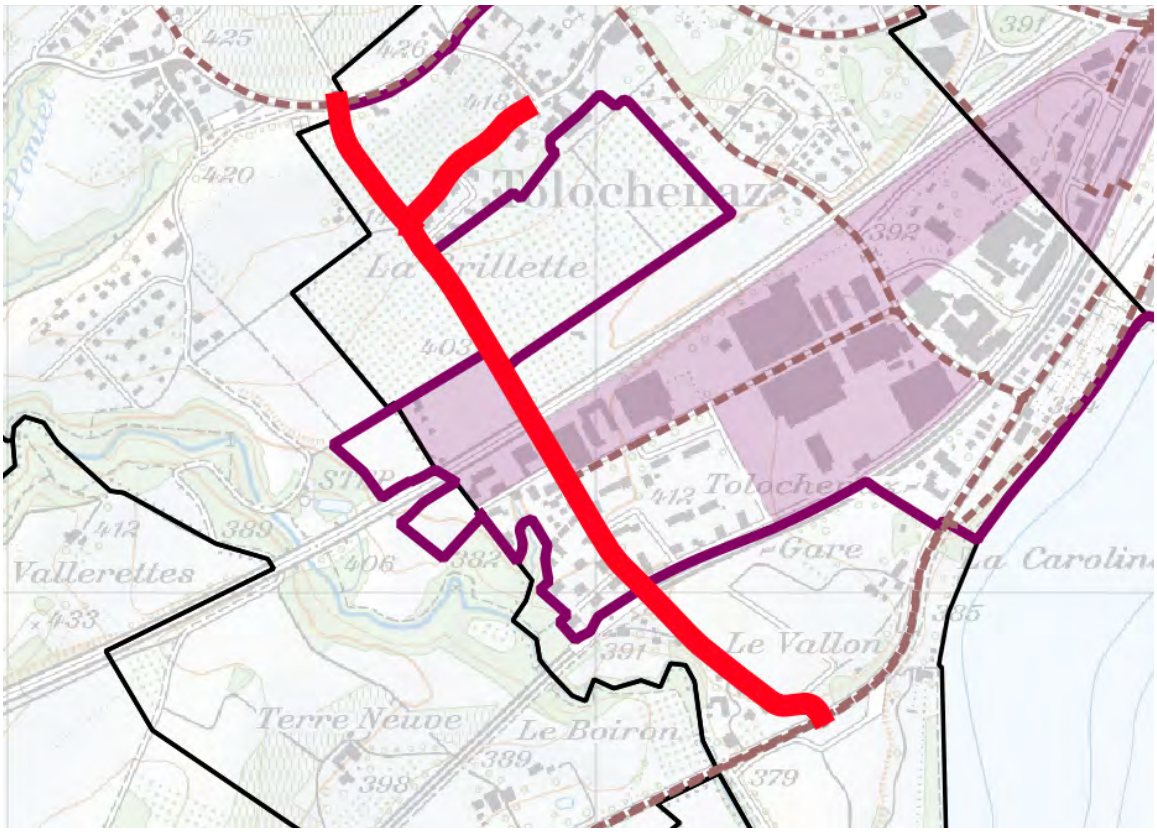
Illustration du projet



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
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	Dans le cadre du réaménagement complet de l'axe de la route de la Gare/route de l'Enfer, les aménagements suivants sont prévus : • 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**

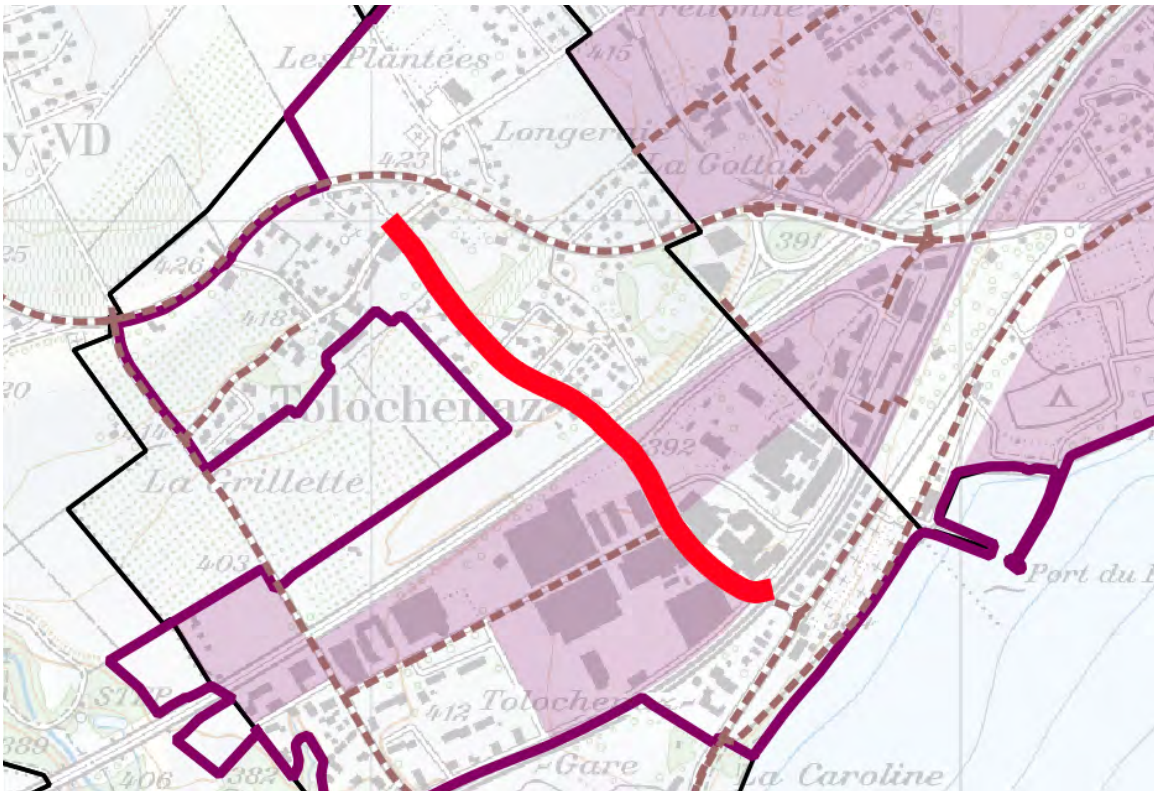
Illustration du projet



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
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	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): • 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**

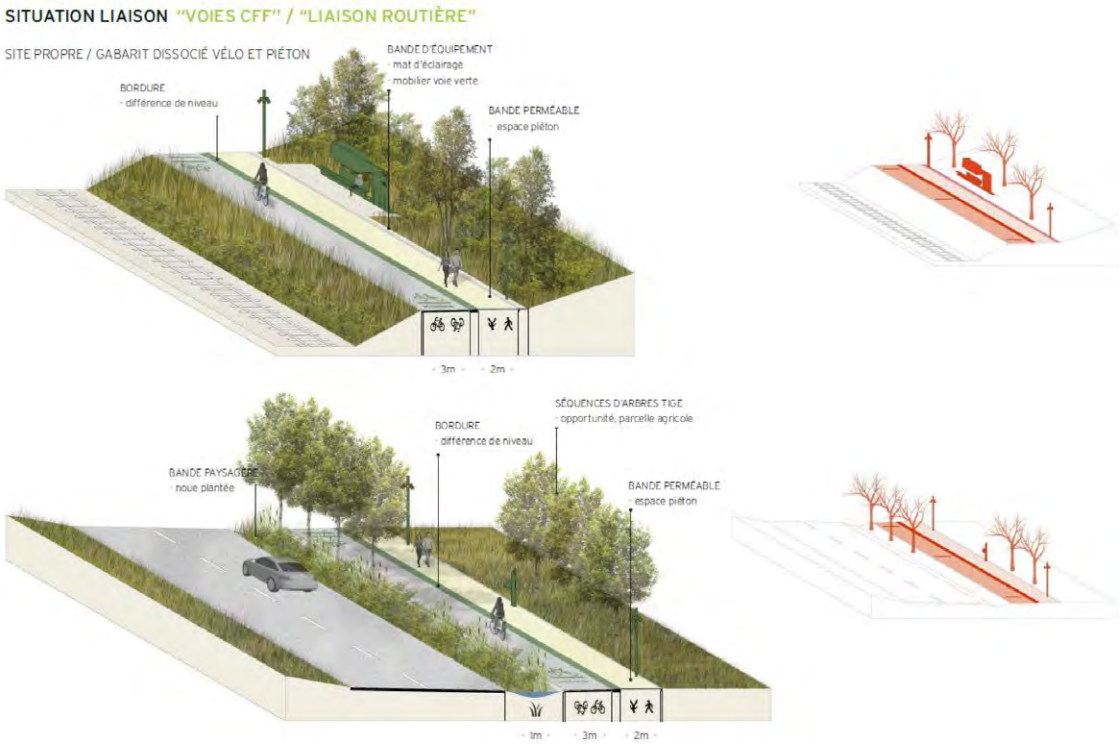
Illustration du projet

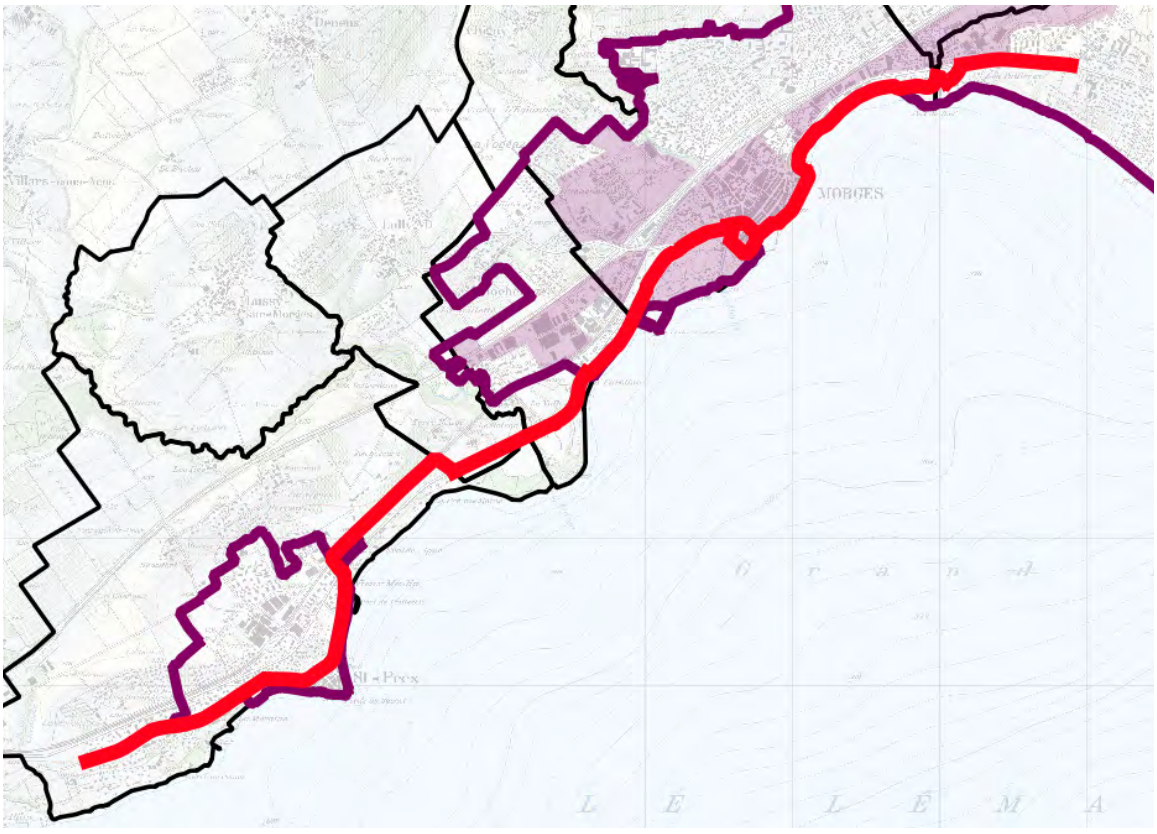


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.RM.205** **Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex – Voie verte, tronçon Préverenges-village – St-Prex**
Coût total (2016, HT)	CHF 9'100'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Schéma 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	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 (1re étape). Les coûts intègrent un concept paysager (végétation, mobilier urbain) et selon la séquence : • 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). 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.
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	• 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**
Total coût estimé		**9.1**

Illustration du projet

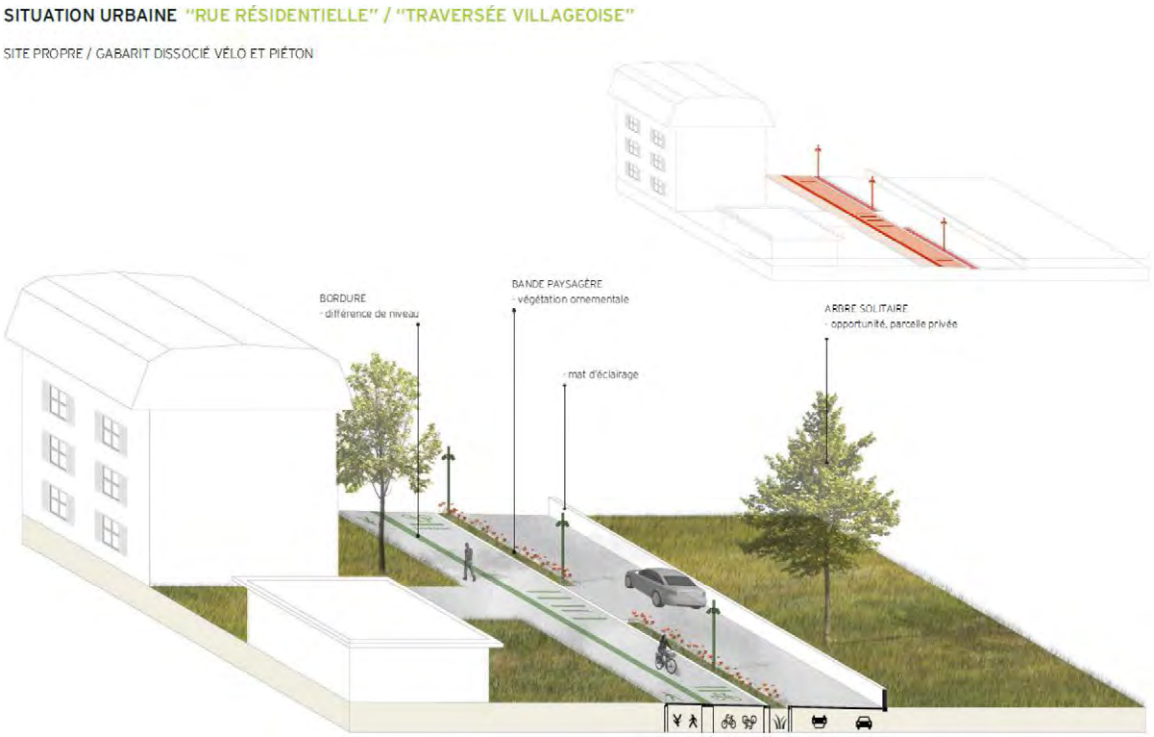


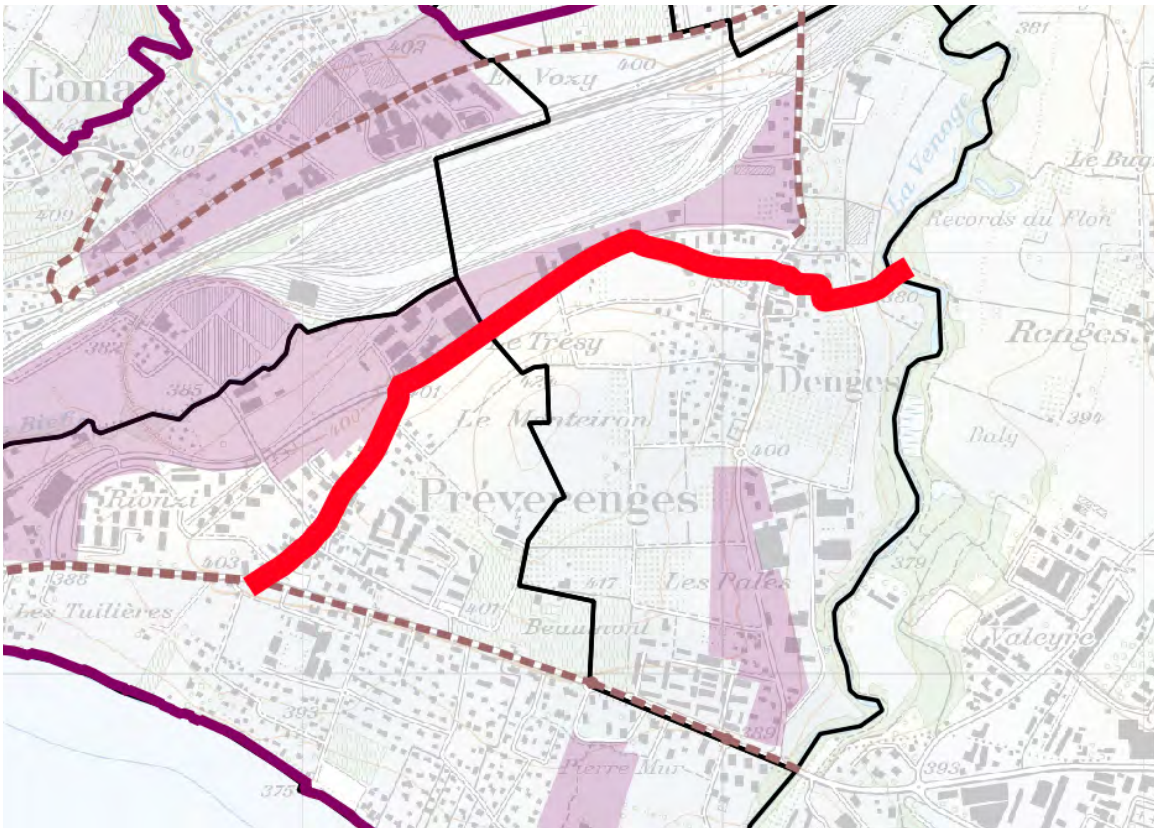


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.RM.206** **Préverenges, Denges – Voie verte Préverenges-village-Denges-Renges**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'240'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Schéma directeur de Région Morges
Partenaires	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	Création d'un itinéraire bidirectionnel pour vélos et piétons, majoritairement séparé du trafic motorisé, entre le centre de Préverenges et Denges-Renges (2e 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). 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).
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

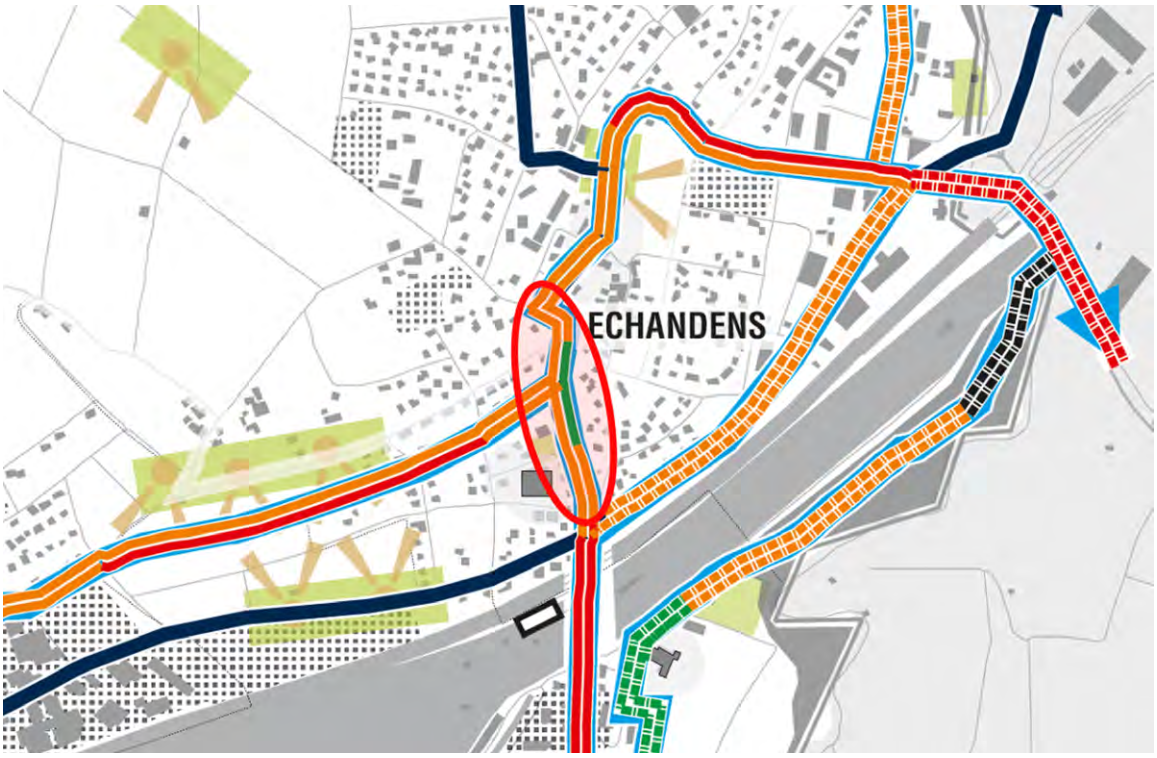


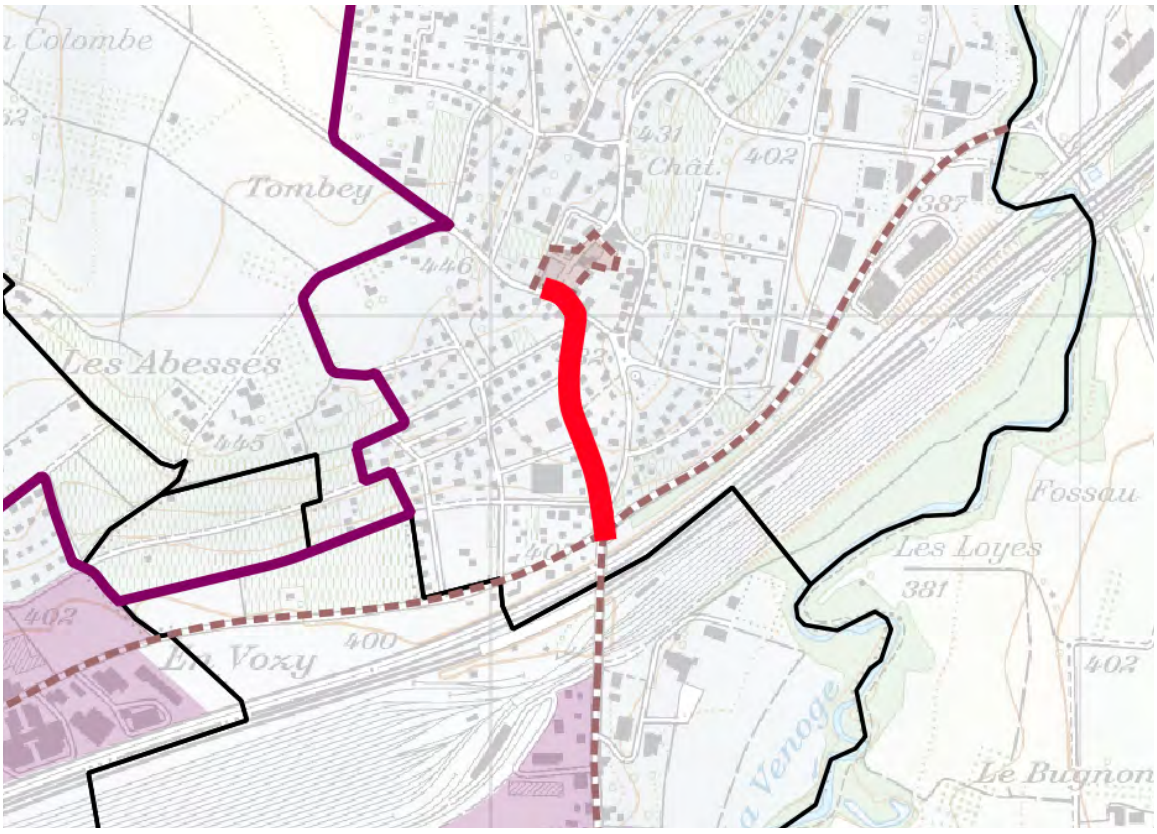


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.RM.208** **Échandens, route de la Gare – Itinéraire mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 650'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune d'Échandens
Remise de l'avant-projet	2023
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	Création d'aménagements pour vélos et piétons en lien avec la gare de Denges-Échandens et le village de Denges : • 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. 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.
Opportunité	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).
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

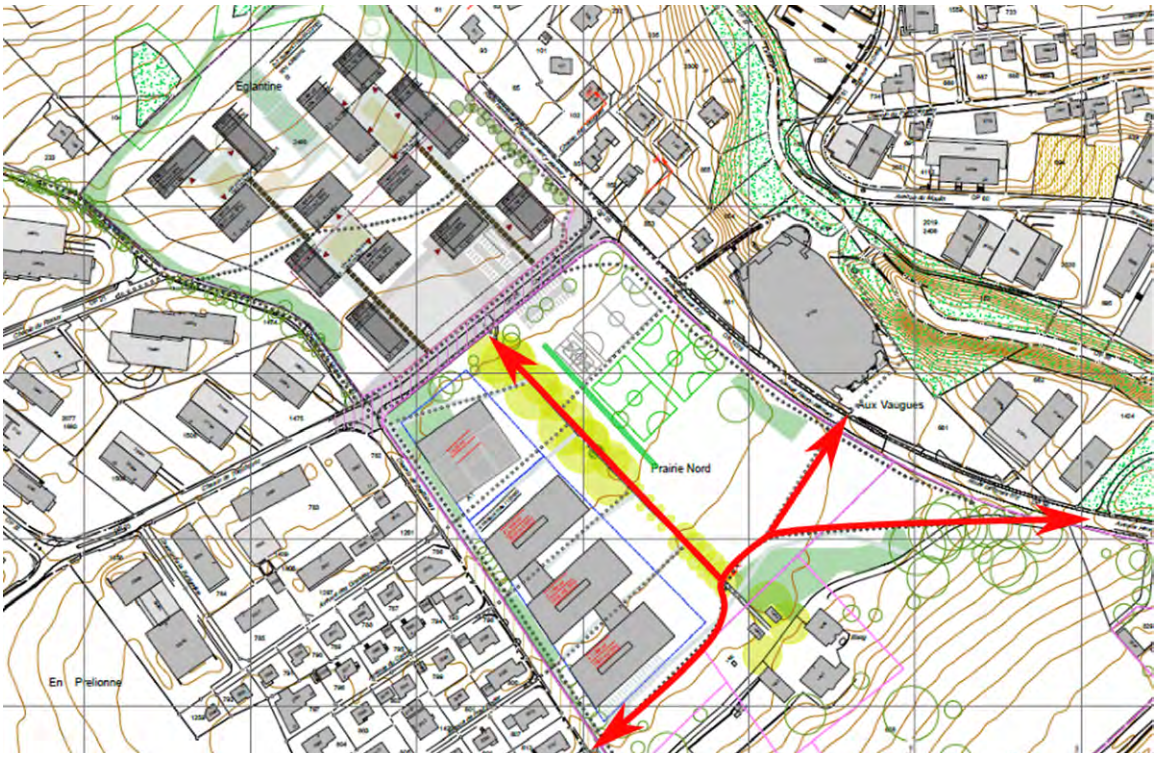


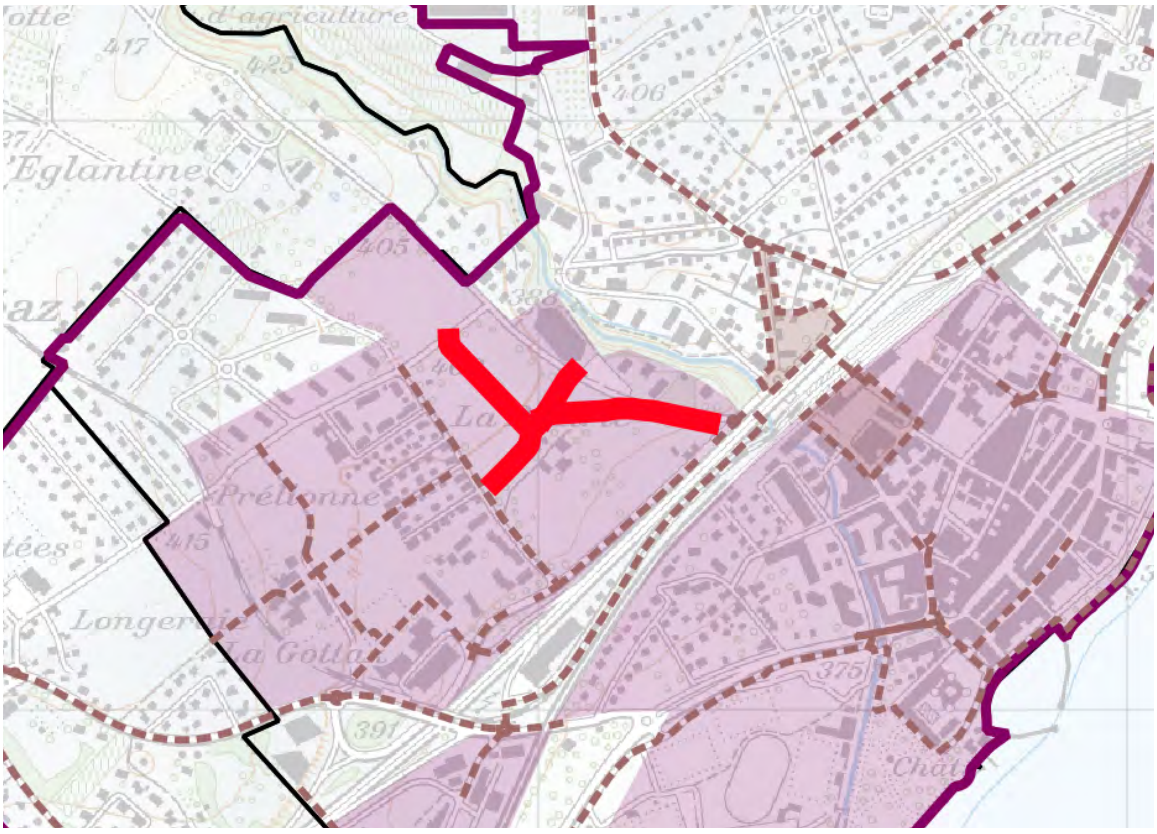


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.RM.209** **Morges, quartier Prairie – Itinéraire de mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 630'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Morges
Partenaires	–
Remise de l'avant-projet	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

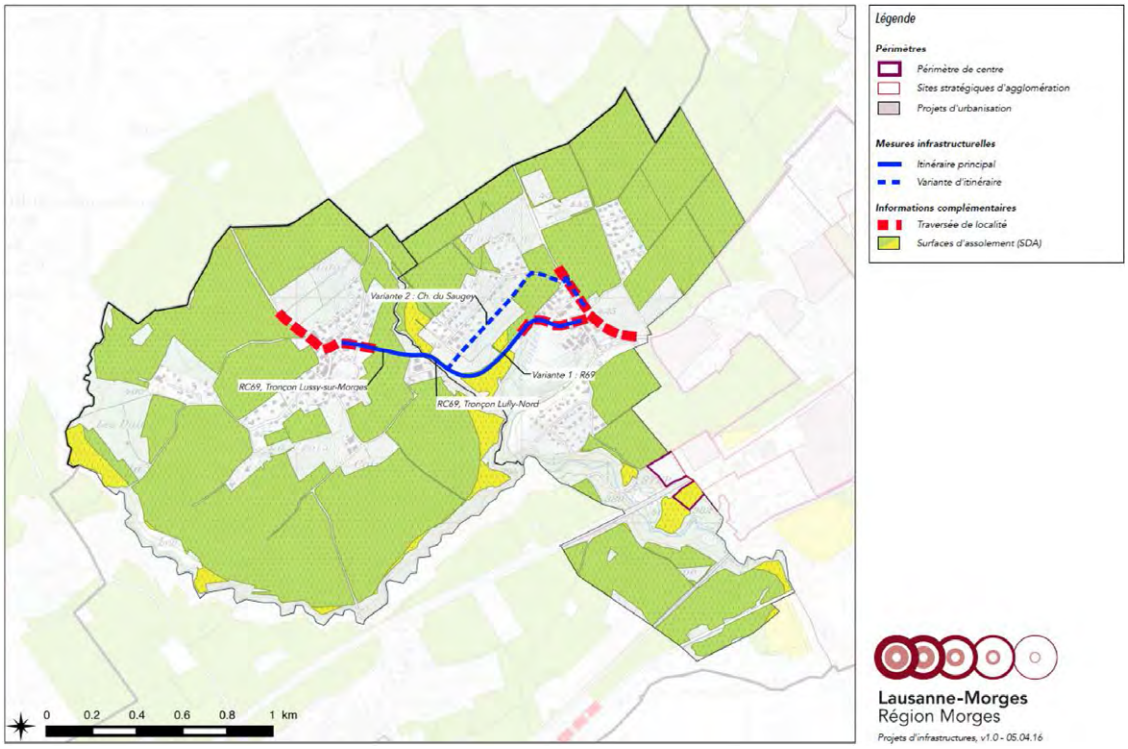


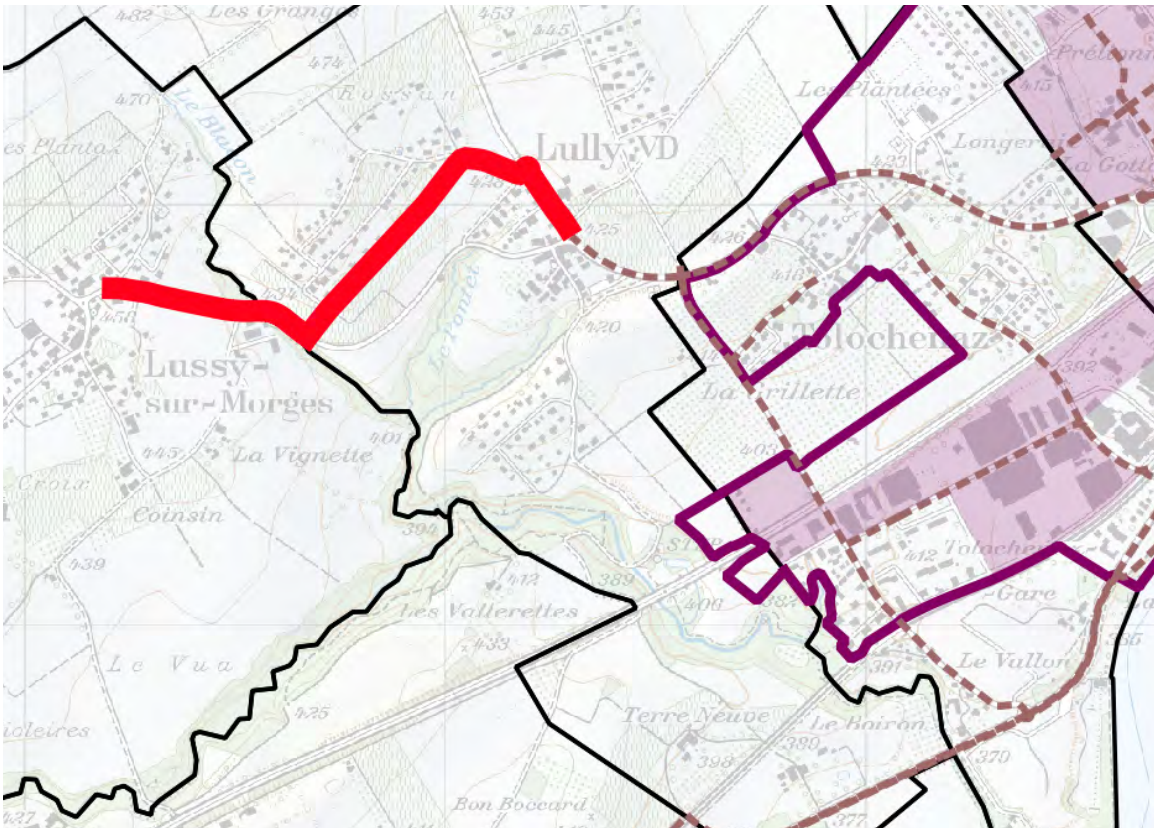


Type de mesure	**MESURE 4c** **Développement des réseaux de mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4c.RM.210** **Lully, Lussy-sur-Morges, RC69 – Itinéraire de mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 800'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Communes de Lully et de Lussy-sur Morges
Partenaires	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) : • 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

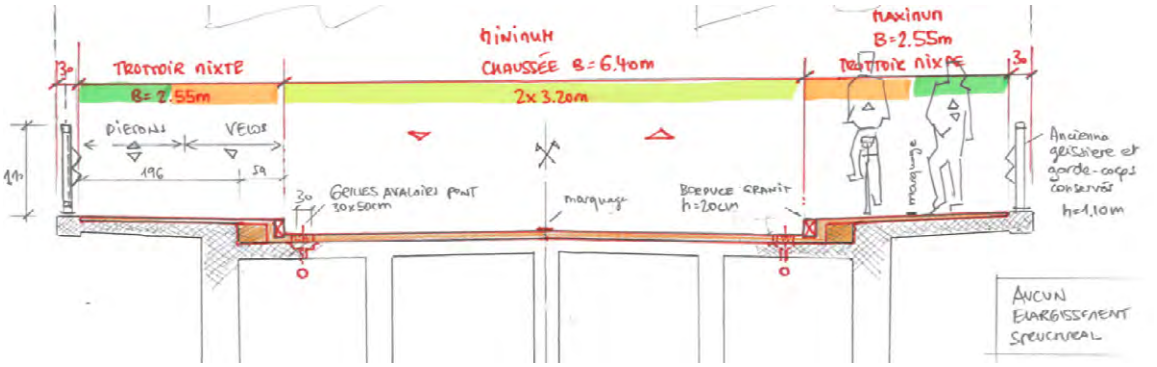


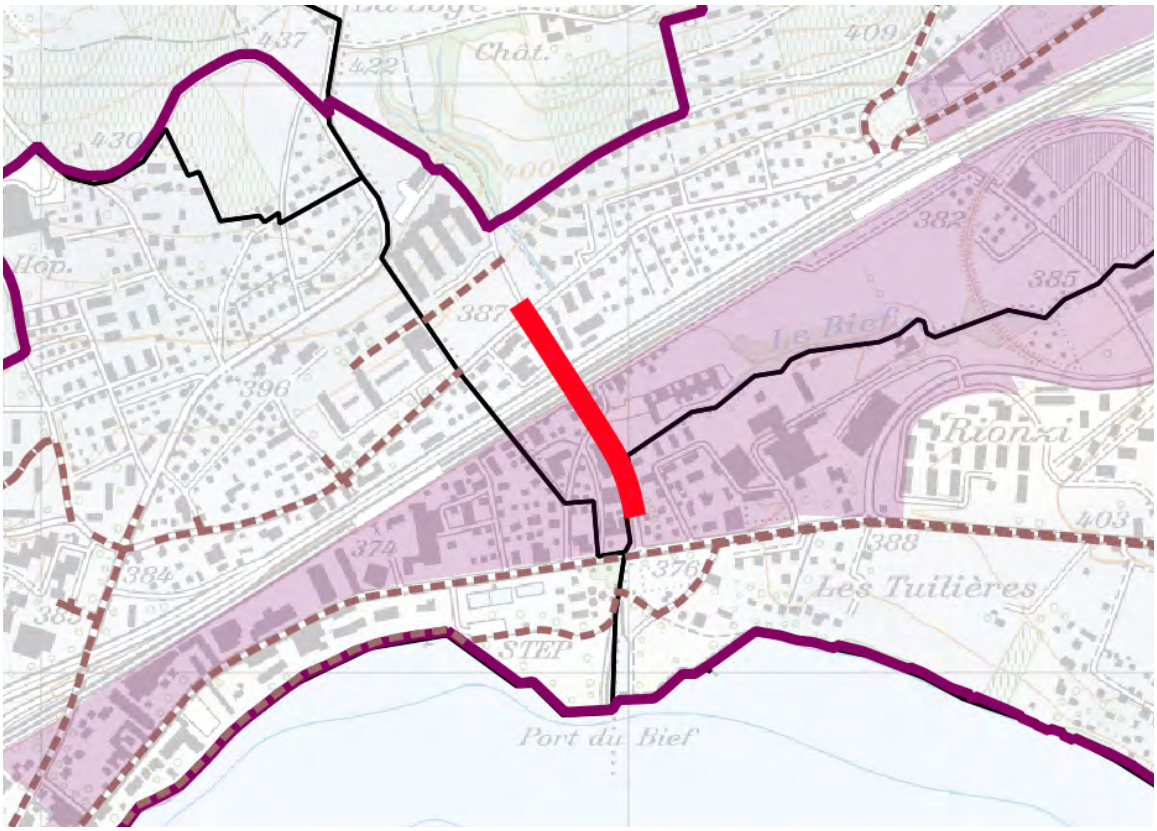


Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.RM.13 (5586.2.286)** **RC95, Lonay, Pont de la Gracieuse – Assainissement pour la mobilité douce**
Coût total (2016, HT)	CHF 750'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	État de Vaud (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

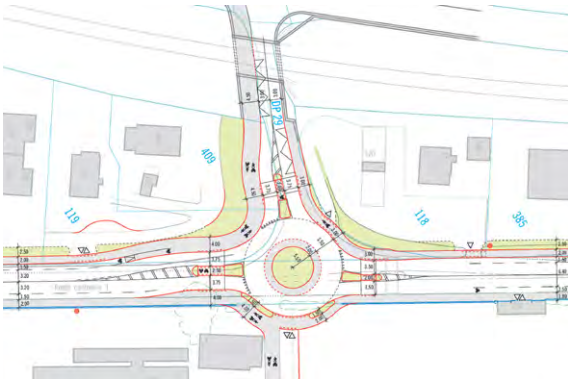


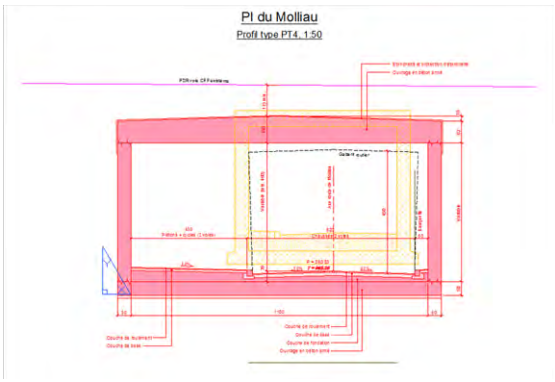


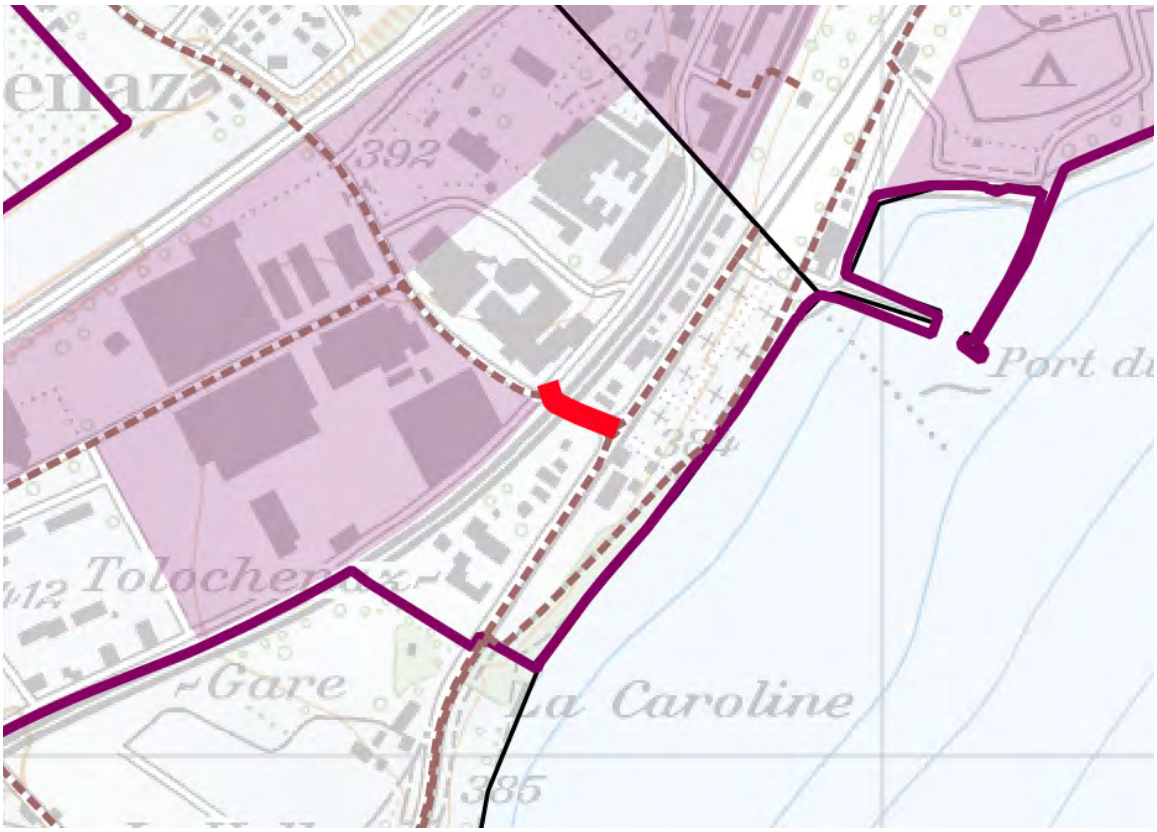
Type de mesure	**MESURE 4d** **Franchissements dénivelés pour la mobilité douce**
N° – nom de la mesure	**4d.RM.200** **Tolochenaz, route du Molliau – Élargissement du passage sous voies**
Coût total (2016, HT)	CHF 4'740'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Tolochenaz
Remise de 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	Elargissement 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). 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 3e voie CFF.
Opportunité	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. Il est prévu de coordonner cette mesure avec le calendrier des travaux pour la 3e voie CFF, afin, si possible, de réaliser simultanément l'élargissement du passage inférieur et son prolongement au sud (assise de la future 3e voie).
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



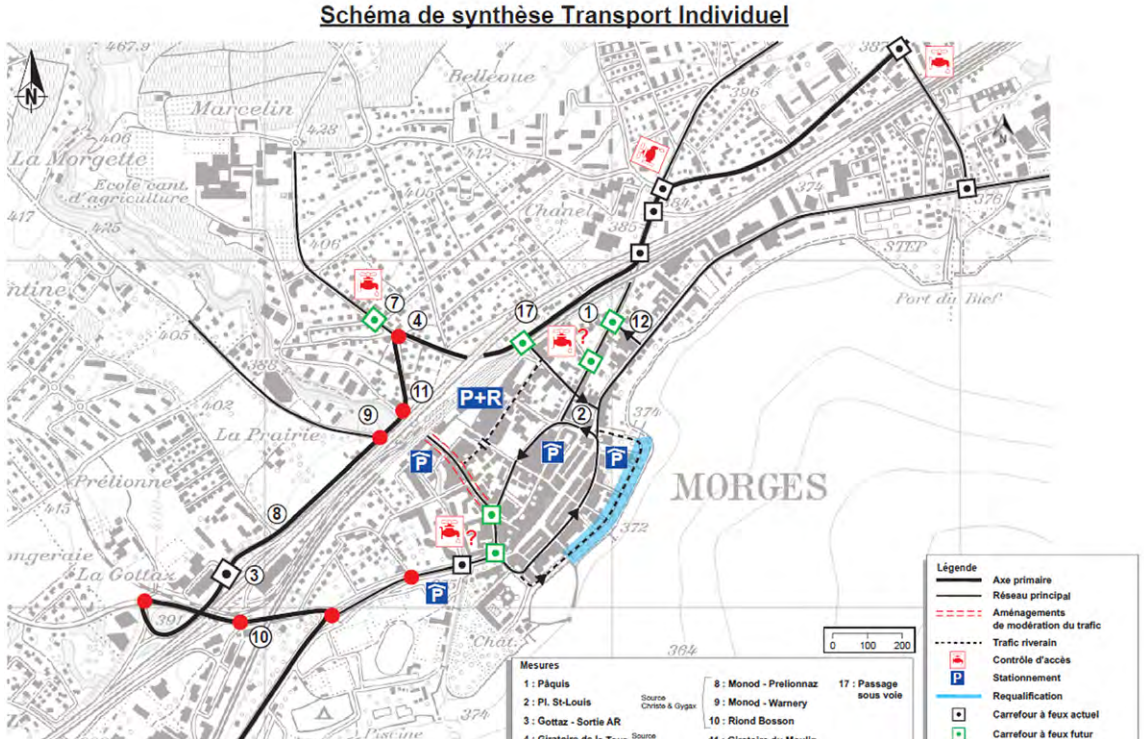


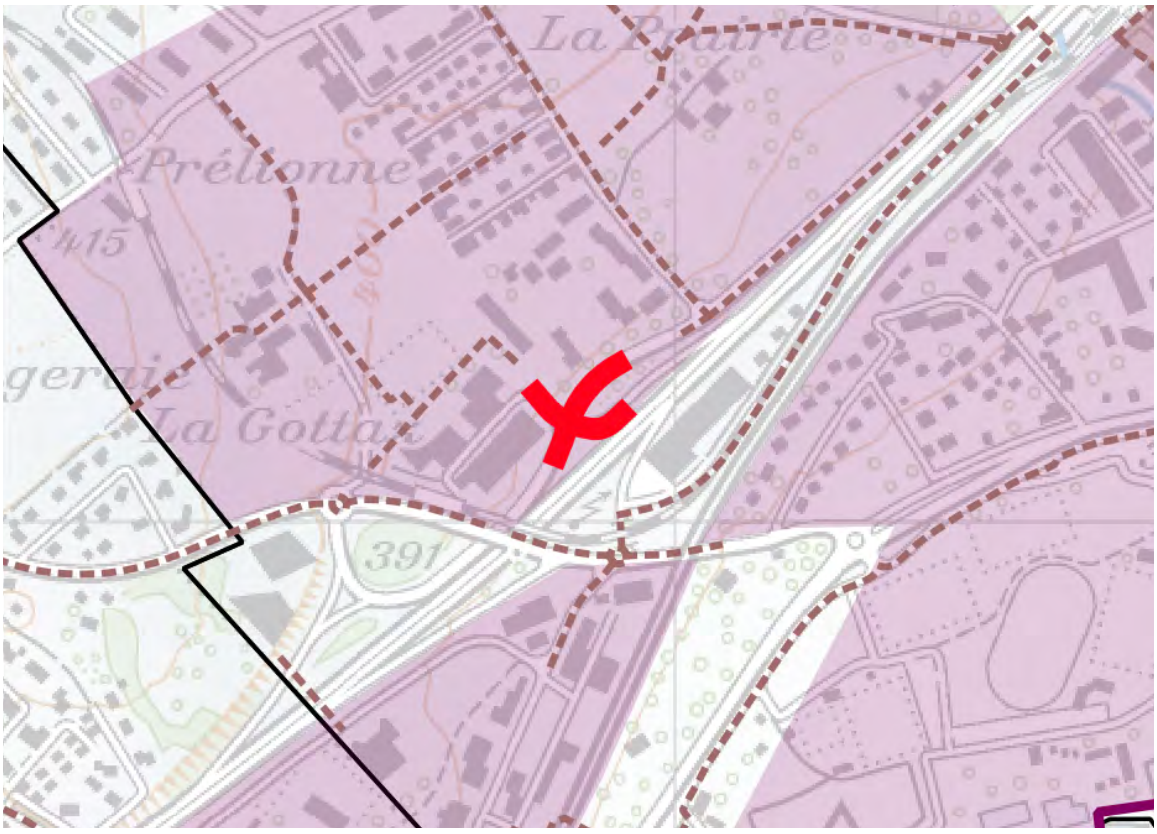


Type de mesure	**MESURE 5a** **Requalification multimodale d'axes routiers principaux**
N° – nom de la mesure	**5a.RM.200** **Morges, avenue de la Gottaz, Sortie A1 – Adaptation du carrefour**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Morges
Partenaires	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**
Total coût estimé		**2**

Illustration du projet

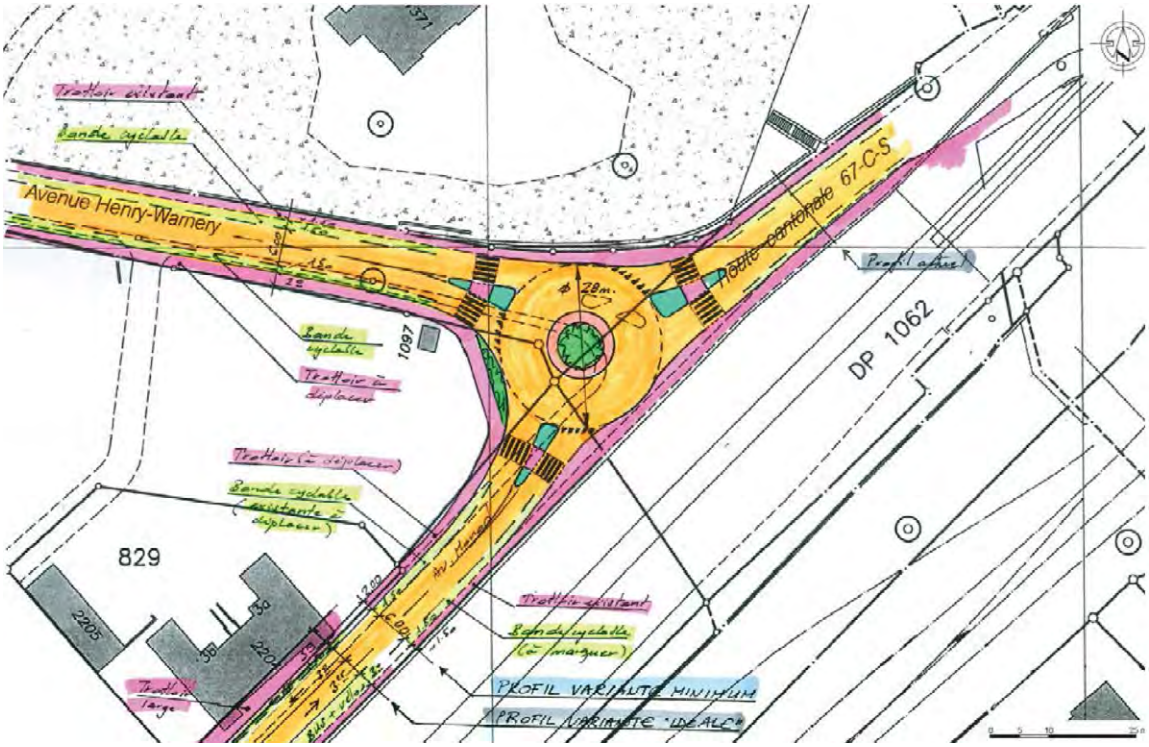




Type de mesure	**MESURE 5b** **Création/Adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée**
N° – nom de la mesure	**5b.RM.200** **Morges, avenues Monod et Warnery – Création d'un giratoire**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'470'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune 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**

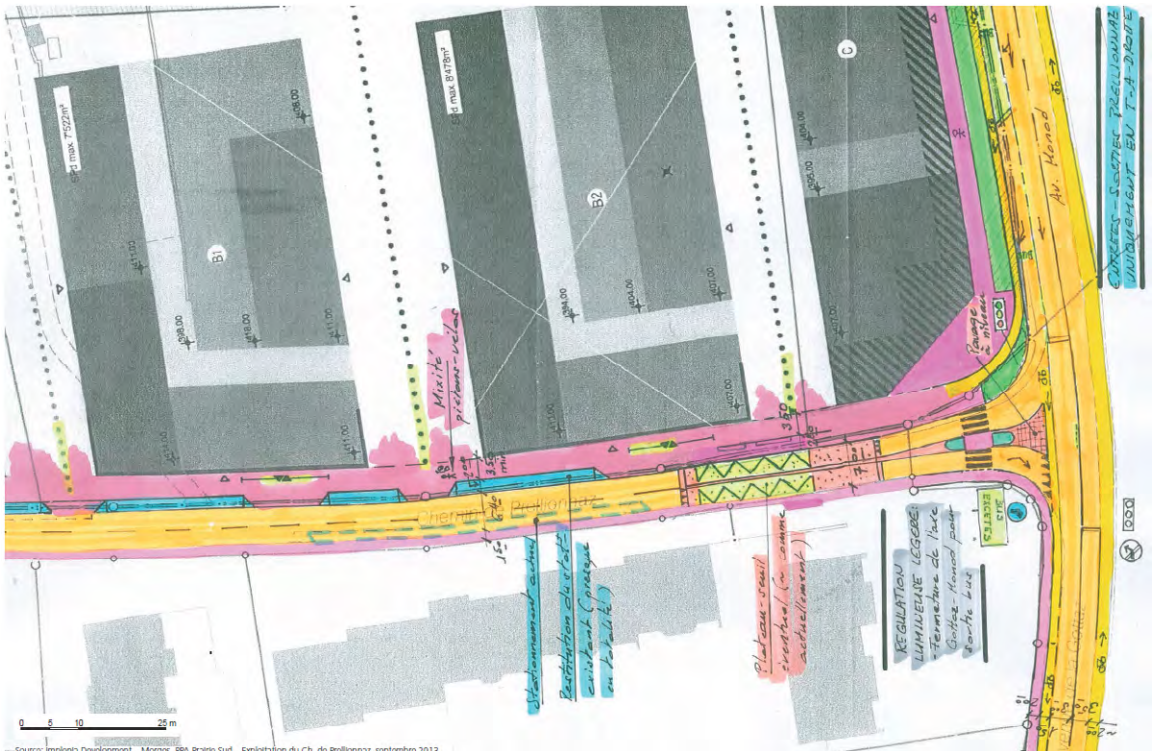
Illustration du projet

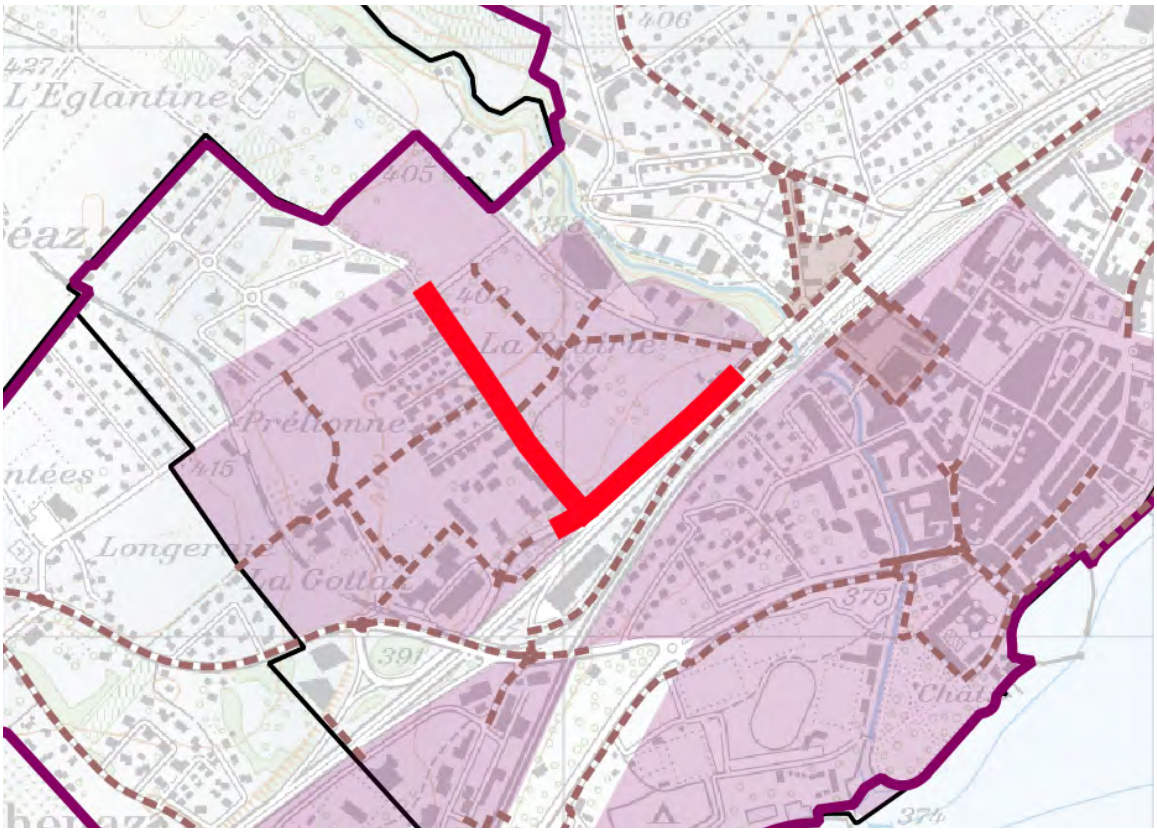


Type de mesure	**MESURE 17** **Réseau bus/trolleybus 2019-2022**
N° – nom de la mesure	**17.RM.01** **Morges, avenue Monod, chemin de Prellionnaz – Adaptation du carrefour et progression des bus**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'970'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Morges
Partenaires	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**
Total coût estimé		**2.97**

Illustration du projet

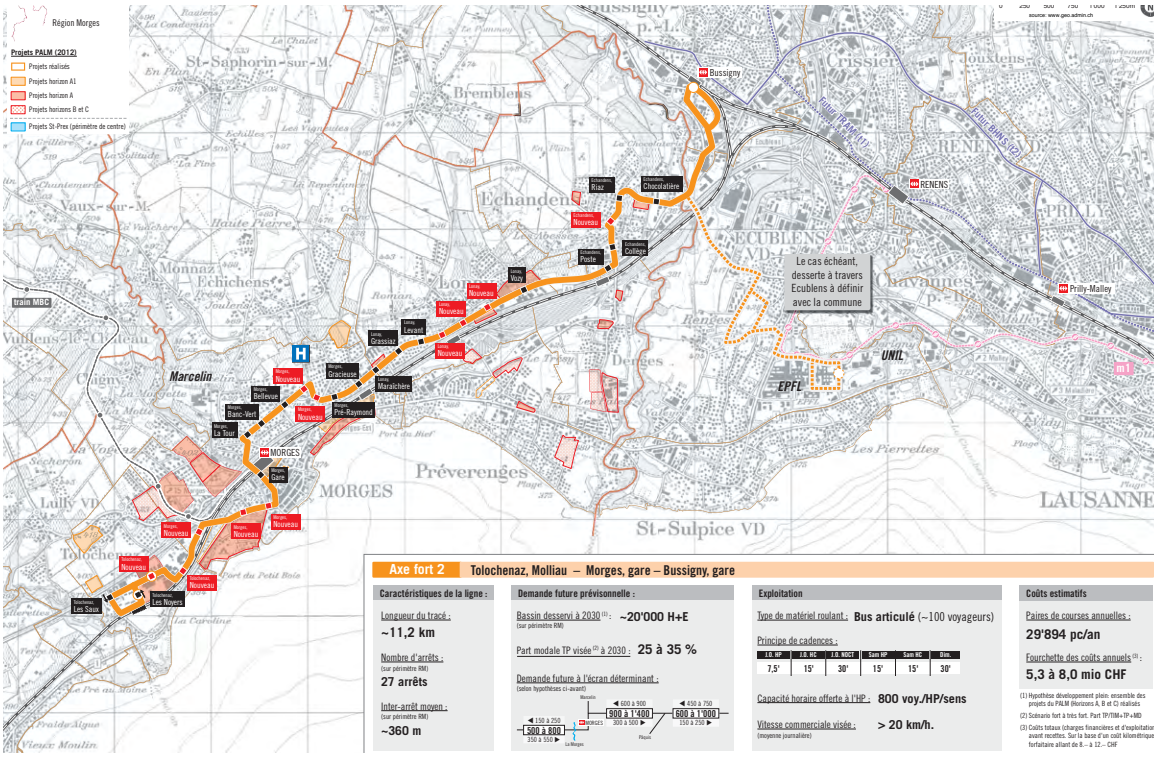


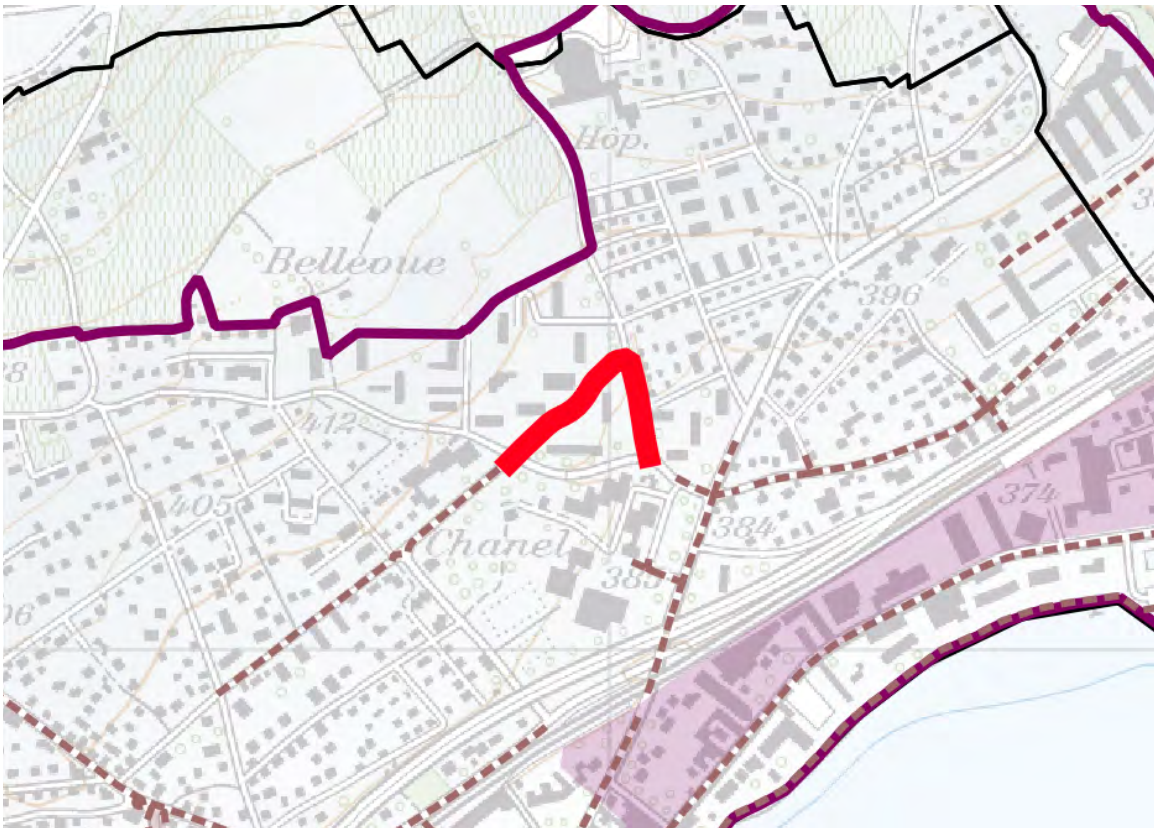


Type de mesure	**MESURE 17** **Réseau bus/trolleybus 2019-2022**
N° – nom de la mesure	**17.RM.02** **Morges, chemin de la Brume – Aménagements transports publics**
Coût total (2016, HT)	CHF 1'800'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune de Morges
Partenaires	MBC
Remise de l'avant-projet	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

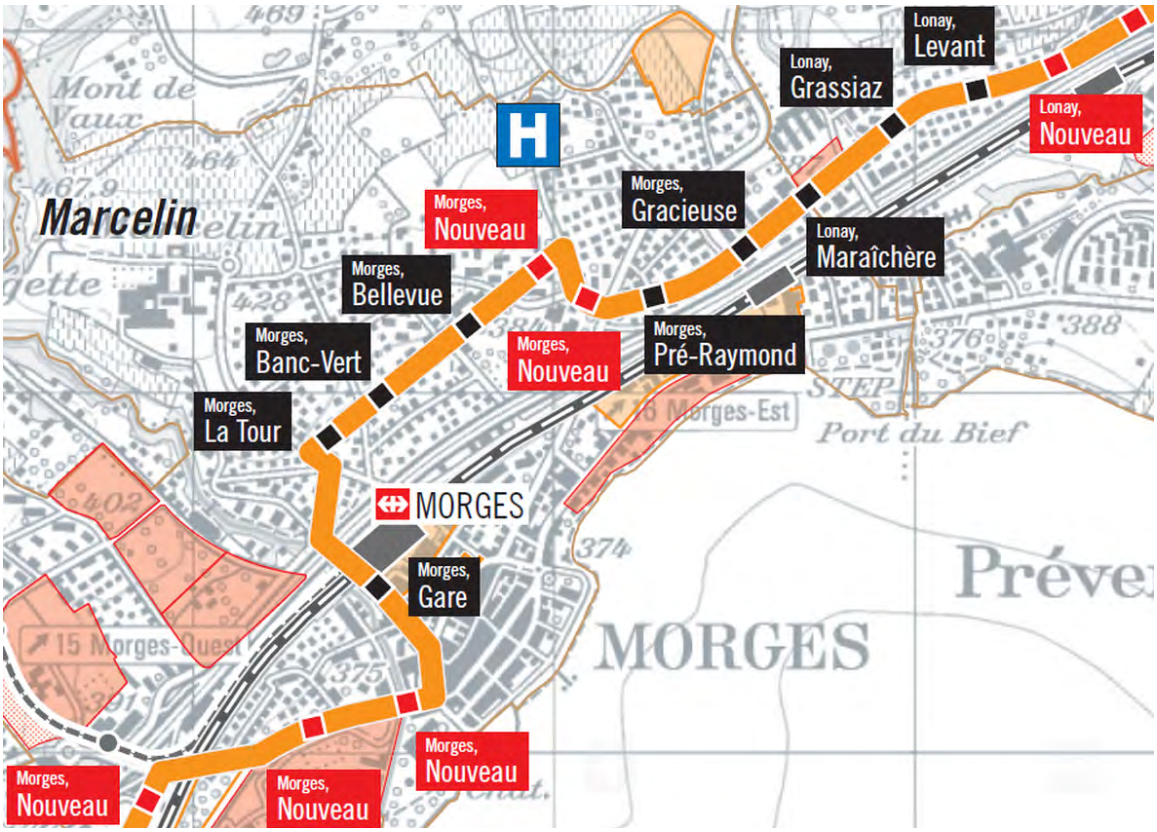


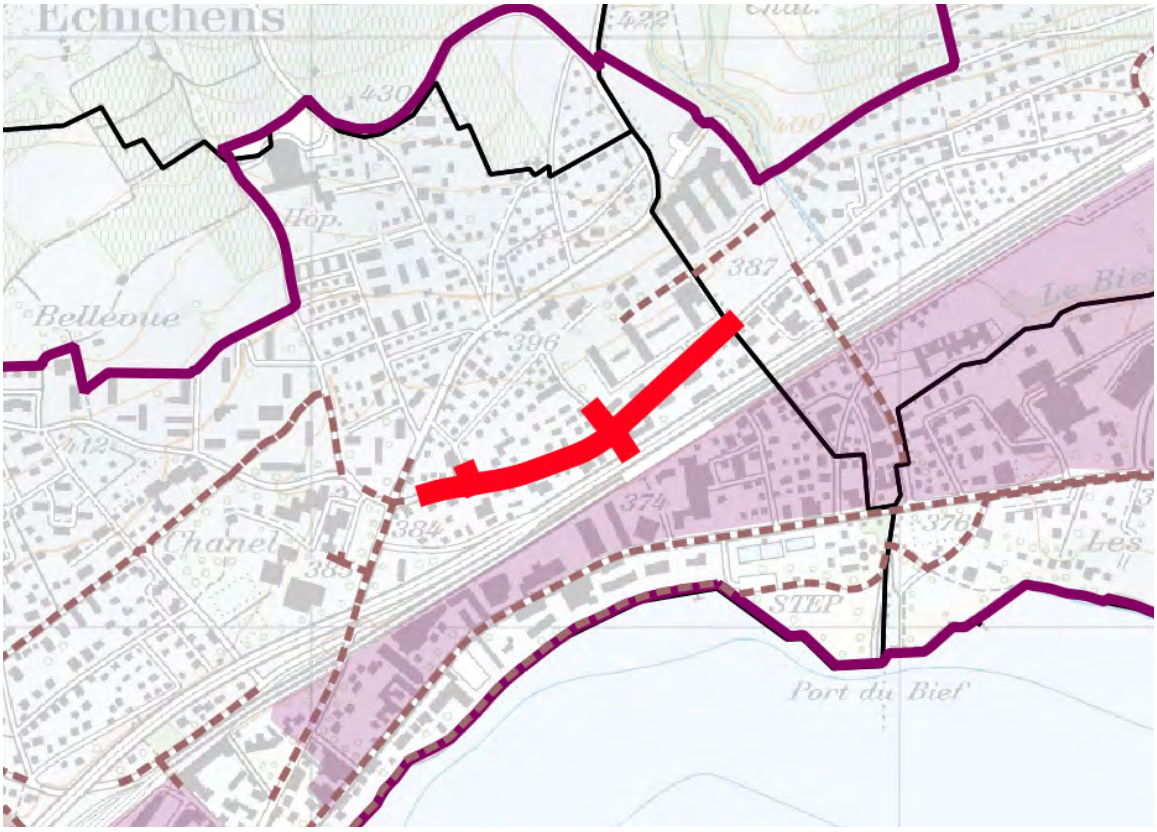


Type de mesure	**MESURE 18** **Réseau TP/bus/trolleybus 2023-2030**
N° – nom de la mesure	**18.RM.02** **Morges, avenue de Plan – Aménagements transports publics**
Coût total (2016, HT)	CHF 3'500'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Morges
Partenaires	MBC
Remise de l'avant-projet	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**

Illustration du projet

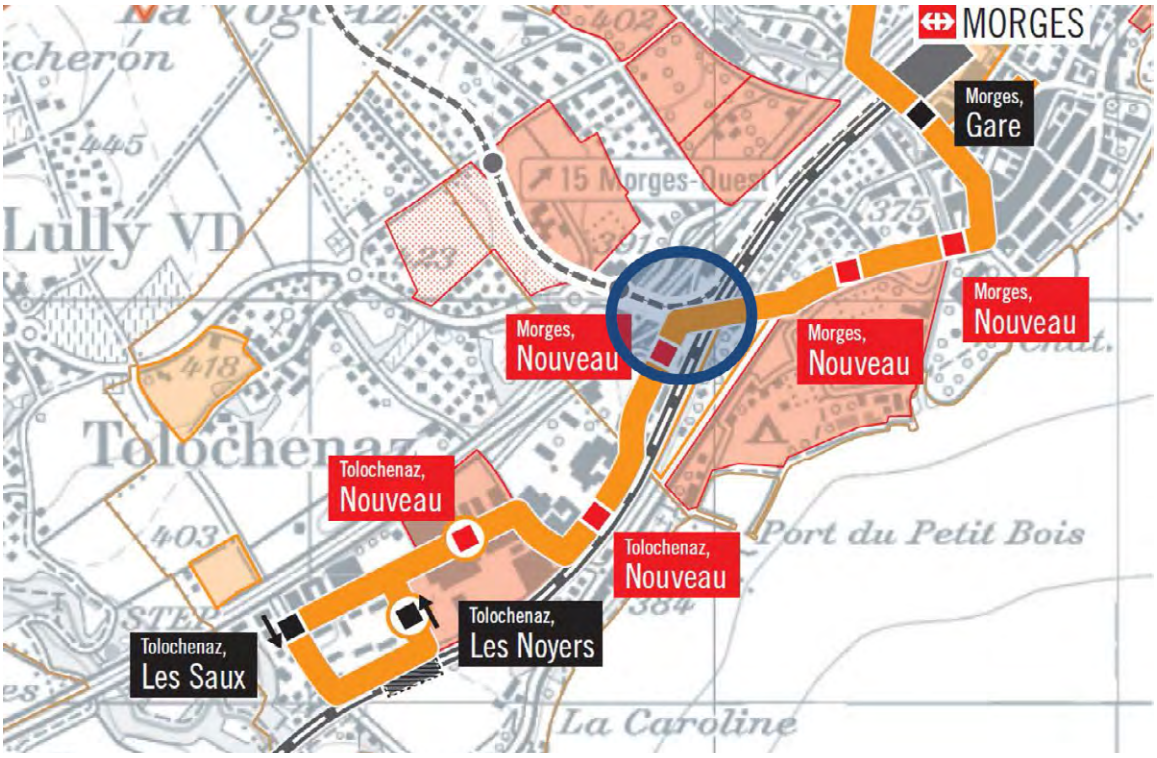


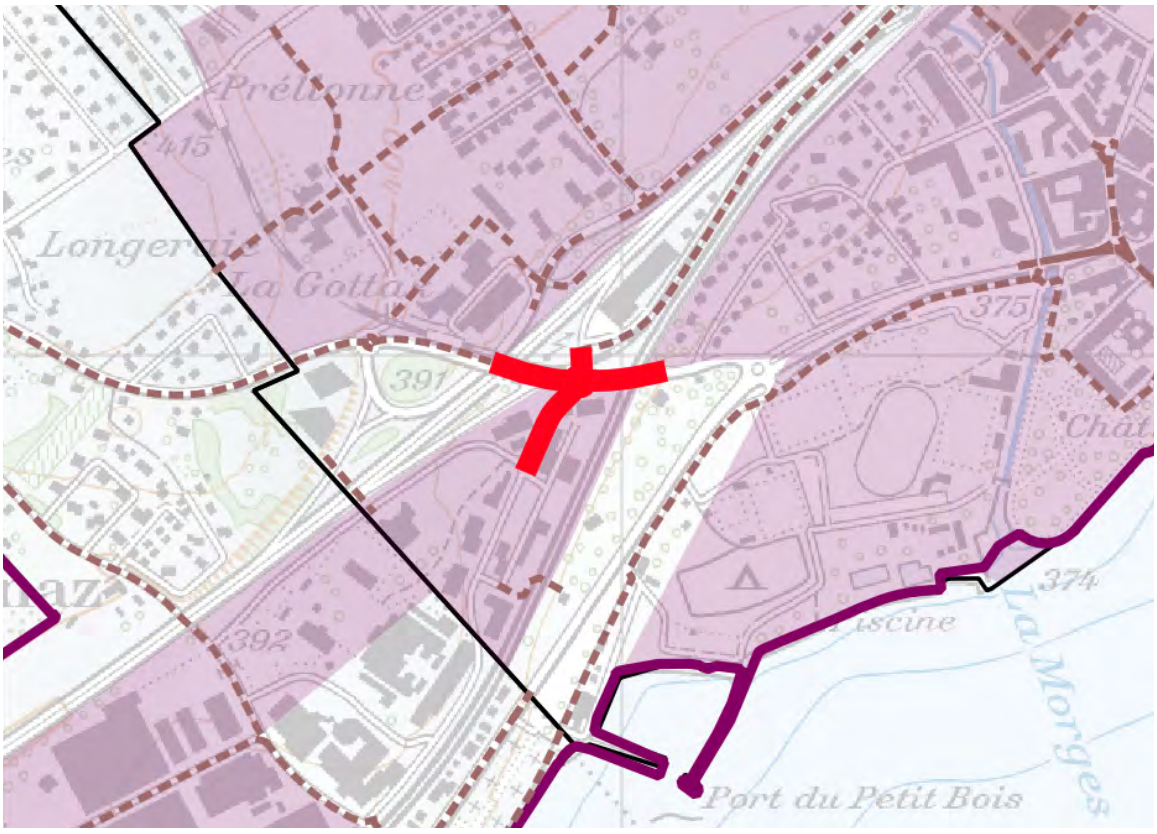


Type de mesure	**MESURE 18** **Réseau TP/bus/trolleybus 2023-2030**
N° – nom de la mesure	**18.RM.03** **Morges, jonction Morges-Ouest – Réaménagement carrefour sud**
Coût total (2016, HT)	CHF 2'000'000.-
Horizon de réalisation	B (2023-2026)
Pilote	Commune de Morges
Partenaires	État de Vaud (DGMR), OFROU
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

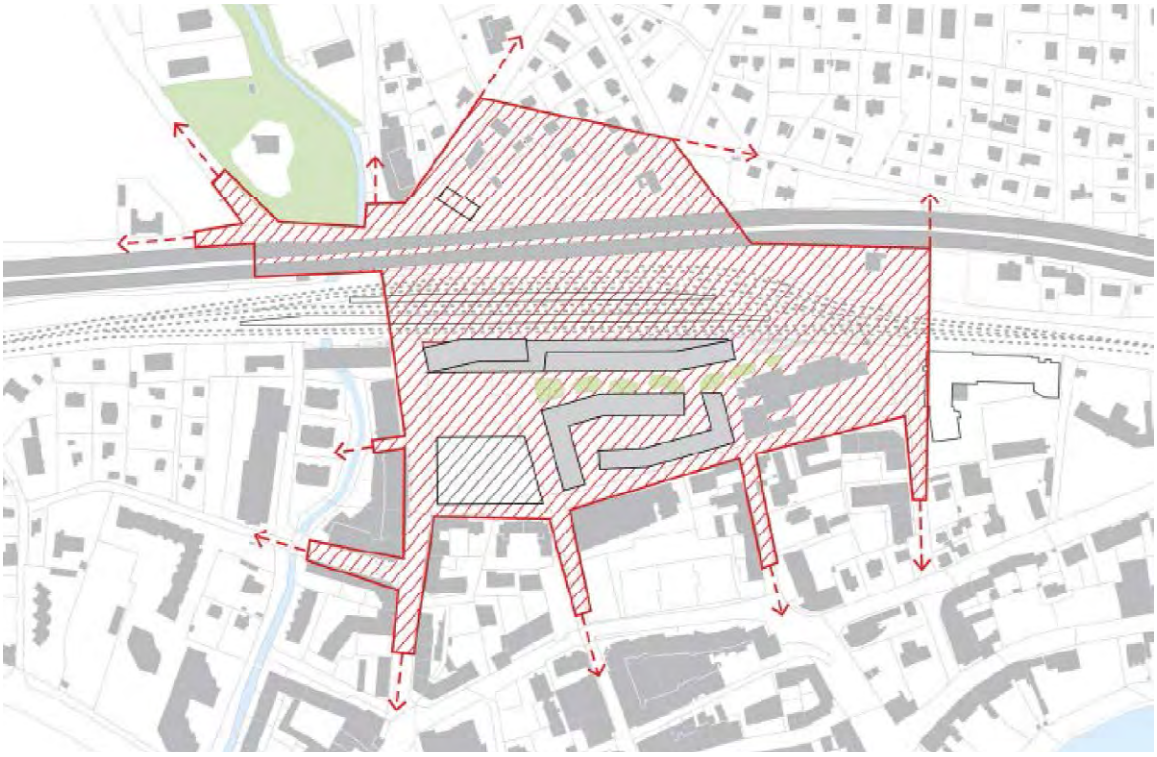


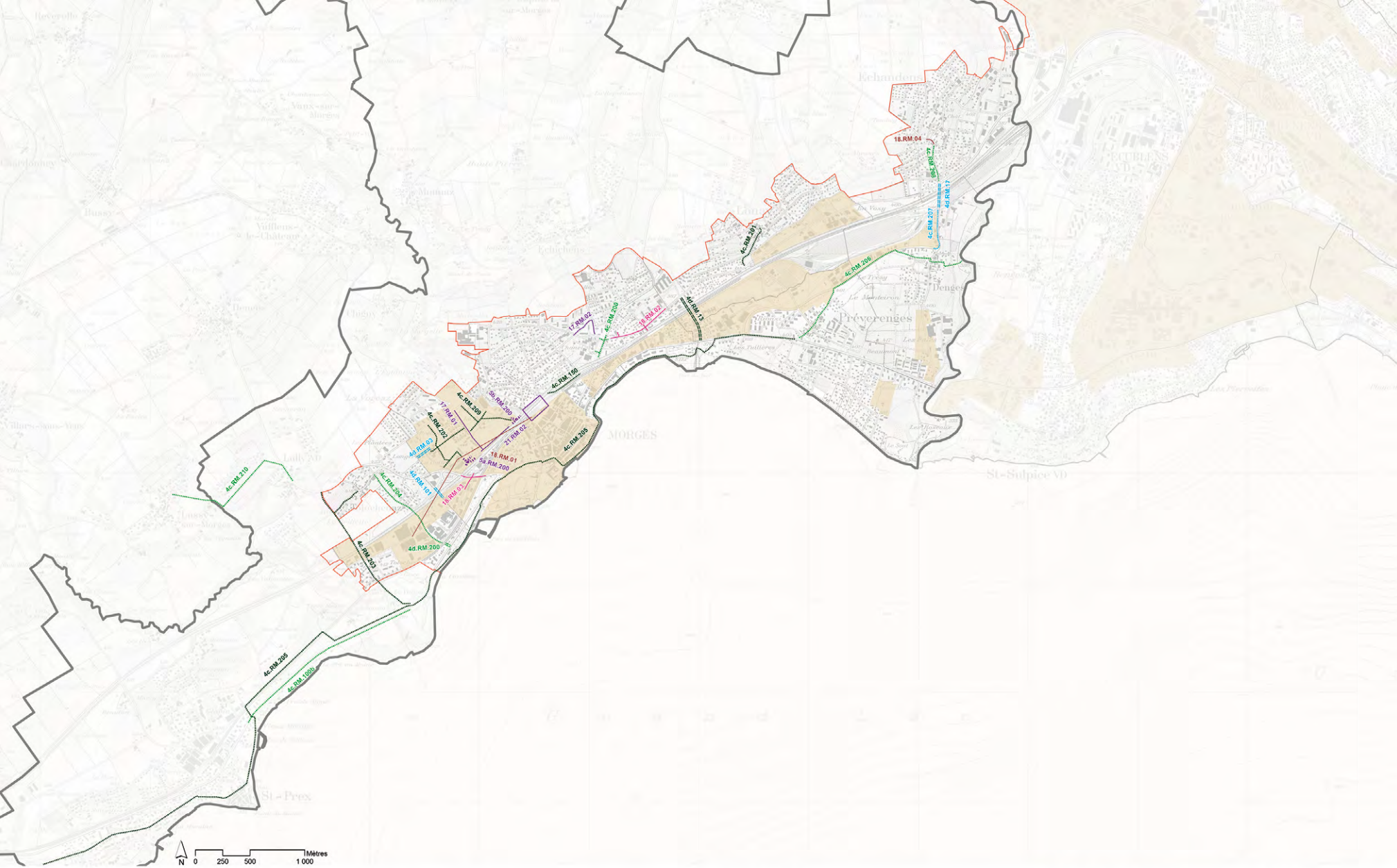


Type de mesure	**MESURE 21** **Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération**
N° – nom de la mesure	**21.RM.02** **Morges, Gare CFF – Aménagement de l'interface, Phase 2**
Coût total (2016, HT)	CHF 5'750'000.-
Horizon de réalisation	A (2019-2022)
Pilote	Commune 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 ¾ 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
- Bus
- Arrêt de bus
- Carrefour
- Interface
- Réseau de mobilité douce
- Franchissement mobilité douce
- Ascenseur
- Stationnement vélo
- Vélostation

Horizons de réalisation

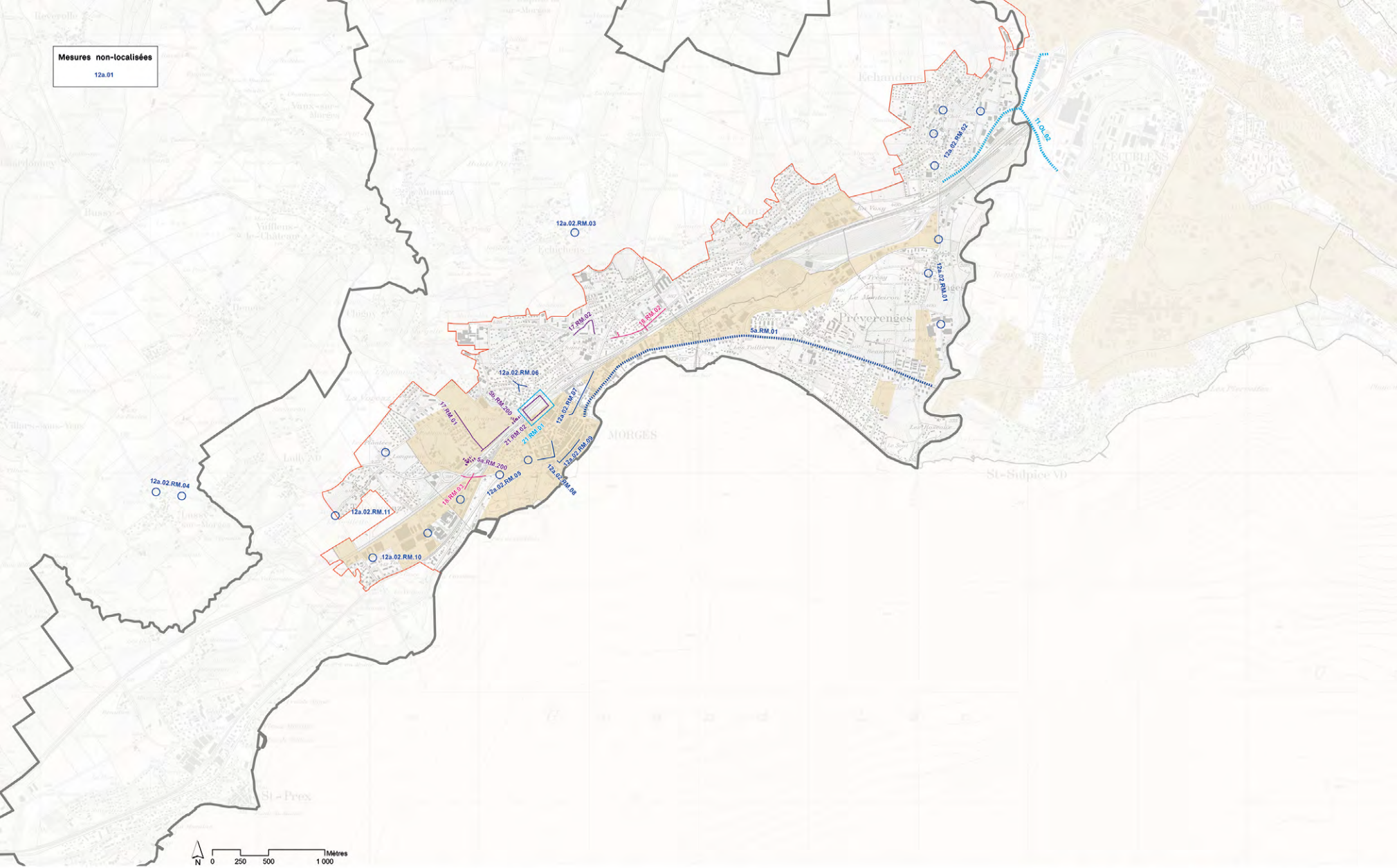
mobilité douce	autres mesures
A (2019-2022)	A (2019-2022)
B (2023-2026)	B (2023-2026)
C (2027-2030)	C (2027-2030)

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

DECEMBRE 2016

C14 SDRM

Agglomération Lausanne-Morges



Mentions illustratives

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

Types de mesures

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

Horizons de réalisation

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

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C15 SDRM

Agglomération Lausanne-Morges

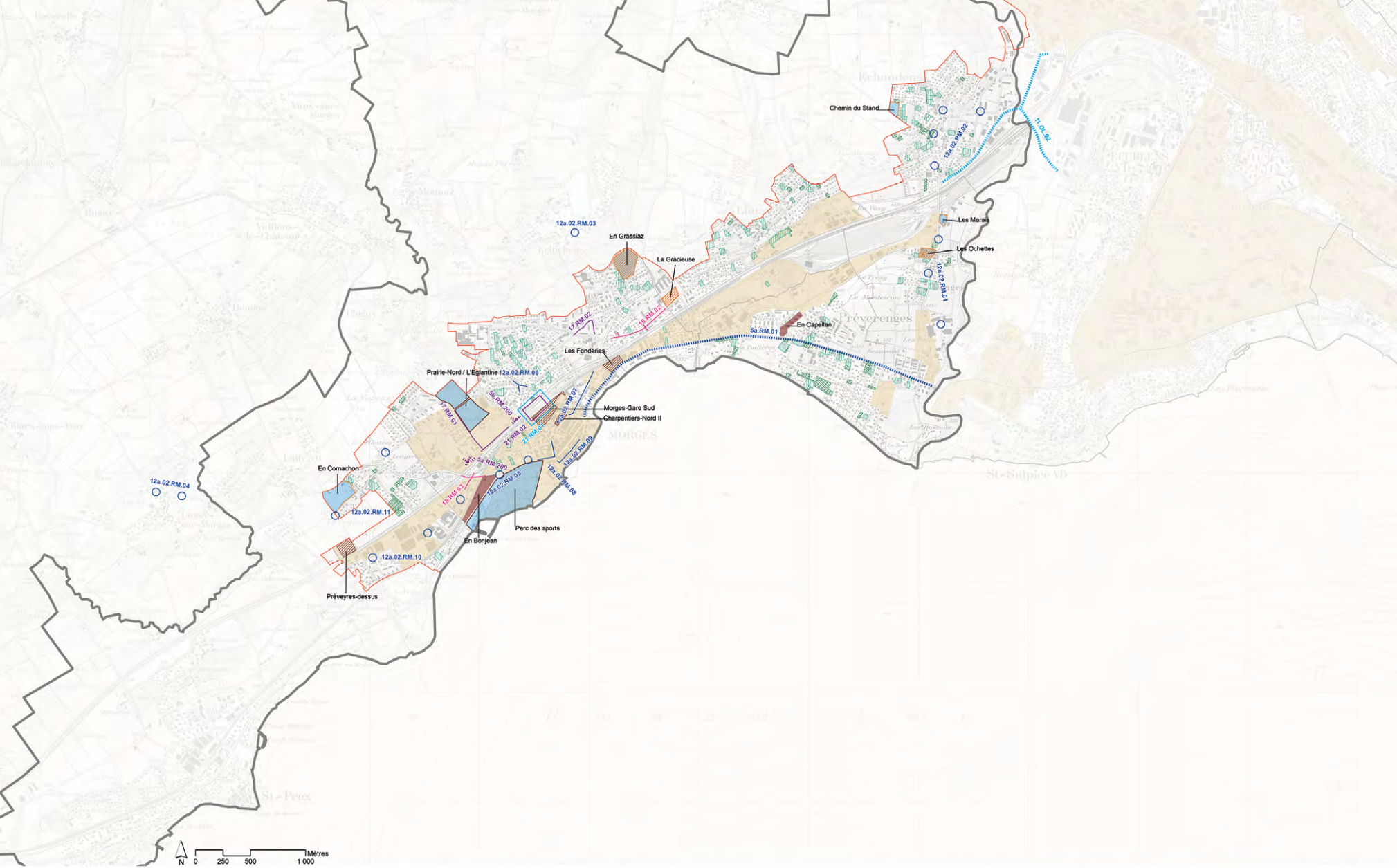
6.3.3 COORDINATION DES MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES

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
- BHNS
- Bus
- Arrêt de bus
- Interface

Mesures infrastructurelles Horizons de réalisation

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

Mesures d'urbanisation construites

- PALM 2012

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

- Parcelle partiellement bâtie
- Parcelle libre

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

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

- PALM 2012
- Nouvelles mesures

Horizon temporel de réalisation

- A2 2015-2018

PALM 2016 - VOLET OPERATIONNEL

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

DECEMBRE 2016

C16 SDRM

Agglomération Lausanne-Morges

6.3.4 MESURES ENVIRONNEMENTALES

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 representées 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

Données générales	**2.1** **Renaturation de l'embouchure de la Morges** **Morges**
Description	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 : • 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. 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.
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	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. 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.
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	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. 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. 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.
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