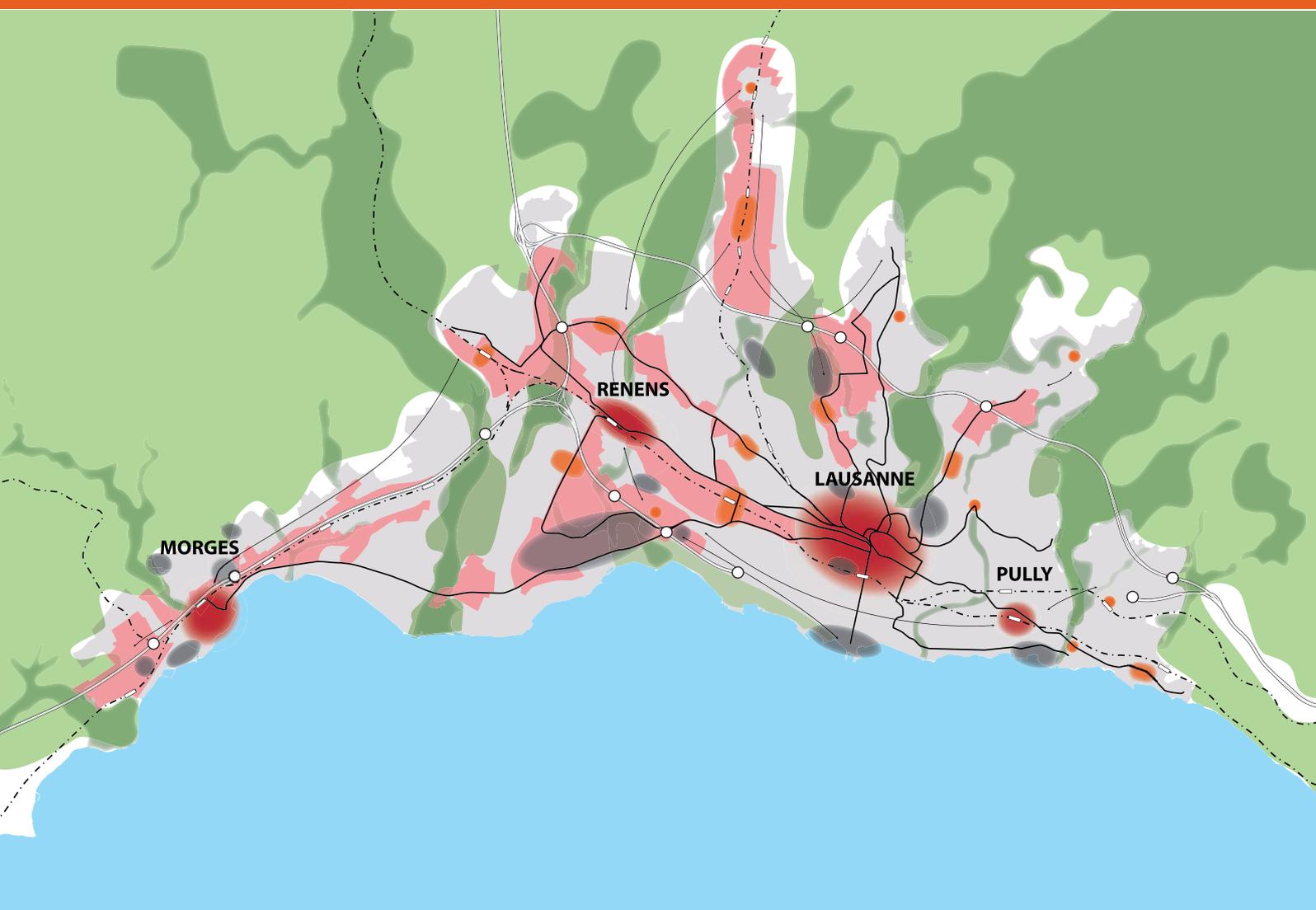


# PALM 2012

## PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES DE 2<sup>ÈME</sup> GÉNÉRATION RÉVISÉ



Dossier des mesures, juin 2012



Agglomération  
Lausanne-Morges

## Avertissement

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2<sup>ème</sup> génération révisé « PALM 2012 » est présenté en cinq volumes :

- volume A - Rapport de projet
- **volume B - Dossier des mesures**
- volume C - Documents de référence
- volume D - Rapport de mise en œuvre (selon modèle ARE)
- volume E - Autres documents (sur CD-rom) – ce volume est destiné à la Confédération et aux partenaires du PALM uniquement

## Seuls les volumes A et B sont liants pour les partenaires

**Le présent volume B - Dossier des mesures** intègre les remarques émises par les partenaires du PALM lors de la consultation préalable du 20 décembre 2011 au 20 janvier 2012. Il a fait l'objet d'une consultation publique du 24 mai au 8 juin 2012, dont le rapport est intégré dans le volume C « Documents de référence ». La version finale du Dossier des mesures a été validée par le Comité de pilotage (COFIL) du Projet d'agglomération le 18 juin 2012.

## Impressum

### Direction

- Adriana Rabinovich, SDT-DINT (pilote)
- Pasquale Novellino, SM-DINF
- Julien Guérin, Ville de Lausanne
- Ariane Widmer, SDOL

### Sous la responsabilité de

- Philippe Gmür, chef du SDT-DINT

### En collaboration avec

- Jacques Baudet, Loukas Andriotis, SDNL
- Charlotte Baurin, Carine Staub, SDRM
- Pascale Seghin, SDEL
- Benoît Biéler, Jean-Christophe Boillat, Regina Witter, SDOL
- Miguel Oro, Véronique Rouge, Jean-Luc Demierre, Yves Bonard, Ville de Lausanne
- Nadia Christinet, SG-DSE
- Yves Kazemi, Paul Külling, SFFN-DSE
- Dominique Luy, Sylvain Rodriguez, SEVEN-DSE
- Jean-Michel Zellweger, Marc Andlauer, SESA-DSE
- Christophe Jemelin, Bénédicte Seppéy, tl
- Rebecca Lyon Stanton, SDT-DINT
- Federico Molina, SM-DINF
- Filippo Della Croce, Leïla Slama Lambelet, SR-DINF

### Mandataires du PALM 2012

Rédaction du Rapport de projet

- Richard Quincero, Permis de construire, urbaniste FSU
- Dominick Emmenegger, Vitamine, graphiste

Etudes de base Groupement FA2C

- Xavier Fischer, Fischer + Montavon architectes-urbanistes SA (pilote)
- Philippe Gasser, Fabienne Verrey, Laetitia Bettex, CITEC Ingénieurs conseils SA
- Marco Rampini, Anne Prida, Atelier Descombes Rampini SA
- Marion Audry, Michel Baudraz, CSD Ingénieurs SA

Etudes complémentaires

- Jean-Christophe Boillat, Stratégie de développement de la mobilité douce
- TRANSITEC Ingénieurs-conseils SA, Actualisation du réseau AFTPU

### Bureau du PALM

- René Spahr, Patrizia Marzullo Darbellay (Lausanne Région), Silva Müller Devaud, Adrien Mulon

### Impression

CADEV – Centrale d'achats de l'Etat de Vaud

# Sommaire

<b>1 SCHÉMAS DIRECTEURS .....</b>	<b>3</b>
1.1 Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL).....	5
1.2 Schéma directeur de l'est lausannois (SDEL).....	9
1.3 Schéma directeur du nord lausannois (SDNL).....	13
1.4 Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL) .....	17
1.5 Schéma directeur de la région morgienne (SDRM) .....	21
<b>2 SITES STRATÉGIQUES ET CENTRALITÉS PRINCIPALES.....</b>	<b>25</b>
2.1 Site A : Les Fiches – Vennes – Croisettes .....	27
2.2 Site B : Blécherette – Le Rionzi.....	31
2.3 Site C : Romanel – Vernand – Cheseaux.....	35
2.4 Site D : Hautes Ecoles – Tir Fédéral – Maladière .....	39
2.5 Site E1 : Prilly Sud – Malley – Sébeillon.....	43
2.6 Site E2 : Arc-en-Ciel – Cocagne-Buyère .....	47
2.7 Site F : Route de Cossonay.....	51
2.8 Site G : Vallaire – Venoge .....	55
2.9 Site H1 : Morges Est – Préverenges – Lonay – Denges.....	59
2.10 Site H2 : Morges Ouest – Tolochenaz.....	63
2.11 Site I : Morges.....	67
2.12 Site J : Lausanne .....	71
2.13 Site K : Renens.....	75
2.14 Site L: Pully.....	79
<b>3 MESURES D'URBANISATION.....</b>	<b>83</b>
3.1 Carte.....	85
3.2 Liste des mesures d'urbanisation .....	87
3.3 Synthèse des planifications légalisées.....	91
3.4 Tableau détaillé des planifications légalisées .....	93
3.5 Synthèse des planifications à légaliser .....	95
3.6 Tableau détaillé des planifications à légaliser .....	97
3.7 Evolution des capacités d'accueil 2007 / 2012.....	103
<b>4 MESURES INFRASTRUCTURELLES.....</b>	<b>105</b>
4.1 Cartes des mesures infrastructurelles.....	107
4.2 Mesures mobilité: Source de financement, coûts et horizons de réalisation	125
4.3 Mesures mobilité: Répartition des coûts entre Confédération, canton et communes .....	129
4.4 Mesures de mobilité douce: tableau récapitulatif .....	137
4.5 Fiches des mesures mobilité et fiches des projets 2015-2018 (Horizon A) .	139
4.6 Fiches des mesures mobilité cofinancées par la Confédération pour 2011-2014 (Horizon A1).....	269
<b>5 MISE EN OEUVRE.....</b>	<b>279</b>
5.1 Carte .....	281

# PALM 2012

# **1 SCHÉMAS DIRECTEURS**

**1.1 Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL)**

**1.2 Schéma directeur de l'est lausannois (SDEL)**

**1.3 Schéma directeur du nord lausannois (SDNL)**

**1.4 Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL)**

**1.5 Schéma directeur de la région morgienne (SDRM)**



## 1.1 Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL)

**SCHEMA EN COURS DE CONSTITUTION**

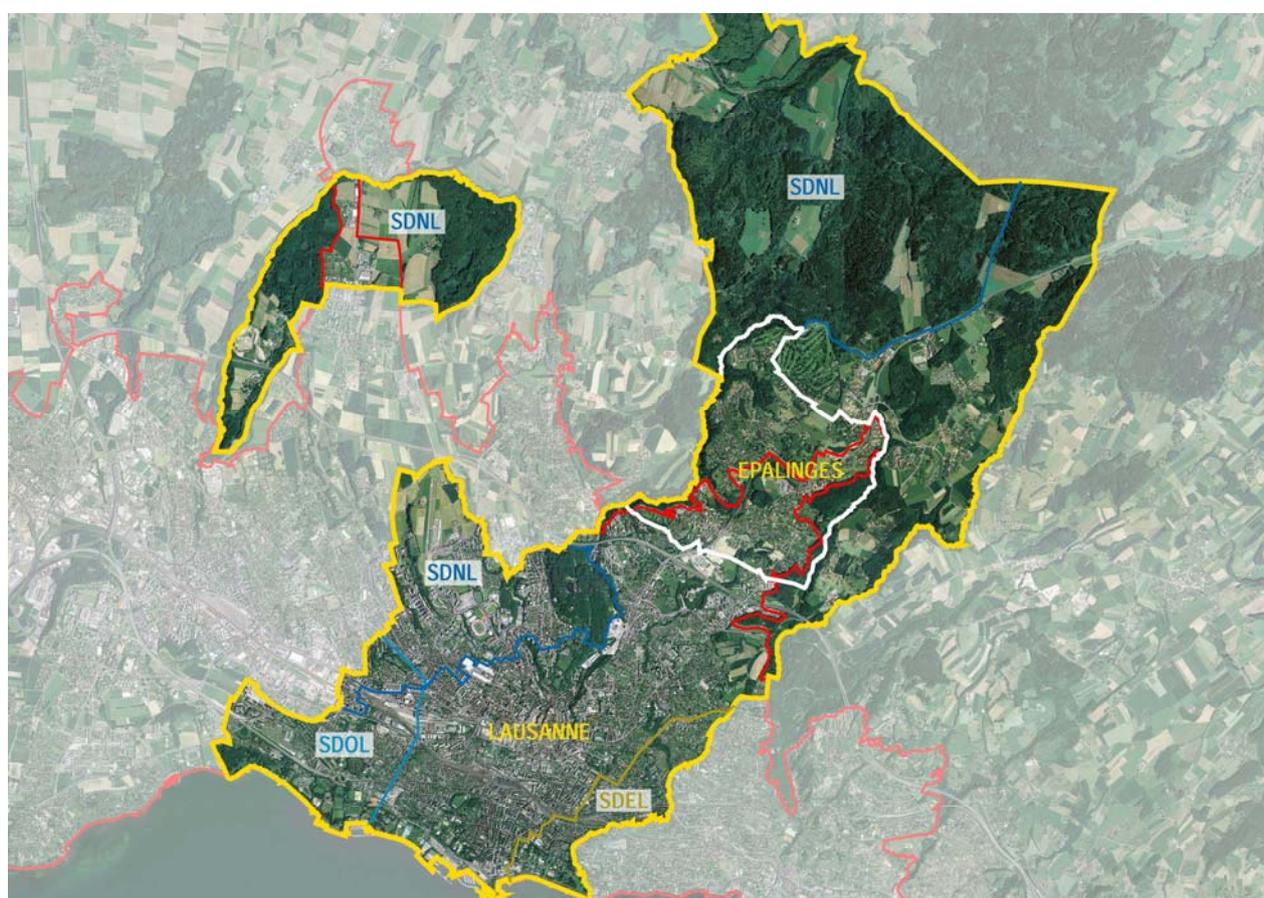
Etat au :  
31.03.2012



Lausanne-Morges  
Centre Lausanne

Données générales	
Communes membres	Lausanne, Epalinges
Autres membres possibles	Canton de Vaud – Département des infrastructures (DINF), Département de la sécurité et de l'environnement (DSE), Département de l'économie (DEC)
Contact	Schéma directeur Centre Lausanne (SDCL) C/o Service d'urbanisme, Direction des Travaux, Port-Franc 18, 1002 Lausanne +41 21 315 55 15 www.lausanne.ch
Ressources humaines du bureau technique (ETP)	Chef de projet à 100 % <b>Total : 1.0 ETP</b>

Dates clés	
23 nov. 2011	1 <sup>ère</sup> rencontre officielle des Municipalités de Lausanne et d'Epalinges dans le cadre du SDCL



Données quantitatives			
Superficie	<b>Total SDCL (total Lausanne + Epalinges):</b>		<b>59,4 km<sup>2</sup></b>
	<i>Dont territoire de Lausanne coordonné avec d'autres SD :</i>		
		SDNL	20,6 km <sup>2</sup>
		SDEL	1,6 km <sup>2</sup>
		SDOL	3,0 km <sup>2</sup>
		<b>Total :</b>	<b>25,2 km<sup>2</sup></b>
	<b>2010</b>	<b>2030</b>	<b>différence</b>
Nombre d'habitants (2010)	soit :		
	* Lausanne : 105'000	* Lausanne : 111'000	* Lausanne : +6'000
	Epalinges : 8'500	Epalinges : 11'000	Epalinges : +2'500
	<b>TOTAL : 113'500</b>	<b>TOTAL : 122'000</b>	<b>TOTAL : +8'500</b>

Nombre d'emplois (2008)	* Lausanne : 75'500 Epalinges : 1'900 TOTAL : 77'400	* Lausanne : 80'000 Epalinges : 2'900 TOTAL : 82'900	soit : * Lausanne : +4'500 Epalinges : +1'000 TOTAL : +5'500
<b>Total</b>	<b>190'900</b>	<b>204'900</b>	<b>Soit + 14'000</b>

\* **Attention** : pour Lausanne :

- les données ne tiennent pas compte des h+e existants ou futurs dans les territoires coordonnés avec d'autres Schémas directeurs ; ces h+e, pourtant sur territoire lausannois, sont inclus dans les données quantitatives du SDNL, du SDEL et du SDOL
- les potentiels 2030 ne prennent en compte que les potentiels des sites A et J, ci-dessous

**Sites stratégiques** (remarque : Lausanne est également incluse dans des sites gérés par les autres schémas directeurs)

		ha	+ SBP	+ h+e
<b>Sites SDCL :</b>				
A	Les Fiches - Vennes - Croisettes	55	200'000	3200
J	Centre-ville de Lausanne		373'400	6000
<b>Sites coordonnés avec d'autres SD :</b>				
B	Blécherette – Le Rionzi	Voir fiche SDNL		
C	Romanel – Vernand - Cheseaux	Voir fiche SDNL		
D	Hautes Ecoles - Tir-Fédéral - Maladière	Voir fiche SDOL		
E1	Prilly sud – Malley - Sébeillon	Voir fiche SDOL		

**Enjeux**

Afin de coordonner et de guider leur croissance en matière d'urbanisation et de transports, la Ville de Lausanne et la commune d'Epalinges ont décidé de mettre en place un schéma directeur. A la fois schéma directeur comme les autres et centre de l'agglomération, le SDCL présente plusieurs caractéristiques spécifiques :

- Le territoire ne comprend que deux communes, Lausanne et Epalinges, qui disposent déjà de planifications approfondies.
- L'une de ces communes, Lausanne, est la capitale du canton de Vaud et la ville centre de l'agglomération. Elle est, historiquement et symboliquement, porteuse d'identité particulière pour l'agglomération.
- Son rayonnement et ses fonctions dépassent largement les limites de son territoire.

Secteur le plus dense de l'agglomération, le SDCL a été confronté avant les autres aux problématiques qui font aujourd'hui le fondement du PALM (logements, mobilité, services, environnement, etc.). Les défis de la croissance démographique et de l'accroissement de la mobilité ne peuvent plus être relevés à l'échelle communale aussi grande soit elle, et nécessitent une réflexion et une coordination à plus large échelle.

**Principaux enjeux d'études****Principaux projets intercommunaux****- Requalification de la Route de Berne (RC 601)**

La route de Berne (RC 601) constitue un des principaux axes d'entrées dans l'agglomération et d'accès à l'autoroute, depuis le nord. La requalification de la route sur son tronçon situé entre le carrefour des Croisettes (Epalinges) et le Chalet-à-Gobet (Lausanne), permettra d'améliorer la sécurité routière et d'adapter la voirie au caractère devenu urbain dans le secteur considéré.

**- Développement du site stratégique de Vennes**

Le secteur du PAC de Vennes constitue l'un des grands secteurs de développement du site stratégique A. Le secteur est répertorié dans la politique cantonale des pôles de développement (PPDE) comme un site d'intérêt cantonal. A cheval sur les communes de Lausanne et d'Epalinges, le parc technologique du Biopôle de Vennes est principalement dédié aux activités des domaines biotechnologiques et médicaux. Il est en outre destiné à accueillir des activités hôtelières, un musée, des services publics et un P+R (déjà en fonction). Les questions de mobilité, principalement la gestion des accès sur la RC 601, constituent un enjeu important de la planification.

**- Augmentation de la cadence et prolongement du métro m2**

L'augmentation de la cadence et des capacités du métro m2 vise à répondre à la demande sur cet axe TP très fréquenté. Dans un second temps, la ligne du métro pourrait être prolongée vers le centre d'Epalinges. Les études de tracé permettront déjà maintenant de réserver les emprises nécessaires au passage de l'axe et de définir des servitudes en sous-terrain conformes à ce prolongement.

**Principaux projets Lausanne (projets d'importance d'agglomération)****- Projet Métamorphose**

Le projet Métamorphose comprend un ensemble de projets cohérents, combinant quatre axes d'intervention : la modernisation et la redistribution des équipements sportifs, la création d'un écoquartier, l'amélioration de la mobilité et la participation active de nombreux acteurs. Trois sites sont concernés :

- Ecoquartier des Plaines-du-Loup : le déplacement des installations sportives va permettre la création d'un écoquartier de près de 10'000 habitants et emplois, desservi par le futur métro m3 ;
- Parc des sports de la Tuilière : également desservi par le métro m3, le parc des sports comprendra un centre de football, un stade d'athlétisme, un pôle multisports et un P+R ;
- Prés-de-Vidy : développement comprenant un complexe sportif (stade de 13'000 places, piscine, etc.), des logements,

	des activités tertiaires et un P+R.
-	<b>Axes forts de transports publics urbains (tram, BHNS, métro m2 et nouveau métro m3) et LEB</b>
	La Ville de Lausanne est un nœud pour le réseau de transports publics de l'agglomération. Plusieurs lignes de TP structurantes convergent vers le centre de Lausanne. La mise en place des axes forts (en cours : réalisation de la première étape, issue du PALM 2007), nécessite une modification complète des circulations au centre-ville, une refonte des espaces publics et des principales interfaces urbaines (principalement sur l'axe St-François – Chauderon). La réalisation du métro m3 complètera le dispositif des axes forts et constituera un nouvel axe structurant de transport public en direction du nord de Lausanne. Elle permettra de desservir efficacement le nord de Lausanne, tout en renforçant les capacités TP sur l'axe gare de Lausanne - Flon.
-	<b>Développement de la gare de Lausanne et nouveau pôle muséal</b>
	La capacité de la gare de Lausanne, premier nœud ferroviaire de la Suisse occidentale, va être fortement augmentée à l'horizon 2030. Cette perspective nécessite de gérer les accès à la gare pour tous les modes de transports, de repenser les aménagements urbains et de coordonner les différentes interfaces, existantes et futures (notamment, la station du futur métro m3). A proximité directe de la gare, le site d'une ancienne halle aux locomotives accueillera un pôle muséal et culturel, dont les besoins en accessibilité et en aménagements urbains, s'ajoutent à ceux de la gare.
-	<b>Développement du site de Beaulieu (Beaulieu 2020)</b>
	Situé au centre-ville de Lausanne, le projet Beaulieu 2020 a commencé à transformer le site vieillissant du Comptoir suisse en un centre de foires contemporain, de niveau suisse et européen, entre autres par la construction de nouvelles halles d'exposition. Dans un second temps, une tour complètera le programme. Elle sera réservée aux activités touristiques, aux bureaux et au logement. Le site sera desservi par le futur métro m3.
-	<b>Développement du plateau de Sébeillon-Sévelin</b>
	Situé sur l'axe du futur tram t1, et dans la continuité du centre-ville, le plateau de Sébeillon-Sévelin va connaître une mutation dans les années à venir. La planification devra viser à définir la vocation de ce site d'exception, à cerner les conditions de mutation des activités en place, à assurer l'accessibilité tous modes et à renforcer l'image du site.
<b>Principaux projets Epalinges</b>	
-	<b>Extension du centre médical de Sylvana</b>
	Une étude d'extension du Centre Universitaire de Traitements et de Réadaptation de Sylvana permettra de quadrupler la capacité du site, ceci dans le but de désengorger le CHUV, de palier au manque de lits à disposition et de faire face aux besoins futurs.
-	<b>Développement de quartiers et réaménagement des espaces publics du centre</b>
	Le développement des quartiers du Cloalet, des Bosquets du Giziaux, La Possession/Bois-de-Ban, Les Planches/Montblesson et Les Orchez permettra d'accroître les capacités d'accueil de la commune. Le réaménagement des secteurs publics de la Croix-Blanche et des Croisettes permettra de favoriser l'attractivité des commerces et sera propice à la création de lieux de rencontres villageois.

**Liste des études et documents de référence (relatives aux enjeux précités – liste non exhaustive)**  
(par ordre chronologique)

	<i>Titre de l'étude</i>	<i>Chantier n°</i>	<i>Auteur(s)/ lauréat</i>	<i>Date de validation ou calendrier de l'étude</i>
<b>Etudes validées</b>				
	PAC Vennes (n°309)	-	GEA	2001
	Préavis de Lausanne " 3'000 logements "	-	Ville de Lausanne	2005
	Addenda au PAC Vennes	-	GEA	2006
	Schéma directeur d'accessibilité et de réaménagement de la RC 601	-	Transitec	2006
	Concours de projets d'urbanisme « Les Fiches-nord »	-	Architram	2008
	Etude comparative desserte Nord, tram-métro	-	Paragraf	2010
	Programme de législation, projet Métamorphose : études diverses et concours de projets sur les 3 sites	-	Divers	2011-2012
<b>Etudes en cours</b>				
	Eléments pour un schéma directeur Centre Lausanne (plaquette de communication)	-	Richard Quincerot	2012
	Stratégie pour l'implantation des tours dans l'agglomération	-	Feddersen et Klostermann	2012
	Route de Berne – approfondissement de l'étude d'exploitation	-	Transitec	2012
	Epalinges, plan directeur communal de mobilité	-	Transitec	2012
	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération	-	Transitec et RGR	2012
	Etude d'optimisation m2-m3	-	BG ingénieurs conseils	2012
	Etude d'urbanisme et d'aménagements urbains dans le secteur de la gare CFF	-	KCAP	2012
	Plan directeur localisé des Plaines-du-Loup	-	Tribu'architecture	2012
	Avant-projet d'extension de la gare CFF	-	CFF	2012

	Sévelin : concept directeur paysager des espaces publics Sévelin-Sébeillon	-	b+e landscape	2012
	Révision du PAC Vennes	-	Fischer et Montavon	2013
	Epalinges, extension du CUTR-Sylvana	-	2b architectes	2013
	Lausanne, révision du plan directeur communal	-	A définir	2015
<b>Etudes à venir</b>				
	Epalinges, révision du plan directeur communal	-	A définir	A lancer
	SDCL, vision de synthèse (forme à définir)	-	A définir	A lancer
	m3 : réalisation du métro m3			
	m2 : prolongement Croisettes – Epalinges centre	-	A définir	A lancer

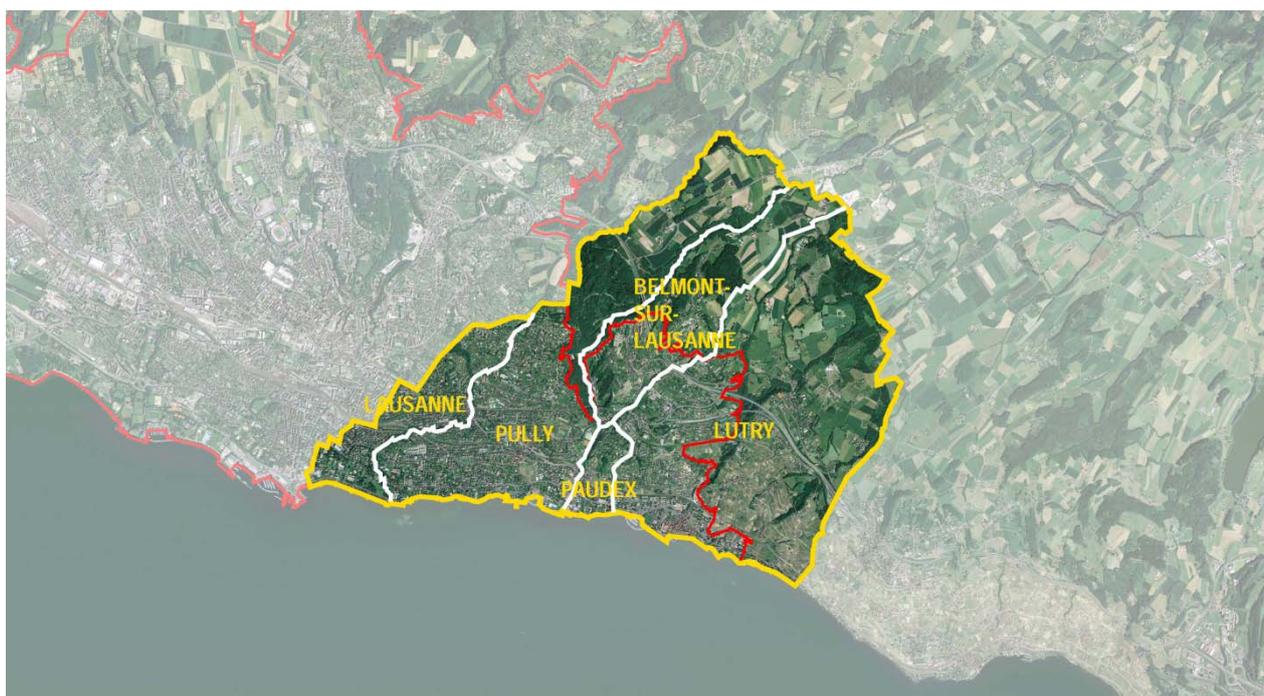
## 1.2 Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL)

Etat au :  
31.03.2012



Données générales	
Communes signataires	Belmont-sur-Lausanne, Lausanne, Lutry, Paudex, Pully
Autres signataires	Canton de Vaud – Département des infrastructures (DINF), Département de l'économie (DEC) - Lausanne Région
Contact	Bureau du Schéma Directeur de l'Est lausannois Centre Perrelet, Chemin du Closel 15, Case postale 129, 1020 Renens 1 +41 21 621 08 50 pascal.seghin@palm-vd.ch schema-directeur@est-lausannois.ch
Ressources humaines du bureau technique (ETP)	Cheffe de projet à 80% <b>Total : 0.8 ETP</b>

Dates clés	
30 mai 2007	Signature de la Convention relative à l'élaboration d'un schéma directeur de l'Est lausannois par les communes de Belmont-sur-Lausanne, Lausanne, Lutry, Paudex et Pully et l'association « Lausanne Région »
2009	Lancement de l'étude du chantier 4 « centre-ville de Pully »
décembre 2009	Rapport avant-projet PP7 AFTPU
1 <sup>er</sup> janvier 2010	Ouverture du Bureau du Schéma directeur de l'Est lausannois.
17 novembre 2010	Adoption du rapport technique du Schéma directeur de l'Est lausannois.
2011	Lancement de l'étude du chantier 1 « Architecture du réseau »
6 septembre 2011	Validation des compléments d'étude proposés pour le schéma directeur.



Données quantitatives			
Superficie	Env. 2'000 ha yc la part de Lausanne	Dont Belmont sur Lausanne, Lutry, Paudex et Pully : 1'743 ha	
	2008/2009	2020- 2030	différence
Nombre d'habitants	42'501	47'524	soit + 5'023
Nombre d'emplois	10'738	12'879	soit + 2'141
<b>Total</b>	<b>53'239</b>	<b>60'403</b>	<b>Soit + 7'164</b>

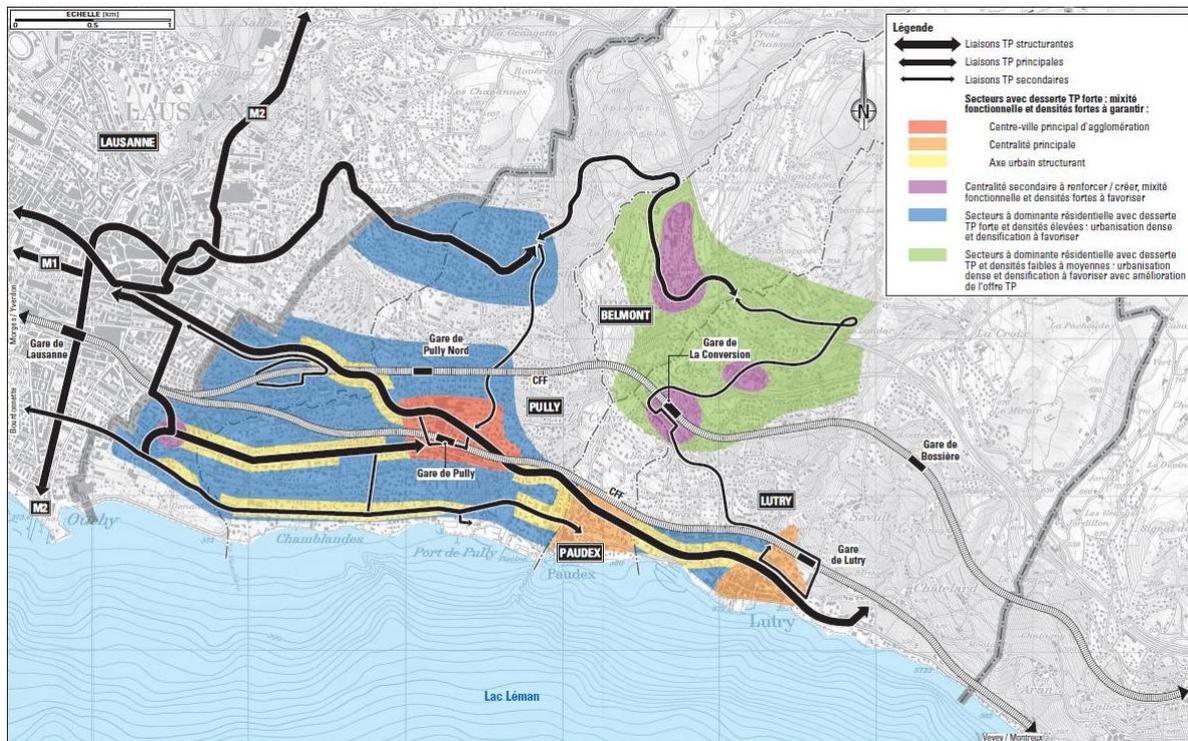
Sites stratégiques			
		ha	+ SBP
L	Centre-ville de Pully	934	69'500
			+ h+e
			1'100

JUIN 2012

**Enjeux**

Autour de Pully, ville-centre d'agglomération, s'organise un territoire caractérisé par sa topographie accidentée qui lui donne une grande valeur paysagère et patrimoniale mais engendre des contraintes fortes en matière d'aménagement (urbanisation mais surtout mobilité). Un des enjeux majeurs du territoire est d'y inciter au report modal en l'irriguant par des réseaux de mobilité douce et de transports publics performants. L'Est lausannois ne manque pas d'opportunités : il dispose de quatre gares à valoriser et accueillera un axe fort de transports publics (bus à haut niveau de service).

Afin de formaliser leur vision territoriale, les partenaires l'Est ont souhaité se doter d'un rapport technique. Cette étude de base du futur schéma directeur s'appuie sur un concept d'accessibilité multimodale et un concept d'urbanisation différenciée justifié par le contexte local.



Carte de synthèse du SDEL, 2011

**Chantiers d'études**

<b>1</b>	<b>Transports publics</b> Le chantier 1 est un chantier thématique. Il a pour objectif de déterminer l'image future du réseau de transports publics dans l'Est lausannois et de définir les temporalités de développement du réseau en fonction des besoins existants, de l'évolution de l'urbanisation et des objectifs de report modal. Ce chantier sera prolongé afin de définir le développement du réseau bus/trolleybus aux horizons 2015-2018 et 2019-2027.
<b>2</b>	<b>Stationnement</b> Transversal, le chantier 2 a pour objectif de développer une politique de stationnement coordonnée entre les communes de l'Est lausannois et d'élaborer un catalogue de mesures à mettre en œuvre.
<b>3</b>	<b>Mobilités douces</b> Le chantier 3 est un chantier d'étude thématique. Les buts du chantier sont de promouvoir un réseau cyclable et un réseau piétonnier intégré à l'échelle du SDEL, de coordonner les objectifs en matière de modes doux avec les autres chantiers (les 3 chantiers géographiques et le chantier 1 transports publics) et d'assurer la continuité et la qualité des itinéraires pédestres de loisirs (berges du lac, cours d'eau et liaisons reliant les principales entités paysagères et patrimoniales).
<b>4</b>	<b>Centre-ville de Pully</b> Le chantier 4 est un chantier géographique qui revêt une importance cruciale pour l'Est lausannois. Le centre-ville de Pully a été identifié par le PALM comme l'un des quatre centres-villes principaux de l'agglomération. Dans ce cadre, ses fonctions de pôle urbain et son rôle d'interface de transports publics sont appelés à être renforcés. Les objectifs de ce chantier sont : - d'assurer la coordination entre mesures de mobilité, de valorisation des espaces publics et les projets

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- d'urbanisation en cours ou à venir,</li> <li>- de renforcer les fonctions de "centre urbain" de Pully par des projets de densification du bâti existant, de requalification des espaces publics et des espaces rues, ainsi que par le maintien d'une forte mixité d'activités,</li> <li>- de favoriser une densité forte et une mixité fonctionnelle.</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Rives du Lac</b>
	Géographique et intercommunal (Pully, Paudex, Lutry), ce chantier a pour but de déterminer les conditions d'urbanisation du secteur et les modalités de requalification de la route cantonale 777, de concilier les objectifs d'urbanisation et de densification de ce secteur bien desservi par les transports publics avec les objectifs de préservation du patrimoine et du paysage des rives du lac.
<b>6</b>	<b>Corsy La Conversion</b>
	Ce chantier géographique d'importance a pour objectif de déterminer le type de développement du secteur (densité et mixité), les mesures de requalification de la route du Landar et l'amélioration de l'accessibilité du site.

#### Liste des études et documents de référence (par ordre chronologique)

	<i>Titre de l'étude</i>	<i>chantier</i>	<i>Auteur(s)</i>	<i>Date de validation ou calendrier de l'étude</i>
<b>Etudes validées</b>				
	Rapport avant-projet partiel PP7 AFTPU	1	Vision Commune	12-2009
	Rapport technique de l'Est lausannois	général	Transitec, GEA & Ecoscan	11-2011
	Etude de réaménagement, de requalification et urbanisation nouvelle du secteur de La Clergère : étude-test du centre-ville de Pully	4	Fischer & Montavon	03-2012
	Rapport d'avant-projet sommaire	1	Roland Ribl & Co	2008
<b>Etudes en cours</b>				
	Etude de renaturation de la Paudèze	5	B+C	06-2012
	Stratégie d'implantation de tours de l'agglomération Lausanne-Morges	0	Feddersen & Klostermann	06-2012
	Architecture du réseau de transports publics	général	TL	10-2012
	Etude générale de report de trafic en provenance de la jonction autoroutière et concept d'aménagement urbain du secteur de Corsy/La Conversion	6		12-2012
<b>Etudes à venir</b>				
	Masterplan : requalification des espaces publics et étude de circulation dans le centre-ville de Pully	4		A lancer en 2012
	Etude complémentaire au schéma directeur : Nature et Paysage	général		A lancer en 2012
	Etude complémentaire au schéma directeur : diagnostic économique à l'échelle de l'Est lausannois	général		A lancer en 2013
	RC 770 Rives du lac : concept d'aménagement sectoriel	5		A lancer en 2013
	Etude de requalification de la route Corsy/La Conversion	6		A lancer en 2013
	Etude intercommunale de stationnement	général		2013 -
	Etude directrice - définition d'une stratégie d'aménagement et de promotion intercommunale pour les mobilités douces	général		2013 -
	Architecture du réseau de transports publics : complément d'étude pour les aménagements routiers	général		2013 -
	Architecture du réseau de transports publics : Complément d'étude « espaces publics »	général		2013-
	Avant-projet partiel BHNS, Pully Reymondin – Lausanne St-François	général		2013-



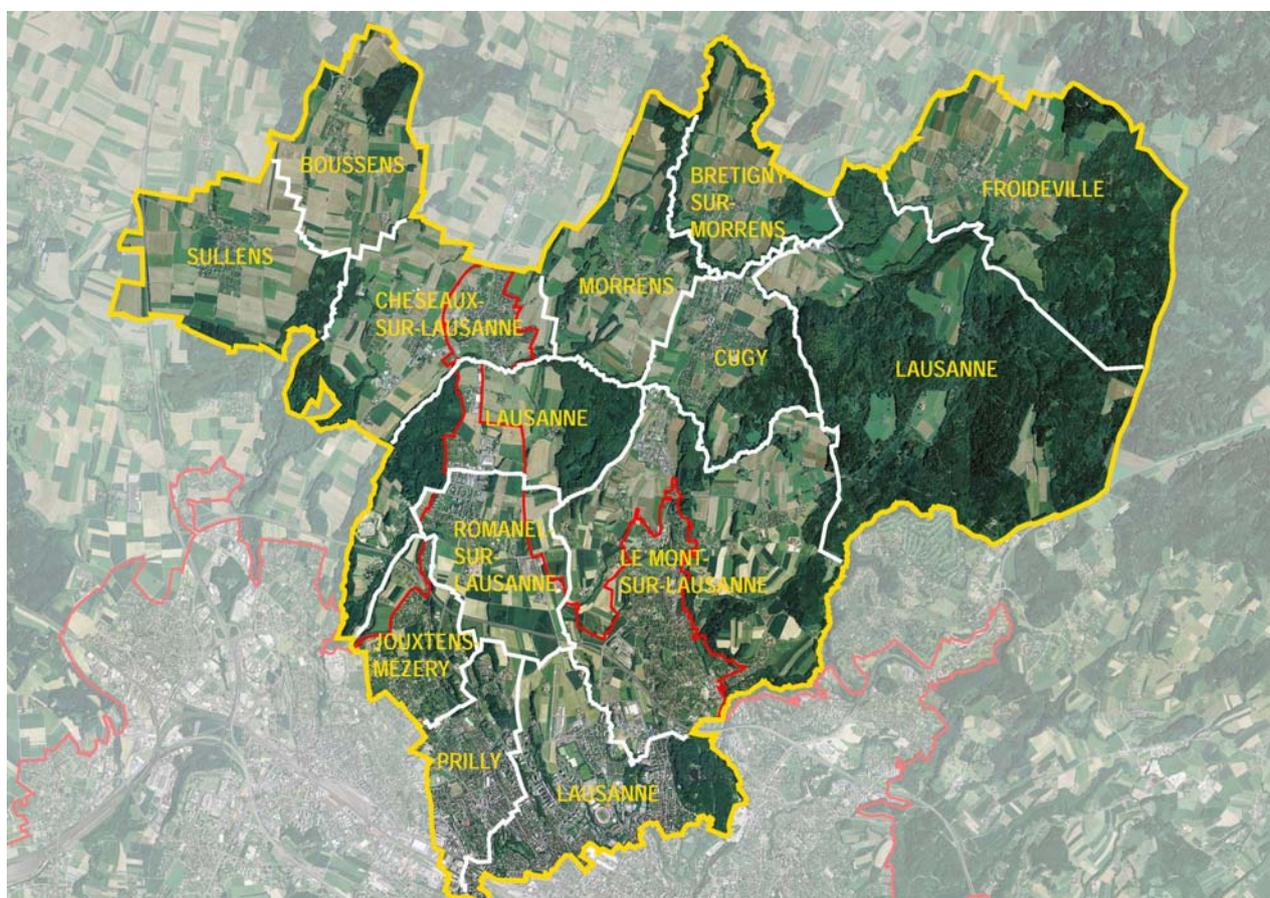
### 1.3 Schéma directeur du Nord Lausannois (SDNL)

Etat au :  
31.03.2012



Données générales	
Communes signataires	Boussens, Bretigny-sur-Morrens, Cheseaux-sur-Lausanne, Cugy, Froideville, Jouxten-Mézery, Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne, Morrens, Prilly, Romanel-sur-Lausanne, Sullens
Autres signataires	Etat de Vaud - Département de l'intérieur – Service du développement territorial
Contact	Bureau du Schéma Directeur du Nord lausannois Rue du Closel 15, Case postale 129, 1020 Renens 1 +41 21 621 08 16 sdnl@palm-vd.ch www.sdnl.ch
Ressources humaines du bureau technique (ETP)	1.5

Dates clés	
2004	Constitution de l'entité
26.04.2007	Adoption du rapport « Schéma Directeur du Nord Lausannois »
01.11.2008	Création du Bureau technique du SDNL

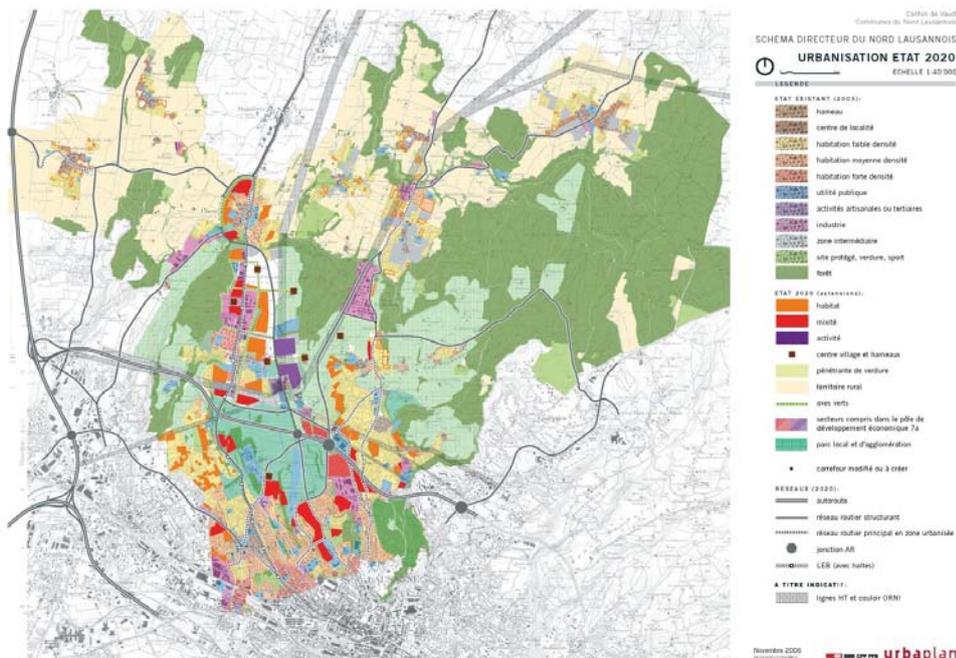


Données quantitatives				
Superficie	+/- 60km <sup>2</sup> , 6'000 ha			
		2010	2030	différence
Nombre d'habitants		25'000	57'000	soit + 32'000
Nombre d'emplois		13'000	26'000	soit + 13'000
<b>Total</b>		<b>38'000</b>	<b>83'000</b>	<b>Soit + 45'000</b>

Sites stratégiques				
		ha	+ SBP	+ h+e
B	Blécherette - Le Rionzi	+/- 170	881'000	14'100
C	Romanel - Vernand - Cheseaux	+/- 320	859'300	13'700

**Enjeux**

Le schéma directeur du Nord lausannois est un territoire qui comprend villes et campagnes. Il regroupe par conséquent nombre d'enjeux relatifs au traitement des périphéries et des franges urbaines. Le SDNL dispose d'un fort potentiel d'accueil (45'000 h+e à l'horizon 2030), qui se répartira principalement sur deux sites. Premièrement le site de "Romanel – Vernand - Cheseaux" avec le LEB comme axe structurant, puis le site "Blécherette - Le Rionzi" situé à cheval entre Lausanne et le Mont. Le territoire du SDNL présente des enjeux majeurs en termes de mobilité, à commencer par les transports individuels motorisés puis les transports publics et la mobilité douce (cf. chantier 2). Le territoire du SDNL est également riche en enjeux paysagers et environnementaux mais aussi agricoles qui font l'objet d'un soin particulier par le biais de processus constants de concertation et d'information.



Plan de synthèse du SDNL, rapport final avril 2007

Chantiers d'études	
<b>Urbanisation</b>	
1	<b>Axe LEB, Lussex – Bel-Air – concept de développement</b>
	Le chantier 1 a pour vocation de concilier les objectifs ambitieux d'un important développement urbain avec la problématique du développement durable, d'organiser de façon cohérente et dans le temps les thèmes cruciaux en privilégiant le qualitatif au travers d'un projet exemplaire et novateur.
<b>Mobilité</b>	
2	<b>Etude stratégique d'accessibilité multimodale</b>
	L'étude du chantier 2 doit prendre en compte tous les chantiers d'étude et mesures ainsi que tous les paramètres du développement du Nord lausannois, nouer la gerbe et apporter une vision globale des déplacements dans tout le périmètre du SDNL à toutes les étapes de la densification. Il doit également faire des propositions de résolution au travers de mesures de gestion de la mobilité et de leur mise en œuvre en coordination directe avec les développements prévus ainsi que des propositions de restriction des développements prévus. Il englobe les chantiers d'étude décrits ci-dessous.
<b>Transports collectifs</b>	
2a1	<b>Extension du réseau tl sur la commune du Mont</b>
	En regard de la densification projetée le long de la RC501 et de la route du Châtelard, le chantier 2a1, dont le périmètre dessert le site stratégique b du PALM, a pour vocation l'étude du renforcement nécessaire de l'offre de transport public par la réalisation, entre autres, du prolongement de 3 lignes (21, 22 et 8) ainsi que d'une interface de transbordement au Grand-Mont et d'un niveau de service adéquat pour les usagers se dirigeant ou en provenance des communes voisines du Nord à l'horizon 2012.

<b>2a2</b>	<b>Amélioration de la desserte TC sur les autres communes du Nord</b>
	Actuellement, le nombre d'itinéraires directs entre le nord et l'ouest est faible et les solutions possibles sont relativement restreintes. Toutefois, pour permettre un taux de couverture acceptable, le chantier 2a2 a pour objectif de mettre en place une offre par étapes, de telle manière que l'on puisse relier la 2 <sup>ème</sup> couronne du nord lausannois aux forts générateurs de déplacement (UNI/EPF, écoles, gares, etc...) mais aussi la connecter à des interfaces TC majeurs (Cheseaux LEB, Grand-Mont tl, Blécherette tl ) et finalement desservir pour ses habitants des pôles majeurs d'attraction (Centre commercial Prilly-Centre, Renens CFF, etc.).
	<b>Transports individuels</b>
<b>2b1</b>	<b>Projet général pour le complément de jonction autoroutière de la Blécherette et compléments routiers nécessaires</b>
	Le chantier 2b1 a pour vocation d'alléger la charge actuelle de la jonction autoroutière existante, de réorganiser et de sécuriser le trafic routier par l'éclatement de la jonction. Il doit aussi permettre à terme la circulation fluide d'un transport public à forte cadence par une extension de la ligne tl 21 en direction du Mont-sur-Lausanne en site propre par-dessus l'autoroute.
<b>2b2</b>	<b>Insertion du LEB en agglomération</b>
	Le chantier 2b2 a pour vocation de traiter l'assainissement ou la suppression des PN de Prilly-Union, Prilly Chasseur, Cery – Fleur-de-Lys, Jouxens-Mézery piétons et Jouxens-Mézery Cèdres, Lussex, Romanel-gare, Taulard, Raffort, Camarès et Bel-Air. Il traitera également du tunnel sous l'Avenue d'Echallens.
<b>2b3</b>	<b>Liaison Nord-Ouest</b>
	Le chantier 2b3 a pour vocation l'étude d'une liaison routière entre le nord et l'ouest Lausannois, entre le Mont-sur-Lausanne et Crissier en passant par Romanel-sur-Lausanne et Jouxens-Mézery.
<b>2b4</b>	<b>Infrastructures TI 2ème couronne</b>
	Le chantier 2b4 a pour vocation l'étude des contournements routiers de Cugy, Morrens et Sullens.
<b>2c</b>	<b>Mobilité douce</b>
	Le chantier 2c a pour vocation d'approfondir et concrétiser les principes établis dans le domaine de la mobilité douce dans le rapport final du Projet d'agglomération de Lausanne-Morges (PALM) de février 2007 qui constitue la première phase de la mise en place d'une stratégie de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération et dans tous les secteurs, y compris le périmètre du SDNL.
<b>Etudes thématiques</b>	
	<b>Vocation éonomique du Nord lausannois</b>
<b>3a</b>	<b>Forum économique</b>
	Le chantier 3a a pour vocation de réunir au sein d'un groupe de travail les meilleures compétences pour répondre aux questions suivantes: - Comment favoriser la création de nouvelles entreprises dans notre périmètre? - Comment faciliter le développement des entreprises qui sont installées sur les sites existants? - Comment développer de nouveaux sites d'activités? - Quels types d'activités promouvoir, propices à notre environnement régional, à ses avantages et à ses contraintes? - Comment inciter les entreprises extérieures à s'y implanter et quel plan de promotion active faut-il mettre sur pied?
<b>3bc</b>	<b>Site d'intérêt cantonal de la Sauge, dimensionnement, positionnement et vocation</b>
	Le chantier 3b a pour vocation l'étude de l'avenir du Site d'intérêt cantonal de la Sauge en termes de périmètre et de vocation. Le chantier 3c a pour objectif l'étude de sa vocation, des moyens à mettre en œuvre pour le viabiliser et, par les travaux du chantier 3a "Forum économique", d'y promouvoir l'implantation d'entreprises susceptibles d'y créer plus de 3'000 postes de travail.
<b>3d</b>	<b>ICFF définition des conditions d'implantation</b>
	Une stratégie cantonale validée politiquement ("Conditions d'implantation des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)") vise à planifier l'implantation des ICFF dans une optique de développement durable, et cela en tenant compte des spécificités de chaque région du canton, elle s'appuie également sur une structure opérationnelle de suivi de projet qui a pour ambition d'encadrer et de faciliter la réalisation des projets d'ICFF à l'échelle régionale. Le chantier 3d a pour vocation la reprise des directives émises par le Groupe de travail cantonal ICFF et de valider leur application dans le périmètre du SDNL.
	<b>Nature, paysage et environnement</b>
<b>4a</b>	<b>Etude stratégique d'évolution du paysage</b>
	Le chantier 4a pour vocation, dans le respect des documents directeurs supérieurs (PDCn 2008, PALM et SDNL), d'élaborer une stratégie de préservation et d'évolution de la nature et du paysage qui est une démarche visant à esquisser l'évolution souhaitable du paysage, en vue de son utilisation durable et de sa mise en valeur écologique et esthétique. Trois volets composent le chantier 4a : a) l'étude stratégique proprement dite, b) le parc d'agglomération de la Blécherette, c) le volet "agriculture".
<b>4b</b>	<b>Energie et développement durable</b>
	Objectifs à définir.

Liste des études et documents de référence (par ordre chronologique)				
	Titre de l'étude	chantier	Auteur(s)	Date de validation ou calendrier de l'étude
<b>Etudes validées</b>				
	Schéma directeur du Nord lausannois		Urbaplan	26.04.2007
	Etude stratégique d'accessibilité multimodale	2	Transitec S.A	2012
	Etude stratégique d'évolution et de préservation de la nature et du paysage, volets a et b	4a	Verzone Woods Architectes	2012
	Extension du réseau tl sur la commune du Mont, ligne tl 8,	2a1	SDNL, tl	2010
	Découpage des périmètres d'intervention et de coordination SDNL-SDCL	Tous	SDNL, Ville de Lausanne	09.06.2011
	ICFF définition des conditions d'implantation	3d	Etat de Vaud SDT	15.09.2011
<b>Etudes en cours</b>				
	Axe LEB, Lussex – Bel-Air – concept de développement"	1	Plarel Architectes et urbanistes associés, ECOSCAN Etudes en environnement, Transitec S.A	2009-2010
	Plan directeur localisé intercommunal Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne",	1	SDNL, Commune de Romanel-sur-Lausanne, Commune de Lausanne, Etat de Vaud SDT	2011-2014
	Extension du réseau tl sur la commune du Mont, lignes tl 3 et 21	2a1	SDNL, tl	2007-
	Amélioration de la desserte TC sur les autres communes du Nord	2a2	SDNL, tl, CarPostal	2009-
	Projet général pour le complément de jonction autoroutière de la Blécherette et compléments routiers nécessaires,	2b1	Etat de Vaud SR, OFROU	2007-2011
	LEB en agglomération	2b2	SDNL, LEB	2009-
<b>Etudes à venir</b>				
	Liaison Nord-Ouest	2b3	A déterminer	2013-
	Infrastructures TI 2ème couronne, dès 2012	2b4	A déterminer	2013-
	Mobilité douce, dès 2012	2c	A déterminer	2012-
	Site d'intérêt cantonal de la Sauge, dimensionnement, positionnement et vocation	3bc	A déterminer	2012-2014
	Energie et développement durable	4b	A déterminer	2013-2015
	Forum économique, dès 2009	3a	A déterminer	2009-2013
	Etude stratégique d'évolution et de préservation de la nature et du paysage, volet c : "Agriculture"	4a	A déterminer	2012-2013

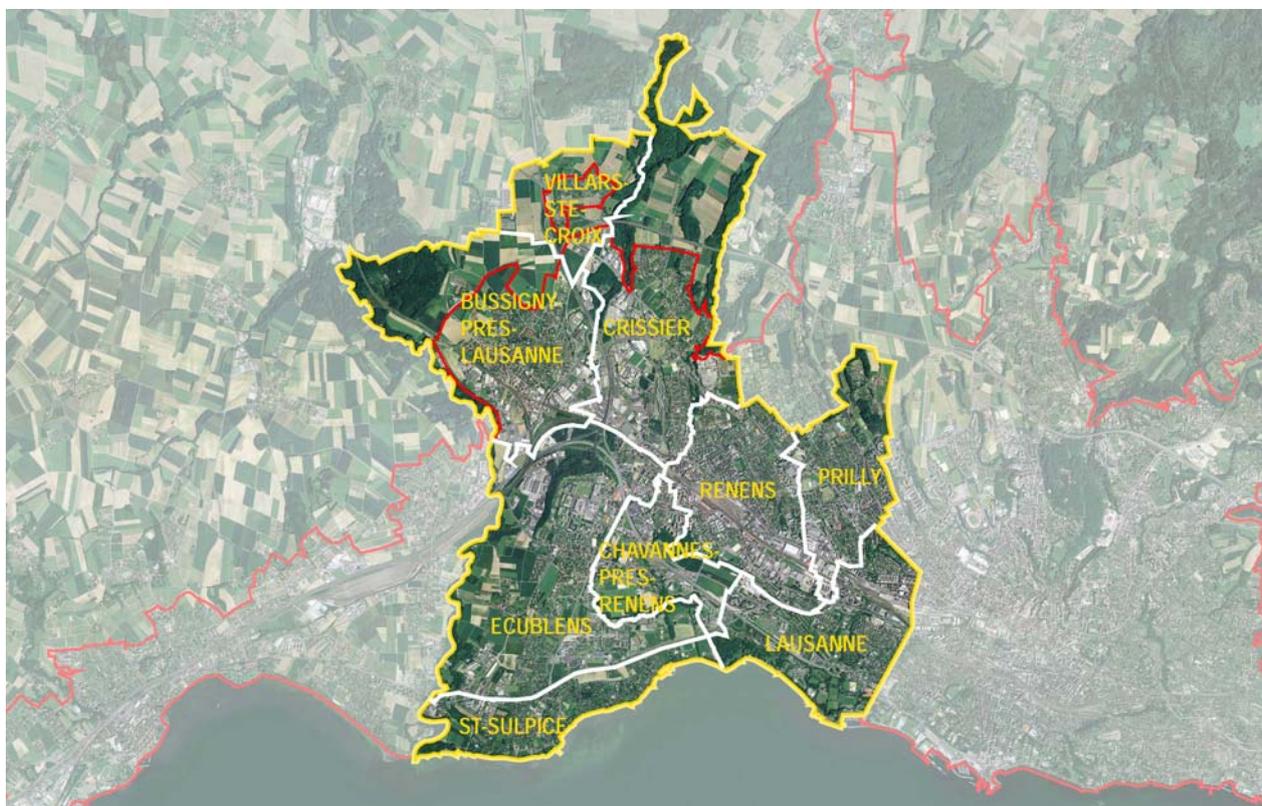
## 1.4 Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL)

Etat au :  
31.03.2012

**OUEST  
LAUSANNOIS**

Données générales	
Communes signataires	Bussigny-près Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Lausanne, Prilly, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Sainte-Croix.
Autres signataires	Canton de Vaud – Département des infrastructures (DINF), Département de la sécurité et de l'environnement (DSE), Département de l'économie (DEC)
Contact	Bureau du Schéma Directeur de l'Ouest lausannois Rue du Closel 15, Case postale 129, 1020 Renens 1 +41 21 621 08 10 schema-directeur@ouest-lausannois.ch www.ouest-lausannois.ch
Ressources humaines du bureau technique (ETP)	Cheffe de projet à 80% Adjoint à 80% Ingénieur en transport à 50% Délégué Mobilité douce à 50% Secrétariat à 110% Stagiaire à 100% <b>Total : 4.7 ETP</b>

Dates clés	
20 nov. 2000	Moratoire et convention entre Communes et Canton relative aux transports dans l'Ouest lausannois, avenants en 2001 et 2002 : signature des Communes de Saint-Sulpice, Lausanne et Prilly.
1 <sup>er</sup> nov. 2003	Ouverture du Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.
18 déc. 2003	Adoption du Schéma directeur de l'Ouest lausannois.
Nov. 2004 à mai 2005	Signature des conventions de collaboration pour la mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois et de collaboration relative au Bureau du SDOL.
Oct. 2005 à juin 2007	Adoptions des études générales des six chantiers de SDOL : ch2 (10/05), ch5 (01/06), ch4 (05/06), ch3 (06/06), ch1 (02/07), ch6 / TP (06/07), ch6 / TIM (06/07).

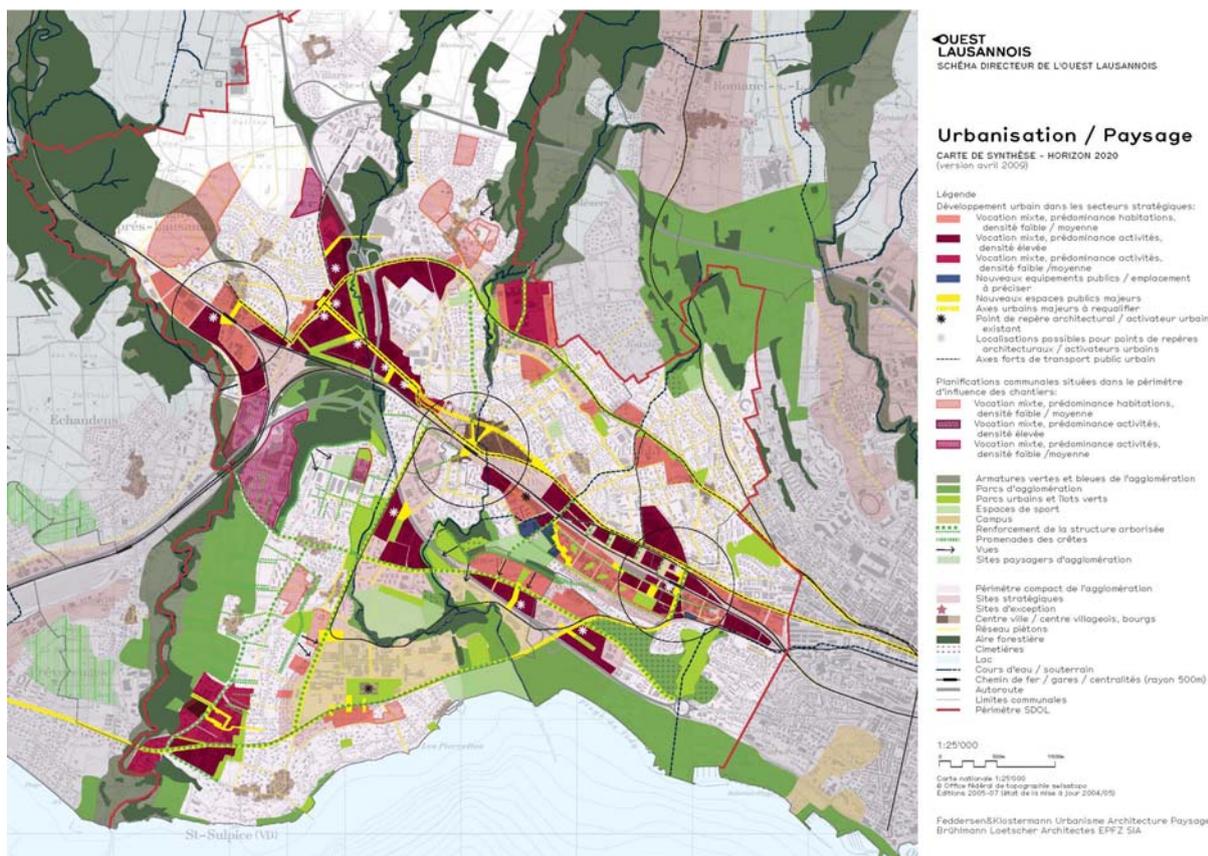


Données quantitatives			
Superficie	28 km <sup>2</sup> (8 communes de l'Ouest lausannois)		
		<b>2008/2009</b>	<b>Estimations 2030</b>
Nombre d'habitants		76'500	106'500
Nombre d'emplois		47'000	86'600
<b>Total</b>		<b>123'500</b>	<b>193'100 h+e</b>
			<b>différence</b>
			soit + 30'000
			soit + 39'600
			<b>Soit + 69'600 h+e</b>

Sites stratégiques				
		ha	+ SBP	+ h+e
D	Hautes-Ecoles – Tir Fédéral – Maladière	327	750'200	12'000
E1	Prilly-Sud – Malley – Sébeillon	122	1'060'600	17'000
E2	Arc-en-Ciel – Cocagne Buyère	255	1'513'600	24'100
F	Route de Cossonay RC 251	107	572'900	9'200
G	Vallaire-Venoge	44	197'500	3'200
K	Centre ville de Renens	80	120'000	1'900

**Enjeux**

Afin de coordonner et de guider leur croissance en matière d'urbanisation et de transports, les huit villes et communes de l'Ouest lausannois et Lausanne ont élaboré un schéma directeur : le SDOL. Ce document donne une vision commune de l'aménagement urbain à long terme, en suivant des principes de développement durable et de concertation. Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois permet notamment d'améliorer le cadre de vie des habitants, de renforcer l'offre en transports publics, de préserver la campagne en évitant l'étalement urbain, de favoriser la mixité des affectations et de garantir une saine diversification du tissu d'activités économiques.



Carte de synthèse du SDOL, 2009

Chantiers d'études	
<b>1</b>	<b>Secteur des Hautes Ecoles-Tir Fédéral-Maladière (site D)</b>
	Le secteur est marqué par la présence des Hautes Ecoles. Il offre de grandes qualités paysagères qui peuvent être mises en valeur et recèle des terrains vierges qui présentent un grand potentiel de développement. Il est cependant entrecoupé de grands axes de transports générateurs de nuisances. L'étude du chantier 1 prévoit notamment d'urbaniser les secteurs les mieux desservis par les transports publics, d'améliorer l'accessibilité au territoire par l'autoroute et de faciliter le franchissement des routes, du métro m1 et aussi des rivières.
<b>2</b>	<b>Secteur des voies ferrées CFF de Bussigny à Sébeillon (sites E1 et E2)</b>
	Le chantier 2 couvre une bande territoriale de largeur variable de part et d'autre des voies CFF entre Lausanne et Bussigny. Il comprend les sous-secteurs de l'Arc-en-Ciel, de la gare de Renens et de Malley. Le but est de transformer ces lieux partiellement dévalorisés – parfois en friche – en quartiers urbains de qualité autour des deux pôles majeurs de transports publics que sont la gare de Renens et la future halte de Prilly-Malley. Idéalement situé, ce secteur renforcera l'agglomération en accueillant habitat et activités diversifiées autour d'espaces publics conviviaux.
<b>3</b>	<b>Secteur de la route de Cossonay (site F)</b>
	Le périmètre de l'étude comprend la partie de la route de Cossonay – RC 251 comprise depuis le carrefour avec la RC 82 à Crissier jusqu'au giratoire de la place du Collège à Prilly. L'objectif de l'étude est de proposer une stratégie de requalification, ayant pour but de faire de cette route anciennement hors localité une avenue dans un tissu urbain densifié. Il reste des réserves conséquentes de terrains à bâtir de part et d'autres de la RC 251. Compte tenu de ces potentiels de densification il est prévu de faire de cette avenue un axe fort de desserte en transports publics. Le concept proposé se base sur une ligne de bus en site propre. La qualité du paysage sera notamment marquée par la mise en valeur du cordon boisé de la Mèbre et la plantation d'arbres le long de l'avenue requalifiée.
<b>4</b>	<b>Secteur Vallaire-Venoge (site G)</b>
	Les zones industrielles des communes de St-Sulpice et d'Ecublens sont identifiées en tant que secteurs d'intérêt cantonal à restructurer pour garantir la mixité des affectations (habitat-travail) Ce chantier poursuit l'objectif thématique d'augmenter l'attractivité des secteurs d'activités socio-économiques par la promotion d'activités diversifiées et d'entreprises de qualité ainsi que par un soin tout particulier accordé au paysage et à l'architecture. Des jardins et des chemins piétonniers et cyclables seront aménagés pour rejoindre les nouvelles zones de logements, les Hautes Ecoles et les arrêts de transports publics. La desserte par les lignes de bus existantes sera améliorée.
<b>5</b>	<b>Espaces publics et mobilité douce</b>
	Thématique et transversal, le chantier 5 vise à requalifier les espaces publics, à revaloriser le paysage et à favoriser les déplacements à pied et à vélo. Les études sont menées en forte coordination avec tous les chantiers du SDOL. La mise en œuvre de leurs résultats est décisive, notamment pour parvenir à améliorer la qualité de vie dans l'Ouest lausannois.
<b>6</b>	<b>Transports</b>
	Thématique et transversal, le chantier 6 revêt une importance cruciale, le SDOL ayant notamment comme objectif d'augmenter l'accessibilité de l'Ouest lausannois par un développement des transports publics. Il s'attache à définir le réseau futur des transports publics. Il élabore aussi un schéma d'organisation du réseau routier dont le trafic sera en partie reporté sur l'autoroute grâce à des améliorations à Crissier et aux nouvelles jonctions de Malley, Chavannes et Ecublens.
<b>7</b>	<b>Patrimoine bâti et naturel</b>
	Thématique et transversal, le chantier 7 traite de la préservation et de la mise en valeur des qualités paysagères, bâties et naturelles de l'Ouest lausannois. Ces études doivent servir de base pour l'élaboration des projets d'urbanisation en déterminant les valeurs à maintenir ou à remplacer (milieux naturels, patrimoine industriel, etc.).

#### Liste des études et documents de référence (par ordre chronologique)

<i>Titre de l'étude</i>	<i>Site stratégique</i>	<i>Auteur(s)</i>	<i>Date de validation ou calendrier de l'étude</i>
<b>Etudes validées</b>			
Schéma directeur de l'Ouest lausannois		Feddersen & Klostermann, Plarel, CEAT, Transitec, Metron	03-2004
Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Cartes de synthèse		Feddersen & Klostermann, Brühlmann Loetscher	03-2004 / 02-2009
Secteur Bussigny à Sébeillon, lignes directrices et stratégie d'aménagement (chantier 2)	E	Feddersen & Klostermann	01-2006
Espaces publics et mobilité douce, lignes directrices et stratégie d'aménagement (chantier 5)		ADR, Citec, Itinera	04-2006
Route de Cossonay – RC 251, concept général et stratégie de requalification (chantier 3)	F	ADR, Citec, Itinera	06-2006
Zones d'activités St-Sulpice / Ecublens, lignes	G	Plarel, Schopfer & Niggli	06-2006

	directrices et stratégie d'aménagement (chantier 4)			
	Hautes-Ecoles – Tir-Fédéral – Maladière, lignes directrices et stratégie d'aménagement (chantier 1)	D	Farra & Fazan, J.-J. Borgeaud, Citec	01-2007
	Secteur Gare de Renens - Interface des transports publics. Rapport du jury du concours (chantier 2)	E	SDOL	12-2007
	Route de Cossonay – RC 251 / Avant-projet de requalification, Phase 3 (chantier 3)	F	ADR, Citec, Itinera	06-2008
	RC 1 – Etude de requalification / Concept général et stratégie de requalification (chantier 1)	D	Richter et Dahl Rocha, L'Atelier du Paysage, Jean-Yves Le Baron, RGR	06-2008
	Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) – Avant-projet sommaire		Roland Ribí & Co	11-2008
	Secteur En Dorigny - Un quartier émerge. Rapport du jury du concours (chantier 1)	D	GEA	10-2009
	Secteur Gare de Renens / Avant-projet « Rayon vert » / Lot 3 (chantier 2)	E	Farra & Fazan	12-2009
	Secteur Arc-en-Ciel, plan directeur localisé intercommunal (chantier 2)	E	Farra & Fazan	04-2010
	Stationnement – Politique intercommunale coordonnée en matière de stationnement – Objectifs stratégiques - catalogue de mesures (chantier 6)		Bureau Roland Ribí et Associés	05-2010
	Assainissement du bruit routier – Routes cantonales et communales principales – Etude préliminaire (chantier 6)		B+C Ingénieurs	09-2010
	Etude d'avant-projet du BHNS PP5		Vision Commune	12-2010
	Etude d'avant-projet du tram t1 PP2		Vision Commune	12-2010
	Secteur Pont Bleu – Terminus, masterplan (chantier 2)	E	Merlini+Ventura	11-2011
	Vernie-Crissier, masterplan (chantier 3)	F	Feddersen & Klostermann	11-2011
	Secteur Malley Centre - Les coulisses de Malley. Rapport du jury du concours (chantier 2)	E	M. Raymond Gauthier, GEA Vallotton et Chanard	02-2012
	Schéma directeur intercommunal de Malley (chantier 2)	E	Bauart	03-2012
<b>Etudes en cours</b>				
	Vélos en Libre Service (chantier 5)		Key Team	02-2009
	Réseau écologique de l'Ouest lausannois (chantier 7)		Bureau d'études biologiques	06-2012
	Stratégie d'implantation de tours de l'agglomération Lausanne-Morges		Feddersen & Klostermann	06-2012
	Projet d'ouvrage tram t1 PP2		PARAGRAF	12-2011
	RC76 (chantier 1)	D	ADR	2012
	RC82 (chantier 1)	D	Christe & Gyax, Profil paysage, Mosini et Caviezel	2012
	Stationnement, P+R (chantier 6)		Arnaud Wiesman	2012
	Cocagne Buyère, plan directeur localisé (chantier 2)	E	Farra & Fazan, J.-J. Borgeaud, Ecoscan, Transitec	2012
	Vallaire-Venoge, plan directeur localisé (chantier 4)	G	Urbaplan	01-2013
<b>Etudes à venir</b>				
	Secteur Venoge Bussigny-Sud, lignes directrices et stratégie d'aménagement (chantier 2)	E	A définir	A lancer en 2012
	Renges-Venoge, masterplan (chantier 7)		A définir	A lancer en 2012
	Stratégie pour la valorisation des sites et ensembles bâtis (chantier 7)		A définir	A lancer en 2012
	Stationnement, plateforme de coordination (chantier 6)		A définir	A lancer en 2012
	Traitement des espaces publics (Chantier 5)		A définir	A lancer en 2012
	Avant-projet de l'extension du tram t1 PP1		A définir	A lancer en 2012

## 1.5 Schéma directeur de la région morgienne

Etat au :  
08.03.2012



Lausanne-Morges  
Région Morges

Données générales	
Communes signataires	Morges, Tolochenaz, Lully, Saint-Prex, Chigny, Echandens, Echichens, Lonay, Préverenges, Denges
Etat de Vaud	Département de l'économie, Département des infrastructures, Département de l'intérieur
ACRM	
Contact	Bureau de Région Morges Rue du Closel 15, Case postale 129, 1020 Renens 1 +41 21 621 08 06
Ressources humaines du bureau technique (ETP)	1,8

Dates clés	
	Constitution de l'entité
24 septembre 2007	Adoption du rapport « Schéma directeur de la région morgienne »
Décembre 2008	Création de l'association Région Morges



Données quantitatives			
Superficie	2750 ha/27,5 km <sup>2</sup>		
	2010	2030	différence
Nombre d'habitants	35'592	53'042	soit + 17'200
Nombre d'emplois	17'367	18'625	soit + 1'258
<b>Total</b>	<b>52'959</b>	<b>73'589</b>	<b>Soit + 20'630</b>

Attention les chiffres emplois habitants 2030 sont indicatifs. Ce sont les résultats intermédiaires du chantier 4.

Sites stratégiques				
		ha	+ SBP	+ h+e
H1	Morges est-Préverenges-Lonay -Denges		En cours de redéfinition	
H2	Morges ouest Tolochenaz		En cours de redéfinition	
I	Morges		87'900	1'400



**Enjeux**

La région morgienne s’organise autour d’une des principales villes-centres de l’agglomération, Morges. Un des enjeux majeurs est d’organiser l’espace urbain dense sans péjorer le patrimoine architectural, rural et naturel, mais surtout de dépasser les contraintes que sont l’autoroute et les voies CFF, qui coupent littéralement la région et la ville de Morges en deux.

Le SDRM et les chantiers qui en découlent devront donc proposer des solutions d’aménagement pour fédérer de façon harmonieuse ce territoire dont la diversité est un énorme atout.

Chantiers d’études	
<b>Transports publics</b>	
<b>1</b>	<b>Transports publics, concept, réseau et mise en œuvre</b>
	Le chantier 1 a pour vocation de mettre en place un réseau de bus cohérent et efficace à l’échelle de la Région Morgienne. Une fois l’image du réseau 2014 définie, il a fallu identifier les aménagements routiers et le système d’aide à l’exploitation à mettre en place pour la mise en service optimale de ce réseau entre 2011 et 2014. Ce chantier sera prolongé pour définir l’image du réseau TPM 2018, 2022 ... en cohérence avec les projets d’urbanisation et la politique générale de l’agglomération en matière de TP.
<b>RC1</b>	
<b>2</b>	<b>Requalification de la route cantonale n°1</b>
	Le chantier 2 vise à proposer une requalification de la route cantonale n°1 entre la Venoge et Saint-Prex, route principale de la région hors autoroute, en faveur des transports publics (passage de la ligne 701) et des mobilités douces. Ce réaménagement a également pour objectif de donner à cette route l’aspect d’un espace public de qualité, notamment grâce à un concept paysager. La requalification se fera en deux temps : La Venoge – Morges qui est au stade d’avant-projet et Morges Saint-Prex dont les études devraient démarrer en 2012-2013. Cette étude est réalisée en continuité du chantier Rc1 de l’ouest lausannois.
<b>Le BAM – Bière Apples-Morges</b>	
<b>3</b>	<b>Optimisation de la ligne de chemin de fer du BAM</b>
	L’étude visait à mettre en place une stratégie de développement des infrastructures permettant l’augmentation de l’offre entre Bière et Morges tout en tenant compte du trafic de marchandises.

<b>Urbanisation et paysage</b>	
<b>4</b>	<b>Concept d'aménagement sur le territoire des 10 communes de Région Morges</b>
	Le chantier 4 a pour objectif de définir des grandes lignes d'aménagement à l'échelle de Région Morges en son entier. L'identité urbain/rural de la région a amené à réfléchir conjointement au paysage et à l'urbanisation et de partir du paysage pour proposer un développement urbain adapté aux spécificités locales. Ainsi, l'étude proposera d'ici fin 2012 des orientations d'aménagement pour chaque secteur paysager défini, avec des formes urbaines, une densité, des gabarits harmonisés avec le paysage, tout en répondant aux besoins démographiques prévus dans les prochaines décennies. Un volet mobilité complète ce chantier, afin d'identifier les futurs périmètres d'études en termes de requalification routière et d'adaptation de l'offre en TP, en coordination avec les développements urbains planifiés. Il permettra également de redéfinir les sites stratégiques, H1 et H2, de Région Morges, selon une analyse urbaine, paysagère et d'accessibilité qui identifiera les lieux les plus adéquats à une forte densité.
<b>Mobilité douce, espaces publics et paysage</b>	
<b>5</b>	Le chantier 5 définira un concept mobilité douce à l'échelle de la région morgienne, en adéquation avec celui du PALM. Il identifiera les réseaux cyclable et piétonnier existants, à améliorer, à créer et à planifier et proposera une liste des différentes mesures à mettre en œuvre, des coupes types des voies piétonnes ou cyclables à aménager selon l'espace traversé, des esquisses d'aménagements des espaces publics, nœuds principaux du réseau. Ce réseau couvrira à la fois la fonction de déplacements utilitaires mais aussi de déplacements de loisir. Il aura également pour fonction de valoriser et de « faire découvrir » les paysages de la région.
<b>Environnement</b>	
<b>6</b>	Le chantier environnement a pour objectif d'approfondir les thématiques « environnement » développées dans le PALM à l'échelle de la Région Morgienne. Etant donné la diversité de ces thématiques et le niveau d'expertise nécessaire pour mettre en place une stratégie environnement à l'échelle de RM, le chantier sera dans un premier temps concrétisé via un mandat d'aide à maîtrise d'ouvrage, puis se déclinera en différentes études thématiques selon le diagnostic réalisé, type renaturation de cours d'eau, intégration des risques technologiques dans l'aménagement de certains risques etc.

**Liste des études et documents de référence (par ordre chronologique)**

	<i>Titre de l'étude</i>	<i>Site stratégique</i>	<i>Auteur(s)</i>	<i>Date de validation ou calendrier de l'étude</i>
<b>Etudes validées</b>				
	Schéma de la région morgienne		EPFL	Septembre 2007
	Transports publics phase 1, étude générale, diagnostic et orientations stratégiques	général	Christe et Gygax	Juillet 2008
	Transports publics phase 2 conception du futur réseau TP	général	Christe et Gygax	Septembre 2010
	RC1, Etude de requalification, étude d'avant-projet préliminaire	H1	Richter Dahl Rocha et associés architectes SA, l'atelier du paysage-Jean Yves Le Baron Sàrl, RGR SA, ingénieurs conseils.	Août 2010
	BAM, étude d'exploitation, stratégie de développement des infrastructures	Site H2	CITEC	Février 2009
<b>Etudes en cours</b>				
	Transports publics phase 3, mise en œuvre	général	Christe et Gygax	Mars 2012
	Urbanisation et Paysage	Général, H1 et H2	Verzone Woods, Urbaplan, Christe et Gygax	2011-2013
<b>Etudes à venir</b>				
	Mobilité douce, espace public et paysage	général	A définir	A lancer en 2012
	environnement	général	A définir	A lancer en 2012

# PALM 2012

## **2 SITES STRATÉGIQUES ET CENTRALITÉS PRINCIPALES**

- 2.1 Site A : Les Fiches – Vennes – Croisettes**
- 2.2 Site B : Blécherette – Le Rionzi**
- 2.3 Site C : Romanel – Vernand – Cheseaux**
- 2.4 Site D : Hautes Ecoles – Tir Fédéral – Maladière**
- 2.5 Site E1 : Prilly Sud – Malley – Sébeillon**
- 2.6 Site E2 : Arc-en-Ciel – Cocagne-Buyère**
- 2.7 Site F : Route de Cossonay**
- 2.8 Site G : Vallaire – Venoge**
- 2.9 Site H1 : Morges Est – Préverenges – Lonay – Denges**
- 2.10 Site H2 : Morges Ouest – Tolochenaz**
- 2.11 Site I : Morges**
- 2.12 Site J : Lausanne**
- 2.13 Site K : Renens**
- 2.14 Site L: Pully**



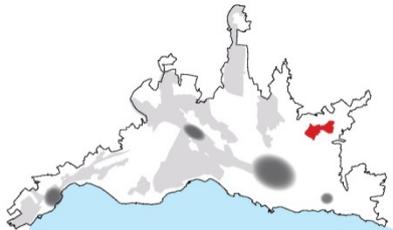
<b>Sites stratégiques et centralités principales</b>	<b>Secteur SDCL</b>	
<b>2.1 Site A : Les Fiches – Vennes – Croisettes</b>		

photo : Jean-Michel Zellweger



**Constat et objectifs :**

Le site A se déploie le long du tracé du métro M2, de la jonction autoroutière de Vennes et de la Route de Berne. Le site est bordé, sur sa frange est, d'un important cordon boisé accompagnant le Vallon de la Vuachère. Il dispose d'un point de vue remarquable sur l'agglomération. Au nord de l'autoroute, s'organise le parc scientifique Biopôle. Ce parc a pour but d'accueillir des entreprises actives dans le secteur des sciences de la vie. Le territoire au sud de l'autoroute se compose principalement des quartiers résidentiels dont le projet des Fiches-Nord mêle habilement densification et intégration paysagère.

**Potentiel d'accueil :**

Total surface brutes de plancher = 282'700 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 4523

**Densité humaine à l'hectare : 200/ha**

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.201	Les Fiches			
a	Les Fiches N-E	légalisé	82'700	1'323
b	Les Fiches - Bérée 2	2012	20'000	320
5586.202	Pôle de Vennes	2013	180'000	2'880

**Mesures infrastructurelles à coordonner :**

**Mobilité douce :**

Mesures 4c/d/e Valoriser la mobilité douce par la création / recomposition du réseau des espaces publics et la réalisation de places de stationnement aux endroits stratégiques (centralités). Créer des nouveaux franchissements afin d'améliorer le maillage du réseau

<b>Transports publics :</b>	
Mesure 24	Améliorer l'accessibilité au site ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération et la gare par l'augmentation de la capacité du m2 (OPair 2005 Mesure MO-14) Prolonger le métro m2 jusqu'au centre d'Epalinges Réaménager l'interface des Croisettes
Mesures 16/17	Développer le réseau de bus/trolleybus, améliorer les performances ainsi que l'attractivité du réseau par des réaménagements routiers et l'adaptation de la régulation (OPair 2005 Mesure MO-14)
<b>Transports individuels motorisés :</b>	
Mettre en œuvre un système rationnel d'accès et de desserte économe en espace	
Mesure 5a	Réaménager l'axe routier cantonal RC601 afin d'augmenter la sécurité multimodale et de rééquilibrer la place des différents modes.
Mesure 240	Mettre en œuvre la gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)
<b>Mesures environnement :</b>	
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement	
<b>Partenaires :</b>	
SDCL pour la coordination générale Société Biopôle, organisme de gestion du pôle économique Lausanne, Lausanne, Epalinges et le Canton pour les procédures d'urbanisme et d'aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération, propriétaires	
<b>Etapas pour la mise en œuvre :</b>	
Coordination en cours : la société Biopôle SA a été créée pour gérer le secteur de Vennes (PAC) La révision du PAC 309 afin de densifier l'utilisation du sol est à l'ordre du jour. L'examen préalable du plan est prévu au printemps 2012, sa mise à l'enquête publique à l'automne 2012 et sa mise en vigueur en 2013. Pour le secteur des Fiches, un groupe de travail réunissant les principaux propriétaires, dont la Commune de Lausanne et l'ECA, a été créé pour sa mise en valeur	
<b>Données de base, études réalisées :</b>	
<b>Etudes cadres</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PAC n° 309 et son addenda, guide de réalisation : Biopôle SA, équipement public supra-régional et parking d'échanges</li> <li>&gt; Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21</li> </ul>	
<b>Etudes validées</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Concours de projet d'urbanisme « Les Fiches-Nord », 2008</li> </ul>	
<b>Etudes en cours</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Révision du Plan directeur communal de Lausanne</li> <li>&gt; Révision du PAC n°309</li> <li>&gt; Etude d'optimisation m2-m3</li> <li>&gt; Projet de requalification de la RC 601</li> <li>&gt; Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)</li> <li>&gt; Route de Berne- approfondissement de l'étude d'exploitation</li> </ul>	
<b>Etudes à venir</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Révision du Plan directeur communal d'Epalinges</li> </ul>	





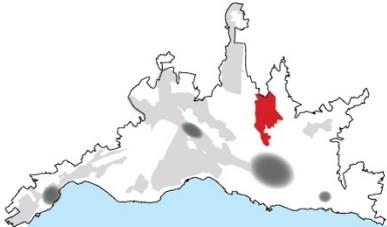
Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDNL-SDCL	
<b>2.2 Site B : Blécherette – Le Rionzi</b>		

photo : Jean-Michel Zellweger

**Constat et objectifs :**

Le site B relie les terrains autour de la jonction autoroutière du Mont-sur-Lausanne jusqu'aux Plaines-du-Loup sur les hauts de Lausanne. Il est bordé à l'ouest par l'aéroport et le parc d'agglomération de la Blécherette. Le cordon boisé du Petit-Flon, qui fait office de limite communale, est traversé par le prolongement du tissu urbain vers le Rionzi. Une nouvelle centralité secondaire est attendue à la Blécherette, proche du terminus du futur axe fort TP (m3), avec les nouveaux quartiers du projet Métamorphose Nord (habitations, équipements publics, terrains de sport).

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 962'450 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 15'399

**Densité humaine à l'hectare : 200/ha**

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.203	Secteur stade olympique	2014	163'000	2608
5586.204	Secteur Bois Mermet	2014	25'000	400
5586.205	Stade Marronniers	2014	35'000	560
5586.206	Secteur Marronniers	2014	40'000	640
5586.207	La Tuilière	2012	17'150	274
5586.208	Plaines du Loup	2013	290'000	4'640
5586.209	Le Rionzi d'en Haut	2015	82'000	1'312
5586.210	Les Côtes de la Grangette	légalisé	12'500	200

5586.211	Le Bugnon (Lausanne)	légalisé	27'000	432
5586.212	Le Bugnon / Maillefer	légalisé	42'000	672
5586.213	La Croix	2014	10'000	160
5586.214	Champs d'Aullie	2014	10'000	160
5586.215	Le Châtelard	2015	5'000	80
Nouveau	Grange de Montricher	2014	40'400	646
Nouveau	La Pliauliausaz	2014	38'400	614
Nouveau	Rionzi ZI	2015	125'000	2'000
<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>				
<b>Mobilité douce :</b>				
Mesure 4c/d/e	Valoriser le recours à la mobilité douce par la recomposition du réseau des espaces publics et la réalisation de places de stationnement aux endroits stratégiques (centralités). Créer des nouveaux franchissements afin d'améliorer le maillage du réseau.			
<b>Transports publics :</b>				
Mesures 16, 17	Améliorer l'accessibilité au site ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération et la gare par le développement du réseau bus /trolleybus urbain et l'aménagement d'une interface à la Blécherette. Améliorer les performances et l'attractivité du réseau par des réaménagements routiers.			
Mesures 23e/f	Améliorer l'accessibilité au site stratégique par la réalisation du m3 offrant un accès direct au centre de l'agglomération et au réseau ferroviaire régional et national.			
<b>Transports individuels motorisés :</b>				
Mesure 5a	Requalifier la route de Lausanne (RC501) et la route des Plaines-du-Loup et assurer l'accessibilité multimodale en favorisant le développement des réseaux TP et MD sur ces axes.			
Mesures 11,14a	Améliorer le fonctionnement du réseau autoroutier et routier (fiabilité, sécurité, capacité permettant le développement du réseau TP) par un complément de la jonction autoroutière de la Blécherette et divers aménagements routiers (OPair 2005 Mesure MO-4).			
Mesure 240	Mettre en œuvre la gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA).			
<b>Intermodalité :</b>				
Mesure 3	Réaliser un P+R de 600 places à la Tuilière			
<b>Transport aérien :</b>				
L'aéroport de La Blécherette continuera de jouer un rôle important pour l'ensemble de l'agglomération en accueillant aussi bien des vols d'écologie ou de loisirs que des vols d'affaire.				
<b>Mesures environnement :</b>				
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement				
<b>Partenaires :</b>				
SDNL et SDCL pour la coordination générale des chantiers				
Lausanne et Le Mont-sur-Lausanne pour le pilotage des chantiers				
Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne et le Canton pour les procédures d'urbanisme et d'aménagements publics				
Partenariat : Canton, Confédération, propriétaires				
<b>Etapas pour la mise en œuvre :</b>				
Coordination réglée : en matière de transport public le réseau de surface des tl a été adapté en 2010. Des compléments de desserte de la Commune du Mont-sur-Lausanne seront mise en place en 2015.				
Coordination en cours : sur la Commune du Mont les plans d'affectation (plans de quartier) nécessaires au développement envisagé, sont en cours de procédure de légalisation. Sur la commune de Lausanne, les plans sont élaborés sur la base d'un plan directeur localisé, qui permet un débat d'opportunité auquel la population est invitée à participer.				

**Données de base, études réalisées :****Etudes cadres**

- > Schéma directeur intercommunal du Nord lausannois adopté en avril 2007
- > Programme de législature de la Municipalité de Lausanne, projet Métamorphose
- > Projet de Lausanne « 3'000 logements », issu d'Agenda 21
- > Plan général d'affectation, le Mont-sur-Lausanne
- > Lausanne, étude d'impact TIM Métamorphose
- > Plan Directeur Localisé (PDL) des Plaines-du-Loup

**Etudes validées**

- > Concours d'urbanisme « Les Plaines-du-Loup » (projet Métamorphose), septembre 2010
- > Concours d'idée et de projet « La Tuilière », janvier 2011
- > Chantier 3d : ICFF définition des conditions d'implantation, validée le 15.09.2011
- > Etude environnementale stratégique pour les secteurs des Plaines-du-Loup et de la Tuilière, validée en juillet 2008
- > Etude comparative desserte Nord, tram-métro

**Etudes en cours**

- > Chantier 2 : Etude stratégique d'accessibilité multimodale, 2011-2012, en cours d'approbation
- > Chantier 4a, volets a et b : Etude stratégique d'évolution du paysage, 2010-2012, en cours d'approbation
- > Chantier 2b1 : Projet général pour le complément de jonction autoroutière de la Blécherette et compléments routiers nécessaires, 2012
- > Etude de déplacement de la route de Romanel et rapport d'impact, dès 2011
- > Modification du PGA de Lausanne, sur le secteur nord de la Tuilière, dès 2011
- > Plan directeur localisé « Les Plaines-du-Loup » (sites n° 203, 204, 205, 206, 208) comprenant une notice d'impact et autres annexes, dès 2010
- > Métro m3, avant-projet d'ouvrage, dès 2011
- > Etudes pour le déplacement du Service des automobiles et de la navigation et de la prison du Bois Mermet, dès 2011
- > Projet de requalification de l'Avenue des Plaines-du-Loup, dès 2011
- > Projet de modification de la Route du Châtelard et du carrefour de la Blécherette, dès 2011
- > Plan partiel d'affectation, secteur des Plaines-du-Loup, comprenant un rapport d'impact sur l'environnement, dès 2012
- > Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA), dès 2011
- > Etude d'optimisation m2-m3

**Etudes à venir**

- > Chantier 2: complément d'étude secteur Nord et 2<sup>ème</sup> couronne
- > Chantier 2b3 : Liaison Nord-Ouest, dès 2013
- > Chantier 2c : Mobilité douce, dès 2012
- > Chantier 4b : Energie et développement durable, dès 2014
- > Plans partiels d'affectation

Site B: Blécherette - Le Rionzi

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

			A1				A				B				2023-2030
Mobilité		Remarques	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics													
4d	Mobilité douce	franchissements													
4e	Mobilité douce	stationnement pour vélo													
16	Développement réseau II	2015-2018													
17	Développement réseau II	2019-2027													
23e/f	AFTPU	m3													
14a	Autoroute A9	modification jct Blécherette													
11	Compléments routiers locaux à la jct de la Blécherette	RC448 et Barreau de Montricher													
5a	Requalification multimodale	Rtes de Lausanne (RC501) et des Plaines-du-Loup													
<b>Urbanisation</b>															
			<b>Equipements</b>												
5586.203	Secteur stade olympique														
5586.204	Secteur Bois Mermet														
5586.205	Stade Maronniers														
5586.206	Secteur Maronniers														
5586.207	La Tuilière	stade d'athlétisme													
5586.208	Plaines du Loup														
5586.209	Le Rionzi d'en Haut														
5586.210	Les Côtes de la Grangette														
5586.211	Le Bugnon														
5586.212	Le Bugnon / Maillefer														
5586.213	La Croix														
5586.214	Champs d'Auille														
5586.215	Le Châtelard														
Nouveau	Grange de Montricher														
Nouveau	Rionzi ZI														

Réalisation des mesures    ■ planification    ■ projet    ■ réalisation

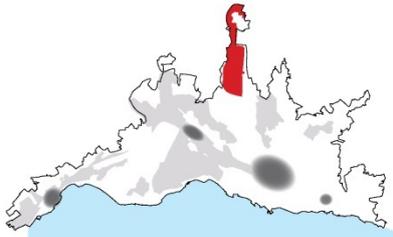
<b>Sites stratégiques et centralités principales</b>	<b>Secteur SDNL</b>	
<b>2.3 Site C : Romanel – Vernand – Cheseaux</b>		

photo : Jean-Michel Zellweger

**Constat et objectifs :**

Situé sur un couloir marqué de chaque côté par les massifs forestiers et la topographie vallonnée du Nord Lausannois, ce périmètre stratégique s'étire linéairement sur les communes de Romanel, Lausanne et Cheseaux, le long de l'axe ferroviaire du LEB. Les dégagements paysagers, spécifiques à ce site stratégique, sont préservés. L'urbanisation sera à terme renforcée le long du LEB tout en maintenant les césures vertes principales. De nouvelles centralités s'articuleront autour des gares, complétant et valorisant les quartiers d'habitation.

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 883'452 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 14'135

**Densité humaine à l'hectare :** entre 100 et 150 hab-empl/ha

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.216	Le Brit	2014	34'800	557
5586.217	Le Brit supérieur	légalisé	0	0
5586.218	Pré Jaquet	2014	25'500	360
5586.219	Vernand Le Cour-Camarès			
a	Vernand-Camarès (C1 secteur 2c)	2012	53'000	848
b	Vernand-Camarès (C1 secteur 2a et b)	2018	54'540	873
5586.220	Vernand-Camarès	2014	211'562	3'385
5586.221	Bel-Air	2014	61'200	979
5586.222	Nonceray-Lacroix	2015	76'250	1'220
5586.223	Grand-Pré Lacuessière	2014	11'500	184
5586.224	Est-Cheseaux	2020	8'000	128

5586.284	Route d'Yverdon	2020	4'000	64
5586.285	La Rochette	2020	12'500	200
5586.225	Fontagny	2015	41'800	669
5586.226	Le Vigny	2015	17'550	281
5586.227	Les Rochettes	légalisé	24'150	386
5586.228	Les Terreaux-Cousson	2015	52'300	837
5586.229	Le Village	2015	17'500	280
5586.230	La Sauge	2015	150'000	2'400
Nouveau	Le Bochet	2015	12'300	197
Nouveau	Le Raffort	2015	18'000	288
<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>				
<b>Mobilité douce :</b>				
Mesures 4c/d/e	Valoriser le recours à la mobilité douce par la recomposition du réseau des espaces publics et la réalisation de places de stationnement aux endroits stratégiques (centralités, gares). Créer des nouveaux franchissements afin d'améliorer le maillage du réseau.			
<b>Transports publics :</b>				
Mesures 8	Améliorer l'accessibilité au site à l'échelle cantonale ainsi que sa connexion au centre de l'agglomération, en développant l'axe existant du LEB. Supprimer les passages à niveaux et augmenter la cadence du LEB à 15 minutes entre Cheseaux et Echallens, et à 7,5 entre Lausanne et Cheseaux (OPair 2005 Mesure MO-17).			
Mesures 16/17	Etoffer le réseau de transports collectifs complémentaire au LEB afin de répondre à l'importante croissance de la demande. Créer des liaisons transversales vers le plateau de la Blécherette (m3) et Renens.			
<b>Transports individuels motorisés :</b>				
Mesure 5b	Requalifier et tranquilliser l'axe routier cantonal RC401 en traversée de Romanel pour en faire une avenue représentative et conviviale.  Réaménager les barreaux de l'Essert et de Fontany ainsi que les carrefours de la RC448 qui assureront l'accessibilité routière au site stratégique (distribution en peigne). Intégrer des aménagements pour la mobilité douce et les transports collectifs.  Réaliser un nouvel axe desservi par les transports collectifs permettant de relier Romanel à Crissier puis Renens avec des temps de parcours avantageux.			
Mesure 14	Améliorer à moyen terme l'accessibilité prioritairement par la jonction autoroutière de la Blécherette (A9) par la réalisation d'un complément de jonction connectant directement l'autoroute à la RC 448 (Lausanne-Cheseaux) (OPair 2005 Mesure MO-4).			
Mesure 11	Compléter le maillage du territoire par la réalisation du barreau de la Sauge, requis par l'OFROU en mesure d'accompagnement de la jonction autoroutière, nouvel axe principal urbain reliant la RC401b à la RC448.			
<b>Mesures environnement :</b>				
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement				
<b>Partenaires :</b>				
SDNL pour la coordination générale des chantiers				
Lausanne, Romanel et Cheseaux pour le pilotage des chantiers				
Lausanne, Romanel, Cheseaux et le Canton pour les procédures d'urbanisme et d'aménagements publics				
Partenariat : Canton, Confédération, propriétaires				
<b>Étapes pour la mise en œuvre :</b>				
Coordination en cours: élaboration du Plan directeur localisé intercommunal du chantier 1, 2012-2013, légalisation des secteurs 2c, 3a, 3b, 3c, 3 <sup>e</sup> , 2c, 7a, 7f, et Nonceret-Lacroix à l'horizon 2013-2015, légalisation des secteurs 1d, 2a, 2b, 4a et 4b dès 2015.				
L'ensemble des mesures infrastructurelles est coordonné avec le développement de chaque secteur ou groupe de secteurs.				

**Données de base, études réalisées :****Etudes cadres**

- > Schéma directeur intercommunal du Nord lausannois, avril 2007
- > Projet de Lausanne « 3'000 logements », issu d'Agenda 21
- > Chantier 1 : "Axe LEB, Lussex – Bel-Air – concept de développement", 2009
- > Projet Métamorphose

**Etude validée**

- > Chantier 3d : ICFF définition des conditions d'implantation, validée le 15.09.2011

**Etudes en cours**

- > Chantier 1 : "Plan directeur localisé intercommunal Lausanne-Vernand – Romanel-sur-Lausanne", 2012-2013
- > Chantier 2 : Etude stratégique d'accessibilité multimodale, 2011-2012, en cours d'approbation
- > Chantier 4a, volets a et b : Etude stratégique d'évolution du paysage, 2010-2012, en cours d'approbation
- > Chantier 2b1 : Projet général pour le complément de jonction autoroutière de la Blécherette et compléments routiers nécessaires, dès 2007
- > Chantier 2b2 : LEB en agglomération, dès 2009
- > Etude de circulation à l'ouest de la voie LEB du Lussey à Camares, étude Ribl, 2011-2012
- > Mesure barreau de la Sauge (11\_NL\_01), avant-projet
- > Projet de jonction autoroutière de la Blécherette
- > Vernand, projet de PAC (DMEX)

**Etudes à venir**

- > Chantier 2: complément d'étude secteur Nord et 2<sup>ème</sup> couronne
- > Chantier 2b3 : Liaison Nord-Ouest, dès 2013
- > Chantier 2c : Mobilité douce, dès 2012
- > Chantier 3bc : Site d'intérêt cantonal de la Sauge, dimensionnement, positionnement et vocation 2013
- > Chantier 4b : Energie et développement durable 2014

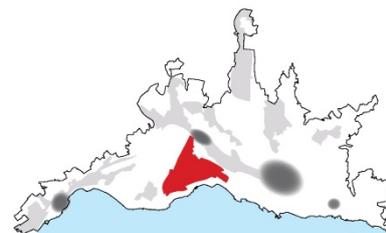
Site C: Romanel – Vernand – Cheseaux

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

Mobilité	Remarques	A1				A				B				2023-2030
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics												
4d	Mobilité douce	franchissements												
4e	Mobilité douce	stationnement pour vélo												
8c	LEB : Adaptation de la ligne	tronçon Cheseaux-Union												
8d	LEB : Adaptation de la ligne	tronçon Union-Chauderon												
8f/g	LEB : Renforcement entre Cheseaux et Echallens													
16	Développement réseau II	2015-2018												
17	Développement réseau II	2019-2027												
14a	Autoroute A9	modification jct Blécherette												
11	Compléments routiers locaux à la jct de la Blécherette	barreau de la Sauge												
5b	Adaptation d'axes routiers	RC401 et 4 giratoires												
5b	Création d'axes routiers	Liaison Romanel - Crissier												
<b>Urbanisation</b>		<b>Equipements</b>												
5586.216	Le Brit													
5586.217	Le Brit supérieur													
5586.218	Pré Jaquet													
5586.219a	Vernand Le Cour-Camarès													
5586.219b	Vernand Le Cour-Camarès													
5586.220	Vernand-Camarès													
5586.221	Secteur Bel-Air													
5586.222	Nonceray-Lacroix													
5586.223	Grand-Pré Lacuessière													
5586.224	Est-Cheseaux													
5586.284	Route d'Yverdon													
5586.285	La Rochette													
5586.225	Fontagny													
5586.226	Le Vigny													
5586.227	Les Rochettes													
5586.228	Les Terreaux-Cousson													
5586.229	Le Village													
5586.230	La Sauge													
Nouveau	Le Bochet													
Nouveau	Le Raffort													

Réalisation des mesures     planification     projet     réalisation

Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDOL
2.4 Site D : Hautes Ecoles – Tir-Fédéral – Maladière	



#### Constat et objectifs :

Le site D Hautes-Ecoles – Tir-Fédéral – Maladière comprend les terrains non bâtis situés entre la gare de Renens et la Bourdonnette ; il intègre notamment le site des Hautes-Ecoles. Grâce à son excellente accessibilité due au métro m1 et aux jonctions autoroutières de Chavannes (nouvelle) et de Malley (existante, à compléter), ce site peut accueillir une forte densité de nouveaux emplois et habitants dans plusieurs nouveaux quartiers multifonctionnels, denses et mixtes. Doté de qualités paysagères remarquables, il permet d'envisager un habitat de grande qualité à proximité des Hautes-Ecoles. Le site des Prés-de-Vidy est destiné à accueillir notamment des équipements sportifs d'intérêt régional.

#### Potentiel d'accueil :

Total nouvelles SBP = 826'877 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 13'230

**Densité humaine à l'hectare : 80 à 250**

#### Mesures d'urbanisation :

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.231	Chavannes sud-ouest			
a	Les Cèdres	2012	112'112	1'794
b	Les Oches	légalisé	18'710	299
c	Les Anciennes serres	2013	49'155	786
5586.232	Chavannes sud-est			
a	En Dorigny	2012	150'000	2'400
b	Côtes de la Bourdonnette	2013	110'000	1'760
c	Le Taluchet	2025	50'000	800
d	Parcelle 344	2020	25'000	400

5586.233	Pré-de-Vidy	2013	150'000	2'400
5586.234	EPFL nord	légalisé	22'500	450
5586.235	EPFL sud	légalisé	27'000	540
5586.236	La Plaine	?	?	?
5586.237	Le Bochet / Le Pâqueret			
a	Le Bochet Nord	légalisé	8'500	170
b	Le Bochet Sud et Le Pâqueret	2015	30'000	600
5586.238	SAPAL	?	10'000	160
Nouveau	Aligro	2020	16'500	264
Nouveau	Majestic-Alco	2014	34'000	544
Nouveau	Bourse-aux-fleurs	2014	13'400	214
<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>				
<b>Mobilité douce :</b>				
Mesure 4c	Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recombinaison du réseau des espaces publics Créer de nouveaux itinéraires structurés autour de deux grandes traversées (Nord-Sud et Est-Ouest) pour consolider le réseau des mobilités douces > Mise en place de voies cyclables sur chaussée et connexions avec le réseau existant > Création de liaisons piétonnes et connexions avec le réseau existant Créer des itinéraires centrés sur les arrêts du m1, la gare de Renens et diverses centralités telles que les Hautes Ecoles et le centre-ville de Renens			
Mesure 4d	Créer de nouveaux franchissements de grandes infrastructures, sous forme d'espaces publics majeurs, en particulier: > Autoroute A1 et RC 1 (Prés-de-Vidy) > m1 (quartier des Cèdres à Chavannes)			
Mesure 4e	Encourager l'utilisation du vélo par la création de parkings aux abords des gares et des centralités.			
<b>Transports publics :</b>				
Mesure 6	A long terme, améliorer l'accessibilité au site ainsi que la liaison au centre de l'agglomération et à la gare de Renens par la transformation du m1			
Mesures 16/17	Développer par étapes le réseau des transports publics urbains, en particulier les relations avec les gares de Renens et Prilly-Malley et le centre de l'agglomération.			
Mesure 23a/b	Créer un axe TP structurant sur la RC1 reliant les Hautes Ecoles à la halte de Prilly-Malley et Morges			
<b>Transports individuels motorisés :</b>				
Mesure 5a	Requalifier plusieurs axes du site stratégique afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité multimodale, notamment la RC76 et la RC1.			
Mesure 9	Réaliser une nouvelle jonction autoroutière à Chavannes et un complément de jonction à Malley			
Mesure 11	Compléter le maillage de rues et l'accessibilité aux nouvelles densifications par le redimensionnement et la création de nouvelles liaisons routières entre la jonction de Chavannes et les sites stratégiques de Malley et Chavannes (OPair 2005 Mesure MO-4)			
Mesure 240	Mettre en œuvre la gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA).			
<b>Intermodalité :</b>				
Mesure 3b	Créer un nouveau P+R de 700 places à la Bourdonnette, à l'intersection de l'autoroute A1 (jonction de Malley) du métro m1, et de l'axe structurant reliant Malley aux Hautes-Ecoles et Morges			
<b>Mesures environnement :</b>				
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement				

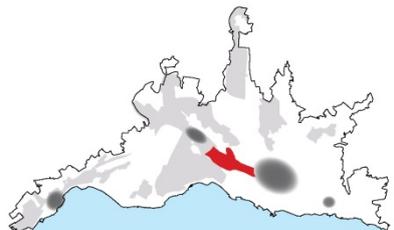
<p><b>Partenaires :</b></p> <p>SDOL pour la coordination générale du chantier  Chavannes-près-Renens pour le pilote du chantier  Chavannes-près-Renens, Lausanne, Ecublens, St-Sulpice, EPFL et UNIL pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics  Partenariat : Canton, Confédération, Hautes Ecoles et propriétaires</p>
<p><b>Etapas pour la mise en œuvre :</b></p> <p>Suite à l'étude générale du chantier 1 de 2007, les mesures sont mises en œuvre séparément mais de manière coordonnées en fonction de leur calendrier propre.</p>
<p><b>Données de base, études réalisées :</b></p> <p><b>Etudes cadres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006</li> <li>&gt; Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005</li> <li>&gt; Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006</li> <li>&gt; Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21</li> <li>&gt; Projet Métamorphose</li> <li>&gt; Etude d'accessibilité multimodale aux secteurs Vidy-Bourdonnette et Dorigny Sud, novembre 2007.</li> </ul> <p><b>Etudes validées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 1 / Secteur des Hautes Ecoles, Tir-Fédéral, Maladière. Lignes directrices et stratégie d'aménagement, Farra &amp; Fazan, mars 2007</li> <li>&gt; Chantier 1 AR urbaine / Boulevard urbain – Faisabilité de transformation de l'A1 en Boulevard urbain entre Ecublens et la Maladière, MRS-Metron-Walter Berg-Feddersen &amp; Klostermann, mai 2005</li> <li>&gt; Concours de projet et d'idées des Prés-de-Vidy, 2012</li> </ul> <p><b>Etudes en cours</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA), dès 2011</li> <li>&gt; Etude de requalification de la RC76</li> </ul>

**Site D : Hautes Ecoles – Avenue du Tir-Fédéral – Maladière**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

Mobilité	Remarques	A1		A				B				2023-2030		
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		2021	2022
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics												
4d	Mobilité douce	franchissements av. Tir Féd. Et A1												
4e	Mobilité douce	stationnement pour vélo												
6	Métro m1	développement 2030												
16a/b	Développement réseau tl + TPM	2015-2018												
17a/b	Développement réseau tl + TPM	2019-2027												
9	A1 - autoroute urbaine	jct Malley, jct Chavannes												
11	Compléments routiers locaux aux jct de Chavannes et de Malley													
3b	P+R urbains	Bourdonnette												
5a	Requalification multimodale	RC1, RC76 et RC82												
<b>Urbanisation</b>		<b>Equipements</b>												
5586.231a	Les Cèdres													
5586.231b	Les Oches													
5586.231c	Les Anciennes Serres													
5586.231a	En Dorigny													
5586.231b	Côtes de la Bourdonnette													
5586.231c	Le Taluchet													
5586.231d	Parcelle 344													
5586.233	Pré-de-Vidy	Stade de football + piscine												
5586.234	EPFL nord	Centre Congrès												
5586.235	EPFL sud	RLC + Centre Innovation												
5586.236	La Plaine	terrains de football												
5586.237a	Le Bochet Nord													
5586.237b	Le Bochet Sud et Le Pâqueret													
5586.238	SAPAL													
Nouveau	Aligro													
Nouveau	Majestic-Alco													
Nouveau	Bouse-aux-fleurs													

Réalisation des mesures     planification     projet     réalisation

<b>Sites stratégiques et centralités principales</b>	<b>Secteur SDOL</b>	
<p><b>2.5 Site E1 : Prilly Sud – Malley – Sébeillon</b></p>		



**Constat et objectifs :**

Le site E1 comprend les zones industrielles situées de part et d'autres du faisceau ferroviaire Renens-Lausanne. En grande partie urbanisé, ce site est appelé à accueillir de plus en plus de logement et des activités tertiaires en remplacement des activités artisanales et industrielles en mutation ou disparues (friche). Une série de nouveaux quartiers émergeront à proximité de la halte de Prilly-Malley et le long de la ligne de tramway t1, avec des vocations, une forme urbaine et des espaces publics et verts qui répondent à leur contexte propre. Une nouvelle centralité dense et mixte, de haute durabilité urbaine, sociale et technique, se développera à Malley-Centre.

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 1'060'633 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 16'970

**Densité humaine à l'hectare :** de 180 à plus de 400

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.239	Malley			
a	Strip	2014-2018	146'692	2'347
b	Malley-Centre	2013	326'799	5'229
c	Chêne	2014-2018	218'982	3'504
d	Censuy	2014-2018	33'587	537
e	Martinet	2014-2018	84'573	1'353
5586.240	Sébeillon	2014	150'000	2'400

5586.241	Prilly Sud (Zone industrielle)			
a	SICPA (ex-Bobst)	2014	100'000	1'600
b	Flumeaux Est	2014	?	?
<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>				
<b>Mobilité douce :</b>				
Mesure 4c	Valoriser la mobilité douce du fait de la création / reconstitution du réseau des espaces publics, en particulier le long des voies ferrées			
Mesure 4d	Créer de nouveaux franchissements des voies ferrées facilitant les liaisons Nord-Sud dans le secteur			
Mesure 4e	Création de stationnement pour vélos aux abords des gares et centralités			
<b>Transports publics :</b>				
Mesure 20	Améliorer l'accessibilité ferroviaire du secteur à l'échelle cantonale et nationale, désengorger le goulet d'étranglement Renens - Lausanne (OPair 2005 Mesure MO-17)			
Mesures 23a/b	Améliorer l'accessibilité au secteur et l'accrochage au réseau ferroviaire, ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation du complément du réseau d'axes forts de transport public urbain (OPair 2005 Mesure MO-16)			
Mesures 16/17	Développer par étape le réseau de bus / trolleybus, améliorer les performances ainsi que l'attractivité du réseau par des réaménagements routiers. Compléter la desserte en étoile autour de l'avenue du Chablais.			
<b>Transports individuels motorisés :</b>				
Mesure 5a	Réaménager la RC1 afin de favoriser une mobilité multimodale et encourager la pratique des mobilités douces et l'usage des transports publics. Créer une interface TP lisible.			
Mesure 5b	Adapter l'avenue du Léman, le chemin du Chêne et l'avenue de Longemalle en tant que support à l'urbanisation.			
Mesure 9	Réaliser une nouvelle jonction autoroutière à Chavannes et un complément de jonction à Malley (OPair 2005 Mesure MO-4)			
Mesure 11	Compléter le maillage des rues et l'accessibilité aux nouvelles densifications par le redimensionnement des accès à la jonction de Malley.			
<b>Mesures environnement :</b>				
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement				
<b>Partenaires :</b>				
SDOL pour la coordination générale du chantier				
Renens pour le pilote du chantier				
Lausanne, Prilly et Renens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics				
Partenariat : Canton, Confédération, CFF, et propriétaires				
<b>Etapas pour la mise en œuvre :</b>				
Suite à l'étude générale du chantier 2 de 2006, les mesures sont mises en œuvre séparément mais de manière coordonnée en fonction de leur calendrier propre.				
<b>Données de base, études réalisées :</b>				
<b>Etudes cadres</b>				
> Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006				
> Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005				
> Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006				
<b>Etudes validées</b>				
> Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Feddersen & Klostermann, 2006				
> Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), Bauart, mars 2012				

**Site E1 : Prilly Sud – Malley – Sébeillon**

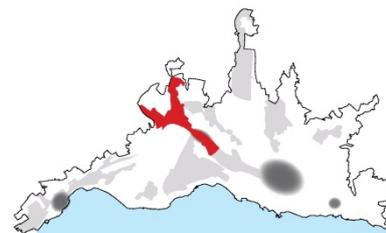
Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

Mobilité	Remarques	A1			A				B				2023-2030	
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		2022
4c	Mobilité douce													
4d	Mobilité douce													
4e	Mobilité douce													
20	Réseau CFF													
23a/b	AFTPU													
9	A1 - autoroute urbaine													
11	Compléments routiers locaux à la jct de Malley													
5a	Requalification multimodale													
5b	Requalification multimodale													
<b>Urbanisation</b>														
Equipements														
5586.239a	Strip													
5586.239b	Malley-Centre													
5586.239c	Chêne													
5586.239d	Censuy													
5586.239e	Martinet													
5586.240	Sébeillon													
5586.241a	SICPA (ex-Bobst)													
5586.241b	Flumeaux Est													

Réalisation des mesures  planification  projet  réalisation



Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDOL
2.6 Site E2 : Arc-en-Ciel – Cocagne Buyère	



#### Constat et objectifs :

Ce site E2 comprend les zones industrielles situées autour de la jonction autoroutière de Crissier qui bénéficieront à l'avenir d'une excellente desserte en transports publics. Ce site, en partie urbanisé, est appelé à accueillir progressivement du logement et des activités tertiaires en remplacement des activités artisanales et industrielles disparues (friche) ou sur le départ. L'autoroute, la ligne de chemin de fer, les lignes à hautes tension et les routes cantonales forment autant d'éléments contraignants pour le développement de ce site. D'importants investissements dans les infrastructures publiques sont indispensables pour mettre en place un réseau d'espaces publics et d'espaces verts de qualité, faciliter les déplacements par de nouveaux franchissements, favoriser l'usage des transports publics et renforcer le maillage écologique.

#### Potentiel d'accueil :

Total nouvelles SBP = 1'510'550 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 24'249

**Densité humaine à l'hectare** : entre 300 et 400/ha

#### Mesures d'urbanisation :

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.242	Arc-en-Ciel	2014-2018	967'500	15'480
5586.243	Cocagne-Buyère			
a	Cocagne	2012	35'000	560
b	Nestlé	2014-2018	54'000	864
c	Buyère	2012	113'000	1'808
5586.244	Rue de l'Industrie	2012	20'000	320
5586.245	Champel	2012	68'550	1'097
5586.246	Vuette	légalisé	7'000	112

5586.247	Bussigny-Ouest	2012	107'500	1'720
Nouveau	Pont Bleu Terminus	2014	88'000	1'408
Nouveau	La Pierreire	2014	50'000	800
Nouveau	Croix Péage	2015	10'000	80
<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>				
<b>Mobilité douce :</b>				
Mesure 4c	Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recombinaison du réseau des espaces publics. Compléter les liaisons piétonnes et cyclables existantes, notamment le long des voies ferrées et en direction de Bussigny.			
Mesure 4d	Augmenter le maillage du réseau de mobilité douces en créant de nouveaux franchissements des infrastructures lourdes, à savoir l'autoroute, les rails et les axes routiers principaux.			
<b>Transports publics :</b>				
Mesures 16/17	Développer par étapes le réseau des transports publics urbains (OPair 2005 Mesure MO-16), en particulier les relations avec les gares de Renens et Bussigny et le centre de l'agglomération. Créer des liaisons tangentielles vers le nord, par exemple Romanel et Cheseaux.			
Mesures 23c/d	Améliorer l'accessibilité au secteur et l'accrochage au réseau ferroviaire, ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par le prolongement de l'axe fort de transport public urbain Est-Ouest en tramway. Réaménager le boulevard de l'Arc-en-Ciel en améliorant son intégration dans le contexte urbain (OPair 2005 Mesure MO-16).			
Mesure 25	Créer une troisième voie ferroviaire entre Bussigny et Cossonay afin d'améliorer l'accessibilité au site stratégique depuis le Nord-Ouest du Canton. Accroître la cadence du RER Vaud à 15 minutes.			
<b>Transports individuels motorisés :</b>				
Mesures 10a/b	Réaménager le secteur autoroutier englobant l'amélioration du goulet d'étranglement de Crissier et la création d'une nouvelle jonction à Ecublens, sur la Venoge (OPair 2005 Mesure MO-4).			
Mesure 11	Redimensionner les axes cantonaux RC79 et RC15 en les adaptant aux nombreuses sollicitations (nouvelle jonction, prolongement des axes forts, densification urbaine du territoire).			
<b>Mesures environnement :</b>				
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement				
<b>Partenaires :</b>				
SDOL pour la coordination générale du chantier				
Crissier pour le pilote du chantier				
Bussigny-près-Lausanne, Crissier, Renens et Villars-Ste-Croix pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics				
Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires				
<b>Etapes pour la mise en œuvre :</b>				
Suite à l'étude générale du chantier 2 de 2006, plusieurs planifications directrices ont été mises en route. Le plan directeur localisé (PDL) de l'Arc-en-Ciel a abouti en 2010. Le masterplan du Pont Bleu – Terminus a été validé en 2011. Le PDL Cocagne-Buyère est en cours. Les mesures infrastructurelles et non-infrastructurelles (plans partiels d'affectation) qui découlent de ces planifications directrices sont mises en œuvre séparément mais de manière coordonnée en fonction de leur calendrier propre.				
<b>Données de base, études réalisées :</b>				
<b>Etudes cadres</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006</li> <li>&gt; Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005</li> <li>&gt; Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de Viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006</li> </ul>				

**Etudes validées**

- > Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon. Lignes directrices et stratégie d'aménagement, Feddersen & Klostermann, 2006
- > Plan directeur localisé de l'Arc-en-Ciel, Farra&Fazan, avril 2010
- > Masterplan du secteur Pont Bleu – Terminus, Merlini+Ventura, juillet 2011
- > Prolongement du tram entre Renens-Gare et Croix-du-Péage / Analyse et stratégie, Feddersen & Klostermann, Acompagny Sàrl, mars 2012

**Etude en cours**

- > Plan directeur localisé Cocagne-Buyère, Magizan, en cours

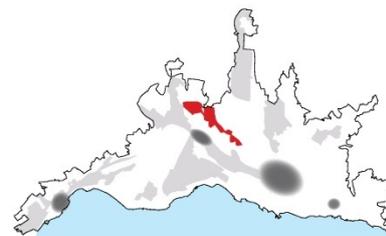
**Site E2 : Arc-en-Ciel – Cocagne Buyère**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

Mobilité	Remarques	A1				A				B				2023-2030
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics												
4d	Mobilité douce	franchissements												
16	Développement réseau tl	2015-2018												
17	Développement réseau tl	2019-2027												
23c/d	AFTPU	tram Renens-Villars-Ste-Croix												
25	Réseau CFF	3ème voie Bussigny - Cossonay												
10	A1 - autoroute urbaine	jct Ecublens, goulet d'étranglement de Crissier												
11	Compléments routiers locaux à la jct d'Ecublens	RC79 et RC151												
<b>Urbanisation</b>		<b>Equipements</b>												
5586.242	Arc-en-Ciel													
5586.243a	Cocagne													
5586.243b	Nestlé													
5586.243c	Buyère													
5586.244	Rue de l'Industrie													
5586.245	Champel													
5586.246	Vuette													
5586.247	Bussigny-Ouest													
Nouveau	Pont Bleu Terminus													
Nouveau	La Pierreire													
Nouveau	Croix Péage													

Réalisation des mesures     planification     projet     réalisation

Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDOL
2.7 Site F : Route de Cossonay	



#### Constat et objectifs :

Le site F Route de Cossonay comprend les terrains non bâtis situés de part et d'autre de la RC 251 entre le centre de Prilly et la jonction autoroutière de Crissier. Porte d'entrée de l'agglomération, ce site bénéficie d'une position en belvédère sur le lac. Les terrains sont appelés à se développer en des quartiers denses et mixtes parallèlement au réaménagement de la RC 251 qui accueillera une ligne de bus à haut niveau de service.

#### Potentiel d'accueil :

Total nouvelles SBP = 597'296 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 9'557

Densité humaine à l'hectare : 200/ha

#### Mesures d'urbanisation :

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.248	Bré Est	légalisé	4'370	70
5586.249	Ley Outre	2014	223'000	3'568
5586.25	En Bellevue	légalisé	20'000	320
5586.251	En Broye	2013	20'000	320
5586.252	Corminjoz	2013	46'000	736
5586.253	En Chise	2016	54'000	864
5586.254	Baumettes / Palettes	?	46'500	744
Nouveau	Lentillère Nord	2014-2018	62'000	992
Nouveau	Lentillère Sud	2014	108'926	1'743
Nouveau	Esparcette	2013	12'500	200

<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>	
<b>Mobilité douce :</b>	
Mesure d	Compléter le maillage du réseau mobilités douces en créant de nouveaux franchissements des infrastructures lourdes ou naturelles (vallon de la Mèbre).
Mesure 4e	Encourager l'utilisation du vélo en créant des places de stationnement à proximité des centralités.
<b>Transports publics :</b>	
Mesures 16/17	Développer par étapes le réseau des transports publics urbains (OPair 2005 Mesure MO-16), en particulier les relations avec la gare de Renens et le centre de l'agglomération. Créer des liaisons tangentielles vers le nord, par exemple Romanel et Cheseaux.
Mesures 23a/b	Améliorer l'accessibilité au secteur et la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un complément au réseau d'axe fort de transport public urbain Est-Ouest en bus à haut niveau de service sur l'av. Florissant, vers Malley (OPair 2005 Mesure MO-16).
<b>Transports individuels motorisés :</b>	
Mesure 5b	Améliorer l'accessibilité au site stratégique depuis le nord, en adaptant la route du Bois-Genoud et en créant un nouveau franchissement de l'autoroute vers Romanel.
<b>Mesures environnement :</b>	
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement	
<b>Partenaires :</b>	
SDOL pour la coordination générale du chantier	
Prilly pour le pilote du chantier	
Crissier, Prilly et Renens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics	
Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires	
<b>Etapes pour la mise en œuvre :</b>	
Suite à l'étude générale du chantier 3 de 2006, plusieurs planifications directrices ont été mises en route. Le plan directeur localisé (PDL) Corminjoz a abouti en 2009, celui de Ley Outre en 2011. Le masterplan Vernie-Crissier a été validé en 2011. Par ailleurs, l'avant-projet du bus à haut niveau de service a permis de fixer les aménagements prévus sur la RC 251. Les mesures infrastructurelles et non-infrastructurelles (plans partiels d'affectation) qui découlent de ces planifications directrices sont mises en œuvre séparément mais de manière coordonnée en fonction de leur calendrier propre.	
<b>Données de base, études réalisées :</b>	
<b>Etudes cadres</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006</li> <li>&gt; Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005</li> <li>&gt; Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de Viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006</li> </ul>	
<b>Etudes validées</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 3 / Route de Cossonay - RC 251, Concept général et stratégie de requalification, Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, ADR, Citec, Itinera, septembre 2006</li> <li>&gt; Chantier 3 / Route de Cossonay – RC 215, Avant-projet de requalification, phase 3, ADR, Citec, Itinera, juillet 2008</li> <li>&gt; AFTPU / PP5, avant-projet de bus à haut niveau de service, 2011</li> <li>&gt; Plan directeur localisé Corminjoz, octobre 2009</li> <li>&gt; Plan directeur localisé Ley Outre, Plarel, avril 2011</li> <li>&gt; Masterplan Vernie-Crissier, Feddersen&amp;Klostermann, MRS, 2011</li> </ul>	

**Site F : Route de Cossonay**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

Mobilité	Remarques	A1				A				B				2023-2030
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
4d	Mobilité douce	franchissements												
4e	Mobilité douce	stationnement pour vélo												
16	Développement réseau tl	2015-2018												
17	Développement réseau tl	2019-2027												
23a/b	AFTPU - BHNS	complément av. Florissant												
5b	Création d'axes routiers	Liaison vers Romanel												
<b>Urbanisation</b>		<b>Equipements</b>												
5586.248	Bré Est													
5586.249	Ley Outre													
5586.25	En Bellevue													
5586.251	En Broye													
5586.252	Corminjoz													
5586.253	En Chise													
5586.254	Baumettes / Palettes													
Nouveau	Lentillère Nord													
Nouveau	Lentillère Sud													
Nouveau	Esparette													

Réalisation des mesures     planification     projet     réalisation



Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDOL
<b>2.8 Site G : Zones d'activités St-Sulpice – Ecublens</b>	

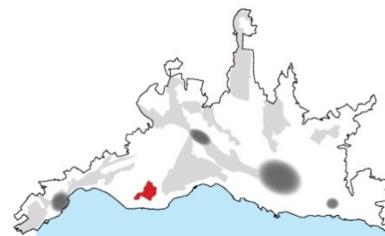


photo : Jean-Michel Zellweger

**Constat et objectifs :**

Le site G comprend les poches industrielles de St-Sulpice et d'Ecublens situées à proximité du lac et du cordon vert de la Venoge préservé par le PAC Venoge. Ce site, en grande partie urbanisé, est appelé à accueillir progressivement du logement et des activités tertiaires sur les parcelles actuellement non-bâties. La proximité avec le lac, la Venoge et les Hautes-Ecoles, ainsi que le renforcement prévu du réseau de bus dans ce secteur, sont autant d'atouts pour un habitat dense et de qualité, dans un secteur mixte aux espaces publics réaménagés.

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 227'500 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 3'640

**Densité humaine à l'hectare : 100/ha**

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.255	Champagny Sud	légalisé	30'000	480
5586.256	Vallaire-Venoge	dès 2014	197'500	3'160

<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>	
<b>Mobilité douce :</b>	
Mesure 4c	Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recombinaison du réseau des espaces publics. Aménager un réseau de mobilité douce dans le quartier incluant des liaisons entre les centres urbains, le long de la Venoge, entre le bois d'Ecublens et le lac Léman.
<b>Transports publics :</b>	
Mesures 16/17	Développer l'accessibilité du site par les transports publics urbains, notamment (OPair 2005 Mesure MO-16):
	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Améliorer les liaisons avec les gares CFF de Morges, Renens, et Prilly-Malley</li> <li>&gt; Créer un axe structurant reliant Morges aux Hautes-Ecole puis Malley (électrification de la ligne)</li> <li>&gt; Améliorer les liaisons avec le centre et le sud de l'agglomération</li> <li>&gt; Augmenter les cadences</li> </ul>
<b>Transports individuels motorisés :</b>	
Mesure 5b	Requalifier et tranquilliser la RC81 afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité multimodale
Mesure 10b	Améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) principalement par le réseau autoroutier. Créer une nouvelle jonction autoroutière sur la Venoge (Ecublens) (OPair 2005 Mesure MO-4)
<b>Mesures environnement :</b>	
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement	
<b>Partenaires :</b>	
SDOL pour la coordination générale du chantier	
Ecublens pour le pilote du chantier	
St-Sulpice et Ecublens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics	
Partenariat : Canton et propriétaires	
<b>Étapes pour la mise en œuvre :</b>	
Suite à l'étude générale du chantier 4 de 2006, un plan directeur localisé (PDL) du secteur Vallaire-Venoge a été mis en route. Les mesures infrastructurelles et non-infrastructurelles (plans partiels d'affectation) qui découlent de ces planifications directrices sont mises en œuvre séparément mais de manière coordonnée en fonction de leur calendrier propre.	
<b>Données de base, études réalisées :</b>	
<b>Études cadres</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2005</li> <li>&gt; Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005</li> <li>&gt; Chantier 6 TI / Ouest lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006</li> </ul>
<b>Étude validée</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 4 / Zones d'activités St-Sulpice / Ecublens, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Plarel et Schopfer &amp; Niggli, 2006</li> </ul>
<b>Étude en cours</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Plan directeur localisé Vallaire-Venoge, Urbaplan, en cours</li> </ul>





Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDRM
<b>2.9 Site H1 : Morges Est – Lonay – Préverenges – Denges</b>	

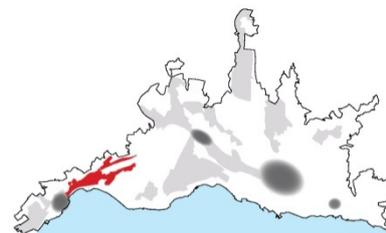
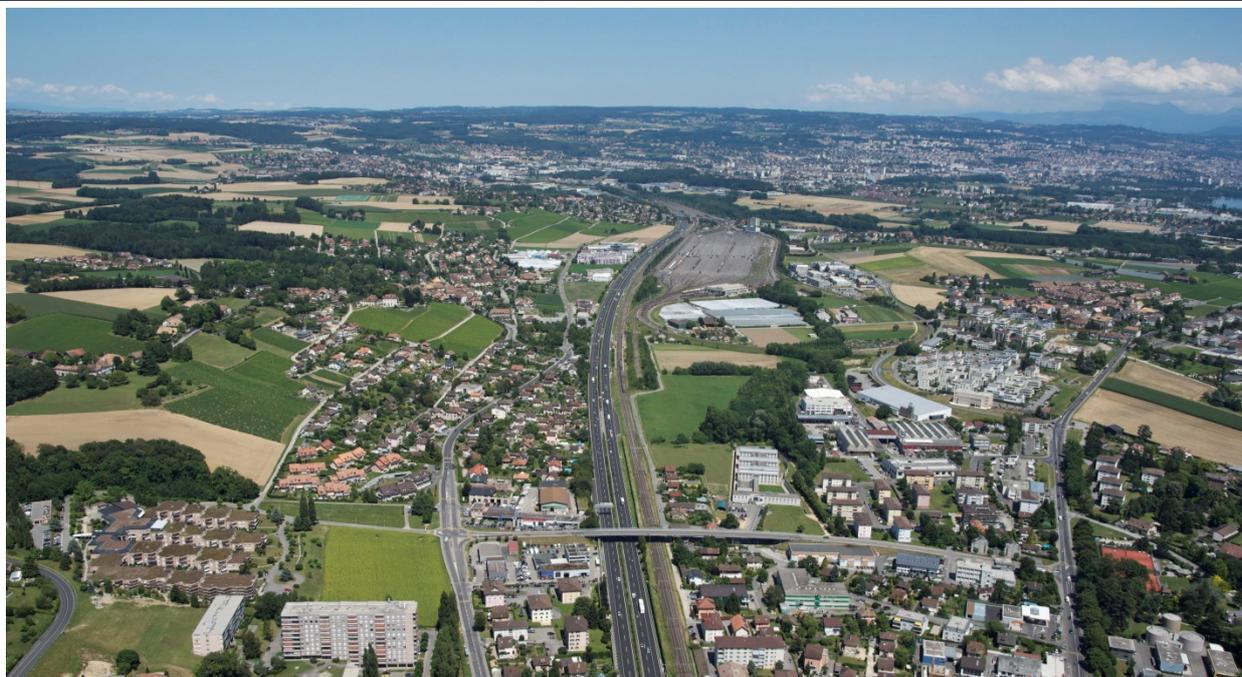


photo : Jean-Michel Zellweger

**Constat et objectifs :**

**Le site stratégique est actuellement en cours de redéfinition. Les conclusions du chantier 4 quant au nouveau périmètre servira ensuite de référence pour les projets à venir.**

Le site H1 n'est pour le moment pas clairement délimité, mais il est littéralement traversé par les voies CFF, l'autoroute et la gare de triage. Tout l'enjeu de ce site est justement de tirer profit d'une excellente accessibilité en proposant des aménagements adaptés à la présence de ces éléments. Les secteurs longeant l'autoroute doivent faire l'objet d'un aménagement et d'un choix compatibles avec l'environnement direct que constituent l'autoroute, la gare de triage et les voies CFF : nuisances sonores, pollution, risques technologiques.

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 127'580 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 2'006

**Densité humaine à l'hectare : 200/ha**

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.257	Morges Est			
a	Les Fonderies	2012	21'348	342
b	Sud-Est morgien	2012	56'532	905
5586.258	Record Buchet	2014	17'300	277
5586.259	Lonay-Préverenges-Denges	2014	8'800	106
5586.260	Préverenges Est-village RC1	2015	20'000	320
5586.261	Préverenges Sud-est village	légalisé	3'600	58

<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>	
<b>Mobilité douce :</b>	
Mesures 4c/d/e	<p>Valoriser la mobilité douce du fait de la création / reconstitution du réseau des espaces publics.</p> <p>Réaménager la voirie et créer de nouveaux itinéraires pour consolider le réseau de mobilité douce et la réalisation de places de stationnement aux endroits stratégiques (centralités, gares).</p> <p>Créer des nouveaux franchissements afin d'améliorer le maillage du réseau. Mettre en place des pistes cyclables sur chaussée et des nouveaux franchissements (voies CFF et A1). (Réaménagement du pont de la Gracieuse et du Pont de Denges en faveur des mobilités douces)</p> <p>Créer des liaisons piétonnes et des connexions avec le réseau existant.</p> <p>Encourager l'utilisation du vélo en créant des places de stationnement à proximité des centralités, aux arrêts du RER et aux équipements principaux (OPair 2005 Mesure MO-19).</p>
<b>Transports publics :</b>	
Mesure 22	Créer une troisième voie ferroviaire entre Allaman et Bussigny afin d'améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale en développant le RER vaudois (OPair 2005 Mesure MO-17)
Mesures 16/17	<p>Améliorer le niveau d'offre et la qualité de service des transports publics urbains par étapes. Augmentation des cadences, notamment en direction des Hautes Ecoles, de la gare CFF de Morges et de l'Ouest lausannois</p> <p>Pour cela, favoriser la progression des bus par la gestion de carrefours équipés de signalisation lumineuse, l'aménagement des couloirs réservés pour les bus au centre-ville de Morges, et la modification du plan de circulation dans la ville de Morges, etc.</p>
<b>Transports individuels motorisés :</b>	
Mesure 5b	Adapter la route Lonay-Denges et le contournement urbain nord de Morges à leur fonction afin de créer une liaison urbaine de qualité au nord de l'autoroute entre les jonctions d'Ecublens et de Morges Ouest, sécurisant et favorisant la circulation des mobilités douces et transports collectifs.
Mesure 10	A court et moyen terme, améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) par la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière sur la Venoge (Ecublens) l'adaptation du tronçon Morges Ouest – Venoge et du goulet de Crissier (Mesure 10 et OPair 2005 Mesure MO-4)
Mesure 26	A long terme, améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) et limiter l'effet de coupure et les nuisances de l'autoroute en réalisant un contournement autoroutier et transformant le barreau autoroutier actuel en un boulevard urbain (Mesure 26)
Réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé (plan des Mesures OPair ALM, Mesure MO-7)	
<b>Mesures environnement :</b>	
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement	
<b>Partenaires :</b>	
Région Morges pour la coordination générale des chantiers de mise en œuvre du secteur	
Communes de Morges, Préverenges, Lonay et Denges pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics	
MBC pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus	
CFF pour les Mesures d'amélioration de la desserte en train	
Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires	
<b>Étapes pour la mise en œuvre :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 4 « Urbanisation et Paysage », 2011-2013</li> <li>&gt; Planifications intercommunales 2013-2015</li> </ul>	

**Données de base, études réalisées :****Etudes cadres**

- > Schéma directeur de la Région Morgienne, septembre 2007
- > Plan directeur intercommunal de Denges - Lonay - Préverenges, juillet 1997
- > Plan directeur d'aménagement de la RC1, mars 1998
- > Plan directeur communal de Morges, mars 2012

**Etudes validées**

- > RC1, étude de requalification, avant-projet préliminaire, secteur Venoge-Saint Prex, Richter et Dahl Rocha, bureau d'architectes SA/l'Atelier du Paysage, Jean Yves Le Baron Sàrl architectes paysagistes/RGR SA ingénieurs conseils, 2010
- > Transports publics phase 1, étude générale, diagnostic et orientations stratégiques, Christe et Gygax, 2008
- > Transports publics phase 2, conception du futur réseau TP, Christe et Gygax, 2010

**Etudes en cours**

- > RC1 Venoge – Morges, avant-projet
- > Transports publics phase 3 mise en œuvre, Christe et Gygax, 2011-2012
- > Chantier 4 « urbanisation et paysage », Verzone Woods, Urbaplan, Christe et Gygax, 2011-2013

**Etudes à venir**

- > Réseau transports publics horizon 2025, 2013- ?
- > Requalification de la Route Lonay-Denges, 2012-2013
- > Chantier 5, mobilité douce espaces publics et paysage, 2012-2013
- > Chantier 6, Environnement, 2012
- > PDL ou PPA intercommunal secteur du Bief 2013-2014

**Site H1 : Morges Est – Lonay – Préverenges - Denges**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

Mobilité	Remarques	A1				A				B				2023-2030
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics												
4d	Mobilité douce	franchissements												
4e	Mobilité douce	stationnement pour vélo												
22	Transports publics	création d'une 3ème voie entre Allaman et Bussigny												
16	Développement réseau TI + TPM	2015-2018												
17	Développement réseau TI + TPM	2019-2027												
10	A1 - autoroute urbaine	jct Ecublens												
26	A1	contournement de Morges												
5b	Requalification multimodale	Rte Lonay-Denges et contournement urbain nord de Morges												
<b>Urbanisation</b>		<b>Equipements</b>												
5586.257a	Les Fonderies													
5586.257b	Sud-Est morgien													
5586.258	Record-Buchet													
5586.259	Lonay-Préverenges-Denges													
5586.260	Préverenges Est-village RC1													
5586.261	Préverenges Sud-est village													



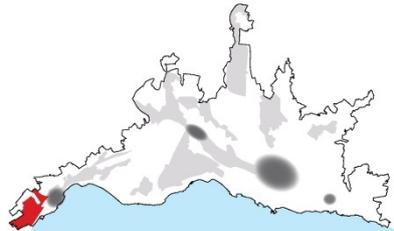
Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDRM	
<p><b>2.10 Site H2 : Morges Ouest – Tolochenaz</b></p>		



photo : Jean-Michel Zellweger

**Constat et objectifs :**

Situé entre le Vallon du Boiron et le centre-ville de Morges, le site H2 comprend un vaste plateau industriel sur la commune de Tolochenaz appelé à s'urbaniser plus densément en y intégrant de la mixité. L'urbanisation de Morges Ouest se densifie également au nord de la jonction autoroutière, le long du tracé du BAM et du vallon du cours d'eau de la Morges, proposant des secteurs principalement résidentiels.

Le site H2 est actuellement en cours de redéfinition via le chantier 4 « urbanisation et paysage » piloté par Région Morges et qui servira de référence pour les projets à venir une fois l'étude validée. L'enjeu majeur est notamment une augmentation de plus de 100% de la population de Tolochenaz et l'amélioration de la desserte en transports publics, TPM et CFF, dont la création d'une nouvelle gare à Tolochenaz, liée à la réalisation de la 3<sup>e</sup> voie ferroviaire.

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 437'318 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)  
 Total habitants-emplois = 6'997

**Densité humaine à l'hectare : 200/ha**

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.262	Morges sud-ouest En Bonjean	légalisé	24'390	390
5586.263	Morges sud-ouest Parc des sports	2012(activités sportives et de loisir)		
5586.264	La Longeraie	2013	118'128	1'890
5586.269	La Prairie-Nord / L'Eglantine	2013	64'260	1'028
Nouveau	Les Emetaux	2015	45'000	720
Nouveau	Préveyres-dessus	2015	28'540	457
Nouveau	ZI Molliau	après 2018	157'000	2'512

<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>	
<b>Mobilité douce :</b>	
Mesures 4c/d/e	Favoriser le recours à la mobilité douce en créant ou sécurisant de nouveaux itinéraires cyclables et piétonniers, (La requalification de la Rc1 Morges-St-Prex est une des mesures mobilité douce phare. ) notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mise en place de bandes / pistes cyclables sur chaussée</li> <li>&gt; Création de liaisons piétonnes et connexions avec le réseau existant (notamment franchissement des voies des CFF, du BAM et de l'autoroute)</li> </ul>
<b>Transports publics :</b>	
Mesure 22	Créer une troisième voie ferroviaire entre Allaman et Bussigny afin d'améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale en développant le RER vaudois (OPair 2005 Mesure MO-17). Réaliser une nouvelle halte à Tolochenaz lors de la construction de la 3 <sup>ème</sup> voie.
Mesures 16/17	Améliorer le niveau d'offre et la qualité de service des transports publics urbains par étapes. Augmentation des cadences, notamment en direction des Hautes Ecoles, de la gare CFF de Morges et de l'Ouest lausannois. Pour cela, favoriser la progression des bus par la gestion de carrefours équipés de signalisation lumineuse, l'aménagement des couloirs réservés pour les bus au centre-ville de Morges, et la modification du plan de circulation dans la ville de Morges, etc.
<b>Transports individuels motorisés :</b>	
Mesure 5b	Adapter le contournement urbain nord de Morges à sa fonction afin de créer une liaison urbaine de qualité au nord de l'autoroute, sécurisant et favorisant la circulation des mobilités douces et des transports collectifs.
Mesure 26	A long terme, améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) et limiter l'effet de coupure et les nuisances de l'autoroute en réalisant un contournement autoroutier et transformant le barreau autoroutier actuel en un boulevard urbain. Réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé (plan des Mesures OPair 2005, Mesure MO-7)
<b>Mesures environnement :</b>	
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement	
<b>Partenaires :</b>	
Région Morges pour la coordination générale du chantier	
Communes de Morges et de Tolochenaz pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics	
MBC pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus et BAM	
Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires	
<b>Etapas pour la mise en œuvre :</b>	
Chantier 4 « Urbanisation et Paysage » en cours	
<b>Données de base, études réalisées :</b>	
<b>Etudes cadres</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schéma directeur de la région morgienne, septembre 2007</li> <li>&gt; Plan directeur communal de Morges, mars 2012</li> </ul>	
<b>Etudes validées</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schéma directeur de l'Ouest morgien, décembre 2005</li> <li>&gt; RC1, étude de requalification, étude d'avant-projet préliminaire, secteur Venoge-Saint-Prex, Richter Dahl Rocha et associés architectes SA, l'atelier du paysage-Jean Yves le Baron Sàrl, RGR SA, ingénieurs conseils.</li> <li>&gt; Transports publics phase 1, étude générale, diagnostic et orientations stratégiques, Christe et Gyga, 2008</li> <li>&gt; Transports publics phase 2, conception du futur réseau TP, Christe et Gyga, 2010</li> <li>&gt; BAM, étude d'exploitation, stratégie de développement des infrastructures, CITEC, 2009</li> </ul>	

**Etudes en cours**

- > Chantier 4 « urbanisation et paysage », Verzone woods, Urbaplan, Christe et Gygax, 2011-2013
- > Transports publics phase 3 mise en œuvre, Christe et Gygax, 2011-2012

**Etudes à venir**

- > Chantier 5 « Mobilité douce, espace publics et paysage », 2012-2013
- > Chantier 6 « environnement » Phase 1 diagnosctic et orientations générales, 2012
- > Planifications intercommunales, 2013-2015
- > Transports publics conception du futur réseau 2025
- > Requalification de la RC1 avant-projet, 2014 ?

**Site H2 : Morges Ouest - Tolochenaz**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

			A1				A				B				2023-2030
Mobilité		Remarques	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics													
4d	Mobilité douce	franchissements													
4e	Mobilité douce	stationnement pour vélo													
22	Réseau CFF	3ème voie Allaman-Bussigny													
16	Développement réseau TPM	2015-2018													
17	Développement réseau TPM	2019-2027													
26	A1	contournement de Morges													
5b	Requalification multimodale	Contournement urbain nord de Morges													
<b>Urbanisation</b>															
<b>Equipements</b>															
5586.262	Morges sud-ouest En Bonjean														
5586.263	Morges sud-ouest Parc des sports	complexe sportif													
5586.264	La Longeraie														
5586.269	La Prairie-Nord / L'Eglantine	école primaire													
Nouveau	Les Emetaux														
Nouveau	Préveyres-dessus														
Nouveau	ZI Molliau														

Réalisation des mesures     planification     projet     réalisation

Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDRM
<b>2.11 Site I : Centre-ville de Morges</b>	

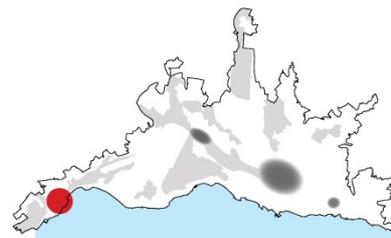


photo : Jean-Michel Zellweger

**Constat et objectifs :**

Morges est historiquement une ville centre, chef-lieu de son district, noyau urbain d'une contrée agricole et viticole comptant de nombreuses communes. Elle est une ville attractive et dynamique sur le plan économique et joue un rôle central à l'ouest de l'agglomération. Sa population a connu une croissance rapide mais elle dispose encore de potentialités de densification dans son centre, dans le secteur Morges Gare-Sud ainsi que plusieurs zones libre de construction à l'ouest du territoire permettant d'accueillir un nombre important d'habitants. Son centre-ville, installé majestueusement au bord du lac, s'affirme clairement dans la silhouette urbaine et abrite un riche patrimoine architectural, urbain et paysager. C'est un lieu de vie, animé de nombreuses sociétés, disposant d'infrastructures performantes faisant d'elle un pôle culturel et sportif pour toute la région.

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 99'877 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 1'598

**Densité humaine à l'hectare : 200/ha**

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.265	Morges-Gare Sud	2012	70'000	1'120
5586.266	Le Sablon	2012	inclus	inclus
5586.267	La Baie II*	2012	17'917	287
5586.268	Charpentiers-Nord II	2010	11'900	191

**Mesures infrastructurelles à coordonner :****Mobilité douce :**

- > Assainir le cheminement par la route des Charpentiers

<p><b>Transports publics :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Améliorations de l'infrastructure du RER vaudois permettant de desservir toutes les haltes ferroviaires situées entre Renens et Allaman avec une cadence minimale de 30 minutes (OPair 2005 Mesure MO-17).</li> <li>&gt; Développement du réseau des bus urbains permettant une cadence de 10 minutes en période de pointe, notamment en direction des Hautes Ecoles puis de Malley, de la gare CFF de Morges et de l'Ouest lausannois (OPair 2005 Mesure MO-16).</li> <li>&gt; Voies réservées pour bus au centre-ville.</li> </ul> <p>Mesure 21      Développement de la gare (accessibilité aux quais), depuis la gare routière située au Nord de la gare CFF en prolongeant la passage sous-voie.</p> <p><b>Transports individuels motorisés :</b></p> <p>Mesure 5b      Adaptation du contournement urbain nord de Morges à sa fonction afin de créer une liaison urbaine de qualité au nord de l'autoroute, sécurisant et favorisant la circulation des mobilités douces et des transports collectifs.</p>	
<p><b>Mesures environnement :</b></p> <p>Voir fiches de mesures générales pour l'environnement</p>	
<p><b>Partenaires :</b></p> <p>Région Morges pour la coordination générale du chantier</p> <p>Communes de Morges et de Tolochenaz pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics</p> <p>MBC pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus</p> <p>CFF pour les Mesures d'amélioration de la desserte ferroviaire</p> <p>Partenariat : ARCAM, Canton, Confédération et propriétaires</p>	
<p><b>Étapes pour la mise en œuvre :</b></p> <p>Validation de l'étude de coordination Chantier 4 « urbanisation et paysage » et PPA Morgiens.</p>	
<p><b>Données de base, études réalisées :</b></p> <p><b>Etudes cadres</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schéma directeur de la région morgienne, septembre 2007</li> <li>&gt; Plan directeur communal de Morges, mars 2012</li> </ul> <p><b>Etudes validées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PDL Morges Gare-Sud, mars 2010</li> <li>&gt; La politique de stationnement en Ville de Morges, mai 2011</li> <li>&gt; RC1, étude de requalification, avant-projet préliminaire, secteur Venoge-Saint Prex, Richter et Dahl Rocha, bureau d'architectes SA/l'Atelier du Paysage, Jean Yves Le Baron Sàrl architectes paysagistes/RGR SA ingénieurs conseils, 2010</li> <li>&gt; Transports publics phase 1, étude générale, diagnostic et orientations stratégiques, Christe et Gyga, 2008</li> <li>&gt; Transports publics phase 2, conception du futur réseau TP, Christe et Gyga, 2010</li> </ul> <p><b>Etudes en cours</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PPA Morges Gare Sud, juillet 2010 (en cours de procédure)</li> <li>&gt; Plan directeur des circulations de Morges</li> <li>&gt; Transports publics phase 3 mise en œuvre, Christe et Gyga, 2011-2012</li> <li>&gt; Chantier 4 « urbanisation et paysage », Verzone woods, Urbaplan, Christe et Gyga, 2011-2013</li> </ul> <p><b>Etudes à venir</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 5 « Mobilité douce, espace publics et paysage », 2012-2013</li> <li>&gt; Chantier 6 « environnement » Phase 1 diagnostic et orientations générales, 2012</li> <li>&gt; Planifications intercommunales, 2013-2015</li> <li>&gt; Transports publics conception du futur réseau 2025</li> <li>&gt; Requalification de la RC1 avant-projet, 2014</li> </ul>	

**Site I : Centre-ville de Morges**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

Mobilité	Remarques	A1			A				B				2023-2030	
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		2022
4c	Mobilité douce	Rte des Charpentiers à assainir												
16	Développement réseau TPM	2015 - 2018												
17	Développement réseau TPM	2019 - 2027												
21	Développement de la gare de Morges	Accessibilité + aménagement interface												
5b	Requalification multimodale	Contournement urbain nord de Morges												
<b>Urbanisation</b>		<b>Equipements</b>												
5586.265	Morges-Gare Sud													
5586.266	Le Sablon													
5586.267	La Baie II													
5586.268	Charpentiers-Nord II													

Réalisation des mesures 
  planification 
  projet 
  réalisation



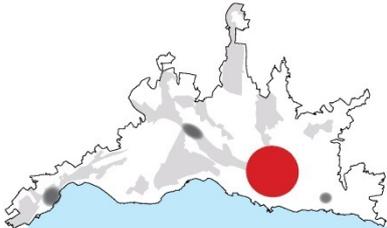
<b>Sites stratégiques et centralités principales</b>	<b>Secteur SDCL</b>	
<b>2.12 Site J : Centre-ville de Lausanne</b>		

photo : Jean-Michel Zellweger



**Constat et objectifs :**

La centralité de Lausanne présente une concentration majeure d’emplois, de services, d’équipements et d’habitants. C’est un site de première importance pour les services, l’économie, le tourisme, la culture et l’image de marque de l’agglomération. Assumant de surcroît son statut de "ville-centre" de l’agglomération, elle y joue bien entendu un rôle fonctionnel et stratégique de premier ordre, qui se traduit par des exigences particulièrement accrues en termes d’accessibilité et de vitalité.

Son périmètre est vaste et peut être appréhendé différemment selon la thématique considérée. Le cœur de la centralité est clairement logé entre la gare et le château, Mon Repos et Chauderon. Les extensions urbaines du XIXe siècle (Sous-Gare, Rumine, av. d’Echallens par exemple) en constituent des prolongements naturels. Les mutations en cours et importants potentiels de la vallée du Flon tendent à l’étendre vers l’Ouest, ce que confirme le projet d’agglomération en renforçant l’urbanisation le long des axes forts TP dans ce couloir. Les projets en cours dans le secteur de la gare (extension de la gare, pôle muséal, etc.) renforceront encore l’attractivité autour de cette interface centrale de l’agglomération avec le futur m3.

**Potentiel d’accueil :**

Total nouvelles SBP = 373’350 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 5’974

**Densité humaine à l’hectare : 200 à 400/ha**

**Mesures d’urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d’affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.27	Beaulieu / Front Jomini	2012	33’000	528
5586.271	Site ancienne UIOM	2014	23’700	379
Nouveau	Zone des hôpitaux	2012	100’000	1’600
Nouveau	Réservoir du Calvaire	2014	15’000	240

Nouveau	Pierre de Plan	2018	25'000	400
Nouveau	Sévelin	2015	90'000	1'440
Nouveau	Place Chauderon	2014	2'000	32
Nouveau	Rue du Petit-Rocher	2012	16'850	270
Nouveau	St-Laurent – Louve	2012	5'000	80
Nouveau	MCBA	2012	20'000	320
Nouveau	Gare CFF	2017	5'000	80
Nouveau	Avenue de la Gare – Avenue d'Ouchy	2015	37'800	605
<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>				
<b>Mobilité douce :</b>				
Mesure 4c	Favoriser le recours à la mobilité douce en complétant et sécurisant les itinéraires cyclables et piétonniers.			
Mesure d	Augmenter le maillage du réseau de mobilités douces en créant de nouveaux franchissements horizontaux (passerelles ou passages sous-voies) et verticaux (ascenseurs).			
Mesure 4h	Faciliter les déplacements à pied ou à vélo par la modération du trafic			
Mesure 4e	Encourager l'utilisation du vélo en créant des places de stationnement à proximité des centralités, de la gare et des équipements principaux. Créer deux vélostations à la gare de Lausanne.			
<b>Transports publics :</b>				
Mesure 20	Améliorer l'accessibilité ferroviaire du centre de Lausanne à l'échelle cantonale et nationale, en résolvant le goulet d'étranglement Renens – Lausanne.			
Mesure 23	Consolider et étendre le réseau des TP urbains en site propre par la réalisation de nouveaux tronçons du réseau d'axes forts (dont en particulier mesure 23e, réalisation du métro m3),			
Mesure 24	Augmenter la capacité du m2.			
Mesure 6	Transformer, à long terme, le m1.			
Mesures 16/17	Développer par étapes le réseau des tl, favoriser la progression des bus par des réaménagements routiers et l'adaptation de la régulation des carrefours.			
Mesure 21	Développer la gare (créer un nouveau passage inférieur, agrandir le passage existant à l'ouest afin d'améliorer l'accessibilité aux quais, coordonner avec les nouvelles interfaces pour les transports publics urbains).			
<b>Stationnement :</b>				
Ne pas augmenter le nombre de nouvelles places de stationnement au centre-ville conformément au plan des Mesures OPair. Lors de la création de nouvelles places privées, compenser par la suppression de places sur le domaine public				
<b>Mesures environnement :</b>				
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement				
<b>Partenaires :</b>				
Commune de Lausanne pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics				
tl pour les mesures transports publics				
CFF pour les Mesures d'amélioration de la desserte ferroviaire				
Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires				
<b>Etapes pour la mise en œuvre :</b>				
Coordination dans le cadre du programme de législature lausannois « Métamorphose »				
Pour le secteur de la gare : coordination avec les CFF dans le cadre du projet d'extension de la gare et coordination avec le Canton dans le cadre du projet de pôle muséal.				

**Données de base, études réalisées :****Etudes cadres**

- > Plan directeur communal, 1996
- > Programme de législature Métamorphose
- > Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21

**Etudes en cours**

- > Révision du plan directeur communal de Lausanne
- > Projet d'extension de la gare CFF
- > Etude d'urbanisme et d'aménagements urbains dans le secteur de la gare CFF
- > Etude d'optimisation m2-m3
- > Sévelin : concept directeur paysager des espaces publics Sévelin-Sébeillon
- > PPA ou PAC en cours dans la plupart des sites mentionnés *supra*
- > Site ancienne UIOM (périmètre Le Vallon) : mandat d'études parallèles

**Etudes à venir**

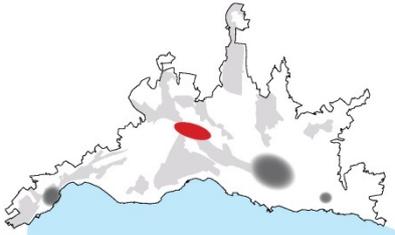
- > Divers PPAs

**Site J : Centre-ville de Lausanne**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

				A1				A				B				2023-2030
Mobilité		Remarques	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2030	
4c	Mobilité douce	développement des réseaux														
4c	Mobilité douce	franchissements														
4h	Mobilité douce	recomposition espaces publics														
4e	Mobilité douce	2 vélostations à la gare de Lsne														
23a/b	AFTPU - BHNS	compléter la ligne Est - Ouest														
23e/f	AFTPU - m3	Réalisation du métro m3														
24	Métro m2	augmentation de capacité														
6	Métro m1	développement 2030														
16	Développement réseau II	2015-2018														
17	Développement réseau II	2019-2027														
21	Développement de la gare de Lausanne	Accessibilité + aménagement interface														
<b>Urbanisation</b>																
			<b>Equipements</b>													
5586.270	Beaulieu / Front Jomini	hôtel														
5586.271	Site ancienne UIOM															
Nouveau	Zone des hôpitaux	extension hôpital														
Nouveau	Réservoir du Calvaire															
Nouveau	Pierre de Plan															
Nouveau	Sévelin															
Nouveau	Place Chaudron															
Nouveau	Rue du Petit-Rocher															
Nouveau	St-Laurent / Louve															
Nouveau	MCBA	pôle muséal														
Nouveau	Gare CFF															
Nouveau	Av de la Gare - Av d'Ouchy															

Réalisation des mesures  planification  projet  réalisation

<b>Sites stratégiques et centralités principales</b>	<b>Secteur SDOL</b>	
<b>2.13 Site K : Centre-ville de Renens</b>		



**Constat et objectifs :**  
 Renens, chef-lieu du district de l'Ouest lausannois, aux fortes potentialités de développement, joue un rôle plus récent sur les plans socio-économique et culturel ainsi que comme interface de transports publics. L'aménagement en cours de son centre-ville et des abords de la gare est l'occasion d'affirmer son rôle naissant et sa présence marquante dans le contexte urbain. C'est la seule centralité principale "moderne", ancrée sur un quartier né au XIX<sup>e</sup> siècle autour de la gare et non sur le noyau villageois plus ancien, ce qui participe à son identité très spécifique, au même titre que sa multiculturalité.

**Potentiel d'accueil :**

Total nouvelles SBP = 132'700 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)  
 Total habitants-emplois = 2'083

**Densité humaine à l'hectare :** 200/ha à 400/ha

**Mesures d'urbanisation :**

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.272	Place du Marché / Savonnerie	légalisé	12'700	203
5586.273	La Croisée	2012	23'000	368
5586.274	Gare de Renens	2013	27'000	432
5586.275	Entrepôts	2014	70'000	1'080

**Mesures infrastructurelles à coordonner :**

**Mobilité douce :**

Mesure 4d      Assainir le franchissement nord – sud pour la mobilité douce des rails au niveau du Passage Inférieur du 1<sup>er</sup> Août.

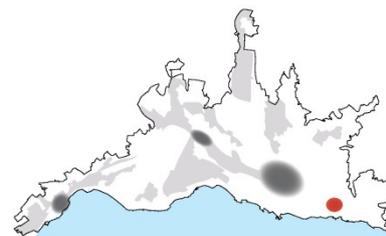
Mesures 4h/5    Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces publics.

<b>Transports publics :</b>	
Mesure 20	Améliorer l'accessibilité ferroviaire du centre de Renens à l'échelle cantonale et nationale, en développant le RER vaudois et les prestations grandes lignes RE
Mesures 23c/d	Améliorer l'accessibilité au centre de Renens et à sa gare ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation du complément de l'axe fort de transport public urbain Est-Ouest en tramway jusqu'à Villars-Ste-Croix
Mesures 16/17	Développer l'accessibilité du centre-ville par les transports publics urbains en améliorant le niveau d'offre et la qualité de service
Mesure 21	Assainir et mettre en conformité les systèmes d'accès aux quais de la gare, optimiser le fonctionnement de l'interface TP de part et d'autre de la gare.
<b>Stationnement :</b>	
Maîtriser le nombre de places de stationnement au centre-ville conformément au plan des Mesures OPair.	
<b>Mesures environnement :</b>	
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement	
<b>Partenaires :</b>	
SDOL pour la coordination générale du chantier	
Renens pour le pilotage du chantier	
Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Renens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics	
Partenariat : Canton, Confédération, CFF et propriétaires	
<b>Etapas pour la mise en œuvre :</b>	
Coordination en cours avec étude de restructuration du secteur de la gare de Renens (étude d'insertion multimodale et concours de projet)	
Coordination réglée avec SDOL / Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce	
Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TP et TI	
<b>Données de base, études réalisées :</b>	
<b>Etudes cadres</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2005</li> <li>&gt; Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005</li> <li>&gt; Chantier 6 TI / Ouest lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006</li> </ul>	
<b>Etudes validées</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon, Lignes directrices et stratégie d'aménagement, Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Feddersen &amp; Klostermann, 2006</li> <li>&gt; Renens Centre, Synthèse et bilan des études effectuées portant sur le centre-ville, Ville de Renens, Urbaplan, 2005</li> </ul>	





Sites stratégiques et centralités principales	Secteur SDEL
2.14 Site L : Centre-ville de Pully	



#### Constat et objectifs :

Pully offre de nombreux équipements et services dont le rayonnement s'étend aux communes de l'Est lausannois. Certains équipements comme le théâtre de l'Octogone jouent un rôle significatif à l'échelon de l'agglomération. Sa centralité se concentre entre le bourg historique, posé sur un pli topographique dominant le lac, et le quartier bordant au Nord l'avenue de Lavaux. Plus modeste dans l'image collective, cette centralité historique est destinée à monter en puissance pour renforcer la vitalité socio-économique et culturelle de l'Est de l'agglomération. La conjugaison de plusieurs projets importants soutenus par les autorités y contribuera très certainement.

#### Potentiel d'accueil :

Total nouvelles SBP = 75'342 m<sup>2</sup> (état planification au 31.03.2012)

Total habitants-emplois = 1'205

**Densité humaine à l'hectare : 100/ha**

#### Mesures d'urbanisation :

Code ARE	Appellation	Horizon d'affectation	total m <sup>2</sup> SBP	Total Hab/Empl.
5586.276	Tirage-Gare	2012-2013	13'430	215
5586.277	Lavaux-Roches-Palin-Panchaudes	2011	5'750	92
5586.278	Samson Reymondin	légalisé	5'838	93
5586.279	Ramuz-Tirage	2018	13'500	216
5586.28	Roche-Rochettaz	2012	9'289	149
5586.281	Clergère Nord	2020	20'151	322
5586.282	Migros	2020	2'912	47
5586.283	Lavaux-Prieuré	2020	4'472	72

<b>Mesures infrastructurelles à coordonner :</b>	
<b>Mobilité douce :</b>	
Mesure 4c	Favoriser le recours à la mobilité douce en créant ou sécurisant de nouveaux itinéraires cyclables et piétonniers (Mesure 4c), notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Intégration de bandes cyclables sur l'avenue de Lavaux</li> <li>&gt; Création de liaisons piétonnes et connexions avec le réseau existant notamment pour relier les équipements de part et d'autre de l'avenue de Lavaux, relier la place de la Gare, le Prieuré et la place de la Clergère</li> </ul>
Mesure 4d	Créer des nouveaux franchissements afin d'améliorer le maillage du réseau
Mesure 4e	Stationnement vélo aux interfaces de transport public
<b>Transports publics :</b>	
Mesure 19c	Améliorer l'accessibilité ferroviaire du centre de Pully à l'échelle cantonale, en développant le RER vaudois. Desserte de la gare de Pully avec une cadence minimale de 15 minutes (OPair 2005 Mesure MO-17).
Mesure 23	Améliorer l'accessibilité au centre de Pully et à sa gare ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un nouvel axe fort de transport public urbain Est-Ouest (hypothèse tramway) (OPair 2005 Mesure MO-16).
Mesure 16/17	Développer l'accessibilité du centre-ville par les transports publics urbains, améliorer le niveau d'offre et la qualité de service (OPair 2005 Mesure MO-16).
<b>Transports individuels motorisés :</b>	
	> Réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé (plan des Mesures OPair 2005, Mesure MO-7)
Mesure 4h/ 5	Adapter le réseau routier au contexte urbain du centre de Pully, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ralentissement du trafic sur toutes les rues, hors réseau principal</li> <li>&gt; Réaménagement du chemin de Rennier et de la RC777.</li> </ul>
<b>Mesures environnement :</b>	
Voir fiches de mesures générales pour l'environnement	
<b>Partenaires :</b>	
SDEL pour la coordination générale du chantier	
Pully pour le pilotage du chantier, les procédures d'urbanisme et aménagements publics	
Partenariat : Canton, Confédération, CFF et propriétaires	
<b>Etapes pour la mise en œuvre :</b>	
Une planification directrice sectorielle en cours de démarrage précisera les étapes de mise en oeuvre	
<b>Données de base, études réalisées :</b>	
<b>Etudes cadres</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schéma directeur de l'Est lausannois. Rapport technique « Mobilité et Urbanisme », adopté en mai 2011</li> <li>&gt; Plan directeur communal de Pully, mars 1996</li> <li>&gt; PGA, Pully, mars 2001</li> </ul>	
<b>Etudes validées</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; PPA Samson Reymondin, 2007</li> <li>&gt; PPA Lavaux-Roches-Palin-Panchaudes, 2011</li> </ul>	
<b>Etudes en cours</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Secteur gare : requalification des espaces publics et accès aux quais, Pully, 2011</li> <li>&gt; PPA Tirage Gare, 2012</li> <li>&gt; PQ Roche Rochettaz, 2012</li> <li>&gt; SDEL, Chantier 1B TP, Architecture du réseau, 2011</li> </ul>	
<b>Etudes à venir</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Masterplan Pully-centre</li> <li>&gt; SDEL, Chantier 6A, Stratégie globale de gestion du trafic générée par la demi-jonction autoroutière.</li> </ul>	

**Site L : Centre-ville de Pully**

Echéancier de mise en œuvre (Etat mars 2012) :

			A1				A				B				2023-2030
Mobilité		Remarques	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
4c	Mobilité douce	développement des réseaux													
4d	Mobilité douce	Franchissements													
4h	Mobilité douce	recomposition espaces publics													
23a/b	BHNS	compléter le réseau d'axes forts													
16	Développement réseau tl	2015-2018													
17	Développement réseau tl	2019-2027													
5a	Requalification multimodale	ch. de Rennie, RC777													
<b>Urbanisation</b>															
<b>Equipements</b>															
5586.276	Tirage-Gare														
5586.277	Lavaux-Roches-Palin-Panchaudes														
5586.278	Samson Reymondin														
5586.279	Ramuz-Tirage														
5586.280	Roche-Rocheltaz														
5586.281	Clergère Nord														
5586.282	Migros														
5586.283	Lavaux-Prieuré														

Réalisation des mesures    ■ planification    ■ projet    ■ réalisation

# PALM 2012

## **3 MESURES D'URBANISATION**

### **3.1 Carte**

C8 | Mesures d'urbanisation

### **3.2 Liste des mesures d'urbanisation**

### **3.3 Synthèse des planifications légalisées**

### **3.4 Tableau détaillé des planifications légalisées**

### **3.5 Synthèse des planifications à légaliser**

### **3.6 Tableau détaillé des planifications à légaliser**

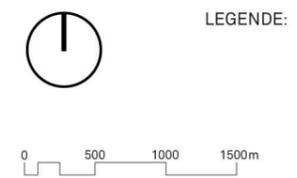
### **3.7 Evolution des capacités d'accueil 2007 / 2012**





Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées.  
 La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles.  
 Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.

FA2C



LEGENDE:

- |  |   |  |  |  |  |  |                        |
|--|---|--|--|--|--|--|------------------------|
|  | secteur à forte mixité et forte densité             |  | secteur à prédominance d'activités, 200 h-e / hectare min. |  | site stratégique d'agglomération                           |  | réseau TP structurant  |
|  | secteur à forte mixité, 200 h-e / hectare min.      |  | secteur à prédominance d'activités, 150 h-e / hectare      |  | no ARE-Code 5586.  |  | réseau ferré et haltes |
|  | quartier résidentiel avec mixité, 150 h-e / hectare |  | secteur à prédominance d'équipements collectifs            |  | secteur légalisé (figurant sur l'Accord 2010)              |  |                        |
|  |   |  |  |  | secteur hors site stratégique (figurant sur l'Accord 2010) |  |                        |

PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES D'URBANISATION:  
 PLANIFICATIONS PRIORITAIRES**

JUIN 2012





## 3.2 LISTE DES MESURES D'URBANISATION

ARE-Code	Libellé	Commune	Horizon de planification			Potentiels	
			type de planification	légalisation affectations	accord prestations	SBP m2	hab./emp.
<b>SITE A : LES FICHES - VENNES - CROISSETTES</b>						<b>282'700</b>	<b>4'523</b>
5586.201	Les Fiches	Lausanne	PPA	2012	2011	102'700	1'643
5586.202	Pôle de Vennes	Lausanne, Epalinges	PAC	2013	2012	180'000	2'880
<b>SITE B : BLECHERETTE - LE RIONZI</b>						<b>962'450</b>	<b>15'399</b>
5586.203	Secteur stade olympique	Lausanne	PPA	2014	2016	163'000	2'608
5586.204	Secteur Bois Mermet	Lausanne	PPA	2014	2014	25'000	400
5586.205	Stade Marronniers	Lausanne	PPA	2014	2014	35'000	560
5586.206	Secteur Marronniers	Lausanne	PPA	2014	2014	40'000	640
5586.207	La Tuilière	Lausanne	PPA	2014	2016	17'150	274
5586.208	Plaines du Loup	Lausanne	PPA	2013	2014	290'000	4'640
5586.209	Le Rionzi d'en Haut	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	2015	2015	82'000	1'312
5586.210	Les Côtes de la Grangette	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	légalisé	2010	12'500	200
5586.211	Le Bugnon	Lausanne	-	réalisé	réalisé	27'000	432
5586.212	Le Bugnon / Maillefer	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	légalisé	2011	42'000	672
5586.213	La Croix	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	2014	2014	10'000	160
5586.214	Champs d'Aullie	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	2014	2014	10'000	160
5586.215	Le Châtelard	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	2015	d'ici 2018	5'000	80
Nouveau	Grange de Montricher	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	2014		40'400	646
Nouveau	La Plailiausaz	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	2014		38'400	614
Nouveau	Rionzi ZI	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	2015		125'000	2'000
<b>SITE C : ROMANEL - VERNAND - CHESEAUX</b>						<b>883'452</b>	<b>14'135</b>
5586.216	Le Brit (C1 secteur 7f)	Romanel	PPA	2014	2012	34'800	557
5586.217	Le Brit (C1 secteur 7e)	Romanel	PQ	légalisé	2014	0	0
5586.218	Pré Jacquet (C1 secteur 7a)	Romanel	PQ	2014	2012	22'500	360
5586.219	Vernand Le Cour-Camarès (Praz Roussy)	Lausanne	PAC - PPA	2012-2018	2011	107'540	1'721
5586.220	Vernand-Camarès (C1 secteur 3)	Lausanne	PPA	2014	2013	211'562	3'385
5586.221	Bel-Air (C1 secteur 1)	Lausanne	PPA	2014	2015	61'200	979
5586.222	Nonceray-Lacroix	Cheseaux	PQ	2015	2012	76'250	1'220
5586.223	Grand-Pré Lacuessière	Cheseaux	PQ	2014	2012	11'500	184
5586.224 *	Est-Cheseaux	Cheseaux	PPA	2020	d'ici 2018	8'000	128
5586.284	Route d'Yverdon	Cheseaux	PPA	2020	2015	4'000	64
5586.285 *	La Rochette	Cheseaux	PPA	2020	2015	12'500	200
5586.225	Fontagny (C1 secteur 4a)	Romanel	PPA	2015	2015	41'800	669
5586.226	Le Vigny (C1 secteur 6c)	Romanel	PPA	2015	d'ici 2018	17'550	281
5586.227	Les Rochettes (C1 secteur 4d)	Romanel	PQ	légalisé	2015	24'150	386
5586.228	Les Terreaux-Cousson (C1 secteur 4b)	Romanel	PPA	2015	d'ici 2018	52'300	837
5586.229	Le Village (C1 secteur 6a)	Romanel	PPA	2015	2011	17'500	280
5586.230	La Sauge (ex-Le Marais)	Romanel	PPA	2015	2015	150'000	2'400
Nouveau	Le Bochet (C1 secteur 7d)	Romanel	PPA	2015		12'300	197
Nouveau	Le Raffort (C1 secteur 4c)	Romanel	PPA	2015		18'000	288
<b>SITE D : HAUTES ECOLES - TIR-FEDERAL - MALADIERE</b>						<b>826'877</b>	<b>13'230</b>
5586.231	Chavannes sud-ouest	Chavannes-près-Renens	PQ	2013	2012	179'977	2'880
5586.232	Chavannes sud-est	Chavannes-près-Renens	PQ - PPA	2013-2020	2012	335'000	5'360
5586.233	Pré-de-Vidy	Lausanne	PPA	2013	2014	150'000	2'400
5586.234	EPFL nord (Centre Congrès)	Ecublens	-	en réalisation	2010	22'500	360
5586.235	EPFL sud (RLC + Centre Innovation)	Ecublens	-	réalisé	2010	27'000	432
5586.236	La Plaine (terrains de football)	Chavannes-près-Renens	PAC 229	0	d'ici 2018	0	0

ARE-Code	Libellé	Commune	Horizon de planification			Potentiels	
			type de planification	légalisation affectations	accord prestations	SBP m2	hab./emp.
5586.237	Le Bochet / Le Paqueret	St-Sulpice	PPA	2015	2010	38'500	616
5586.238	SAPAL	Ecublens	PPA	0	2015	10'000	160
Nouveau	Aligro	Chavannes-près-Renens	PPA	2020		16'500	264
Nouveau	Majestic-Alco	Chavannes-près-Renens	PPA	2014		34'000	544
Nouveau	Bourse-aux-fleurs	Chavannes-près-Renens	PPA	2014		13'400	214
<b>SITE E1 : PRILLY-SUD - MALLEY - SEBEILLON</b>						<b>1'060'633</b>	<b>16'970</b>
5586.239	Malley	Renens	PPA	2013-2018	2014	810'633	12'970
5586.240	Sebeillon	Lausanne	PPA	2014	2014	150'000	2'400
5586.241	Prilly Sud (Zone industrielle)	Prilly	MPGA - PPA	2014	2013	100'000	1'600
<b>SITE E2 : ARC-EN-CIEL - COCAGNE BUYERE</b>						<b>1'520'550</b>	<b>24'249</b>
5586.242	Arc-en-Ciel	Bussigny - Crissier	PPA	2014-2018	2013	967'500	15'480
5586.243	Cocagne-Buyère	Bussigny	PPA	2012-2014	2011	202'000	3'232
5586.244	Rue de l'Industrie	Bussigny	PQ	2012	2010	20'000	320
5586.245	Champel (ex-Bussigny Gare Ouest)	Bussigny	PQ	2012	2010	68'550	1'097
5586.246	Vuette	Bussigny	-	réalisé	réalisé	7'000	112
5586.247 *	Bussigny Ouest	Bussigny	PQ	2012	2012	107'500	1'720
Nouveau	Pont Bleu Terminus	Crissier	PPA	2014		88'000	1'408
Nouveau	La Pierreire	Villars-Ste-Croix	PPA	2014		50'000	800
Nouveau	Croix Péage	Crissier	PPA	2015		10'000	80
<b>SITE F : ROUTE DE COSSONAY</b>						<b>597'296</b>	<b>9'557</b>
5586.248	Bré Est (Centre-Bourg 3.9)	Crissier	PPA	légalisé	2010	4'370	70
5586.249	Ley Outre	Crissier	PPA	2014	2012	223'000	3'568
5586.250	En Bellevue	Renens	-	réalisé	réalisé	20'000	320
5586.251	En Broye	Prilly	PQ	2013	2012	20'000	320
5586.252	Corminjoz	Prilly	PPA	2013	2012	46'000	736
5586.253	En Chise	Crissier	PPA	2016	2012	54'000	864
5586.254	Baumettes / Palettes	Renens	PPA	?	d'ici 2018	46'500	744
Nouveau	Lentillière Nord	Crissier	PPA	2014-2018		62'000	992
Nouveau	Lentillière Sud	Crissier	PPA	2014		108'926	1'743
Nouveau	Esparcette	Crissier	PPA	2013		12'500	200
<b>SITE G : VALLAIRE - VENOGÉ</b>						<b>227'500</b>	<b>3'640</b>
5586.255	Champagny Sud (ex-Vallaire Venogé sud)	St-Sulpice	-	en réalisation	2010	30'000	480
5586.256	Vallaire-Venogé	Ecublens	PPA	dès 2014	2014	197'500	3'160
<b>SITE H1 : MORGES EST - LONAY - PREVERENGES - DENGES</b>						<b>127'580</b>	<b>2'006</b>
5586.257	Morges Est	Morges	PPA	2012	2012	77'880	1'246
5586.258	Record Buchet	Lonay	PPA	2014	2012	17'300	277
5586.259	Lonay-Préverenges-Denges (zone sud CFF)	Préverenges	PPA	2014	2012	8'800	106
5586.260	Préverenges Est-village RC1 (Grand Record)	Préverenges	PPA	2015	2011	20'000	320
5586.261	Préverenges Sud-est village (En capellan)	Préverenges	-	réalisé	2011	3'600	58
<b>SITE H2 : MORGES OUEST - TOLOCHENAZ</b>						<b>437'318</b>	<b>6'997</b>
5586.262	Morges sud-ouest En Bonjean	Morges	PPA	légalisé	2010	24'390	390
5586.263	Morges sud-ouest Parc des sports	Morges	PPA	2012	2013	0	0
5586.264	La Longeraie	Morges	PPA	2013	2014	118'128	1'890
5586.269	La Prairie-Nord / L'Eglantine	Morges	PPA	2013	2012	64'260	1'028
Nouveau	Les Emeloux	Tolochenaz	PQ	2015		45'000	720
Nouveau	Préveyres-dessus	Tolochenaz	PPA	2015		28'540	457
Nouveau	ZI Molliau	Tolochenaz	PPAs	après 2018		157'000	2'512

ARE-Code	Libellé	Commune	Horizon de planification			Potentiels	
			type de planification	légalisation affectations	accord prestations	SBP m2	hab./emp.
<b>SITE I : MORGES</b>						<b>99'877</b>	<b>1'598</b>
5586.265	Morges-Gare Sud (ex Ilot Gare)	Morges	PPA	2012	2012	70'000	1'120
5586.266	Le Sablon	Morges	PPA	2012	2012	17'917	287
5586.267 *	La Baie II	Morges	PPA	2012	2010	11'960	191
5586.268	Charpentiers-Nord II	Morges	PQ	légalisé	2011		
<b>SITE J : LAUSANNE</b>						<b>373'350</b>	<b>5'974</b>
5586.270	Beaulieu / Front Jomini	Lausanne	PPA	2012	2011	33'000	528
5586.271	Site ancienne UIOM / Le Vallon	Lausanne	PPA	2014	2012	23'700	379
Nouveau	Zone des hôpitaux	Lausanne	PAC	2012		100'000	1'600
Nouveau	Réservoir du Calvaire	Lausanne	PPA	2014		15'000	240
Nouveau	Pierre de Plan	Lausanne	PPA	2018		25'000	400
Nouveau	Sévelin	Lausanne	PPA	2015		90'000	1'440
Nouveau	Place Chauderon	Lausanne	PPA	2014		2'000	32
Nouveau	Rue du Petit-Rocher	Lausanne	PPA	2012		16'850	270
Nouveau	St-Laurent - Louve	Lausanne	PPA	2012		5'000	80
Nouveau	MCBA	Lausanne	PAC	2012		20'000	320
Nouveau	Gare CFF	Lausanne	PAP	2017		5'000	80
Nouveau	Avenue de la Gare - Avenue d'Ouchy	Lausanne	PPA	2015		37'800	605
<b>SITE K : RENENS</b>						<b>132'700</b>	<b>2'083</b>
5586.272	Place du Marché / Savonnerie	Renens	-	réalisé	réalisé	12'700	203
5586.273	La Croisée	Renens	PQ	2012	2011	23'000	368
5586.274	Gare de Renens	Renens	PQ	2013	2011	27'000	432
5586.275	Entrepôts	Renens	PQ	2014	2011	70'000	1'080
<b>SITE L : PULLY</b>						<b>75'342</b>	<b>1'205</b>
5586.276	Tirage-Gare	Pully	PPA	2012-2013	2011	13'430	215
5586.277	Lavaux-Roches-Palin-Panchaudes	Pully	PPA	2011	2010	5'750	92
5586.278	Samson Reymondin	Pully	-	réalisé	réalisé	5'838	93
5586.279	Ramuz-Tirage	Pully	PPA	2018	2011	13'500	216
5586.280	Roche-Rochettaz	Pully	PQ	2012	2011	9'289	149
5586.281	Clergère Nord	Pully	PQ	2020	d'ici 2018	20'151	322
5586.282	Migros	Pully	PQ	2020	d'ici 2018	2'912	47
5586.283	Lavaux-Prieuré	Pully	PQ	2020	d'ici 2018	4'472	72

\* Mesure à proximité du site stratégique



## 3.3 SYNTHÈSE DES PLANIFICATIONS LÉGALISÉES

Sites stratégiques et centralités principales		surfaces brutes de plancher		habitants - emplois *	
		total	%	total	%
en chiffres arrondis					
<b>Sites stratégiques</b>					
<b>SDCL</b>		<b>82'700</b>	<b>21.5%</b>	<b>1'300</b>	<b>21.0%</b>
Site A	Les Fiches - Vennes - Croisettes	82'700		1'300	21.0%
<b>SDNL</b>		<b>105'700</b>	<b>27.5%</b>	<b>1'700</b>	<b>27.4%</b>
Site B	Blécherette - Le Rionzi	81'500		1'300	21.0%
Site C	Romanel - Vernand - Cheseaux	24'200		400	6.5%
<b>SDOL</b>		<b>138'100</b>	<b>35.9%</b>	<b>2'200</b>	<b>35.5%</b>
Site D	Hautes Ecoles - Tir Fédéral - Maladière	76'700		1'200	19.4%
Site E1	Prilly-Sud - Malley - Sébeillon	0		0	0.0%
Site E2	Arc-en-Ciel - Cocagne Buyère	7'000		100	1.6%
Site F	Route de Cossonay	24'400		400	6.5%
Site G	Vallaire - Venoge	30'000		500	8.1%
<b>SDRM</b>		<b>28'000</b>	<b>7.3%</b>	<b>500</b>	<b>8.1%</b>
Site H1	Morges Est - Lonay - Préverenges - Denges	3'600		100	1.6%
Site H2	Morges Ouest - Tolochenaz	24'400		400	6.5%
<b>Sous-total sites stratégiques</b>		<b>354'500</b>	<b>92.1%</b>	<b>5'700</b>	<b>91.9%</b>
<b>Centralités principales d'agglomération</b>					
Site I	Morges	12'000		200	3.2%
Site J	Lausanne	0		0	0.0%
Site K	Renens	12'700		200	3.2%
Site L	Pully	5'800		100	1.6%
<b>Sous-total centralités principales</b>		<b>30'500</b>	<b>7.9%</b>	<b>500</b>	<b>8.1%</b>
<b>Total sites stratégiques et centralités principales</b>		<b>385'000</b>	<b>100.0%</b>	<b>6'200</b>	<b>100.0%</b>

\* calculé selon la méthode du plan directeur cantonal 2008 (mesure A11) avec prise en compte du taux de saturation de 0.8



## 3.4 TABLEAU DETAILLE DES PLANIFICATIONS LEGALISEES

ARE-Code	Libellé	Commune	Etat de la planification			Accord prestations				Potentiels				Réalisation				Remarques	Source					
			Etat au 31.03.2012		Planification directrice		Planification affectation		Horizon		SBP m2				Capacités hab./emp. selon PDCn					Pourcentage selon phasage				
			Type	Etat	Type	Horizon	Type	Horizon	Horizon	Total	logements	activité tertiaire	activité secondaire	Total	habitants	emplois	avant 2015			2015-2018	2019-2022	après 2023		
<b>SITE A : LES FICHES - VENNES - CROISETTES</b>																								
5586.201	Les Fiches	Lausanne						2011																
a	Les Fiches N-E	Lausanne	PGA	légalisé		PGA	légalisé		82'700	66'160	16'540	0	1'323	1'059	265	40%	60%			Lausanne - 11.04.2012				
<b>SITE B : BLECHERETTE - LE RIONZI</b>									81'500	74'600	6'900	0	1'304	1'194	110									
5586.210	Les Côtes de la Grangette	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	légalisé 2010		PQ	légalisé	2010	12'500	11'000	1'500	0	200	176	24	100%				Commune du Mont-sur-Lausanne				
5586.211	Le Bugnon	Lausanne		réalisé 0		0	réalisé	réalisé	27'000	26'300	700	0	432	421	11	100%								
5586.212	Le Bugnon / Maillefer	Le Mont-sur-Lausanne	PQ	légalisé 2011		PQ	légalisé	2011	42'000	37'300	4'700	0	672	597	75	50%				Commune du Mont-sur-Lausanne				
<b>SITE C : ROMANEL - VERNAND - CHESEAUX</b>									24'150	21'750	2'400	0	386	348	38									
5586.217	Le Brit (C1 secteur 7e)	Romanel	PQ	en vigueur		PQ	légalisé	2014	0	0	0	0	0	0	0	75%	25%			Equipement public Commune de Romanel-sur-Lausanne				
5586.227	Les Rochettes (C1 secteur 4d)	Romanel	PQ	en vigueur		PQ	légalisé	2015	24'150	21'750	2'400	0	386	348	38	75%	25%			Commune de Romanel-sur-Lausanne				
<b>SITE D : HAUTES ECOLES - TIR-FEDERAL - MALADIÈRE</b>									76'710	31'640	45'070	0	1'227	506	721									
5586.231	Chavannes sud-ouest	Chavannes-près-Renens						2012																
b	Les Oches	Chavannes-près-Renens	PQ	légalisé 2011	SD (Ch1)	2007	PQ	légalisé	18'710	12'140	6'570	0	299	194	105	33%	33%	34%		Plan de quartier				
5586.234	EPFL nord (Centre Congrès)	Ecublens	Réalisation	en cours	SD (Ch1)	2007		en réalisation	2010	22'500	15'000	7'500	0	360	240	120	100%			Avec logements étudiants Selon recensement 2007				
5586.235	EPFL sud (RLC + Centre Innovation)	Ecublens	Réalisation	terminée	SD (Ch1)	2007		réalisé	2010	27'000	0	27'000	0	432	0	432	100%			SBP sans Rolex Learning Center Selon recensement 2007				
5586.237	Le Bochet / Le Pâquet	St-Sulpice						2010																
a	Le Bochet Nord	EPFL	PAC 229	légalisé	SD (Ch1)	2007	PAC 229	légalisé	8'500	4'500	4'000	0	136	72	64	100%				Hôtel et logements étudiants				
<b>SITE E1 : PRILLY-SUD - MALLEY - SEBEILLON</b>									0	0	0	0	0	0	0									
<b>SITE E2 : ARC-EN-CIEL - COCAGNE BUYERE</b>									7'000	7'000	0	0	112	112	0									
5586.246	Vuette	Bussigny	Réalisation	terminée			réalisé	réalisé	7'000	7'000	0	0	112	112	0	100%				Selon recensement 2007				
<b>SITE F : ROUTE DE COSSONAY</b>									24'370	23'880	490	0	390	382	8									
5586.248	Bré Est (Centre-Bourg 3.9)	Crissier	PPA	légalisé 2011		PPA	légalisé	2010	4'370	3'880	490	0	70	62	8	100%				Selon PPA CB 3.9				
5586.250	En Bellevue	Renens	Réalisation	terminée	SD (Ch3)	2006		réalisé	réalisé	20'000	20'000	0	0	320	320	0	100%			Selon recensement 2007				
<b>SITE G : VALLAIRE - VENOGÈ</b>									30'000	14'500	15'500	0	480	232	248									
5586.255	Champagny Sud (ex-Vallaire Venogè sud)	St-Sulpice	Réalisation	en cours, PQ 2006	SD (Ch4)	2006		en réalisation	2010	30'000	14'500	15'500	0	480	232	248	100%			Selon PQ				
<b>SITE H1 : MORGES EST - LONAY - PRÉVERENGES - DENGES</b>									3'600	3'600	0	0	58	58	0									
5586.261	Préverenges Sud-est village (En capellan)	Préverenges	Réalisation	terminée			réalisé	2011	3'600	3'600	0	0	58	58	0	100%				Construction terminée Commune de Préverenges 09.11				
<b>SITE H2 : MORGES OUEST - TOLOCHENAZ</b>									24'390	22'940	1'450	0	390	367	23									
5586.262	Morges sud-ouest En Bonjean	Morges	PPA	légalisé 2010	PDCOM	2012	PPA	légalisé	2010	24'390	22'940	1'450	0	390	367	23	50%	50%		Avant 2014 terrains privé, >2018 terrains communaux Commune de Morges 20.01.2012				
<b>SITE I : MORGES</b>									11'960	10'300	1'660	0	191	165	27									
5586.268	Charpentiers-Nord II	Morges	PQ	légalisé 2010			PQ	légalisé	2011	11'960	10'300	1'660	0	191	165	27	100%			Commune de Morges 20.01.2012				
<b>SITE J : LAUSANNE</b>									0	0	0	0	0	0	0									
<b>SITE K : RENENS</b>									12'700	8'000	4'700	0	203	128	75									
5586.272	Place du Marché / Savonnerie	Renens	Réalisation	terminée			réalisé	réalisé	12'700	8'000	4'700	0	203	128	75	100%				Selon PQ				
<b>SITE L : PULLY</b>									5'838	5'838	0	0	93	93	0									
5586.278	Samson Reymondin	Pully	PPA	2007			réalisé	réalisé	5'838	5'838	0	0	93	93	0	40%	20%	20%	20%	commune de Pully, 28/06/2011				



## 3.5 SYNTHÈSE DES PLANIFICATIONS À LEGALISER

Sites stratégiques et centralités principales		surfaces brutes de plancher		habitants - emplois *	
		total	%	total	%
en chiffres arrondis					
<b>Sites stratégiques</b>					
<b>SDCL</b>		<b>200'000</b>	<b>2.8%</b>	<b>3'200</b>	<b>2.8%</b>
Site A	Les Fiches - Vennes - Croisettes	200'000		3'200	2.8%
<b>SDNL</b>		<b>1'740'300</b>	<b>24.1%</b>	<b>27'800</b>	<b>24.1%</b>
Site B	Blécherette - Le Rionzi	881'000		14'100	12.2%
Site C	Romanel - Vernand - Cheseaux	859'300		13'700	11.9%
<b>SDOL</b>		<b>4'094'800</b>	<b>56.7%</b>	<b>65'500</b>	<b>56.8%</b>
Site D	Hautes Ecoles - Tir Fédéral - Maladière **	750'200		12'000	10.4%
Site E1	Prilly-Sud - Malley - Sébeillon	1'060'600		17'000	14.7%
Site E2	Arc-en-Ciel - Cocagne Buyère	1'513'600		24'100	20.9%
Site F	Route de Cossonay	572'900		9'200	8.0%
Site G	Vallaire - Venoge	197'500		3'200	2.8%
<b>SDRM</b>		<b>536'900</b>	<b>7.4%</b>	<b>8'500</b>	<b>7.4%</b>
Site H1	Morges Est - Lonay - Préverenges - Denges ***	124'000		1'900	1.6%
Site H2	Morges Ouest - Tolochenaz ***	412'900		6'600	5.7%
<b>Sous-total sites stratégiques</b>		<b>6'572'000</b>	<b>91.0%</b>	<b>105'000</b>	<b>91.0%</b>
<b>Centralités principales d'agglomération</b>					
Site I	Morges	87'900		1'400	1.2%
Site J	Lausanne	373'400		6'000	5.2%
Site K	Renens	120'000		1'900	1.6%
Site L	Pully	69'500		1'100	1.0%
<b>Sous-total centralité principales</b>		<b>650'800</b>	<b>9.0%</b>	<b>10'400</b>	<b>9.0%</b>
<b>Total sites stratégiques et centralités principales</b>		<b>7'222'800</b>	<b>100.0%</b>	<b>115'400</b>	<b>100.0%</b>

\* calculé selon la méthode du plan directeur cantonal 2008 (mesure A11) avec prise en compte du taux de saturation de 0.8

\*\* hors Hautes Ecoles (EPFL, UNIL)

\*\*\* en cours de révision







ARE-Code	Libellé	Commune	Etat de la planification						Potentiels						Réalisation				Remarques	Source			
			Etat au 31.03.2012		Planification directrice		Planification affectation		Accord prestations		SBP m2				Capacités hab./emp. selon PDCn			Pourcentage selon phasage					
			Type	Etat	Type	Horizon	Type	Horizon	Horizon	Total	logements	activité tertiaire	activité secondaire	Total	habitants	emplois	avant 2015	2015-2018			2019-2022	après 2023	
5586.233	Pré-de-Vidy	Lausanne	PPA	projet			PPA	2013	2014	150'000	75'000	75'000	0	2'400	1'200	1'200	0%	50%	50%		Concours 2012 sur l'entier du site	Lausanne - 11.04.2012	
5586.236	La Plaine (terrains de football)	Chavannes-près-Renens	PAC 229	en révision	SD (Ch1)	2007	PAC 229		d'ici 2018	0	0	0	0	0	0	0					Extension EPFL, hors calcul des potentiels compliblisés		
5586.237	Le Bochet / Le Pâqueret	St-Sulpice							2010					0									
b	Le Bochet Sud et Le Pâqueret	St-Sulpice	PPA	à venir	SD (Ch1)	2007	PPA	2015		30'000	25'000	5'000	0	480	400	80	0%	50%	50%			Selon recensement 2007	
5586.238	SAPAL	Ecublens	PPA	à venir			PPA		2015	10'000	0	10'000	0	160	0	160	0%	0%	0%	100%	Site industriel reloué pour 10-15 ans		
Nouveau	Aligro	Chavannes-près-Renens	PPA	à réviser	PDL	2012	PPA	2020		16'500	9'900	6'600	0	264	158	106	0%	0%	100%		Plus 10'000 m2 SPB équip. public	Selon PDL "Concorde" à l'enquête	
Nouveau	Majestic-Alco	Chavannes-près-Renens	PPA	en cours	PDL	2012	PPA	2014		34'000	20'400	13'600	0	544	326	218	0%	100%				Selon PDL "Concorde" à l'enquête	
Nouveau	Bourse-aux-fleurs	Chavannes-près-Renens	PPA	en cours	PDL	2012	PPA	2014		13'400	8'040	5'360	0	214	129	86	0%	100%				Selon PDL "Concorde" à l'enquête	
<b>SITE E1 : PRILLY-SUD - MALLEY - SEBEILLON</b>										<b>1'060'633</b>	<b>498'776</b>	<b>561'857</b>	<b>0</b>	<b>16'970</b>	<b>7'980</b>	<b>8'990</b>							
5586.239	Malley	Renens	SDIM	en cours	SDIM	2012			2014					0								Selon SDIM - SDOL	
a	Strip	Renens	PPA	à venir	SDIM	2012	PPA	2014-2018		146'692	0	146'692	0	2'347	0	2'347	0%	30%	30%	40%			
b	Malley Centre	Renens / Prilly	PQ	étude lancée	SDIM	2012	PQ	2013		326'799	140'524	186'275	0	5'229	2'248	2'980	0%	40%	40%	20%	y compris viaduc		
c	Chêne	Renens	PPA	à venir	SDIM	2012	PPA	2014-2018		218'982	197'084	21'898	0	3'504	3'153	350	0%	30%	30%	40%			
d	Censuy	Renens	PPA	à venir	SDIM	2012	PPA	2014-2018		33'587	8'733	24'854	0	537	140	398	0%	30%	30%	40%			
e	Martinet	Lausanne	PPA	à venir	SDIM	2012	PPA	2014-2018		84'573	52'435	32'138	0	1'353	839	514	0%	20%	30%	50%			
5586.240	Sébeillon	Lausanne	PPA	projet			PPA	2014	2014	150'000	100'000	50'000	0	2'400	1'600	800	20%	20%	80%		y.c gare Sébeillon et partie des voies CFF	Lausanne - 11.04.2012	
5586.241	Prilly Sud (Zone industrielle)	Prilly							2013					0									
a	SICPA (ex-Bobst)	Prilly	MPGA	étude lancée	SD (Ch2)	2006	MPGA	2014		100'000	0	100'000	0	1'600	0	1'600	0%	50%	50%			Prilly-Urb 07 2011	
b	Flumeaux Est	Prilly	PPA	étude à lancer	SD (Ch2)	2006	PPA	2014		0	0	0	0	0	0	0					En cours de définition	Prilly-Urb 07 2011	
<b>SITE E2 : ARC-EN-CIEL - COCAGNE BUYERE</b>										<b>1'513'550</b>	<b>358'750</b>	<b>1'144'800</b>	<b>10'000</b>	<b>24'137</b>	<b>5'740</b>	<b>18'397</b>							
5586.242	Arc-en-Ciel		PDL	légalisé	PDL	2010			2013													Selon PDL Arc-en-Ciel	
a	secteur A	Bussigny	PPA	à venir	PDL	2010	PPA	2014-2018		280'000	28'000	252'000	0	4'480	448	4'032	0%	30%	30%	40%			
b	secteur B	Crissier	PPA	à venir	PDL	2010	PPA	2014-2018		175'000	17'500	157'500	0	2'800	280	2'520	0%	30%	30%	40%			
c	secteur C	Crissier	PPA	à venir	PDL	2010	PPA	2014-2018		385'000	38'500	346'500	0	6'160	616	5'544	0%	30%	30%	40%			
d	secteur D	Crissier	PPA	à venir	PDL	2010	PPA	2014-2018		127'500	12'750	114'750	0	2'040	204	1'836	0%	30%	30%	40%			
5586.243	Cocagne-Buyère	Bussigny	PDL	étude lancée					2011														
a	Cocagne	Bussigny	PPA	étude lancée	PDL	2012	PPA	2012		35'000	0	35'000	0	560	0	560	0%	100%				Selon PDL Cocagne-Buyère	
b	Nestlé	Bussigny	PPA	à venir	PDL	2012	PPA	2014-2018		54'000	0	54'000	0	864	0	864	0%	0%	50%	50%		Selon PDL Cocagne-Buyère	
c	Buyère	Bussigny	PPA	étude lancée	PDL	2012	PPA	2012		113'000	70'000	43'000	0	1'808	1'120	688	0%	65%	35%			Selon Etude Python	
5586.244	Rue de l'Industrie	Bussigny	PQ	approbation	SD (Ch2)	2006	PQ	2012	2010	20'000	13'500	6'500	0	320	216	104	0%	65%	35%			Selon recensement 2007	
5586.245	Champel (ex-Bussigny Gare Ouest)	Bussigny	PQ	enquête	SD (Ch2)	2006	PQ	2012	2010	68'550	35'000	33'550	0	1'097	560	537	0%	40%	30%	30%		Selon recensement 2010	
5586.247 *	Bussigny Ouest	Bussigny	PQ	enquête, recours			PQ	2012	2012	107'500	74'500	33'000	0	1'720	1'192	528	0%	40%	30%	30%		Selon recensement 2007	
Nouveau	Pont Bleu Terminus	Crissier	Masterplan	en cours			PPA	2014		88'000	44'000	44'000	0	1'408	704	704	0%	20%	40%	40%		Selon Masterplan	
Nouveau	La Pierreire	Villars-St-Croix	PPA	étude lancée	SD (Ch2)	2006	PPA	2014		50'000	25'000	25'000	0	800	400	400	0%	0%	0%	100%		Selon accord-cadre en cours d'élaboration	
Nouveau	Croix Péage	Crissier	PPA	cc en cours	SD (Ch2)	2006	PPA	2015		10'000	0	0	10'000	80	0	80	0%	50%	50%			commune de Crissier 20.02.2012	
<b>SITE F : ROUTE DE COSSONAY</b>										<b>572'926</b>	<b>342'017</b>	<b>230'909</b>	<b>0</b>	<b>9'167</b>	<b>5'472</b>	<b>3'695</b>							
5586.249	Ley Outre	Crissier	PDL	légalisé	PDL	2011	PPA	2014	2012	223'000	111'500	111'500	0	3'568	1'784	1'784	0%	25%	25%	50%		Selon PDL	
5586.251	En Broye	Prilly	PQ	étude lancée	SD (Ch3)	2006	PQ	2013	2012	20'000	17'500	2'500	0	320	280	40	0%	80%	20%			Prilly-Urb 07 2011	
5586.252	Corminjoz	Prilly	MPGA	légalisé	PDL	2009	PPA	2013	2012	46'000	43'000	3'000	0	736	688	48	0%	25%	25%	50%		Prilly-Urb 07 2011	
5586.253	En Chise	Crissier	masterplan	en cours	masterplan	en cours	PPA	2016	2012	54'000	27'000	27'000	0	864	432	432	0%	0%	25%	75%		commune de Crissier 20.02.2012	
5586.254	Baumettes / Palettes	Renens	PPA	?	SD (Ch3)	2006	PPA	?	d'ici 2018	46'500	46'500	0	0	744	744	0	0%	0%	0%	100%		Selon recensement 2007	
Nouveau	Lentillière Nord	Crissier	MEP	en cours	masterplan	en cours	PPA	2014-2018		62'000	43'400	18'600	0	992	694	298	0%	50%	50%			commune de Crissier 20.02.2012	
Nouveau	Lentillière Sud	Crissier	PPA	en cours	masterplan	en cours	PPA	2014		108'926	49'017	59'909	0	1'743	784	959	0%	50%	50%			commune de Crissier 20.02.2012	
Nouveau	Espacecelle	Crissier	PPA	en cours	SD (Ch3)	2006	PPA	2013		12'500	4'100	8'400	0	200	66	134	0%	25%	25%	75%		commune de Crissier 20.02.2012	
<b>SITE G : VALLAIRE - VENOGÉ</b>										<b>197'500</b>	<b>54'500</b>	<b>143'000</b>	<b>0</b>	<b>3'160</b>	<b>872</b>	<b>2'288</b>							
5586.256	Vallaire-Venoge	Ecublens	PDL	étude lancée	PDL	2012	PPA	des 2014	2014	197'500	54'500	143'000	0	3'160	872	2'288	0%	25%	25%	50%		Selon PDL en cours d'élaboration	



ARE-Code	Libellé	Commune	Etat de la planification						Potentiels						Réalisation				Remarques	Source		
			Etat au 31.03.2012		Planification directrice		Planification affectation		Accord prestations		SBP m2				Capacités hab./emp. selon PDCn			Pourcentage selon phasage				
			Type	Etat	Type	Horizon	Type	Horizon	Horizon	Total	logements	activité tertiaire	activité secondaire	Total	habitants	emplois	avant 2015	2015-2018			2019-2022	après 2023
<b>SITE H1 : MORGES EST - LONAY - PREVERENGES - DENGES</b>									123'980	84'028	35'552	4'400	1'948	1'344	604							
5586.257	Morges Est	Morges							2012						0							
a	Les Fonderies	Morges	PPA	exa préal	PDCCom	2012	PPA	2012	2012	21'348	12'809	8'539	0	342	205	137	0%	100%			Reprend une partie du périm. PPA Sud-Est morgien	Commune de Morges 20.01.2012
b	Sud-Est morgien	Morges	PPA	en attente	PDCCom	2012	PPA	2012	56'532	33'919	22'613	0	905	543	362	0%	0%	100%			Commune de Morges 20.01.2012	
5586.258	Record Buchet	Lonay	PPA	à l'étude			PPA	2014	2012	17'300	17'300	0	0	277	277	0	0%	0%	100%		Lonay n'a pas signé le PALM en 2007	Vufray architecture 09.11
5586.259	Lonay-Préverenges-Denges (zone sud CFF)	Préverenges	PPA	à l'étude			PPA	2014	2012	8'800	0	4'400	4'400	106	0	106	0%	100%			% SPB activités tertiaires-secondaires provisoire	Commune de Préverenges 09.11
5586.260	Préverenges Est-village RC1 (Grand Record)	Préverenges	PPA	cc en cours			PPA	2015	2011	20'000	20'000	0	0	320	320	0	0%	100%				AS DZ architecture 09.11
<b>SITE H2 : MORGES OUEST - TOLOCHENAZ</b>									412'928	262'262	150'666	0	6'607	4'196	2'411							
5586.263	Morges sud-ouest Parc des sports	Morges	PPA	à l'étude	PDCCom	2012	PPA	2012	2013	0	0	0	0	0	0	0	0%	100%			Equipements publics sportifs et loisirs	Commune de Morges 20.01.2012
5586.264	La Longeraie	Morges	PPA	à l'étude	SDOMPDCCom	2012	PPA	2013	2014	118'128	106'315	11'813	0	1'890	1'701	189	0%	50%	50%			Commune de Morges 20.01.2012
5586.269	La Prairie-Nord / L'Eglantine	Morges	PPA	à l'étude	SDOMPDCCom	2012	PPA	2013	2012	64'260	41'097	23'163	0	1'028	658	371	0%	50%	50%		Dont 21 000 consacrées aux équipements publics	Commune de Morges 20.01.2012
Nouveau	Les Emetaux	Tolochenaz	PQ	cc en cours	PDCCom	2012	PQ	2015		45'000	45'000	0	0	720	720	0	0%	0%	0%	100%	En attente du projet autoroutier	Commune de Tolochenaz 20.01.2012
Nouveau	Prévevres-dessus	Tolochenaz	PPA	à l'étude	PDCCom	2012	PPA	2015		28'540	22'750	5'790	0	457	364	93	0%	0%	100%			Commune de Tolochenaz 15.03.2012
Nouveau	ZI Molliay	Tolochenaz		chantier 4 à l'étude	PDCCom	2012	PPAs	après 2018		157'000	47'100	109'900	0	2'512	754	1'758	0%	0%	50%	50%	Données en cours de redéfinition	Région Morges 07.03.2011
<b>SITE I : MORGES</b>									87'917	41'871	46'046	0	1'407	670	737							
5586.265	Morges-Gare Sud (ex Ilot Gare)	Morges	PPA	exa préal	PDL	légalisé	PPA	2012	2012	70'000	35'000	35'000	0	1'120	560	560	0%	50%	50%		5'000 m2 pour équipements publics	Commune de Morges 20.01.2012
5586.266	Le Sablon	Morges	PPA	en révision	PDCCom	2012	PPA	2012	2012	17'917	6'871	11'046	0	287	110	177	0%	50%	50%		17'917 m2 de SBP en plus que le PEP actuel	Commune de Morges 20.01.2012
5586.267 *	La Baie II	Morges	PPA	exa préal	PDCCom	2012	PPA	2012	2010													Commune de Morges 20.01.2012
<b>SITE J : LAUSANNE</b>									373'350	109'605	263'745	0	5'974	1'754	4'220							
5586.270	Beaulieu / Front Jomini	Lausanne	PPA	adoption CC			PPA	2012	2011	33'000	10'000	23'000	0	528	160	368	0%	100%				Lausanne - 11.04.2012
5586.271	Site ancienne UIOM / Le Vallon	Lausanne	PPA	en cours			PPA	2014	2012	23'700	17'400	6'300	0	379	278	101	0%	80%	20%			Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Zone des hôpitaux	Lausanne	PAC	enquête			PAC	2012		100'000	0	100'000	0	1'600	0	1'600	0%	35%	35%	30%		Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Réservoir du Calvaire	Lausanne	PPA	projet			PPA	2014		15'000	10'000	5'000	0	240	160	80	0%	100%				Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Pierre de Plan	Lausanne	PPA	projet			PPA	2018		25'000	0	25'000	0	400	0	400	0%	0%	20%	80%		Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Sévelin	Lausanne	PPA	en cours			PPA	2015		90'000	60'000	30'000	0	1'440	960	480	0%	30%	70%			Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Place Chauderon	Lausanne	PPA	en cours			PPA	2014		2'000	0	2'000	0	32	0	32	0%	100%				Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Rue du Petit-Rocher	Lausanne	PPA	enquête			PPA	2012		16'850	8'425	8'425	0	270	135	135	0%	100%				Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	St-Laurent - Louve	Lausanne	PPA	en cours			PPA	2012		5'000	0	5'000	0	80	0	80	0%	100%				Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	MCBA	Lausanne	PAC	en cours			PAC	2012		20'000	0	20'000	0	320	0	320	0%	100%				Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Gare CFF	Lausanne	PAP	en cours			PAP	2017		5'000	0	5'000	0	80	0	80	0%	20%	70%	10%	Commerces liés à l'agrandissement de la gare	Lausanne - 11.04.2012
Nouveau	Avenue de la Gare - Avenue d'Ouchy	Lausanne	PPA	projet			PPA	2015		37'800	3'780	34'020	0	605	60	544	0%	40%	60%			Lausanne - 11.04.2012
<b>SITE K : RENENS</b>									120'000	46'500	68'500	5'000	1'880	744	1'136							
5586.273	La Croisée	Renens	PQ	enquête			PQ	2012	2011	23'000	18'000	5'000	0	368	288	80	50%	50%				Selon PQ en cours d'élaboration
5586.274	Gare de Renens	Renens	PQ	en cours	SD (Ch2)	2006	PQ	2013	2011	27'000	3'500	23'500	0	432	56	376	0%	100%				Selon PQ en cours d'élaboration
5586.275	Entrepôts	Renens	PQ	étude lancée	SD (Ch2)	2006	PQ	2014	2011	70'000	25'000	40'000	5'000	1'080	400	680	0%	70%	0%	30%		Selon PQ en cours d'élaboration
<b>SITE L : PULLY</b>									69'504	40'852	28'652	0	1'112	654	458							
5586.276	Tirage-Gare	Pully	PPA	étude lancée			PPA	2012-2013	2011	13'430	6'715	6'715	0	215	107	107	0%	100%				commune de Pully, 28/06/2011
5586.277	Lavaux-Roches-Palin-Panchaudes	Pully	PPA	en cours de légalisation			PPA	2011	2010	5'750	2'875	2'875	0	92	46	46	60%	0%	40%			commune de Pully, 28/06/2011
5586.279	Ramuz-Tirage	Pully	PPA	étude lancée			PPA	2018	2011	13'500	6'750	6'750	0	216	108	108	0%	50%	25%	25%		commune de Pully, 28/06/2011
5586.280	Roche-Rochettaz	Pully	PQ	étude lancée			PQ	2012	2011	9'289	9'289	0	0	149	149	0	25%	50%	0%	25%		commune de Pully, 28/06/2011
5586.281	Clergère Nord	Pully	PQ	en attente accord préliminaire canton			PQ	2020	d'ici 2018	20'151	10'075	10'076	0	322	161	161	0%	50%	25%	25%		commune de Pully, 28/06/2011
5586.282	Migros	Pully	PQ	étude-test			PQ	2020	d'ici 2018	2'912	2'912	0	0	47	47	0	0%	0%	0%	100%		commune de Pully, 28/06/2011
5586.283	Lavaux-Prieuré	Pully	PQ	en attente accord préliminaire canton			PQ	2020	d'ici 2018	4'472	2'236	2'236	0	72	36	36	0%	0%	100%			commune de Pully, 28/06/2011

\* Mesure à proximité du site stratégique  
 Mesure PALM 2007, secteur non légalisé  
 Mesure PALM 2007, subdivisée en plusieurs planifications  
 Nouvelle mesure PALM 2012



## 3.7 EVOLUTION DES CAPACITES D'ACCUEIL 2007 - 2012

Sites stratégiques et centralités principales Nombres d'habitants et d'emplois		PALM 2007 Horizon 2020	PALM 2012 horizon 2030		Variation	
			Planifications légalisés	Planifications à légaliser		Total hab./empl.
Total hab./empl.		Total hab./empl.			Total hab./empl.	
<b>Sites stratégiques</b>		<b>hab./empl.</b>				
<b>SDCL</b>		<b>4'050</b>	<b>1'300</b>	<b>3'200</b>	<b>4'500</b>	<b>450</b>
Site A	Les Fiches - Vennes - Croisettes	4'050	1'300	3'200	4'500	450
<b>SDNL</b>		<b>24'720</b>	<b>1'700</b>	<b>27'800</b>	<b>29'500</b>	<b>4'780</b>
Site B	Blécherette - Le Rionzi	15'020	1'300	14'100	15'400	380
Site C	Romanel - Vernand - Cheseaux	9'700	400	13'700	14'100	4'400
<b>SDOL</b>		<b>57'690</b>	<b>2'200</b>	<b>65'500</b>	<b>67'700</b>	<b>10'010</b>
Site D	Hautes Ecoles - Tir Fédéral - Maladière *	17'500	1'200	12'000	13'200	-4'300
Site E1	Prilly-Sud - Malley - Sébeillon	12'500	0	17'000	17'000	4'500
Site E2	Arc-en-Ciel - Cocagne Buyère	17'160	100	24'100	24'200	7'040
Site F	Route de Cossonay	7'830	400	9'200	9'600	1'770
Site G	Vallaire - Venoge	2'700	500	3'200	3'700	1'000
<b>SDRM</b>		<b>14'670</b>	<b>500</b>	<b>8'500</b>	<b>9'000</b>	<b>-5'670</b>
Site H1	Morges Est - Lonay - Préverenges - Denges **	7'600	100	1'900	2'000	-5'600
Site H2	Morges Ouest - Tolochenaz **	7'070	400	6'600	7'000	-70
<b>Sous-total sites stratégiques</b>		<b>101'130</b>	<b>5'700</b>	<b>105'000</b>	<b>110'700</b>	<b>9'570</b>
<b>Centralité principales d'agglomération</b>						
Site I	Morges	1'970	200	1'400	1'600	-370
Site J	Lausanne	0	0	6'000	6'000	6'000
Site K	Renens	3'160	200	1'900	2'100	-1'060
Site L	Pully	150	100	1'100	1'200	1'050
<b>Sous-total centralités principales</b>		<b>5'280</b>	<b>500</b>	<b>10'400</b>	<b>10'900</b>	<b>5'620</b>
<b>Total sites stratégiques et centralités principales</b>		<b>106'410</b>	<b>6'200</b>	<b>115'400</b>	<b>121'600</b>	<b>15'190</b>

\* hors Hautes Ecoles (EPFL, UNIL)

\*\* en cours de révision

# PALM 2012

## **4 MESURES INFRASTRUCTURELLES**

### **4.1 Cartes des mesures infrastructurelles**

- C9 | Mesures infrastructurelles selon horizon
- C 9.1 | Mesures infrastructurelles selon l'horizon :  
Cofinancement sollicité par le fond d'infrastructures
- C 9.2 | Mesures infrastructurelles selon l'horizon :  
Cofinancement sollicité par d'autres fonds fédéraux
- C 9.3 | Mesures infrastructurelles selon l'horizon :  
Financement cantonal et communal
- C 9.4 | Mesures infrastructurelles selon l'horizon :  
Mobilité douce
- C 10 | Mesures infrastructurelles selon financement
- C 10.1 | Mesures infrastructurelles selon financement :  
Horizon A1 2011 – 2014
- C 10.2 | Mesures infrastructurelles selon financement :  
Horizon A 2015 – 2018
- C 10.3 | Mesures infrastructurelles selon financement :  
Horizon B 2019 – 2022
- C 10.4 | Mesures infrastructurelles selon financement :  
Horizon C après 2022

### **4.2 Mesures mobilité : Source de financement, coûts et horizons de réalisation**

### **4.3 Mesures mobilité : Répartition des coûts entre Confédération, canton et communes**

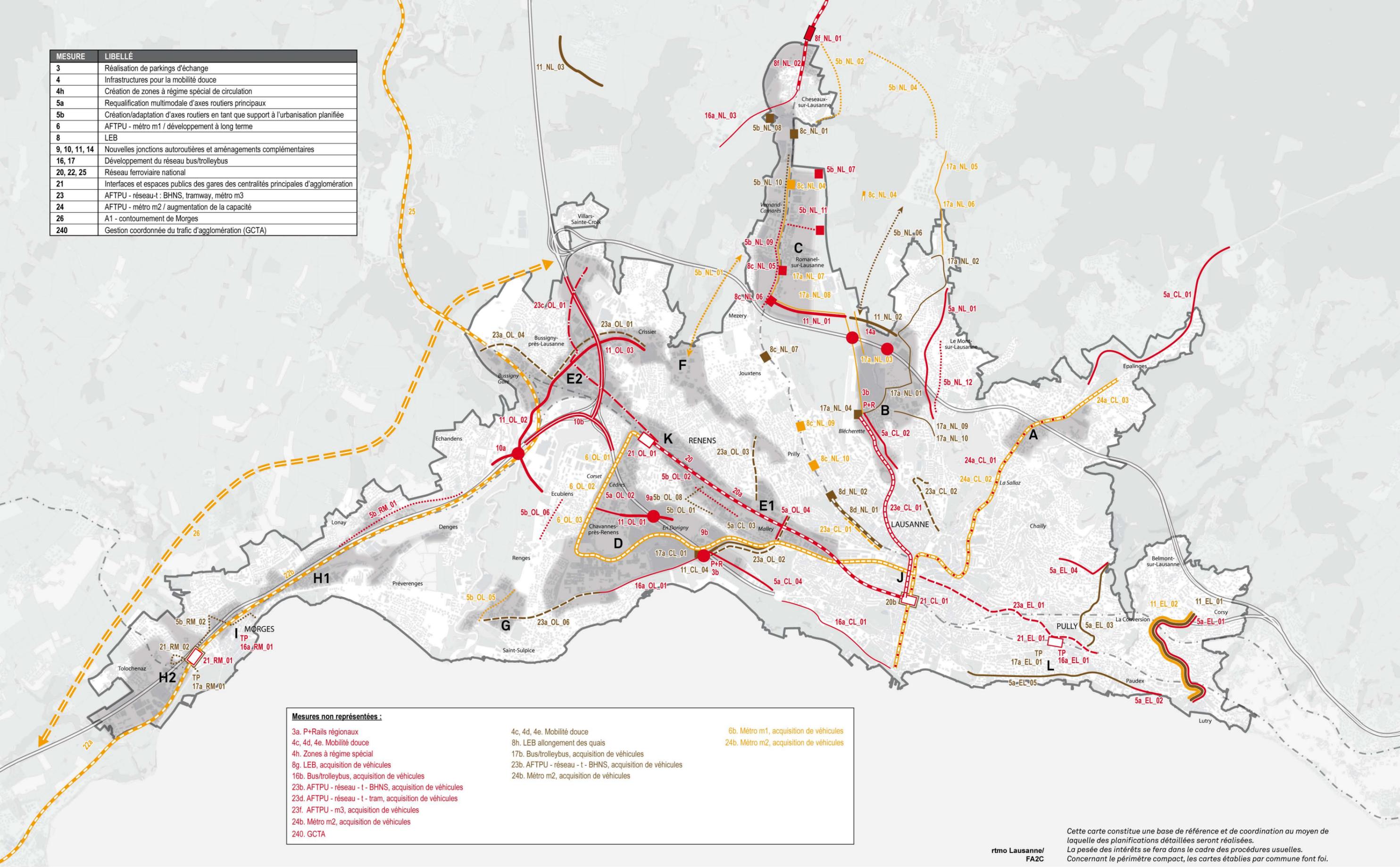
### **4.4 Mesures de mobilité douce : tableau récapitulatif**

### **4.5 Fiches des mesures mobilité et fiches des projets 2015-2018 (Horizon A)**

### **4.6 Fiches des mesures mobilité cofinancées par la Confédération pour 2011-2014 (Horizon A1)**



MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau-t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / augmentation de la capacité
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



**Mesures non représentées :**

3a. P+Rails régionaux	4c, 4d, 4e. Mobilité douce	6b. Métro m1, acquisition de véhicules
4c, 4d, 4e. Mobilité douce	8h. LEB allongement des quais	24b. Métro m2, acquisition de véhicules
4h. Zones à régime spécial	17b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules	
8g. LEB, acquisition de véhicules	23b. AFTPU - réseau - t - BHNS, acquisition de véhicules	
16b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules	24b. Métro m2, acquisition de véhicules	
23b. AFTPU - réseau - t - BHNS, acquisition de véhicules		
23d. AFTPU - réseau - t - tram, acquisition de véhicules		
23f. AFTPU - m3, acquisition de véhicules		
24b. Métro m2, acquisition de véhicules		
240. GCTA		

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.

rtmo Lausanne/FA2C



LEGENDE:

- bus
- BHNS
- tram
- métro
- CFF/LEB

- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau

- requalification
- nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- contournement autoroutier, tracé indicatif

- périmètre compact
- site stratégique

- horizon A : 2015 - 2018
- horizon B : 2019 - 2022
- horizon C : dès 2023



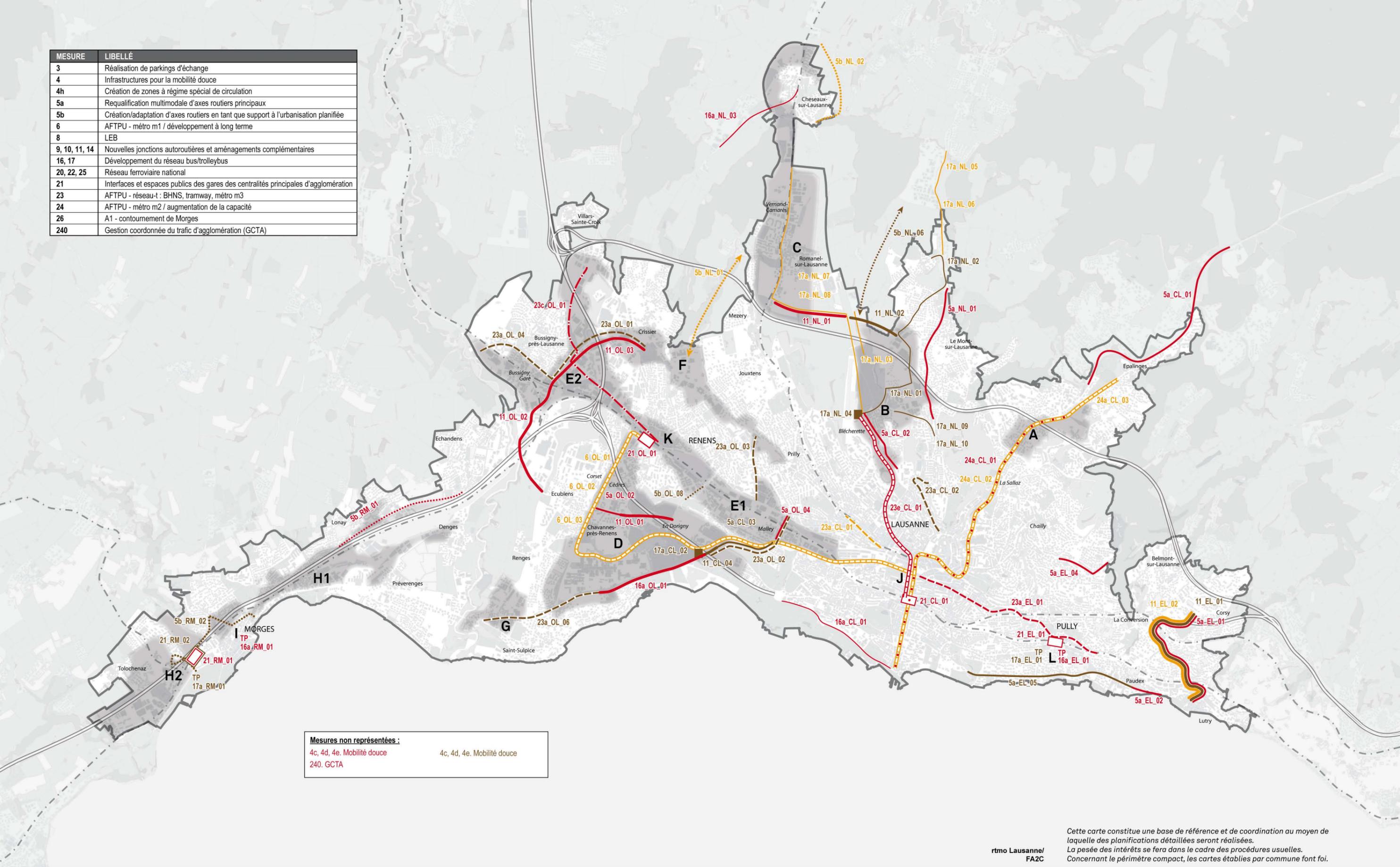
JUIN 2012

PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES SELON L'HORIZON**





MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau-t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / augmentation de la capacité
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



**Mesures non représentées :**  
 4c, 4d, 4e. Mobilité douce  
 240. GCTA

rtmo Lausanne/  
FAZC

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.



LEGENDE:

- bus
- BHNS
- tram
- métro
- CFF/LEB

- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau

- requalification
- nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- contournement autoroutier, tracé indicatif

- périmètre compact
- site stratégique

- horizon A : 2015 - 2018
- horizon B : 2019 - 2022
- horizon C : dès 2023

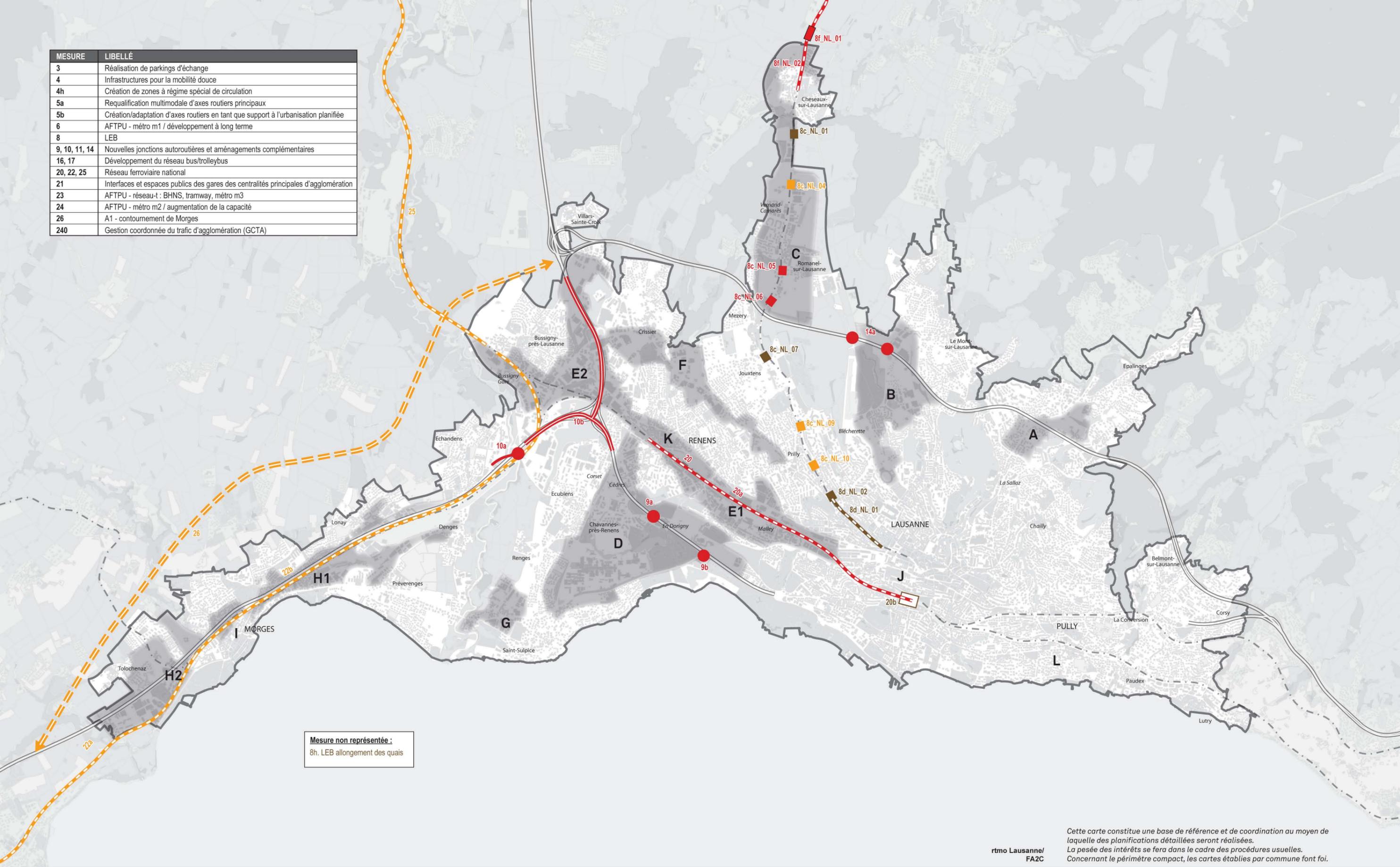
0 500 1000 1500m

PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES SELON L'HORIZON - COFINANCEMENT SOLLICITE PAR LE FONDS D'INFRASTRUCTURE**  
 JUIN 2012





MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau-t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / augmentation de la capacité
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



Mesure non représentée :  
8h. LEB allongement des quais

rtmo Lausanne/  
FA2C

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.



LEGENDE:

- bus
- BHNS
- tram
- métro
- CFF/LEB
- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau
- requalification
- nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- contournement autoroutier, tracé indicatif
- périmètre compact
- site stratégique



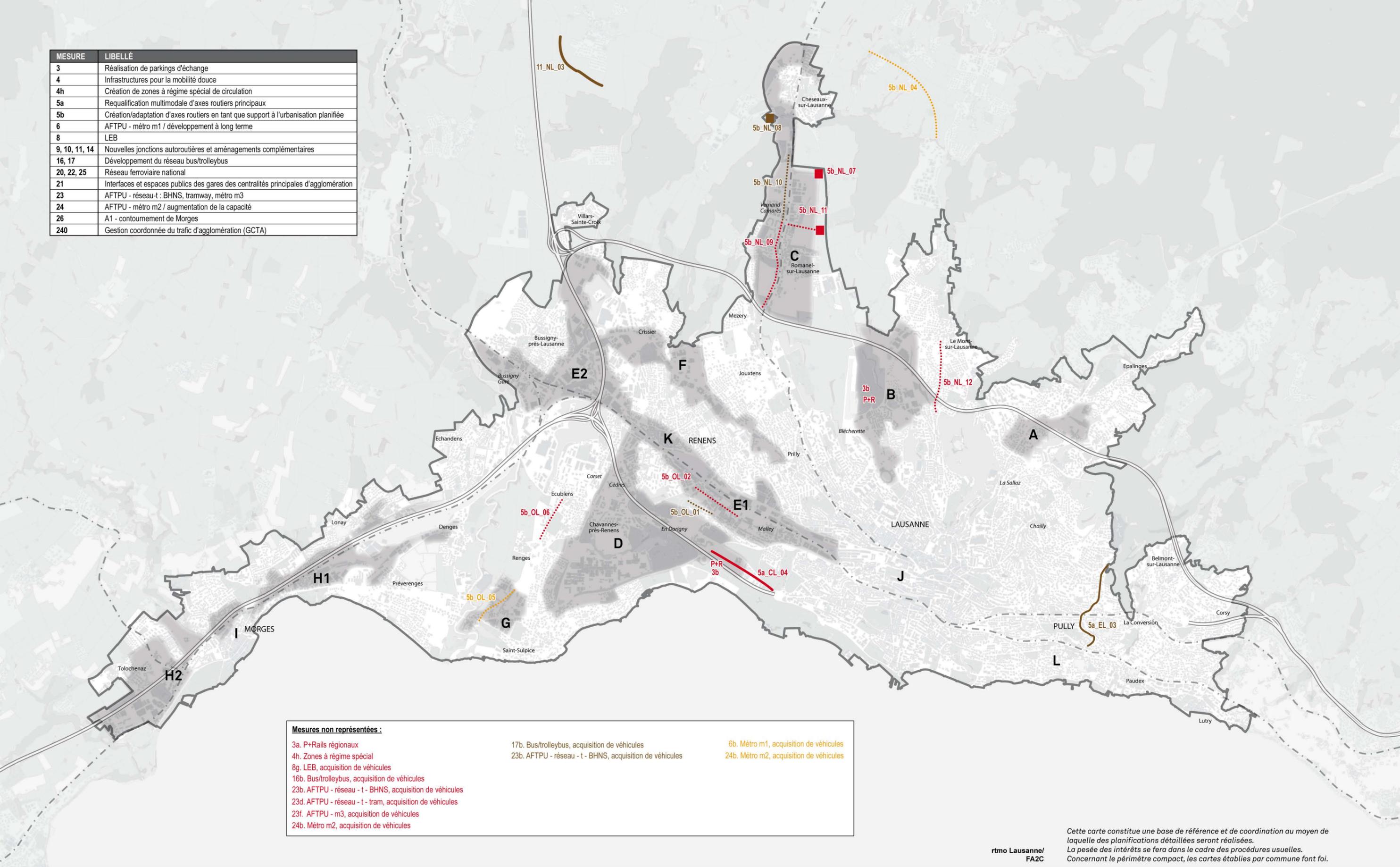
- horizon A : 2015 - 2018
- horizon B : 2019 - 2022
- horizon C : dès 2023

PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES SELON L'HORIZON - COFINANCEMENT SOLLICITE PAR D'AUTRES FONDS**  
JUN 2012





MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau-t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / augmentation de la capacité
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



**Mesures non représentées :**

3a. P+Rails régionaux	17b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules	6b. Métro m1, acquisition de véhicules
4h. Zones à régime spécial	23b. AFTPU - réseau - t - BHNS, acquisition de véhicules	24b. Métro m2, acquisition de véhicules
8g. LEB, acquisition de véhicules		
16b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules		
23b. AFTPU - réseau - t - BHNS, acquisition de véhicules		
23d. AFTPU - réseau - t - tram, acquisition de véhicules		
23f. AFTPU - m3, acquisition de véhicules		
24b. Métro m2, acquisition de véhicules		

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.

rtmo Lausanne/FA2C



LEGENDE:

- bus
- BHNS
- tram
- métro
- CFF/LEB

- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau

- requalification
- nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- contournement autoroutier, tracé indicatif

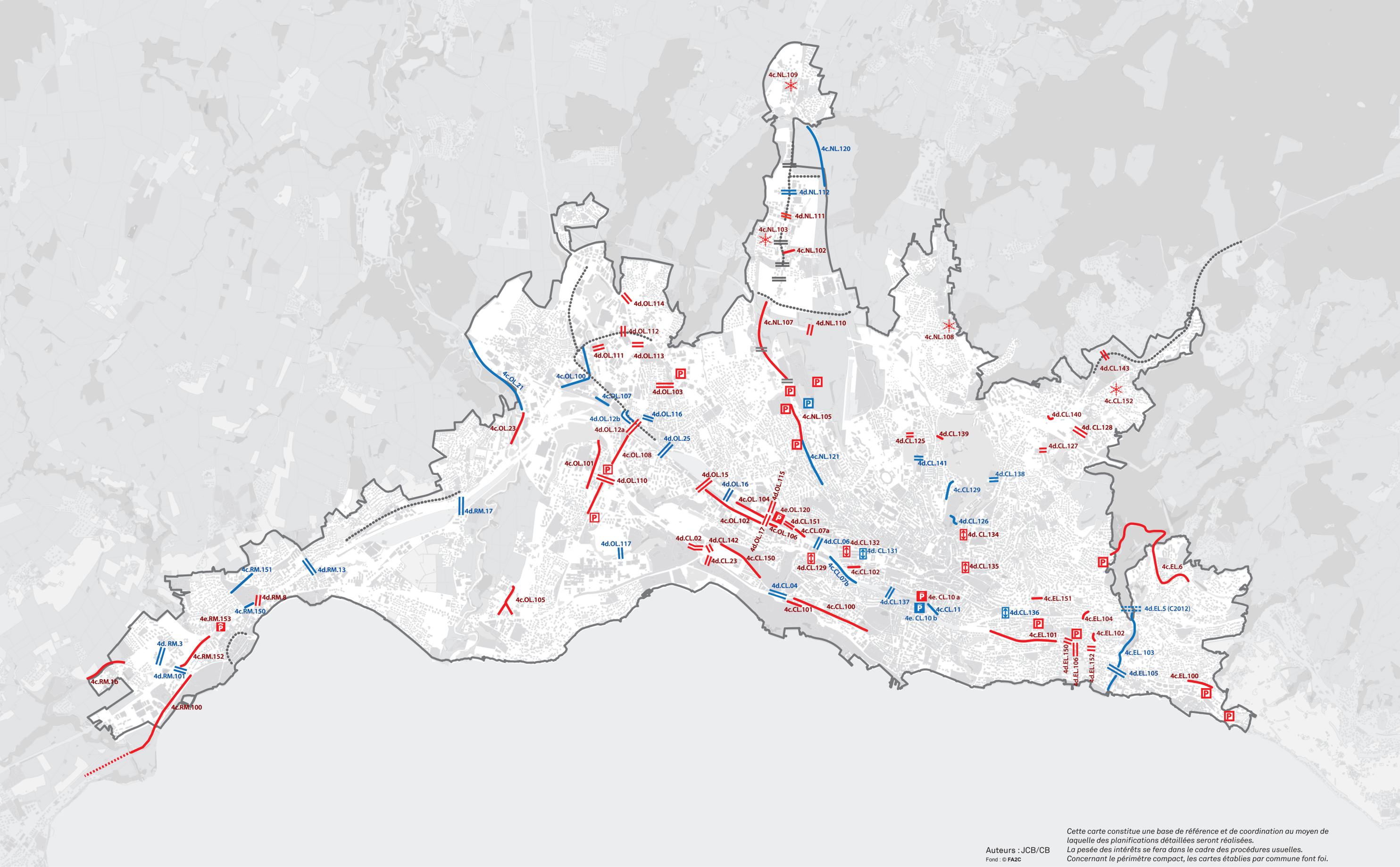
- périmètre compact
- site stratégique

- horizon A : 2015 - 2018
- horizon B : 2019 - 2022
- horizon C : dès 2023



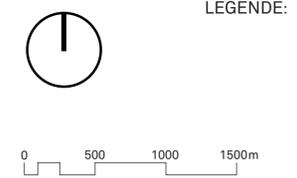
PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES SELON L'HORIZON - FINANCEMENT CANTONAL ET COMMUNAL**  
 JUIN 2012





Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.

Auteurs : JCB/CB  
Fond : © FA2C



LEGENDE:

- Mesures d'amélioration des itinéraires 4c**
- A 2012 (2015-2018)
  - B 2012 (dès 2019)
  - Mesures intégrées à des projets
  - ✳ Paquet de mesures communal

- Mesures de franchissement 4d**
- = A 2012 (2015-2018)
  - = B 2012 (dès 2019)
  - Mesures intégrées à des projets

- Ascenseurs**
- A 2012 (2015-2018)
  - B 2012 (dès 2019)

- Mesures d'intermodalité 4e**
- Vélostations**
- A 2012 (2015-2018)
  - B 2012 (dès 2019)

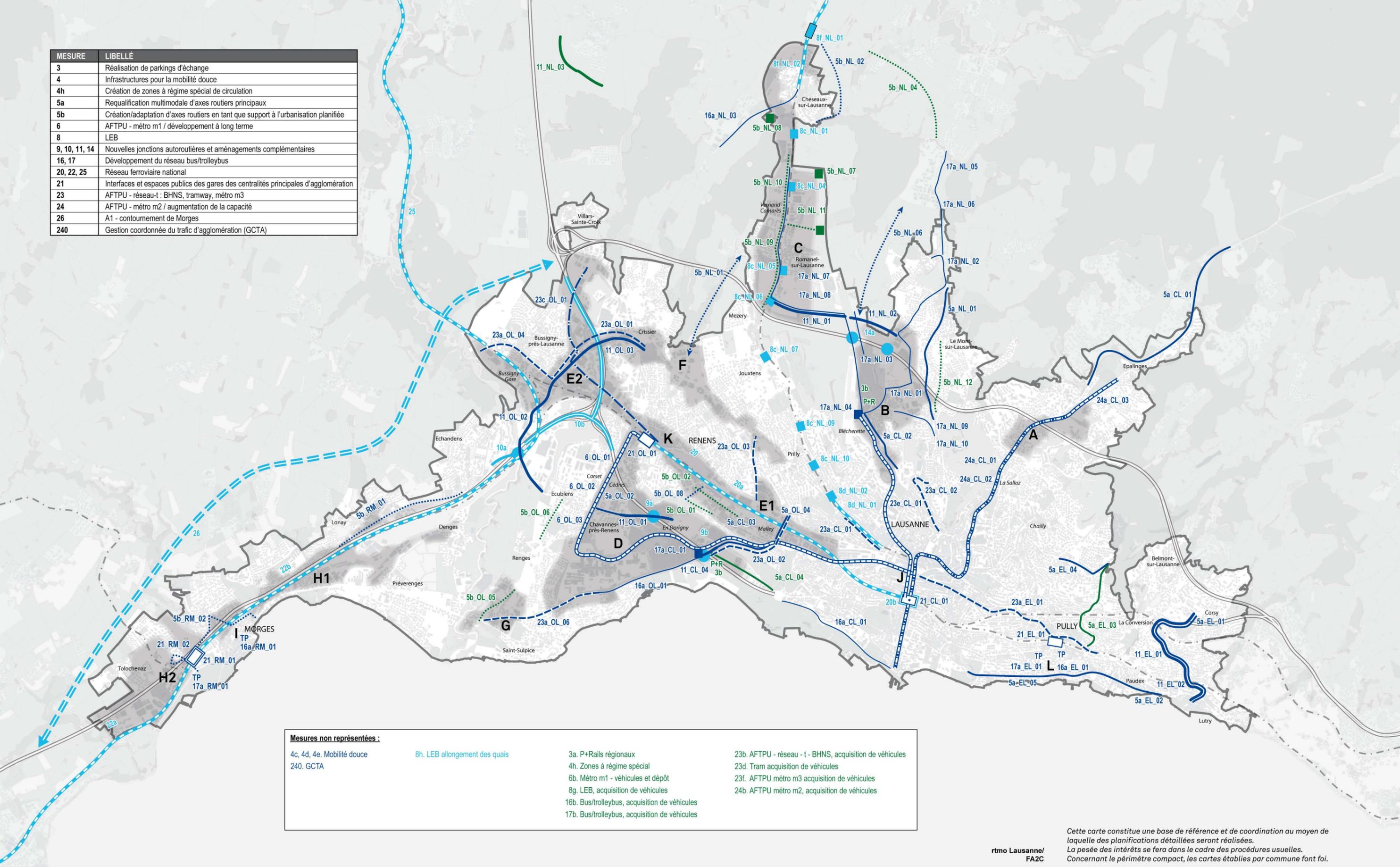
- Parkings vélo couverts**
- A 2012 (2015-2018)
  - B 2012 (dès 2019)

PALM 2012 - MESURES MOBILITE  
**MESURES MOBILITE DOUCE**  
**PROPOSEES EN A 2012 ET B 2012**

JUIN 2012



MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau-t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / augmentation de la capacité
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



**Mesures non représentées :**

- 4c, 4d, 4e. Mobilité douce
- 8h. LEB allongement des quais
- 3a. P+Rails régionaux
- 4h. Zones à régime spécial
- 6b. Métro m1 - véhicules et dépôt
- 8g. LEB, acquisition de véhicules
- 16b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules
- 17b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules
- 23b. AFTPU - réseau - t - BHNS, acquisition de véhicules
- 23d. Tram acquisition de véhicules
- 23f. AFTPU métro m3 acquisition de véhicules
- 24b. AFTPU métro m2, acquisition de véhicules

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.

rtmo Lausanne/FA2C



LEGENDE:

- bus
- BHNS
- tram
- métro
- CFF/LEB

- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau

- requalification
- nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- contournement autoroutier, tracé indicatif

- périmètre compact
- site stratégique

- cofinancement CH, Finfr - Agglo
- cofinancement CH, Autres Fonds
- financement local, selon bases légales



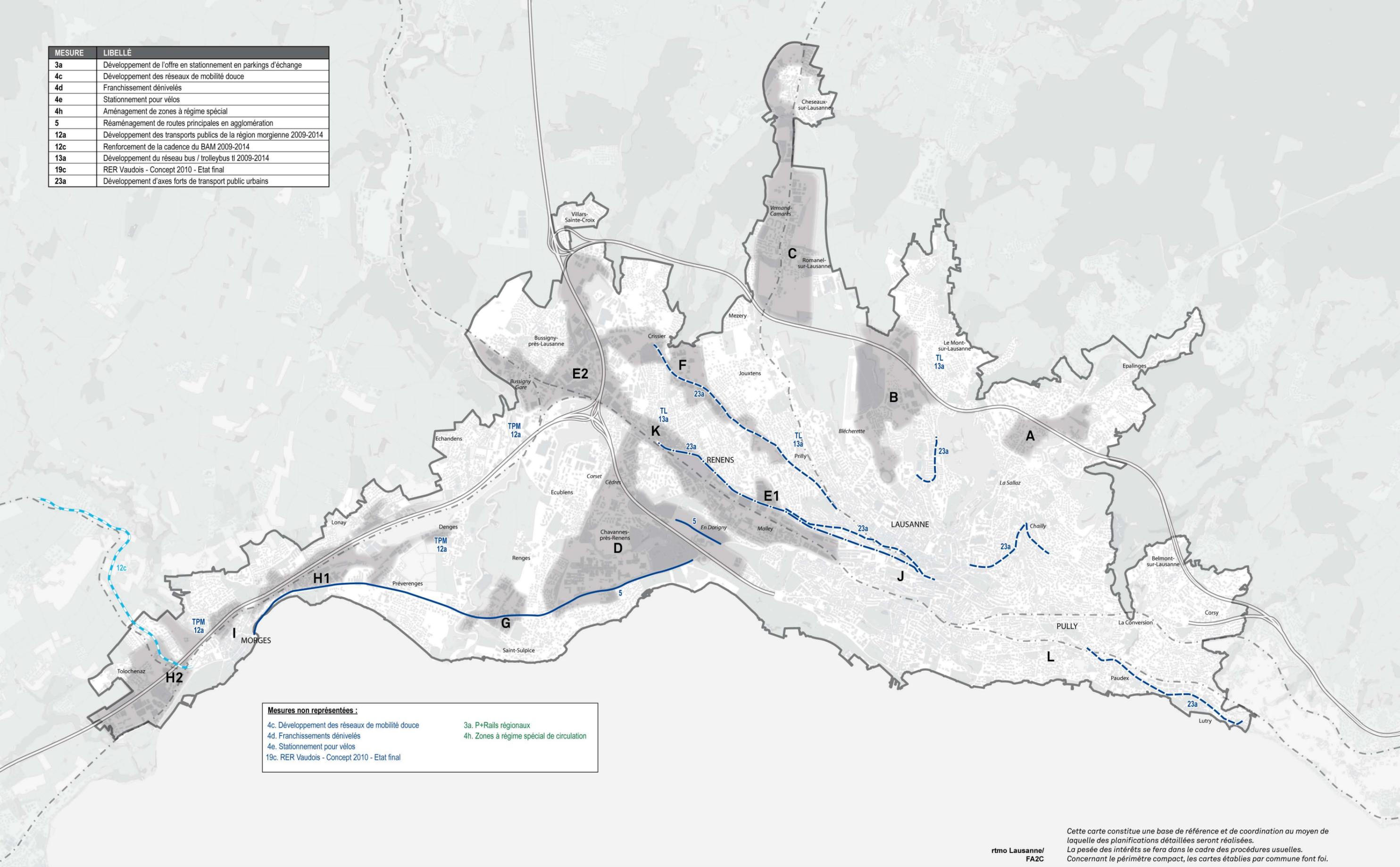
PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES SELON FINANCEMENT**

JUIN 2012





MESURE	LIBELLÉ
3a	Développement de l'offre en stationnement en parkings d'échange
4c	Développement des réseaux de mobilité douce
4d	Franchissement dénivelés
4e	Stationnement pour vélos
4h	Aménagement de zones à régime spécial
5	Réaménagement de routes principales en agglomération
12a	Développement des transports publics de la région morgienne 2009-2014
12c	Renforcement de la cadence du BAM 2009-2014
13a	Développement du réseau bus / trolleybus II 2009-2014
19c	RER Vaudois - Concept 2010 - Etat final
23a	Développement d'axes forts de transport public urbains



**Mesures non représentées :**

- 4c. Développement des réseaux de mobilité douce
- 4d. Franchissements dénivelés
- 4e. Stationnement pour vélos
- 19c. RER Vaudois - Concept 2010 - Etat final
- 3a. P+Rails régionaux
- 4h. Zones à régime spécial de circulation

**rtmo Lausanne/FA2C**

*Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.*



LEGENDE:

- BHNS
- tram
- BAM
- requalification

- périmètre compact
- site stratégique

- cofinancement CH, Finfr - Agglo
- cofinancement CH, Autres Fonds
- financement local, selon bases légales

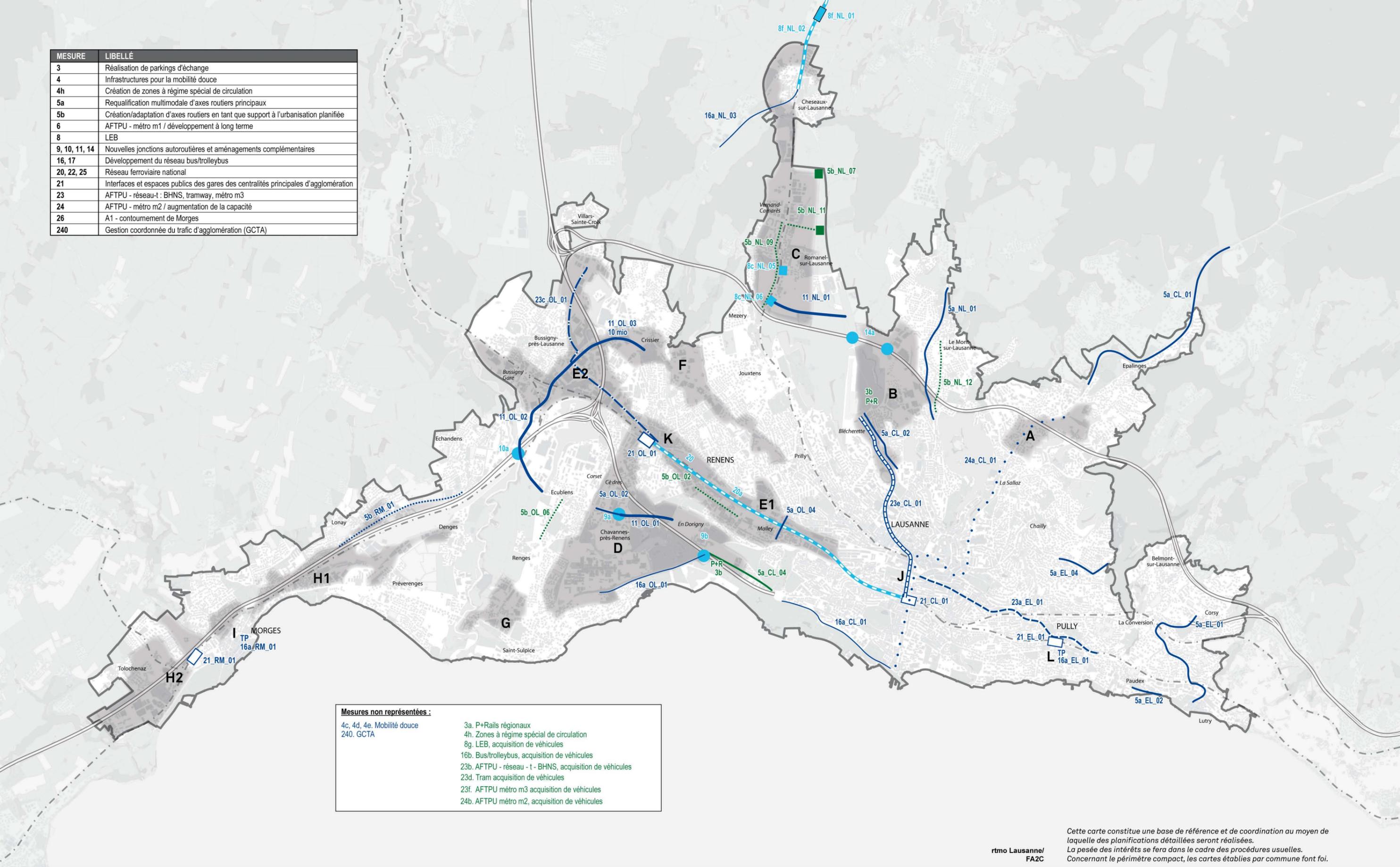
0 500 1000 1500m

PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES  
 SELON FINANCEMENT -  
 HORIZON A1: 2011-2014**  
 SELON L'ACCORD SUR LES PRESTATIONS 2011  
 JUIN 2012





MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau-t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / augmentation de la capacité
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



**Mesures non représentées :**

- 4c, 4d, 4e. Mobilité douce
- 240. GCTA
- 3a. P+Rails régionaux
- 4h. Zones à régime spécial de circulation
- 8g. LEB, acquisition de véhicules
- 16b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules
- 23b. AFTPU - réseau - t - BHNS, acquisition de véhicules
- 23d. Tram acquisition de véhicules
- 23f. AFTPU métro m3 acquisition de véhicules
- 24b. AFTPU métro m2, acquisition de véhicules

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.

rtmo Lausanne/  
FA2C



LEGENDE:

- bus
- - - BHNS
- · - tram
- ▬ métro
- ▬ CFF/LEB

- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau

- requalification
- ⋯ nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- ↔ contournement autoroutier, tracé indicatif

- périmètre compact
- site stratégique

- cofinancement CH, Finfr - Agglo
- cofinancement CH, Autres Fonds
- financement local, selon bases légales



PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES  
SELON FINANCEMENT -  
HORIZON A: 2015-2018**

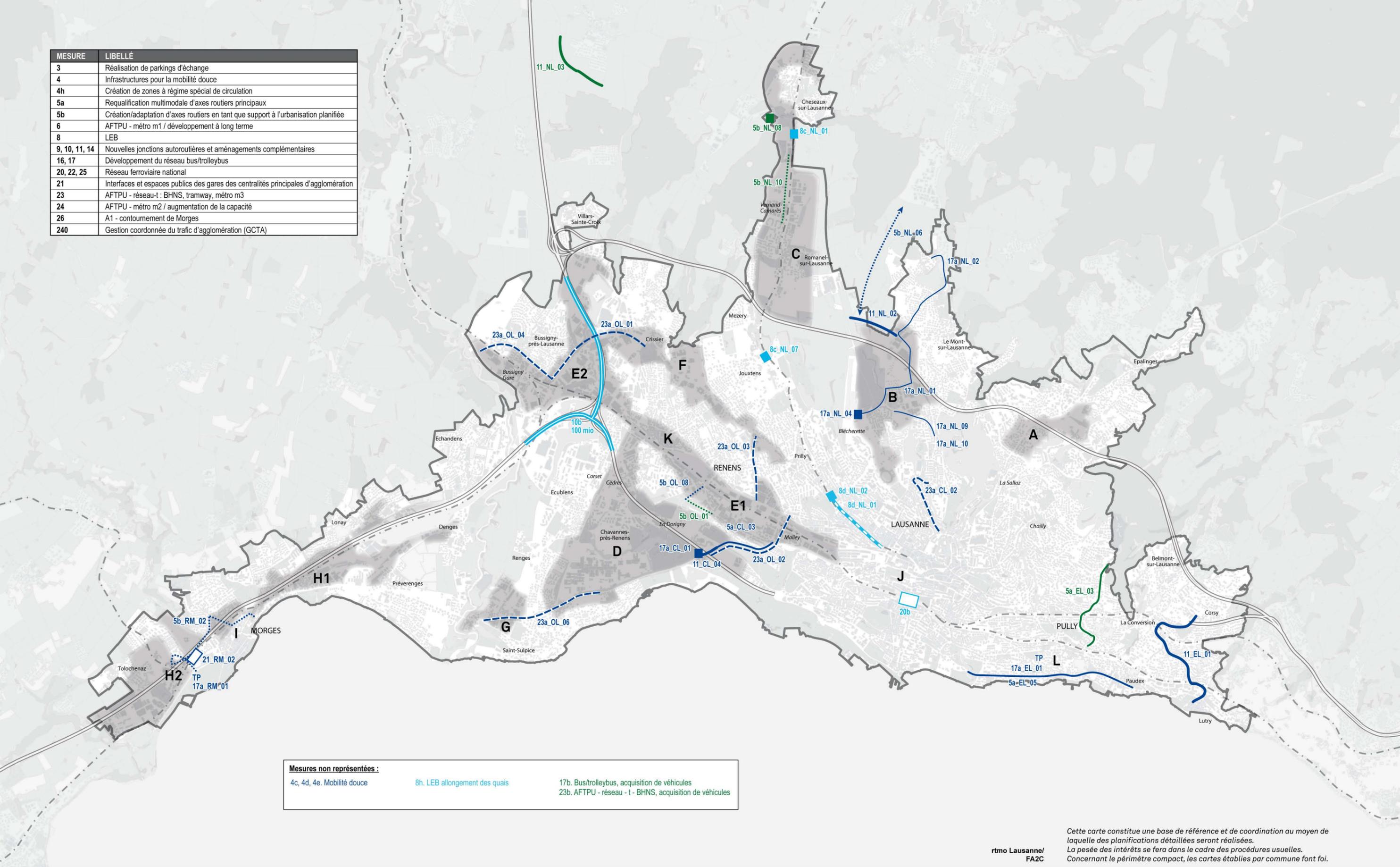
JUIN 2012

**C10.2**





MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau-t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / augmentation de la capacité
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



**Mesures non représentées :**

- 4c, 4d, 4e. Mobilité douce
- 8h. LEB allongement des quais
- 17b. Bus/trolleybus, acquisition de véhicules
- 23b. AFTPU - réseau - t - BHNS, acquisition de véhicules

rtmo Lausanne/FA2C

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.



LEGENDE:

- bus
- - - BHNS
- · - tram
- ▬ métro
- ▬ CFF/LEB

- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau

- requalification
- · · · · nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- ↔ contournement autoroutier, tracé indicatif

- périmètre compact
- site stratégique

- cofinancement CH, Fintr - Agglo
- cofinancement CH, Autres Fonds
- financement local, selon bases légales



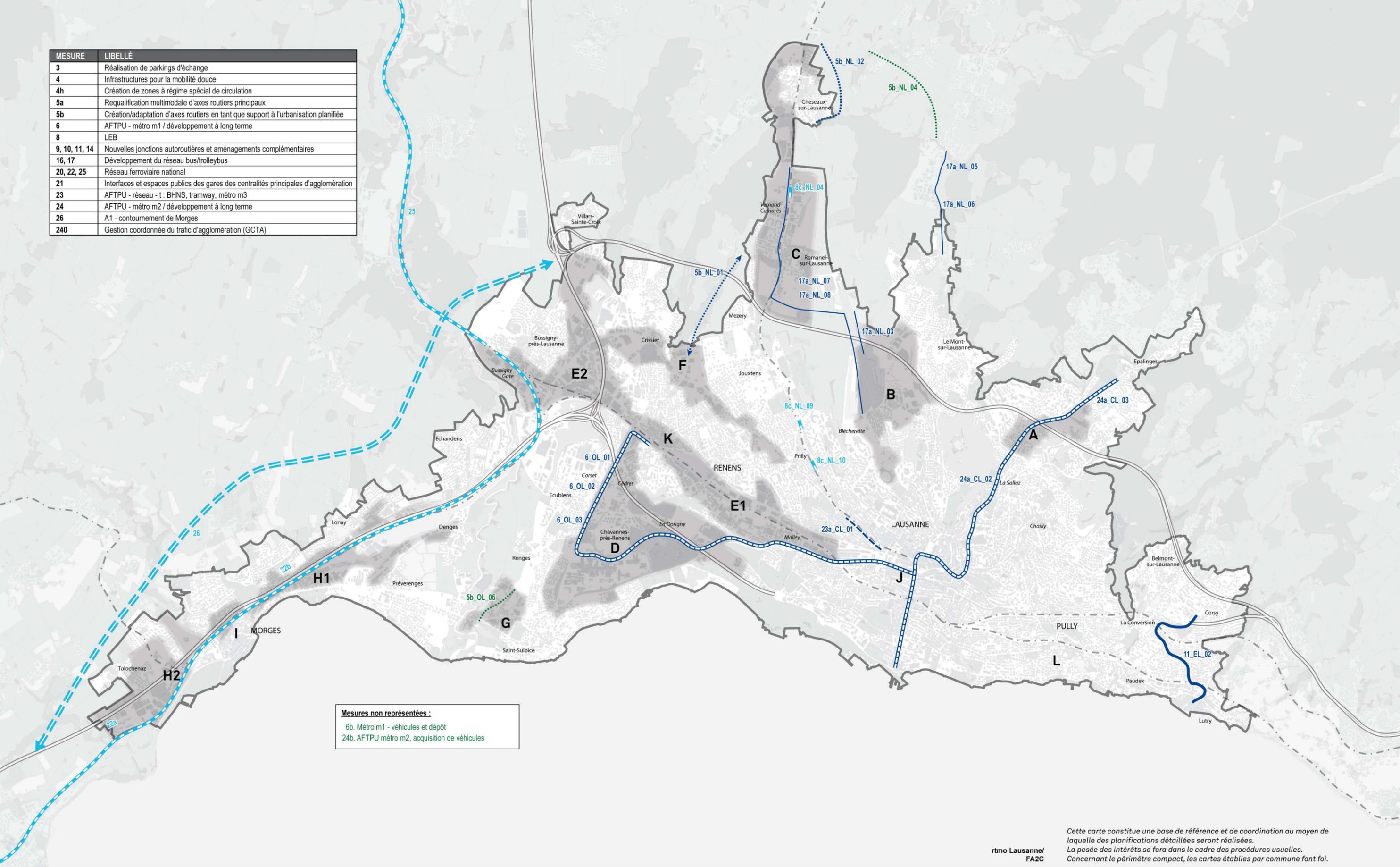
PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES  
 SELON FINANCEMENT -  
 HORIZON B: 2019-2022**

JUIN 2012





MESURE	LIBELLÉ
3	Réalisation de parkings d'échange
4	Infrastructures pour la mobilité douce
4h	Création 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
6	AFTPU - métro m1 / développement à long terme
8	LEB
9, 10, 11, 14	Nouvelles jonctions autoroutières et aménagements complémentaires
16, 17	Développement du réseau bus/trolleybus
20, 22, 25	Réseau ferroviaire national
21	Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération
23	AFTPU - réseau - t : BHNS, tramway, métro m3
24	AFTPU - métro m2 / développement à long terme
26	A1 - contournement de Morges
240	Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)



**Mesures non représentées :**  
 6b. Métro m1 - véhicules et dépôt  
 24b. AFTPU métro m2, acquisition de véhicules

rtmo Lausanne/  
FA2C

Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi.



LEGENDE:

- bus
- BHNS
- tram
- métro
- CFF/LEB
- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau
- requalification
- nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- contournement autoroutier, tracé indicatif
- périmètre compact
- site stratégique

0 500 1000 1500m

- cofinancement CH, Finfr - Agglo
- cofinancement CH, Autres Fonds
- financement local, selon bases légales

PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**MESURES INFRASTRUCTURELLES  
 SELON FINANCEMENT -  
 HORIZON C: DES 2023**

JUIN 2012

**C10.4**



Agglomération  
Lausanne-Morges<sub>123</sub>



N° mesure	Libellé	Coût [mio CHF HT]	Source de financement			Horizon de réalisation retenu			Coût [mio CHF HT]		
			Cofinancement CH Flinfr - Agglo	Cofinancement CH Autres Fonds	Financement local selon bases légalés	A (2015- 2018)	B (2019- 2022)	C (2023- 2027)	A (2015- 2018)	B (2019- 2022)	C (après 2023)
<b>MESURES DU PALM</b>											
3	Réalisation de parkings d'échange										
3a	P+Rails régionaux	25.0			25.0	X			25.0		
3b	P+R urbains	43.0			43.0	X			43.0		
		68.0			68.0				68.0		
4	Infrastructures pour la mobilité douce										
4c	Mobilité douce - Réseaux 2015-2018	27.3	27.3			X			27.3		
4c	Mobilité douce - Réseaux 2019-2022	15.0	15.0				X			15.0	
4d	Mobilité douce - Franchissements dénivelés 2015-2018	55.2	55.2			X			55.2		
4d	Mobilité douce - Franchissements dénivelés 2019-2022	60.0	60.0				X			60.0	
4e	Mobilité douce - VLS et stationnement vélos 2015-2018	12.0	12.0			X			12.0		
4e	Mobilité douce - VLS et stationnement vélos 2019-2022	10.0	10.0				X			10.0	
		179.5	179.5						94.5	85.0	
4h	Création de zones à régime spécial de circulation										
4h	Zones à régime spécial de circulation	27.0			27.0	X			27.0		
		27.0			27.0				27.0		
5a	Requalification multimodale d'axes routiers principaux										
5a_CL_01	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	21.0	21.0			X			21.0		
5a_CL_02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	10.0	10.0			X			10.0		
5a_CL_03	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	4.2	4.2				X			4.2	
5a_CL_04	Lausanne / Rte de Chavannes Est (tronçon Bourdonnette - Maladière)	5.0		5.0		X			5.0		
5a_EL_01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	5.0	5.0			X			5.0		
5a_EL_02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	4.0	4.0			X			4.0		
5a_EL_03	Pully / Ch. de Rennier	1.6		1.6		X				1.6	
5a_EL_04	Pully / Boulevard de la Forêt	3.5	3.5			X			3.5		
5a_EL_05	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 2	8.1	8.1				X			8.1	
5a_NL_01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	7.2	7.2			X			7.2		
5a_OL_02	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Membre - Tir-Fédéral (RC76)	5.3	5.3			X			5.3		
5a_OL_04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	7.3	7.3			X			7.3		
		82.1	75.5		6.6				68.2	13.9	
5b	Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée										
5b_NL_01	Jouxens, Romanel, Crissier / Liaison Lussex - Ley Outre	20.0	20.0					X			20.0
5b_NL_02	Cheseaux / Contournement Est	10.0	10.0					X			10.0
5b_NL_04	Cugy, Morrens / Contournement et liaison Ouest (hors périmètre)	15.0		15.0				X			15.0
5b_NL_06	Le Mont / Liaison Solitaire - Budron	22.5	22.5				X			22.5	
5b_NL_07	Lausanne, Romanel / RC448, giratoires Fontany et Essert	3.0		3.0		X			3.0		
5b_NL_08	Lausanne, Cheseaux / RC448, giratoires Bel-Air et Mon-Repos	3.0		3.0			X			3.0	
5b_NL_09	Romanel / RC 401b, tronçon Lussex-Raffort requalification	2.0		2.0		X			2.0		
5b_NL_10	Lausanne / RC 401b, tronçon Raffort - Bel-Air, boulevard urbain	20.0		20.0			X			20.0	
5b_NL_11	Romanel / Barreau de Fontany	2.5		2.5		X			2.5		
5b_NL_12	Le Mont / Route des Martinès	7.2		7.2		X			7.2		
5b_OL_01	Renens / Av. de Longemalle prolongement Ouest	2.0		2.0			X			2.0	
5b_OL_02	Renens / Ch. du Chêne prolongé + Av. de Malley (SDIM)	5.3		5.3		X			5.3		
5b_OL_05	Ecublens, St Sulpice / Route de Valaire (RC81), tronçon RC1- Montaney	4.0		4.0				X		4.0	
5b_OL_06	Ecublens / Rte Neuve	4.1		4.1		X			4.1		
5b_OL_08	Renens / By-pass av. du Léman (SDIM)	5.0	5.0				X			5.0	
5b_RM_01	Lonay, Denges / Rte Lonay - Denges	20.0	20.0			X			20.0		
5b_RM_02	Morges / Contournement urbain Nord	10.0	10.0				X			10.0	
		155.4	87.5		68.0				44.1	62.4	49.0
6	AFTPU - Métro m1 / Développement à long terme										
6_OL_01	m1 / Installations de sécurité	30.0	30.0					X			30.0
6_OL_02	m1 / Travaux aux stations et sur voies	40.0	40.0					X			40.0
6_OL_03	m1 / Poste de traction et alimentation LA	10.0	10.0					X			10.0
		80.0	80.0								80.0
11	Compléments routiers locaux à des infrastructures du réseau national										
11_CL_04	Lausanne / Réseau routier d'accès à la jonction de Malley	1.5	1.5				X			1.5	
11_EL_01	Lutry / Réseau routier d'accès à la jonction de Corsy - Phase 1	5.0	5.0				X			5.0	
11_EL_02	Lutry / Réseau routier d'accès à la jonction de Corsy - Phase 2	5.0	5.0					X		5.0	
11_NL_01	Romanel / Barreau de la Saugé	8.4	8.4			X			8.4		
11_NL_02	Le Mont / Barreau de Montricher (tronçon RC448-RC449) (Phase 2)	10.0	10.0				X			10.0	
11_NL_03	Sullens / Route de contournement (hors périmètre)	10.0		10.0			X			10.0	
11_OL_01	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76)	9.9	9.9			X			9.9		
11_OL_02	Ecublens, Elan-Membre, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction de Crissier (RC79a,b et RC151a,b)	15.0	15.0			X			15.0		
11_OL_03	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	10.0	10.0			X			10.0		
		74.8	64.8		10.0				43.3	26.5	5.0
16a	Développement du réseau bus/trolleybus 2015-2018										
16a_CL_01	tl2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.2	1.2			X			1.2		
16a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	0.7	0.7			X			0.7		
16a_NL_03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	0.6	0.6			X			0.6		
16a_OL_01	tl2 / Electrification Bourdonnette-EPFL	3.1	3.1			X			3.1		
16a_RM_01	Réseau TPM 2018 - Infrastructures	10.0	10.0			X			10.0		
		15.6	15.6						15.6		

N° mesure	Libellé	Coût [mio CHF HT]	Source de financement			Horizon de réalisation retenu			Coût [mio CHF HT]			
			Cofinancement CH Flinfr - Agglo	Cofinancement CH Autres Fonds	Financement local selon bases légalés	A (2015- 2018)	B (2019- 2022)	C (2023- 2027)	A (2015- 2018)	B (2019- 2022)	C (après 2023)	
<b>17a Développement du réseau bus/trolleybus 2019-2027</b>												
17a_CL_01	t2 / Lausanne - Aménagement interface Bourdonnette	3.5	3.5				X			3.5		
17a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 2	1.0	1.0				X			1.0		
17a_NL_01	t21 / Lausanne, Le Mont - Electrification Blécherette-Grand-Mont	4.3	4.3				X			4.3		
17a_NL_02	t21 / Lausanne, Le Mont - Aménagement arrêts Tuillière, Chalelard	4.5	4.5				X			4.5		
17a_NL_03	Pont du Solitaire, TP en site propre	5.0	5.0					X			5.0	
17a_NL_04	Lausanne - Aménagement interface Blécherette	3.0	3.0				X			3.0		
17a_NL_05	Ligne Grand-Mont-Cugy / Electrification	4.8	4.8					X			4.8	
17a_NL_06	Ligne Grand-Mont-Cugy / Aménagements routiers	1.0	1.0					X			1.0	
17a_NL_07	Ligne Blécherette-Romanel-Cheseaux / Electrification	10.0	10.0					X			10.0	
17a_NL_08	Ligne Blécherette-Romanel-Cheseaux / Aménagements routiers	8.0	8.0					X			8.0	
17a_NL_09	t3 / Lausanne, Le Mont - Electrification Ch. de Maillefer	3.0	3.0				X			3.0		
17a_NL_10	t3 / Lausanne, Le Mont - Aménagements Ch. de Maillefer	9.0	9.0				X			9.0		
17a_RM_01	Réseau TPM 2025 - Infrastructures	10.0	10.0				X			10.0		
		67.1	67.1							38.3	28.8	
<b>21 Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération</b>												
21_CL_01	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	20.0	20.0				X			20.0		
21_EL_01	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.8	6.8				X			6.8		
21_OL_01	Renens / Aménagement interface gare CFF	8.3	8.3				X			8.3		
21_RM_01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	5.0	5.0				X			5.0		
21_RM_02	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 2	3.0	3.0					X			3.0	
		43.1	43.1							40.1	3.0	
<b>23a AFTPU - Réseau-t / Bus à haut niveau de service (BHNS)</b>												
23a_CL_01	t2 / Lausanne - Avenue d'Echallens	24.3	24.3					X			24.3	
23a_CL_02	t1 8 / Lausanne - tronçon Tunnel - Bellevaux	32.2	32.2				X			32.2		
23a_EL_01	t2 / Lausanne, Pully - tronçon St-François - Pully Reymondin	30.0	30.0				X			30.0		
23a_OL_01	t2 / Crissier, Bussigny - tronçon Bré - Croix-de-Plan	33.2	33.2				X			33.2		
23a_OL_02	t3 / Lausanne, Prilly - Electrification Galicien-Bourdonnette	3.1	3.1				X			3.1		
23a_OL_03	t4 / Renens, Prilly - tronçon Perrelet - Bugnon (Florissant)	57.3	57.3				X			57.3		
23a_OL_04	t2 / Bussigny - Electrification tronçon Croix-de-Plan - Bussigny	3.5	3.5				X			3.5		
23a_OL_06	t3 / Ecublens, St-Sulpice - Electrification EPFL-Venoge	2.8	2.8				X			2.8		
		186.4	186.4							30.0	132.1	
<b>23c AFTPU - Réseau-t / Tramway</b>												
23c_OL_01	t1 / Tram Renens-Villars-St-Croix	180.0	180.0				X			180.0		
		180.0	180.0							180.0		
<b>23e AFTPU - Métro m3</b>												
23e_CL_01	m3 / Réalisation du métro	368.0	368.0				X			368.0		
		368.0	368.0							368.0		
<b>24a AFTPU - Métro m2 / Augmentation de la capacité</b>												
24a_CL_01	m2 / Automatismes	30.0	30.0				X			30.0		
24a_CL_02	m2 / Réaménagement terminus Croisettes	35.0	35.0					X			35.0	
24a_CL_03	m2 / Prolongement de la ligne jusqu'au centre d'Epalinges	83.0	83.0					X			83.0	
		148.0	148.0							30.0	118.0	
<b>240 Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)</b>												
240_01	GCTA / Mise en œuvre	27.0	27.0				X			27.0		
		27.0	27.0							27.0		
			<b>1'702.1</b>	<b>1'522.5</b>	<b>-</b>	<b>179.6</b>				<b>1'035.8</b>	<b>358.2</b>	<b>308.1</b>
										61%	21%	18%

## MESURES DU RÉSEAU FERROVIAIRE RÉGIONAL

<b>8c LEB : Adaptation de la ligne au milieu urbain, tronçon Cheseaux-Prilly Union</b>												
8c_NL_01	Lausanne / Assainissement passage à niveau Bel-Air	1.1	1.1				X			1.1		
8c_NL_04	Romanel / Assainissement passage à niveau Taulard	5.3	5.3					X			5.3	
8c_NL_05	Romanel / Assainissement passage à niveau Romanel gare	5.3	5.3				X			5.3		
8c_NL_06	Romanel / Assainissement passage à niveau Lussex	10.0	10.0				X			10.0		
8c_NL_07	Jouxtes / PN Cedres - Signalisation lumineuse	1.5	1.5				X			1.5		
8c_NL_09	Prilly / Assainissement passage à niveau Chasseur	15.0	15.0					X			15.0	
8c_NL_10	Prilly / Assainissement passage à niveau Union	15.0	15.0					X			15.0	
		53.2		53.2						15.3	2.6	
<b>8d LEB : Adaptation de la ligne au milieu urbain, tronçon Prilly Union - Lausanne Flon</b>												
8d_NL_01	LEB / Tunnel à double voie Union - Av. Echallens (cadence 7.5 min.)	89.0	89.0				X				89.0	
8d_NL_02	Lausanne / Réaménagement carrefour de Montétan	5.0	5.0				X				5.0	
		94.0		94.0							94.0	
<b>8f LEB : Renforcement entre Cheseaux et Echallens - Infrastructures ferroviaires</b>												
8f_NL_01	LEB / Evitement Les Ripes-Etagnières	10.0	10.0				X			10.0		
8f_NL_02	LEB / Halte Etagnières	2.0	2.0				X			2.0		
		12.0		12.0						12.0		
<b>8h LEB : Augmentation de capacité - Allongement des quais</b>												
8h_NL_01	LEB / Allongement des quais - Etape 2	En cours	En cours									
		0.0										
			<b>159.2</b>	<b>-</b>	<b>159.2</b>	<b>-</b>				<b>27.3</b>	<b>96.6</b>	<b>35.3</b>
										17%	61%	22%

N° mesure	Libellé	Coût [mio CHF HT]	Source de financement			Horizon de réalisation retenu							
			Cofinancement CH Flinfr - Agglo	Cofinancement CH Autres Fonds	Financement local selon bases légalés	A (2015- 2018)	B (2019- 2022)	C (2023- 2027)	Coût [mio CHF HT]				
								A (2015- 2018)	B (2019- 2022)	C (après 2023)	A (2015- 2018)	B (2019- 2022)	C (après 2023)
<b>ACQUISITION / ADAPTATION DE VÉHICULES TP ET DÉPÔTS</b>													
6b	Méto m1 - Véhicules et dépôt												
6b_OL_01	m1 / Véhicules 2030	144.0			144.0								144.0
6b_OL_02	m1 / Garage atelier	75.0			75.0			X					75.0
		219.0			219.0						-	-	219.0
8g	LEB : Renforcement entre Cheseaux et Echallens - Acquisition de véhicules												
8g_NL_01	LEB / Véhicules Cheseaux-Echallens	13.0			13.0	X					13.0		
		13.0			13.0						13.0	-	-
16b	Bus/trolleybus 2015-2018 - Acquisition de véhicules												
16b_IL_01	tl / Véhicules 2015-2018	15.4			15.4	X					15.4		
16b_MBC_U	TPM / Véhicules 2015-2018	En cours			En cours	X					En cours		
		15.4			15.4						15.4	-	-
17b	Bus/trolleybus 2019-2027 - Acquisition de véhicules												
17b_IL_01	tl / Véhicules 2019-2027	45.0			45.0		X				45.0		
17b_MBC_U	TPM / Véhicules 2019-2027	En cours			En cours		X				En cours		
		45.0			45.0						-	45.0	-
23b	AFTPU - Réseau-t - BHNS / Acquisition de véhicules												
23b_IL_01	t2, t3 / Véhicules TBD	39.0			39.0	X					39.0		
23b_IL_02	t4 / Véhicules TBD	21.0			21.0		X					21.0	
		60.0			60.0						39.0	21.0	-
23d	AFTPU - Réseau-t - Tram / Acquisition de véhicules												
23d_OL_01	t1 / Véhicules tramway	35.0			35.0	X					35.0		
		35.0			35.0						35.0	-	-
23f	AFTPU - m3 - Acquisition de véhicules et garage-atelier												
23f_CL_01	m3 / Acquisition de rames, extension garage-atelier et remisage	95.0			95.0	X					95.0		
23f_CL_02	m3 / Acquisition de rames, extension garage-atelier et remisage	40.0			40.0			X					40.0
		135.0			135.0						95.0	-	40.0
24b	Méto m2 - Augmentation de la capacité / Modification et acquisition de véhicules												
24b_IL_01	m2 / Modification et acquisition de rames	66.0			66.0	X					66.0		
24b_IL_02	m2 / Acquisition de rames	80.0			80.0			X					80.0
		146.0			146.0				X		66.0	-	80.0
		<b>668.4</b>			<b>668.4</b>						<b>263.4</b>	<b>66.0</b>	<b>339.0</b>
											39%	10%	51%

**MESURES DU RÉSEAU FERROVIAIRE NATIONAL**

20	Nœud ferroviaire de Lausanne												
20a	4ème voie Lausanne - Renens	210.0		210.0		X					210.0		
20b	Saut-de-Moulon Lausanne - Renens	260.0		260.0		X					260.0		
20c	Transformation de la gare de Lausanne	820.0		820.0			X					820.0	
20d	Modernisation des accès aux trains de la gare de Renens	60.0		60.0		X					60.0		
22a	3ème voie entre Morges et Allaman	225.0		225.0				X					225.0
22b	3ème voie entre Archy (Bussigny) et Morges	180.0		180.0				X					180.0
25	3ème voie entre Bussigny et Cossonay	200.0		200.0				X					200.0
		<b>1'955.0</b>		<b>1'955.0</b>							<b>530.0</b>	<b>820.0</b>	<b>605.0</b>
											27%	42%	31%

**MESURES DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL**

9a	A1 - Nouvelle jonction de Chavannes	40.0		40.0		X					40.0		
9b	A1 - Compléments à la jonction de Malley	5.0		5.0		X					5.0		
10a	A1 - Nouvelle jonction d'Ecublens	81.0		81.0		X					81.0		
10b	A1 - Elimination du goulet de Crissier - Module 2	100.0		100.0			X					100.0	
14a	A9 - Nouvelle jonction de La Blécherette	62.0		62.0		X					62.0		
26	A1 - Contournement de Morges	2'800.0		2'800.0				X					2'800.0
		<b>3'088.0</b>		<b>3'088.0</b>							<b>188.0</b>	<b>100.0</b>	<b>2'800.0</b>
											6%	3%	91%



N° mesure PALM 2012	Libellé	Coût [mio CHF HT]	Répartition financière - Horizon A						Répartition financière - Horizon B						Répartition financière - Horizon C					
			Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes	
			[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT
<b>MESURES DU PALM</b>																				
3	Réalisation de parkings d'échange																			
3a	P+Rails régionaux	25.0	-	-	100%	25.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3b	P+R urbains	43.0	-	-	-	-	100%	43.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<b>68.0</b>	-	-	-	<b>25.0</b>	-	<b>43.0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Infrastructures pour la mobilité douce																			
4c	Mobilité douce - Réseaux 2015-2018	27.3	40%	10.9	15%	4.1	45%	12.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4c	Mobilité douce - Réseaux 2019-2022	15.0	-	-	-	-	-	-	40%	6.0	15%	2.3	45%	6.8	-	-	-	-	-	-
4d	Mobilité douce - Franchissements dénivelés 2015-2018	55.2	40%	22.1	20%	11.0	40%	22.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4d	Mobilité douce - Franchissements dénivelés 2019-2022	60.0	-	-	-	-	-	-	40%	24.0	20%	12.0	40%	24.0	-	-	-	-	-	-
4e	Mobilité douce - VLS et stationnement vélos 2015-2018	12.0	40%	4.8	15%	1.8	45%	5.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4e	Mobilité douce - VLS et stationnement vélos 2019-2022	10.0	-	-	-	-	-	-	40%	4.0	15%	1.5	45%	4.5	-	-	-	-	-	-
		<b>179.5</b>	-	<b>37.8</b>	-	<b>16.9</b>	-	<b>39.8</b>	-	<b>34.0</b>	-	<b>15.8</b>	-	<b>35.3</b>	-	-	-	-	-	-
4h	Création de zones à régime spécial de circulation																			
4h	Zones à régime spécial de circulation	27.0	-	-	-	-	100%	27.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<b>27.0</b>	-	-	-	-	-	<b>27.0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a	Requalification multimodale d'axes routiers principaux																			
5a_CL_01	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	21.0	40%	8.4	40%	8.4	20%	4.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_CL_02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	10.0	40%	4.0	-	-	60%	6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_CL_03	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	4.2	-	-	-	-	-	-	40%	1.7	-	-	60%	2.5	-	-	-	-	-	-
5a_CL_04	Lausanne / Rte de Chavannes Est (tronçon Bourdonnette - Maladière)	5.0	-	-	-	-	100%	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_EL_01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	5.0	40%	2.0	-	-	60%	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_EL_02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	4.0	40%	1.6	-	-	60%	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_EL_03	Pully / Ch. de Rennier	1.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	1.6	-	-	-	-	-	-	-
5a_EL_04	Pully / Boulevard de la Forêt	3.5	40%	1.4	-	-	60%	2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_EL_05	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 2	8.1	-	-	-	-	-	-	40%	3.2	-	-	60%	4.9	-	-	-	-	-	-
5a_NL_01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	7.2	40%	2.9	-	-	60%	4.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_OL_02	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	5.3	40%	2.1	-	-	60%	3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5a_OL_04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	7.3	40%	2.9	-	-	60%	4.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<b>82.1</b>	-	<b>25.3</b>	-	<b>8.4</b>	-	<b>34.5</b>	-	<b>4.9</b>	-	-	-	<b>9.0</b>	-	-	-	-	-	-
5b	Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée																			
5b_NL_01	Jouxens, Romanel, Crissier / Liaison Lussex - Ley Outre	20.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	8.0	50%	10.0	10%	2.0	-
5b_NL_02	Cheseaux / Contournement Est	10.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	4.0	60%	6.0	-	-	-
5b_NL_04	Cugy, Morrens / Contournement et liaison Ouest (hors périmètre)	15.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	15.0	-	-	-	-
5b_NL_06	Le Mont / Liaison Solitaire - Budron	22.5	-	-	-	-	-	-	40%	9.0	60%	13.5	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_NL_07	Lausanne, Romanel / RC448, giratoires Fontany et Essert	3.0	-	-	30%	0.9	70%	2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_NL_08	Lausanne, Cheseaux / RC448, giratoires Bel-Air et Mon-Repos	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_NL_09	Romanel / RC 401b, tronçon Lussex-Raffort requalification	2.0	-	-	-	-	100%	2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_NL_10	Lausanne / RC 401b, tronçon Raffort - Bel-Air, boulevard urbain	20.0	-	-	-	-	-	-	-	-	50%	10.0	50%	10.0	-	-	-	-	-	-
5b_NL_11	Romanel / Barreau de Fontany	2.5	-	-	-	-	100%	2.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_NL_12	Le Mont / Route des Martines	7.2	-	-	-	-	100%	7.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_OL_01	Renens / Av. de Longemalle prolongement Ouest	2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	2.0	-	-	-	-	-	-	-
5b_OL_02	Renens / Ch. du Chêne prolongé + Av. de Malley (SDIM)	5.3	-	-	-	-	100%	5.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_OL_05	Ecublens, St Sulpice / Route de Valaire (RC81), tronçon RC1- Montaney	4.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	4.0	-	-	-	-
5b_OL_06	Ecublens / Rte Neuve	4.1	-	-	-	-	100%	4.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_OL_08	Renens / By-pass av. du Léman (SDIM)	5.0	-	-	-	-	-	-	40%	2.0	-	-	60%	3.0	-	-	-	-	-	-
5b_RM_01	Lonay, Denges / Rte Lonay - Denges	20.0	40%	8.0	30%	6.0	30%	6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b_RM_02	Morges / Contournement urbain Nord	10.0	-	-	-	-	-	-	40%	4.0	-	-	60%	6.0	-	-	-	-	-	-
		<b>155.4</b>	-	<b>8.0</b>	-	<b>6.9</b>	-	<b>29.2</b>	-	<b>15.0</b>	-	<b>26.5</b>	-	<b>21.0</b>	-	<b>12.0</b>	-	<b>35.0</b>	-	<b>2.0</b>
6	AFTPU - Métro m1 / Développement à long terme																			
6_OL_01	m1 / Installations de sécurité	30.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	12.0	60%	18.0	-	-	-
6_OL_02	m1 / Travaux aux stations et sur voies	40.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	16.0	60%	24.0	-	-	-
6_OL_03	m1 / Poste de traction et alimentation LA	10.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	4.0	60%	6.0	-	-	-
		<b>80.0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>32.0</b>	-	<b>48.0</b>	-	-	-
11	Compléments routiers locaux à des infrastructures du réseau national																			
11_CL_04	Lausanne / Réseau routier d'accès à la jonction de Malley	1.5	-	-	-	-	-	-	40%	0.6	60%	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-
11_EL_01	Lutry / Réseau routier d'accès à la jonction de Corsy - Phase 1	5.0	-	-	-	-	-	-	40%	2.0	-	-	60%	3.0	-	-	-	-	-	-
11_EL_02	Lutry / Réseau routier d'accès à la jonction de Corsy - Phase 2	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	2.0	-	-	60%	3.0	-
11_NL_01	Romanel / Barreau de la Saugé	8.4	40%	3.4	30%	2.5	30%	2.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11_NL_02	Le Mont / Barreau de Montricher (tronçon RC448-RC449) (Phase 2)	10.0	-	-	-	-	-	-	40%	4.0	60%	6.0	-	-	-	-	-	-	-	-
11_NL_03	Sullens / Route de contournement (hors périmètre)	10.0	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	10.0	-	-	-	-	-	-	-	-
11_OL_01	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.9	40%	4.0	60%	5.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11_OL_02	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	15.0	40%	6.0	60%	9.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11_OL_03	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	10.0	40%	4.0	60%	6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<b>74.8</b>	-	<b>17.3</b>	-	<b>23.4</b>	-	<b>2.5</b>	-	<b>6.6</b>	-	<b>16.9</b>	-	<b>3.0</b>	-	<b>2.0</b>	-	-	-	<b>3.0</b>



N° mesure PALM 2012	Libellé	Coût [mio CHF HT]	Répartition financière - Horizon A						Répartition financière - Horizon B						Répartition financière - Horizon C					
			Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes	
			[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT
<b>16a</b>	<b>Développement du réseau bus/trolleybus 2015-2018</b>																			
16a_CL_01	tl2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.2	40%	0.5	-	-	60%	0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	0.7	40%	0.3	-	-	60%	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16a_NL_03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	0.6	40%	0.2	-	-	60%	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16a_OL_01	tl2 / Electrification Bourdonnette-EPFL	3.1	40%	1.2	30%	0.9	30%	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16a_RM_01	Réseau TPM 2018 - Infrastructures	10.0	40%	4.0	-	-	60%	6.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		<b>15.6</b>		<b>6.2</b>		<b>0.9</b>		<b>8.4</b>												
<b>17a</b>	<b>Développement du réseau bus/trolleybus 2019-2027</b>																			
17a_CL_01	tl2 / Lausanne - Aménagement interface Bourdonnette	3.5	-	-	-	-	-	-	40%	1.4	-	-	60%	2.1	-	-	-	-	-	
17a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 2	1.0	-	-	-	-	-	-	40%	0.4	-	-	60%	0.6	-	-	-	-	-	
17a_NL_01	tl21 / Lausanne, Le Mont - Electrification Blécherette-Grand-Mont	4.3	-	-	-	-	-	-	40%	1.7	30%	1.3	30%	1.3	-	-	-	-	-	
17a_NL_02	tl21 / Lausanne, Le Mont - Aménagement arrêts Tuilière, Chatelard	4.5	-	-	-	-	-	-	40%	1.8	-	-	60%	2.7	-	-	-	-	-	
17a_NL_03	Pont du Solitaire, TP en site propre	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	2.0	50%	2.5	10%	0.5	
17a_NL_04	Lausanne - Aménagement interface Blécherette	3.0	-	-	-	-	-	-	40%	1.2	-	-	60%	1.8	-	-	-	-	-	
17a_NL_05	Ligne Grand-Mont-Cugy / Electrification	4.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	1.9	30%	1.4	30%	1.4	
17a_NL_06	Ligne Grand-Mont-Cugy / Aménagements routiers	1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	0.4	-	-	60%	0.6	
17a_NL_07	Ligne Blécherette-Romanel-Cheseaux / Electrification	10.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	4.0	30%	3.0	30%	3.0	
17a_NL_08	Ligne Blécherette-Romanel-Cheseaux / Aménagements routiers	8.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	3.2	-	-	60%	4.8	
17a_NL_09	tl3 / Lausanne, Le Mont - Electrification Ch. de Maillefer	3.0	-	-	-	-	-	-	40%	1.2	30%	0.9	30%	0.9	-	-	-	-	-	
17a_NL_10	tl3 / Lausanne, Le Mont - Aménagements Ch. de Maillefer	9.0	-	-	-	-	-	-	40%	3.6	-	-	60%	5.4	-	-	-	-	-	
17a_RM_01	Réseau TPM 2025 - Infrastructures	10.0	-	-	-	-	-	-	40%	4.0	-	-	60%	6.0	-	-	-	-	-	
		<b>67.1</b>								<b>15.3</b>		<b>2.2</b>		<b>20.8</b>		<b>11.5</b>		<b>6.9</b>	<b>10.3</b>	
<b>21</b>	<b>Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération</b>																			
21_CL_01	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	20.0	40%	8.0	-	-	60%	12.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21_EL_01	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.8	40%	2.7	-	-	60%	4.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21_OL_01	Renens / Aménagement interface gare CFF	8.3	40%	3.3	-	-	60%	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21_RM_01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	5.0	40%	2.0	-	-	60%	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21_RM_02	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 2	3.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	1.2	-	-	60%	1.8	
		<b>43.1</b>		<b>16.0</b>				<b>24.1</b>							<b>1.2</b>				<b>1.8</b>	
<b>23a</b>	<b>AFTPU - Réseau-t / Bus à haut niveau de service (BHNS)</b>																			
23a_CL_01	tl2 / Lausanne - Avenue d'Echallens	24.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	9.7	-	-	60%	14.6	
23a_CL_02	tl 8 / Lausanne - tronçon Tunnel - Bellevaux	32.2	-	-	-	-	-	-	40%	12.9	12%	3.9	48%	15.5	-	-	-	-	-	
23a_EL_01	tl2 / Lausanne, Pully - tronçon St-François - Pully Reymondin	30.0	40%	12.0	12%	3.6	48%	14.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
23a_OL_01	tl2 / Crissier, Bussigny - tronçon Bré - Croix-de-Plan	33.2	-	-	-	-	-	-	40%	13.3	12%	4.0	48%	15.9	-	-	-	-	-	
23a_OL_02	tl3 / Lausanne, Prilly - Electrification Galicien-Bourdonnette	3.1	-	-	-	-	-	-	40%	1.2	12%	0.4	48%	1.5	-	-	-	-	-	
23a_OL_03	tl4 / Renens, Prilly - tronçon Perrelet - Bugnon (Florissant)	57.3	-	-	-	-	-	-	40%	22.9	12%	6.9	48%	27.5	-	-	-	-	-	
23a_OL_04	tl2 / Bussigny - Electrification tronçon Croix-de-Plan - Bussigny	3.5	-	-	-	-	-	-	40%	1.4	30%	1.1	30%	1.1	-	-	-	-	-	
23a_OL_06	tl3 / Ecublens, St-Sulpice - Electrification EPFL-Venoge	2.8	-	-	-	-	-	-	40%	1.1	30%	0.8	30%	0.8	-	-	-	-	-	
		<b>186.4</b>		<b>12.0</b>		<b>3.6</b>		<b>14.4</b>		<b>52.8</b>		<b>17.0</b>		<b>62.3</b>		<b>9.7</b>			<b>14.6</b>	
<b>23c</b>	<b>AFTPU - Réseau-t / Tramway</b>																			
23c_OL_01	tl1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	180.0	40%	72.0	60%	108.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		<b>180.0</b>		<b>72.0</b>		<b>108.0</b>														
<b>23e</b>	<b>AFTPU - Métro m3</b>																			
23e_CL_01	m3 / Réalisation du métro	368.0	40%	147.2	60%	220.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		<b>368.0</b>		<b>147.2</b>		<b>220.8</b>														
<b>24a</b>	<b>AFTPU - Métro m2 / Augmentation de la capacité</b>																			
24a_CL_01	m2 / Automatismes	30.0	40%	12.0	60%	18.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
24a_CL_02	m2 / Réaménagement terminus Croisettes	35.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	14.0	60%	21.0	-	-	
24a_CL_03	m2 / Prolongement de la ligne jusqu'au centre d'Epalinges	83.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	33.2	60%	49.8	-	-	
		<b>148.0</b>		<b>12.0</b>		<b>18.0</b>									<b>47.2</b>		<b>70.8</b>			
<b>240</b>	<b>Gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)</b>																			
240_01	GCTA / Mise en œuvre	27.0	40%	10.8	30%	8.1	30%	8.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		<b>27.0</b>		<b>10.8</b>		<b>8.1</b>		<b>8.1</b>												

1'702.1

A 364.7  
35%A 440.1  
42%A 231.0  
22%B 128.7  
36%B 78.3  
22%B 151.2  
42%C 115.6  
38%C 160.7  
52%C 31.7  
10%



N° mesure PALM 2012	Libellé	Coût [mio CHF HT]	Répartition financière - Horizon A						Répartition financière - Horizon B						Répartition financière - Horizon C					
			Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes	
			[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT
<b>MESURES DU RÉSEAU FERROVIAIRE RÉGIONAL</b>																				
8c	LEB : Adaptation de la ligne au milieu urbain, tronçon Cheseaux-Prilly Union																			
8c_NL_01	Lausanne / Assainissement passage à niveau Bel-Air	1.1	-	-	-	-	-	-	25%	0.3	25%	0.3	50%	0.6	-	-	-	-	-	-
8c_NL_04	Romanel / Assainissement passage à niveau Taulard	5.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25%	1.3	25%	1.3	50%	2.7
8c_NL_05	Romanel / Assainissement passage à niveau Romanel gare	5.3	25%	1.3	25%	1.3	50%	2.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8c_NL_06	Romanel / Assainissement passage à niveau Lussex	10.0	25%	2.5	25%	2.5	50%	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8c_NL_07	Jouxens / PN Cèdres - Signalisation lumineuse	1.5	-	-	-	-	-	-	25%	0.4	25%	0.4	50%	0.8	-	-	-	-	-	-
8c_NL_09	Prilly / Assainissement passage à niveau Chasseur	15.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25%	3.8	25%	3.8	50%	7.5
8c_NL_10	Prilly / Assainissement passage à niveau Union	15.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25%	3.8	25%	3.8	50%	7.5
		53.2	-	3.8	-	3.8	-	7.7	-	0.7	-	0.7	-	1.3	-	8.8	-	8.8	-	17.7
8d	LEB : Adaptation de la ligne au milieu urbain, tronçon Prilly Union - Lausanne Flon																			
8d_NL_01	LEB / Tunnel à double voie Union - Av. Echallens (cadence 7.5 min.)	89.0	-	-	-	-	-	-	49%	43.6	51%	45.4	-	-	-	-	-	-	-	-
8d_NL_02	Lausanne / Réaménagement carrefour de Montétan	5.0	-	-	-	-	-	-	49%	2.5	51%	2.6	-	-	-	-	-	-	-	-
		94.0	-	-	-	-	-	-	-	46.1	-	47.9	-	-	-	-	-	-	-	-
8f	LEB : Renforcement entre Cheseaux et Echallens - Infrastructures ferroviaires																			
8f_NL_01	LEB / Evitement Les Ripas-Etagnières	10.0	49%	4.9	51%	5.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8f_NL_02	LEB / Halte Etagnières	2.0	49%	1.0	51%	1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		12.0	-	5.9	-	6.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8h	LEB : Augmentation de capacité - Allongement des quais																			
8h_NL_01	LEB / Allongement des quais - Etape 2	En cours	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		<b>159.2</b>	<b>A</b>	<b>9.7</b>	<b>A</b>	<b>9.9</b>	<b>A</b>	<b>7.7</b>	<b>B</b>	<b>46.7</b>	<b>B</b>	<b>48.6</b>	<b>B</b>	<b>1.3</b>	<b>C</b>	<b>8.8</b>	<b>C</b>	<b>8.8</b>	<b>C</b>	<b>17.7</b>
				1%		1%		1%		13%		14%		0%		3%		3%		6%

## ACQUISITION / ADAPTATION DE VÉHICULES TP ET DÉPÔTS

6b	Métro m1 - Véhicules et dépôt																			
6b_OL_01	m1 / Véhicules 2030	144.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70%	100.8	30%	43.2
6b_OL_02	m1 / Garage atelier	75.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70%	52.5	30%	22.5
		219.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153.3	-	65.7
8g	LEB : Renforcement entre Cheseaux et Echallens - Acquisition de véhicules																			
8g_NL_01	LEB / Véhicules Cheseaux-Echallens	13.0	-	-	70%	9.1	30%	3.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		13.0	-	-	-	9.1	-	3.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16b	Bus/trolleybus 2015-2018 - Acquisition de véhicules																			
16b_IL_01	II / Véhicules 2015-2018	15.4	-	-	30%	4.6	70%	10.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16b_MBC_01	TPM / Véhicules 2015-2018	En cours	-	-	30%	-	70%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		15.4	-	-	-	4.6	-	10.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17b	Bus/trolleybus 2019-2027 - Acquisition de véhicules																			
17b_IL_01	II / Véhicules 2019-2027	45.0	-	-	-	-	-	-	-	-	30%	13.5	70%	31.5	-	-	-	-	-	-
17b_MBC_01	TPM / Véhicules 2019-2027	En cours	-	-	-	-	-	-	-	-	30%	-	70%	-	-	-	-	-	-	-
		45.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.5	-	31.5	-	-	-	-	-	-
23b	AFTPU - Réseau-t - BHNS / Acquisition de véhicules																			
23b_IL_01	t2, t3 / Véhicules TBD	39.0	-	-	30%	11.7	70%	27.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23b_IL_02	t4 / Véhicules TBD	21.0	-	-	-	-	-	-	-	-	30%	6.3	70%	14.7	-	-	-	-	-	-
		60.0	-	-	-	11.7	-	27.3	-	-	-	6.3	-	14.7	-	-	-	-	-	-
23d	AFTPU - Réseau-t - Tram / Acquisition de véhicules																			
23d_OL_01	t1 / Véhicules tramway	35.0	-	-	70%	24.5	30%	10.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		35.0	-	-	-	24.5	-	10.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23f	AFTPU - m3 - Acquisition de véhicules et garage-atelier																			
23f_CL_01	m3 / Acquisition de rames, extension garage-atelier et remisage	95.0	-	-	70%	66.5	30%	28.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23f_CL_02	m3 / Acquisition de rames, extension garage-atelier et remisage	40.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70%	28.0	30%	12.0
		135.0	-	-	-	66.5	-	28.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28.0	-	12.0
24b	Métro m2 - Augmentation de la capacité / Modification et acquisition de véhicules																			
24b_IL_01	m2 / Modification et acquisition de rames	66.0	-	-	70%	46.2	30%	19.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24b_IL_02	m2 / Acquisition de rames	80.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70%	56.0	30%	24.0
		146.0	-	-	-	46.2	-	19.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56.0	-	24.0
		<b>668.4</b>	<b>A</b>	<b>-</b>	<b>A</b>	<b>162.6</b>	<b>A</b>	<b>100.8</b>	<b>B</b>	<b>-</b>	<b>B</b>	<b>19.8</b>	<b>B</b>	<b>46.2</b>	<b>C</b>	<b>-</b>	<b>C</b>	<b>237.3</b>	<b>C</b>	<b>101.7</b>
				0%		62%		38%		0%		30%		70%		0%		70%		30%



N° mesure	Libellé	Coût [mio CHF HT]	Répartition financière - Horizon A						Répartition financière - Horizon B						Répartition financière - Horizon C					
			Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes		Confédération		Etat VD		Communes	
			[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT	[%]	mio CHF HT
<b>MESURES DU RÉSEAU FERROVIAIRE NATIONAL</b>																				
20	Nœud ferroviaire de Lausanne																			
20a	4ème voie Lausanne - Renens	210.0	100%	210.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20b	Saut-de-Mouton Lausanne - Renens	260.0	100%	260.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20c	Transformation de la gare de Lausanne	820.0	-	-	-	-	-	-	100%	820.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20d	Modernisation des accès aux trains de la gare de Renens	60.0	100%	60.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22a	3ème voie entre Morges et Allaman	225.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	225.0	-	-	-	-
22b	3ème voie entre Archy (Bussigny) et Morges	180.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	180.0	-	-	-	-
25	3ème voie entre Bussigny et Cossonay	200.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	200.0	-	-	-	-

<b>1'955.0</b>	<b>A</b>	<b>530.0</b>	<b>A</b>	<b>-</b>	<b>A</b>	<b>-</b>	<b>B</b>	<b>820.0</b>	<b>B</b>	<b>-</b>	<b>B</b>	<b>-</b>	<b>C</b>	<b>605.0</b>	<b>C</b>	<b>-</b>	<b>C</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
		100%		0%		0%		100%		0%		0%		100%		0%		0%		0%

<b>MESURES DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL</b>																				
9a	A1 - Nouvelle jonction de Chavannes	40.0	100%	40.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9b	A1 - Compléments à la jonction de Malley	5.0	100%	5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10a	A1 - Nouvelle jonction d'Ecublens	81.0	100%	81.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10b	A1 - Elimination du goulet de Crissier - Module 2	100.0	-	-	-	-	-	-	100%	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14a	A9 - Nouvelle jonction de La Blécherette	62.0	100%	62.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	A1 - Contournement de Morges	2'800.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	2'800.0	-	-	-	-

<b>3'088.0</b>	<b>A</b>	<b>188.0</b>	<b>A</b>	<b>-</b>	<b>A</b>	<b>-</b>	<b>B</b>	<b>100.0</b>	<b>B</b>	<b>-</b>	<b>B</b>	<b>-</b>	<b>C</b>	<b>2'800.0</b>	<b>C</b>	<b>-</b>	<b>C</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
		100%		0%		0%		100%		0%		0%		100%		0%		0%		0%



Mesure	Mesure isolée	Paquet	Piétons	Vélos	A2012 2015-2018	B2012 2019-2023	hors financement Mobilité douce
<b>4c DEVELOPPEMENT DES RESEAUX DE MOBILITE DOUCE</b>					<b>27'340'000</b>	<b>15'000'000</b>	
<b>Amélioration de la sécurité des piétons (traversées, assainissements)</b>							
4c.1+4 Dont: Pully (592'000.- en A, 132'000.- en B), Lutry (100'000.-)	x		↑		1'000'000	1'000'000	
<b>Amélioration de la sécurité des cyclistes dans les carrefours</b>							
4c.2 Dont: Pully (188'000.- en A, 103'000.- en B)	x			🚲	1'000'000	1'000'000	
<b>Jalonnement des itinéraires pour la mobilité douce</b>							
4c.3 suite du PALM1, compléments pour un montant de 15% des travaux en cours	x			🚲	180'000		
<b>Amélioration de l'éclairage le long des itinéraires</b>							
4c.5 Financement intégré dans les nouveaux projets dès 2015			↑	🚲	intégré aux projets		
<b>Assainissement et création de cheminements pour la mobilité douce</b>							
4c.CL.07a Cheminement nouveau le long voies CFF Tronçon Martinet - Provence	x		↑	🚲	150'000		
4c.CL.07b Cheminement nouveau le long voies CFF Tronçon Provence - Gare CFF Lausanne	x		↑	🚲		x	
4c.CL.11 Nouveau cheminement Treyblanc - Gare CFF	x		↑	🚲		x	
4c.CL.100 Cheminement des Coteaux de Cour	x		↑	🚲	330'000		
4c.CL.101 Av. de Rhodanie, cheminement et traversée piétonne	x		↑	🚲	150'000		
4c.CL.102 Trottoir est de l'avenue de Tivoli	x		↑		130'000		
4c.CL.129 Route du Signal, amélioration des cheminements piétonniers	x		↑			x	
4c.CL.150 Route de Chavannes, Bois de Vaux-Bourdonnette - aménagements cyclables	x			🚲	340'000		
4c.CL.152 Epalinges liaisons MD (rte Montblesson, Croix-Blanche, M.Regamey, RC 601, Pré-d'Yverdon)	x	x		🚲	1'500'000		
4c.EL6 Pully - Belmont, RC 773 Route des Monts de lavaux, aménagements cyclables	x			🚲	130'000		
4c.EL.100 Lutry, aménagements cyclables sur la RC 770b (entre Voisinand et Fénix)	x			🚲	80'000		
4c.EL.101 Pully, ch. du Coteau. Cheminement mobilité douce	x		↑	🚲	405'000		
4c.EL.102 Pully, Av de Rochettaz – Ch. Des Roches, liaison piétonne	x		↑		120'000		
4c.EL.103 Cheminement piétonnier de la Paudèze (entre le lac et les terrains de sport de Rochettaz)	x		↑			1'142'000	
4c.EL.104 Pully, sécurisation du ch. de Rennier sous viaduc CFF	x		↑		90'000		
4c.EL.151 Pully (ch. du Liaudoz) - Lausanne (ch. De la Vuachère), liaison mobilité douce	x		↑	🚲	50'000		
4c.NL.102 Romanel, modération intégrant la mobilité douce (carr Cousson-Village et Vernes-Tilleuls-Village)	x		↑	🚲	900'000		
4c.NL.103 Romanel, mobilité douce quartier ouest-LEB (Esserpys, Golliettes, percées piétonnes, Mésanges)	x	x	↑	🚲	1'050'000		
4c.NL.105 Prilly, RC401, aménagements cyclables (4c. Tronçon "C2" Union-Chasseur)	x			🚲	30'000		
4c.NL.107 Jouxens, RC401 de Fleur de Lys à Lussex - aménagements mobilité douce	x		↑	🚲	1'500'000		
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)	x	x	↑	🚲	3'305'000		
4c.NL.109 Cheseaux, cheminements nouveaux mobilité douce	x	x	↑	🚲	900'000		
4c.NL.120 Aménagements cyclables sur RC 448, du Stand de Vernand au Quartier des Crottes	x			🚲		x	
4c.NL.121 Amélioration cheminements mobilité douce le long du LEB - Montétan - Union	x			🚲		x	
4c.OL.21 Bussigny, Aménagements cyclables, route cantonale Bussigny-Aclens	x			🚲		1'180'000	
4c.OL.23 Ecublens, Aménagements cyclables, RC79a entre Bussigny et Echandens	x			🚲	550'000		
4c.OL.100 Bussigny-AEC, Cheminement mobilité douce Parc de la Sorge	x		↑	🚲		980'000	
4c.OL.101 Ecublens, aménagements cyclables et piétonniers, route du Bois	x		↑	🚲	150'000		
4c.OL.102 Renens, SDIM, Cheminement mobilité douce Avenue de Malley	x		↑	🚲	1'500'000		
4c.OL.104 Renens, Ch. du Closel, itinéraire mobilité douce	x		↑	🚲	700'000		
4c.OL.105 Ecublens, voie verte PDL Vallaire-Venoge	x		↑	🚲	700'000		
4c.OL.106 Prilly, Réfection ch. des Bouchers	x		↑	🚲	360'000		
4c.OL.107 Crissier, itinéraire Rue Arc en Ciel-Rte de Bussigny (ex Filtrona)	x		↑	🚲		590'000	
4c.OL.108 Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1–Pont Bleu : itinéraire mobilité douce	x		↑	🚲	5'900'000		
4c.RM.1b RC69, Tolochenaz-Lully, aménagements mobilité douce	x		↑	🚲	1'300'000		
4c.RM.100a RC1 tronçon Morges-Tolochenaz, aménagements mobilité douce	x		↑	🚲	2'700'000		
4c.RM.100b RC1 tronçon Tolochenaz-St Prex, aménagements mobilité douce	x		↑	🚲			6'750'000
4c.RM.150 Morges, tronçon Paquis-Peyrolaz (Vertou), aménagement cyclable	x			🚲		1'000'000	
4c.RM.151 Morges, tronçon Grosse-Pierre - Chanel, aménagement cyclable	x			🚲		500'000	
4c.RM.152 Morges, chemin des Zizelettes, aménagement et éclairage	x		↑	🚲	140'000		

Mesure		Mesure isolée		A2012 2015-2018		B2012 2019-2023		financement Mobilité douce
		Paquet	Piétons	Vélos			hors	
<b>4d FRANCHISSEMENTS MOBILITE DOUCE</b>				<b>55'208'000</b>	<b>60'000'000</b>			
<b>Assainissement et création de passages supérieurs et/ou inférieurs</b>								
4d.CL.02	Nouvelle passerelle Bourdonnette-UNIL le long du m1	x	↑	🚲	1'550'000			
4d.CL.04	Franchissements sous le giratoire de la Maladière pour la mobilité douce	x	↑	🚲		1'200'000		
4d.CL.06	Nouveau franchissement N-S gare de Sébeillon (liaison Sébeillon - Provence)	x	↑	🚲		x		
4d.CL.23	Nouvelle passerelle Rte de Vidy – Métamorphose sud	x	↑	🚲	2'650'000			
4d.CL.125	Nouvelle passerelle Bois-Gentil – En Bugnon	x	↑	🚲	580'000			
4d.CL.126	Liaisons mobilité douce Secteur Pavement - secteur CHUV à travers le Vallon	x	↑	🚲		x		
4d.CL.127	Nouvelle passerelle Les Fiches-Valmont	x	↑	🚲	680'000			
4d.CL.128	Nouvelle passerelle Praz-Séchaud-Vennes(m2)	x	↑	🚲	250'000			
4d.CL.129	Ascenseur Colline-Montelly	x	↑	🚲	700'000			
4d.CL.131	Ascenseur Sévelin-(Vigie) ERACOM	x	↑	🚲		510'000		
4d.CL.132	Ascenseur Sévelin-Sébeillon	x	↑	🚲	420'000			
4d.CL.134	Liaison Vallon – m2 (CHUV), ascenseurs	x	↑	🚲	1'100'000			
4d.CL.135	Ascenseur Mon-Repos - Ours (Perdonnet)	x	↑	🚲	550'000			
4d.CL.136	Ascenseur Bonne-Espérance - Eugène-Rambert	x	↑	🚲		435'000		
4d.CL.137	Passage inférieur Liaison Gare-Pôle Muséal	x	↑	🚲		x		
4d.CL.138	Passerelle Signal-Sallaz (2ème étape en continuité avec la passerelle Sallaz-Vallon)	x	↑	🚲		1'150'000		
<b>Assainissement et création de passages supérieurs et/ou inférieurs</b>								
4d.CL.139	Liaison Bellevaux - Signal de Sauvabelin (rampe)	x	↑	🚲	70'000			
4d.CL.140	Rampe d'accès au m2 depuis Grand-Vennes (via Ch. des Roches)	x	↑	🚲	145'000			
4d.CL.141	Liaison par passerelle entre Plaines-du-Loup et Entrebois (via dépôt tl)	x	↑	🚲		1'300'000		
4d.CL.142	Passerelle nouvelle m1 Bourdonnette – Métamorphose sud	x	↑	🚲	1'350'000			
4d.CL.143	Epalinges, passerelle nouvelle sur la rte de Berne	x	↑	🚲	1'188'000			
4d.CL.151	Passerelle nouvelle sur le chemin du Martinet	x	↑	🚲	1'000'000			
4d.EL.5	Franchissement ch. de Leisis (Pully) - rte du Landar (Lutry), mesure en C (dès 2024)	x	↑	🚲				
4d.EL.105	Passerelle nouvelle Pully (ch de la Damataire) - Paudex (ch. de l'Etang)	x	↑	🚲		313'000		
4d.EL.106	Pully, assainissement passerelle Verdaine	x	↑	🚲	1'615'000			
4d.EL.150	Pully, nouvelle passerelle Verdaine-place Neuve	x	↑	🚲	625'000			
4d.EL.152	Pully, réfection du Pont de la Panchaude pour la mobilité douce	x	↑	🚲	400'000			
4d.NL.110	Passerelle nouvelle sur autoroute, parc d'agglomération Blécherette - site de la Sauge	x	↑	🚲	800'000			
4d.NL.111	LEB Raffort - passage inférieur pour la mobilité douce (suppression PN)	x	↑	🚲	5'000'000			
4d.NL.112	LEB suppression PN Camarès, PI mobilité douce	x	↑	🚲		9'000'000		
	LEB - passages inférieurs routiers intégrant la mobilité douce	x	↑	🚲				x
4d.OL.12a	Ecublens-Crissier - passerelle pour la mobilité douce le long du Pont-Bleu	x	↑	🚲	4'000'000			
4d.OL.12b	Crissier - Prolongement passerelle Marcolet + liaison Pont-Bleu-Terminus	x	↑	🚲		1'900'000		
4d.OL.15	Renens, Av. du Leman, assainissement du passage inférieur pour mobilité douce	x	↑	🚲	6'000'000			
4d.OL.16	Renens, nouveau franchissement Malley Ouest - GAT	x	↑	🚲		10'000'000		
4d.OL.17	Prilly-Renens (ch. des Bouchers), nouveau passage inférieur CFF	x	↑	🚲	12'300'000			
4d.OL.25	Renens - PI 1er Août, assainissement pour la mobilité douce	x	↑	🚲		x		
4d.OL.103	Crissier (Levant)-Renens (Baumettes), franchissement nouveau sur la Mèbre	x	↑	🚲	700'000			
4d.OL.110	Chavannes-Ecublens, nouveau passage inférieur sous le m1 et le Tir-Fédéral	x	↑	🚲	3'000'000			
4d.OL.111	Crissier, rue de Morges, franchissement RN A1 pour la mobilité douce	x	↑	🚲	900'000			
4d.OL.112	Crissier, nouvelle passerelle sur RC151 (Saab-Coop)	x	↑	🚲	1'430'000			
4d.OL.113	Crissier, nouvelle passerelle sur RC82 (Coop-En Chise)	x	↑	🚲	1'430'000			
4d.OL.114	Crissier, nouvelle passerelle sur la RC319 (Uttings-Blancherie)	x	↑	🚲	1'075'000			
4d.OL.115	Prilly, passage inférieur sous le prolongement ouest du viaduc du Galicien	x	↑	🚲	2'500'000			
4d.OL.116	Passerelle nouvelle Rte du Pont Bleu - ch du Mont-Blanc	x	↑	🚲		680'000		
4d.OL.117	Ecublens-EPFL, franchissement m1 nouveau secteur Forel-Sorge	x	↑	🚲		x		
4d.RM.3	Franchissement Bam vers la longeraie	x	↑	🚲		x		
4d.RM.8	Morges, cheminement av. Paquis et assainissement passage inférieur	x	↑	🚲	1'200'000			
4d.RM.13	Lonay - Pont de la Gracieuse, assainissement pour la mobilité douce	x	↑	🚲		x		
4d.RM.17	Denges - pont de Denges, assainissement pour la mobilité douce	x	↑	🚲		80'000		
4d.RM.101	Franchissement Riord-bosson nord-Riord Bosson sud	x	↑	🚲		x		
<b>4e STATIONNEMENT POUR VELOS</b>				<b>12'043'000</b>	<b>10'000'000</b>			
<b>Création de vélo-stations aux Gares d'importance régionale</b>								
4e.CL.10a	Vélo station Lausanne CFF Nord, 2ème étape (extension)	x		🚲	339'000			
4e.CL.10b	Vélo station Lausanne CFF Sud	x		🚲	404'000	x		
4e.OL.120	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	x		🚲	1'400'000			
4e.RM.153	Vélo station Morges (400 places)	x		🚲	2'800'000			
<b>Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R)</b>								
4e.1	Dont Lutry (120'000.-), Pully (116'000.-), Prilly (231'000.- en A / 29'000.- en B), Crissier (450'000.-), Ecublens (120'000.-)	x		🚲	1'000'000	1'000'000		
<b>Amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports publics</b>								
4e.2	Mesures intégrées aux projets	x	↑					x
<b>Création d'un réseau de vélos en libre service (VLS)</b>								
4e.3	Dont Lausanne (2'600'000.- en A / 1'400'000.- en B), SDOL (2'000'000.- en A / 2'000'000.- en B), SDRM et SDEL (1'500'000.- en A / 1'500'000.- en B)	x		🚲	6'100'000	6'000'000		
<b>MONTANT TOTAL DES INVESTISSEMENTS MOBILITE DOUCE PREVUS (A2012 et B2012)</b>				<b>2015-2018</b>	<b>dès 2019</b>			
				<b>94'591'000</b>	<b>85'000'000</b>			
					(estimation)			

Mesure 3a	Réalisation de parkings d'échange P+Rails régionaux	Agglomération
-----------	--	---------------

Paquet de mesures d – Réseau ferroviaire régional 2025

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>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. Pour les usagers pendulaires, il est envisagé de développer l'offre de P+Rail, répartie sur l'ensemble du territoire cantonal, mais bénéficiant directement aux centres urbains, notamment de Lausanne et de Morges. La localisation des 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, d'encombrer au minimum le réseau routier en périodes de pointe et d'éviter toute concurrence avec les TP régionaux. Cette mesure prévoit une augmentation de l'offre P+Rail dans des parkings de petite à moyenne importance. Un objectif de développement des P+Rails a été fixé d'entente avec les CFF. Un programme de réalisation doit être développé en 2012, avec, à la clé, une demande de crédit adressée au parlement cantonal.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Les P+Rails sur sol vaudois totalisent 4'100 places de stationnement réparties dans plus de 80 sites. (en 2007, 3'700 places sur 70 sites)				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Augmenter la part modale des TP régionaux. Réduire le trafic routier sur le réseau structurant de l'agglomération.				
<b>Etat final</b>				
L'offre totale de stationnement P+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.				
<b>Effets escomptés</b>				
Réduction du trafic routier dans les aires urbaines.				
Augmentation du nombre d'usagers dans les transports publics, principalement régionaux.				
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>
Etat de Vaud		Entreprises TP, Communes		Etat de Vaud
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti	
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etat de Vaud, Service de la mobilité, Concept directeur de l'offre P+R à l'échelle cantonale, Roland Ribli et Associés SA, mars 2004.</li> <li>- Office fédérale de l'énergie, Efficience énergétique des P+R, Transitec et Ernst Basler &amp; Partner, mars 2004.</li> <li>- CFF, Objectifs de développement des P+Rails, en collaboration avec le Service de la mobilité, 2010.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) accordant un crédit de financement de P+Rails par l'Etat de Vaud</li> </ul>	
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	Investissement (TOTAL 25.0 MCHF)			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'aggl (40%)	-	-	-	-
Etat de Vaud	25.0	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>25.0</b>	-	-	-
<b>Remarques</b> : -				

Mesure 3b	Développement de l'offre de stationnement en parkings d'échange P+R urbains	Agglomération
-----------	--	---------------

*Paquet de mesures f – Axes forts de transports publics urbains*

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>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 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. L'essentiel de l'offre en P+R urbains devrait être réservé aux usagers occasionnels ou pour les usagers dont la desserte en TP est inefficace. Les parkings d'échange urbains se trouvent à l'intersection d'une autoroute et d'un TP urbain en site propre.</p> <p>La Ville de Lausanne prévoit de développer une offre de P+R urbains sur trois sites pour un total estimé à 2'350 places. Un premier parking a été mis en service en 2010 à Vennes, sur le tracé du m2 (1'050 places en prestation P+R sur un total de 1'132). Deux autres sites sont projetés : Les Prés-de-Vidy (Bourdonnette), sur le tracé du m1, et La Tuilière (Blécherette), sur le tracé du m3. A l'instar du P+R de Vennes, lié à un centre multifonctionnel comprenant notamment un écomusée et un hôtel, il est prévu de concrétiser cette offre dans le cadre de projets d'équipements publics et privés permettant un usage complémentaire et multiple des places de stationnement.</p> <p>La problématique des P+R est également abordée par les schémas directeurs de l'Est et de l'Ouest lausannois, ainsi que dans la région morgienne. Les parkings envisagés dans ces secteurs de l'agglomération remplissent toutefois des fonctions a priori plus locales, comme c'est le cas en particulier dans le SDEL. Une réflexion est en cours par le SDOL afin de mettre en évidence les secteurs favorables à l'implantation de P+R connectés au réseau des AFTPU.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Les parkings d'échange urbains sur territoire lausannois totalisent 2'433 places de stationnement réparties dans 6 sites.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
<p>Pour les usagers pendulaires, augmenter le recours aux TP en un lieu le plus proche possible du domicile.</p> <p>Pour les usagers occasionnels, proposer une offre de stationnement de longue durée en bordure de l'aire urbaine.</p>				
<b>Etat final</b>				
L'agglomération dispose, sur territoire lausannois, de 3 sites importants qui concentrent la majeure partie de l'offre des P+R urbains (2'350 places environ) et sont intégrés à un système régional de tarification et de gestion. Des parkings de dimension plus modeste, judicieusement répartis dans tous les secteurs de l'agglomération, complètent l'offre localement.				
<b>Effets escomptés</b>				
Augmentation du nombre d'usagers dans les transports publics urbains en incitant au transfert modal.				
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>
Communes		Etat de Vaud, Entreprises TP		Communes
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon à très bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1		<b>Maturité 2015</b> : Degré 2		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Service de la mobilité VD, Concept directeur de l'offre P+R à l'échelle cantonale, Roland Ribi et Associés SA, mars 2004</li> <li>- Office fédéral de l'énergie, Efficience énergétique des P+R, Transitec et Ernst Basler &amp; Partner, mars 2004</li> <li>- Ville de Lausanne, Analyse des parkings-relais et lignes directrices, Transitec, 2009</li> <li>- SDEL, Rapport technique « mobilité et urbanisme », Transitec, GEA et Ecoscan, mai 2011</li> <li>- Ville de Morges, Plan directeur communal, mars 2012</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Lausanne, Projet « Métamorphose »</li> <li>- SDOL, Chantier 6 Stationnement, Stratégie intercommunale coordonnée en matière de P+R, Roland Ribi et Associés SA</li> </ul>		
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X	Liste A	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 43.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (40%)	-	-	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	43.0	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>43.0</b>	-	-	-
<b>Remarques :</b>	Montant estimé sur la base des 2 projets planifiés par la Ville de Lausanne :			
	- Bourdonnette : 700 places, 25 mio CHF			
	- Blécherette : 600 places, 18 mio CHF			

Mesure 4a	Promotion de la mobilité douce	Agglomération		
<i>Paquet de mesures a – Mobilité douce</i>				
<b>Données générales</b>				
<b>Description</b>				
<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>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.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
<p>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.</p> <p>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. Elle seront poursuivies dans les projets analogues prévus entre 2015 et 2018.</p> <p>La Ville de Lausanne dispose d'un "délégué vélo" et d'un "délégué piéton". Le Schéma directeur de 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 du canton et de l'agglomération une entité de conseil et d'appui nommée "guichet vélo", active au sein du service de la mobilité.</p>				
<b>Objectifs spécifiques</b>				
<p>Mettre en avant les avantages de la mobilité douce (bienfaits pour la santé, faibles coûts, performances, impacts sur l'environnement, etc.)</p> <p>Valoriser l'image du vélo auprès de la population et construire une "culture vélo" dans l'agglomération.</p>				
<b>Etat final</b>				
<p>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.</p>				
<b>Effets escomptés</b>				
<p>Augmentation de la part modale de la mobilité douce et des TP.</p> <p>Amélioration de la mobilité combinée mobilité douce - TP.</p>				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>		
Communes, Etat de Vaud	Bureaux des SD	Communes, Etat de Vaud		
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :		bon		
<b>Maturité 2012</b> :	Processus continu	<b>Maturité 2015</b> : Processus continu		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>	- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, Révision PALM 2012, mai 2012	<b>Démarches en cours</b> -		
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL - MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (40%)	-	-	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	-	-
<b>Remarque :</b> Le coût des mesures de promotion de la mobilité douce est inclus dans le budget de fonctionnement des partenaires				

Mesure 4c	Développement des réseaux de mobilité douce			Agglomération
<i>Paquet de mesures a – Mobilité douce</i>				
<b>Données générales</b>				
<b>Description</b>				
<p>Les mesures concernent l'amélioration d'itinéraires existants, la construction de maillons manquants, la création de nouveaux itinéraires et leur jalonnement; elles sont détaillées dans l'étude stratégique 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 dans l'étude stratégique. Pour la période 2018-2021, les coûts sont estimés en fonction de l'état d'avancement des projets. Les montants portent sur le cheminement lui-même et non sur le réaménagement de l'espace public associé.</p> <p>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).</p>				
<b>Etat actuel</b>				
<p>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, l'évidence et la visibilité des parcours manquent trop souvent. Le franchissement des infrastructures de transport pose également d'importants problèmes (voir mesure 4d pour les passages dénivelés).</p> <p>La mise en œuvre des mesures prévues dans le PALM 2007 contribuera à court terme à une première amélioration de la situation.</p>				
<b>Objectifs spécifiques</b>				
<p>Constituer un réseau mobilité douce attractif, sûr et lisible, servant les déplacements quotidiens et de loisirs</p> <p>Offrir des itinéraires continus entre les différentes parties de l'agglomération, plus particulièrement entre les centralités</p> <p>Assurer une bonne intégration des itinéraires dans l'urbanisation existante et projetée.</p>				
<b>Etat final</b>				
<p>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.</p>				
<b>Effets escomptés</b>				
<p>Augmentation de la part modale de la mobilité douce</p> <p>Usage facilité de la mobilité combinée</p> <p>Bienfait pour la santé en alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (découvrir).</p>				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Communes, Etat de Vaud	Bureaux des SD		Communes, Etat de Vaud	
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)	
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, Jalonnement du réseau cyclable structurant, Citec, décembre 2009</li> <li>- Etat de Vaud, Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, Service de la mobilité, octobre 2010</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, Révision PALM 2012, mai 2012</li> </ul>			-	
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	<b>X</b> Liste A	<b>X</b> Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 42.3 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (40%)	10.9	6.0	-	-
Etat de Vaud (15%)	4.1	2.3	-	-
Communes concernées	12.3	6.8	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>27.3</b>	<b>15.0</b>	-	-
<b>Remarque</b> : -				

# 4c.CL.07a Cheminement nouveau le long des voies CFF, tronçon Martinet-Provence



Coûts de construction : 150'000.- (yc éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Liaison continue pour la mobilité douce, entre la gare de Malley et la gare de Lausanne

**Description :** Création d'un cheminement mobilité douce, tronçon Martinet – Provence  
Eclairage continu le long du cheminement

**Spécifications :** Longueur = 150m // largeur = 2.50 m // revêtement perméable

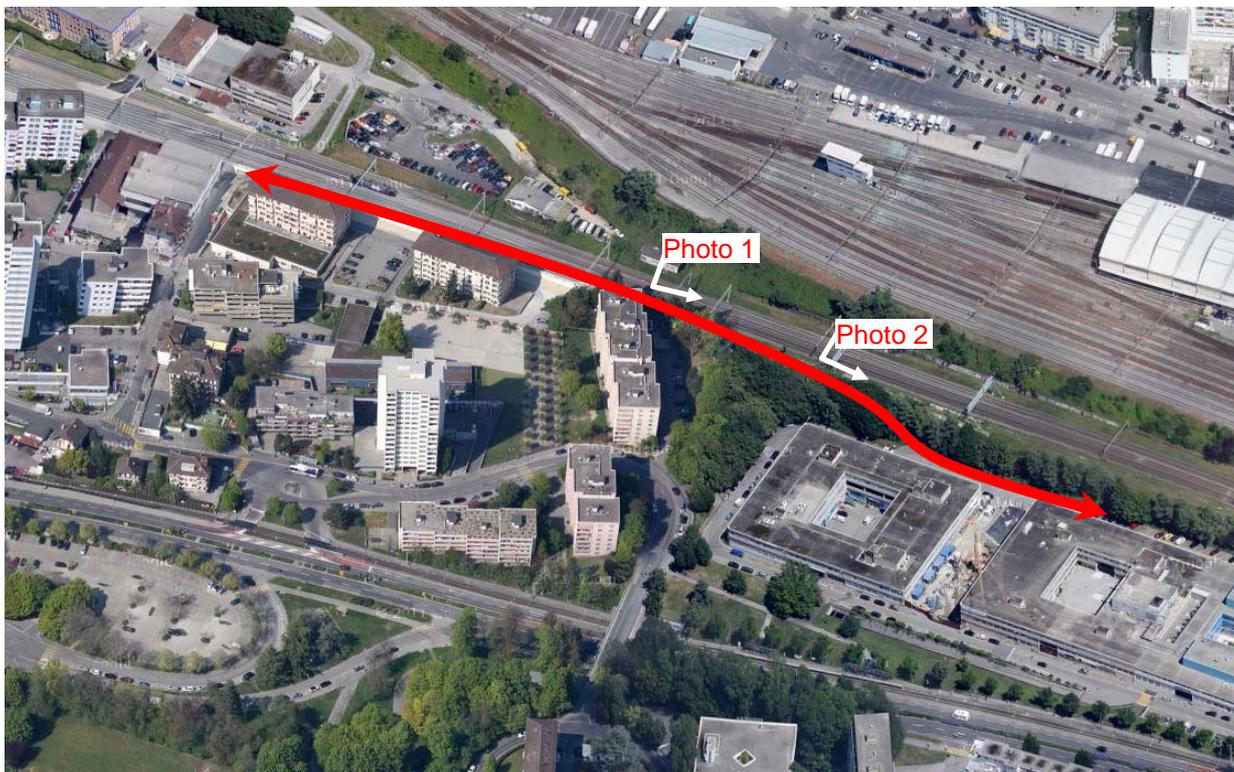
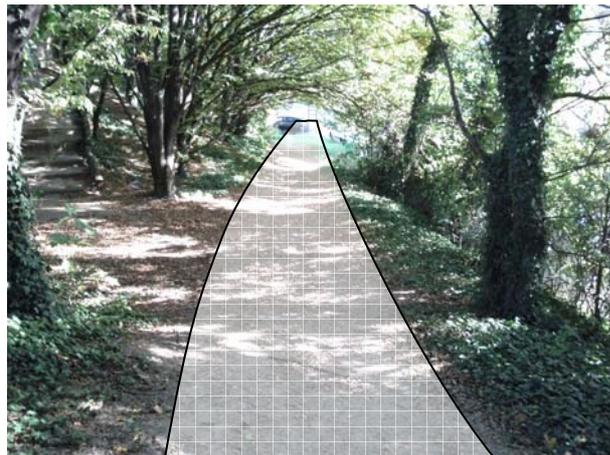


Photo 1



Photo 2



**Remarques:**

- L'itinéraire sera à intégrer avec les travaux liés à la 4<sup>ème</sup> voie CFF.
- La passerelle du Martinet est traitée séparément (4d.CL.151)
- Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel.

**Référence:** PALM Etude de stratégie de la mobilité douce, 2007

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4c.CL.100 Cheminement des Coteaux de Cour



Coûts de construction : 330'000.- (yc éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Liaison horizontale pour la mobilité douce, entre le giratoire de la Maladière et l'avenue des Bains, continuité jusqu'au chemin de Bellerive

**Description :** création d'un cheminement continu pour la mobilité douce

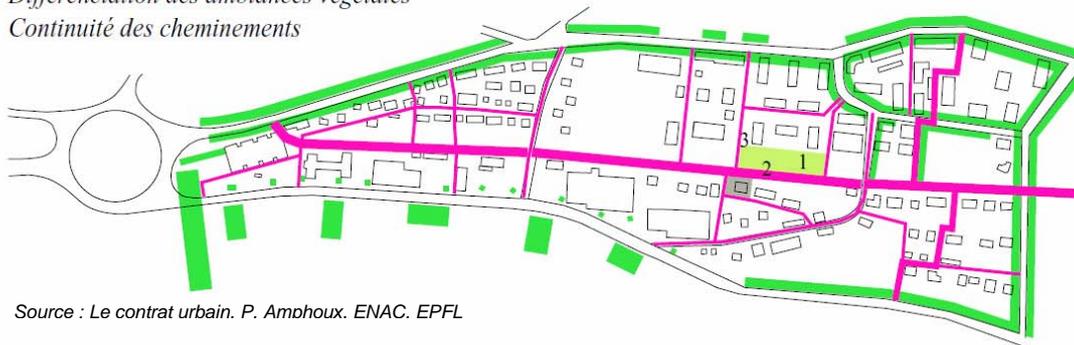
**Spécifications :** Nouveaux cheminements (perméable) :  
Longueur = 320m // largeur = 2.00m => 640 m<sup>2</sup>  
Réfection de chaussée (Grande-Rive) : 760 m<sup>2</sup>  
Éclairage sur les nouveaux tronçons (320m')



Source : Google maps

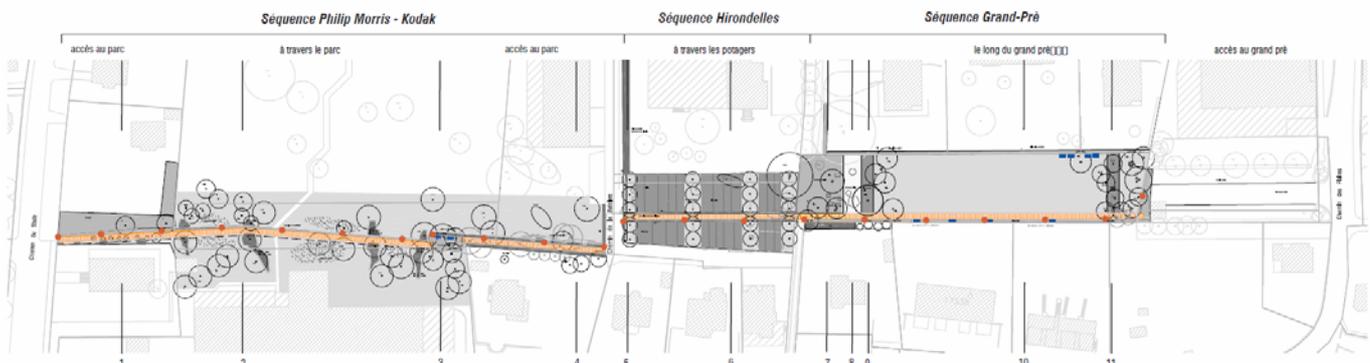
### Projet

*Situation future proposée*  
*Différenciation des ambiances végétales*  
*Continuité des cheminements*



- 1 Création d'un jardin public
- 2 Cheminement de traversée principal continu de l'av. des Bains à la Maladière
- 3 Densification du réseau capillaire de chemins secondaires

Source : Le contrat urbain. P. Amphoux. ENAC. EPFL



Source : Le contrat urbain. P. Amphoux. ENAC. EPFL

**Référence:** Le contrat urbain, une charte paysagère pour le coteau de Cour à Lausanne, P. Amphoux, Ch. Hüsler, S. Nedir, L. Bovard, F. Pluchinotta

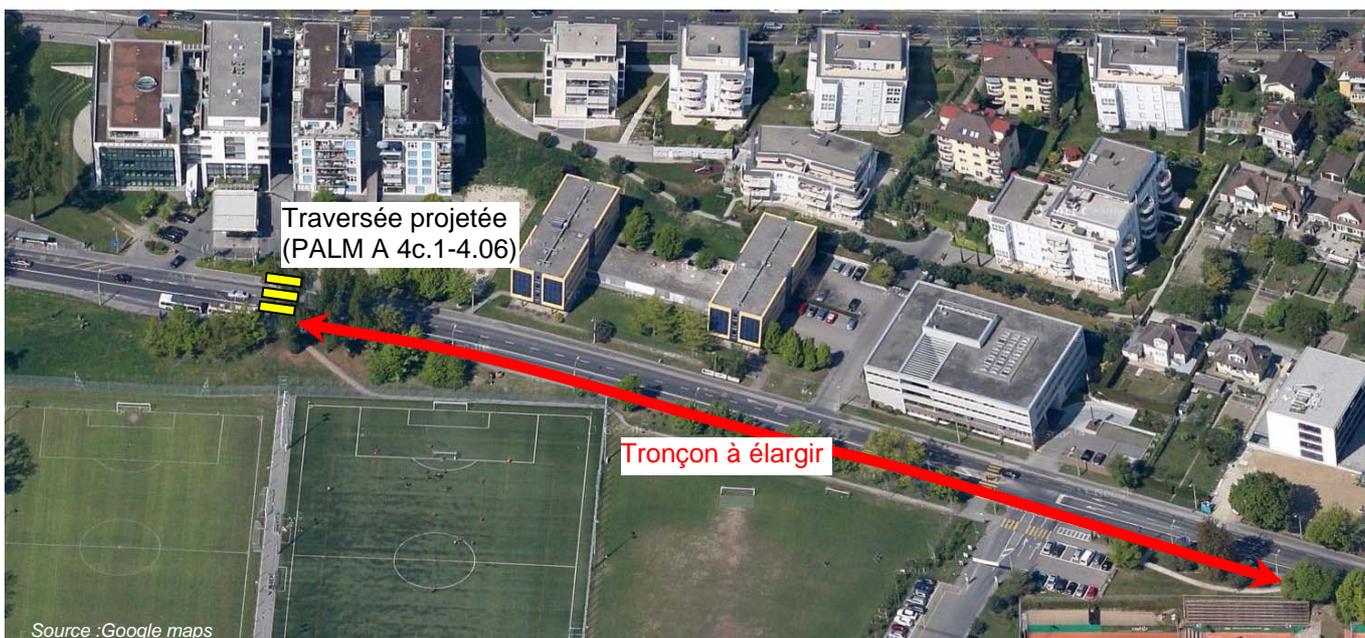
**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

**Justification :** Améliorer la liaison entre le quartier des Figuiers et la zone de détente de Vidy

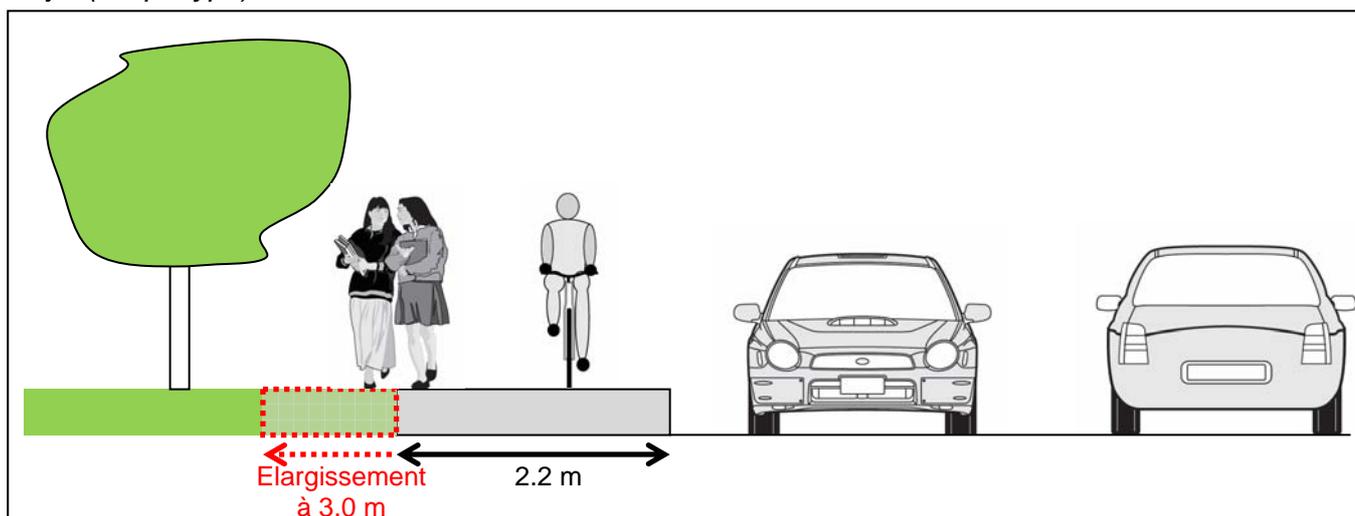
**Description :** Elargissement de la piste cyclable de 2.20 à 3.00m pour permettre une mixité piétons et vélos

**Spécifications :**

- élargissement de 80cm sur 212m de long (170m<sup>2</sup>)
- déplacements de 8 mâts tl et 1 cabine Swisscom
- suppression de 2 arbres



Projet (coupe type)



**Référence:** 1 traversée piétonne est prévue en PALM 2011-2014 (mesure 4c.1-4.06) et justifie l'élargissement de l'itinéraire pour permettre une mixité piétons et cyclistes sur l'actuelle piste cyclable

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

# 4c.CL.102 Trottoir est de l'avenue de Tivoli



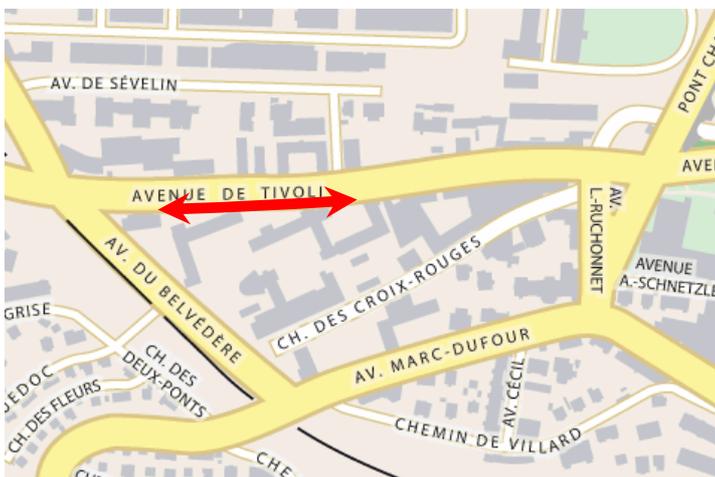
Coûts de construction : 130'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

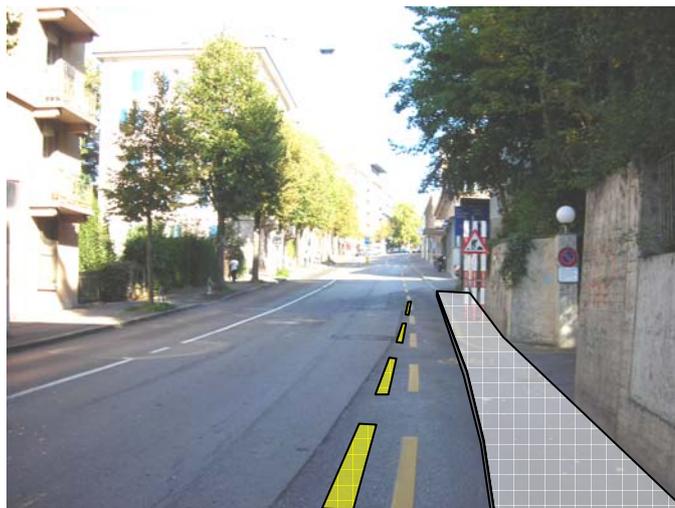
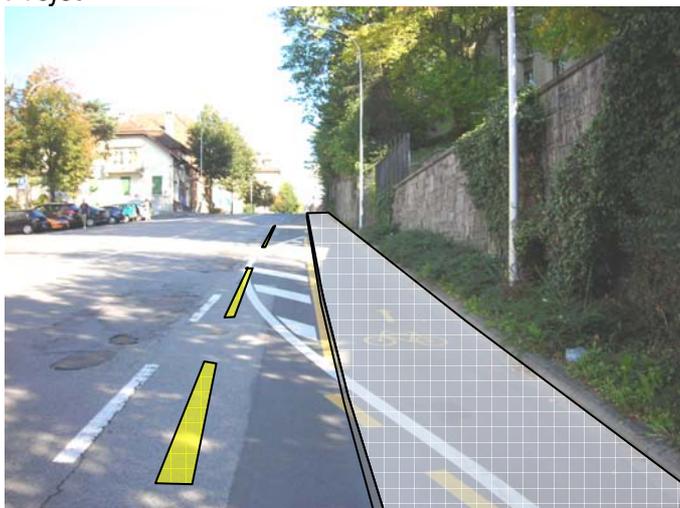
**Justification :** Assurer la continuité de trottoir entre Tivoli-Provence et Chauderon

**Description :** Création d'un trottoir sur le secteur qui en est dépourvu  
Déplacement de l'aménagement cyclable  
Ajout d'un passage piétons intermédiaire

**Spécifications :** Longueur = 245 m // largeur = 2.00 m



## Projet



**Remarque:** Ce projet sera coordonné avec une réfection complète de la chaussée

**Référence:** Liaison avec le réaménagement des Côtes de Tivoli

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4c.CL.150 Rte de Chavannes – aménagements cyclables



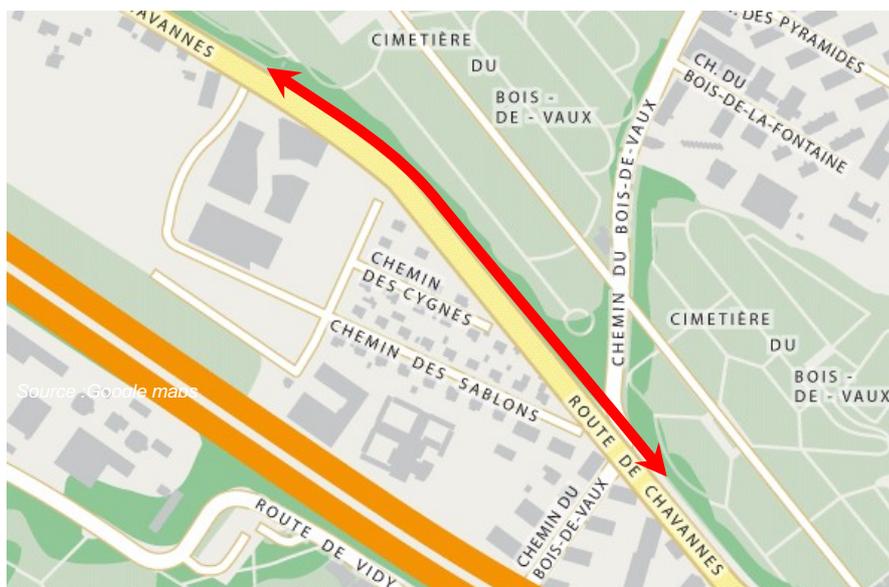
Coûts de construction : 340'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

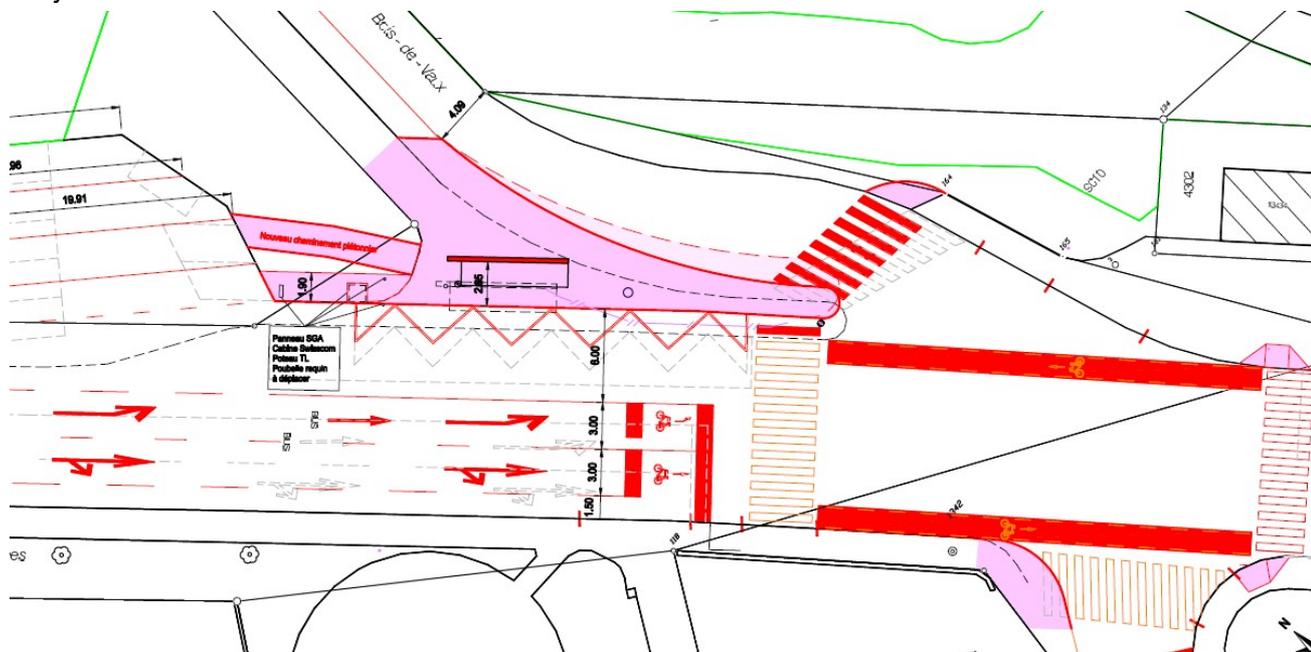
**Justification :** Amélioration de l'itinéraire cyclable sur la Rte de Chavannes, entre le chemin du Bois-de-Vaux et la Bourdonnette

**Description :** Création de bandes cyclables, aménagements aux carrefours

**Spécifications :** Bandes cyclables nouvelles  
Déplacement de l'Abri-Bus  
Modifications des bordures



### Projet



**Référence:** -

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4c.CL.152 Epalinges, liaisons mobilité douce



Coûts de construction : 1'500'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

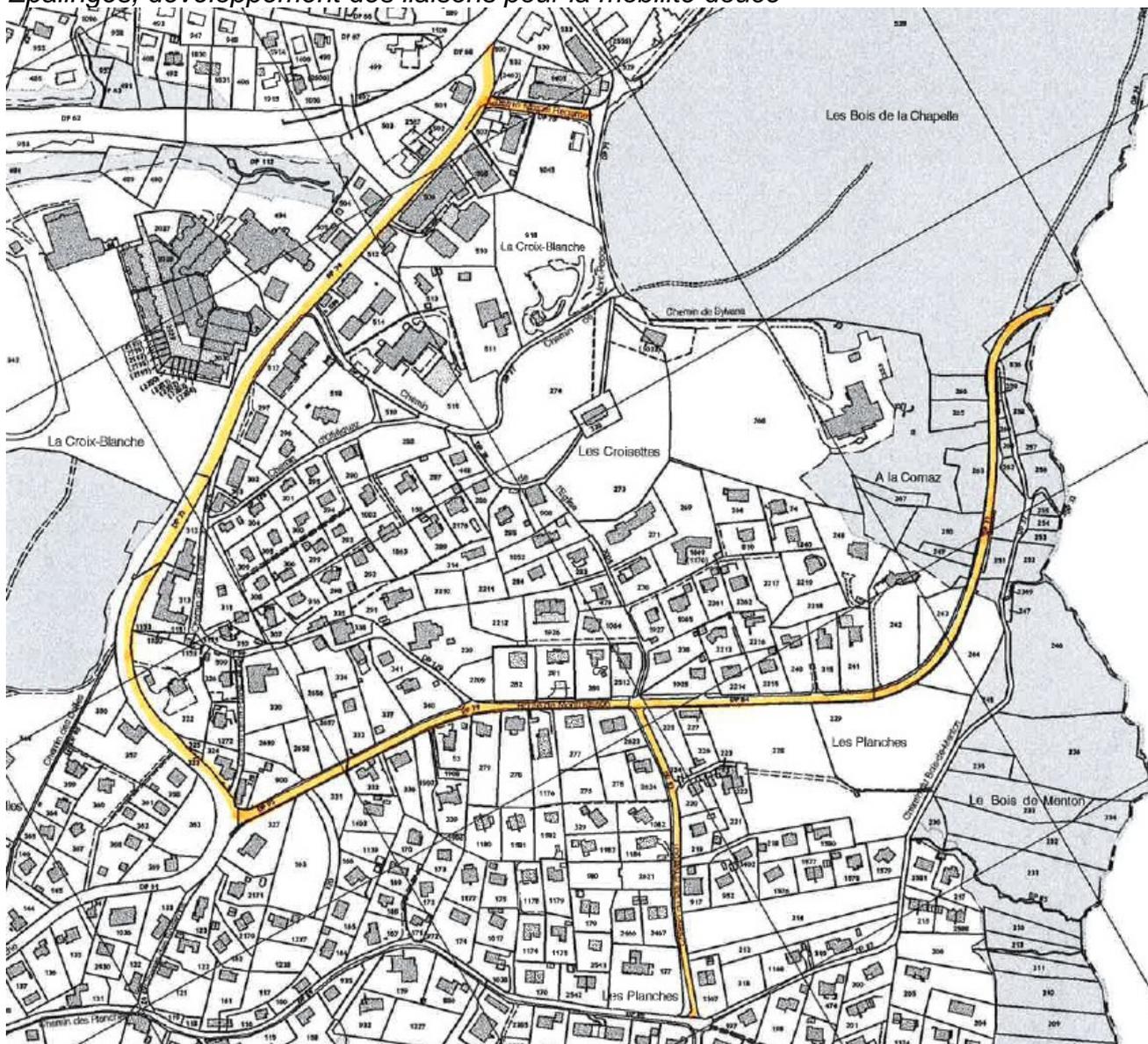
**Justification :** Améliorer les liaisons intercommunales pour la mobilité douce

**Description :** Création de nouvelles liaisons pour la mobilité douce

**Spécifications :** Liaison cyclable rte de Montblesson – Croix-Blanche – ch. Marcel-Regamey

Piste cyclable sur rte de Montblesson et ch. du Pré-d'Yverdon

### *Epalinges, développement des liaisons pour la mobilité douce*



Source : commune d'Epalinges

**Remarques :** Mesures groupées sous forme de paquet

**Calcul des coûts:** Commune d'Epalinges

## 4c.EL.6 Pully-Belmont, Rte des Monts de Lavaux, aménagements cyclables



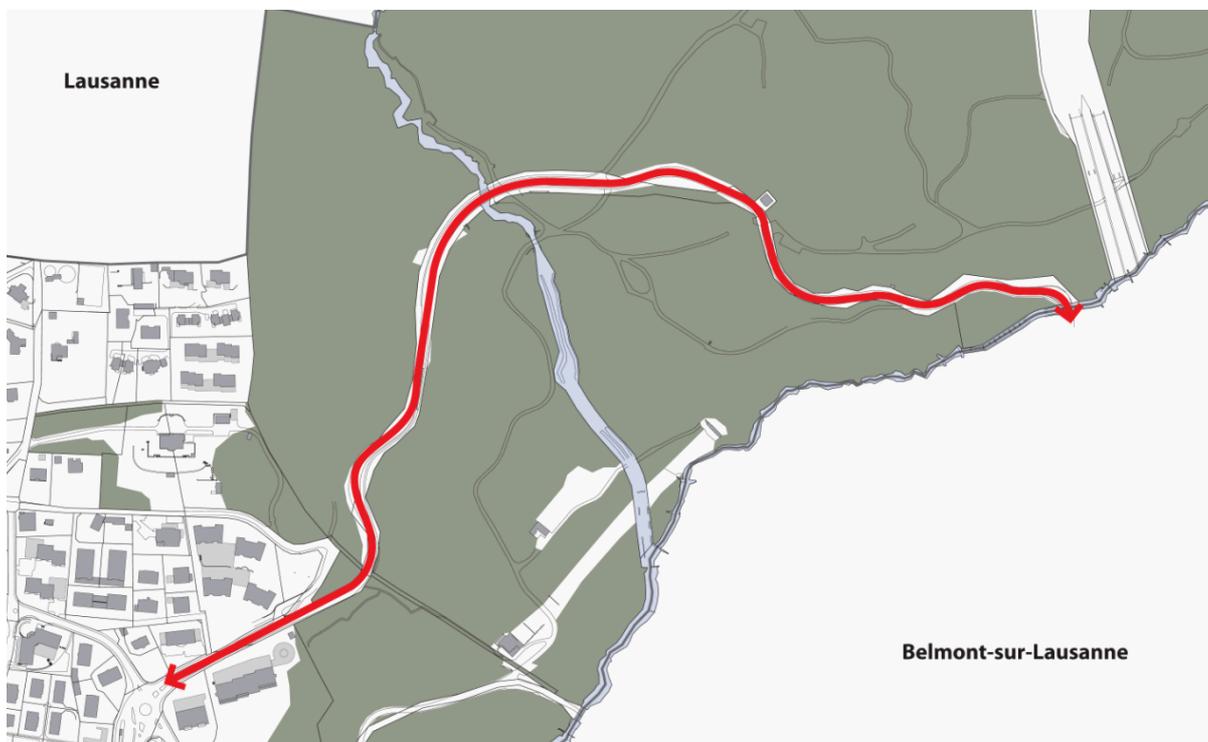
Coûts de construction : 130'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Amélioration de la sécurité des cyclistes sur la liaison Pully-Belmont par la route des Monts-de-Lavaux

**Description :** Amélioration de la sécurité des cycles par une modification du marquage existant

**Spécifications :** bandes cyclables, bandes de pépite ou voie centrale banalisée

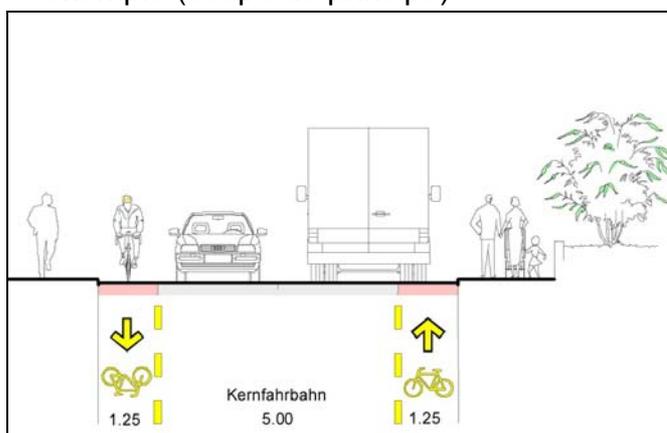


état actuel



Source : google 2012

exemple (coupe de principe)



Source : Mobilservcie

**Remarques:** Ce projet doit encore être coordonné avec le service des routes quant à la variante retenue et à l'horizon de réalisation

**Référence :** Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) de la ville de Pully

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

**Justification :** Amélioration de la liaison cyclable entre Lutry et Pully-Rochettaz

**Description :** Modification du balisage pour insérer une bande cyclable à la montée



Source : google maps

### Proposition d'aménagement



Source : google Street view

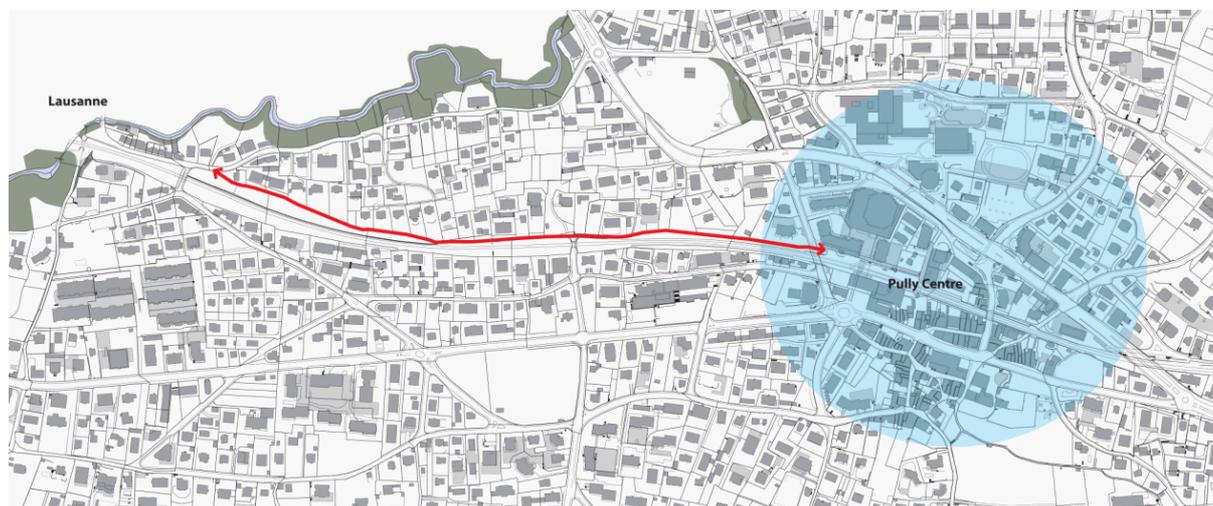
**Référence :** -

**Calcul des coûts:** Commune de Lutry

**Justification :** Amélioration de la liaison place Neuve – ch. des Cerisiers (continuité vers la gare de Lausanne)

**Description :** Elargissement du cheminement piétonnier existant et amélioration de l'éclairage

**Spécifications :** Cheminement mixte piétons-vélos à envisager (surface partagée)



Source : Ville de Pully

### Proposition de cheminement élargi



Source : Ville de Pully

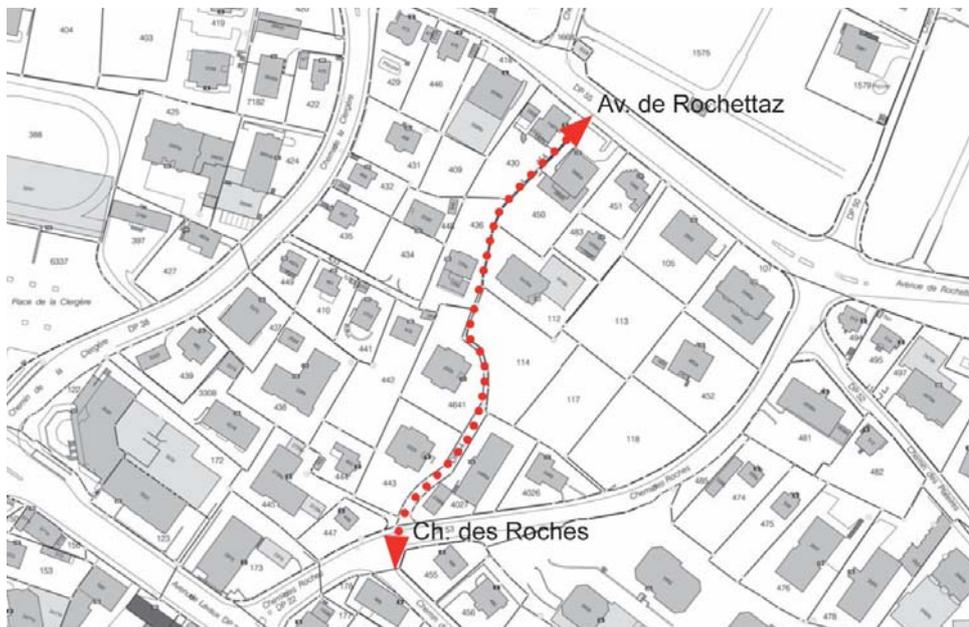
**Référence :** Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) de la ville de Pully

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

**Justification :** Amélioration de la liaison interquartiers à Pully entre l'avenue de Rochettaz et l'avenue de Lavaux / Clergère

**Description :** Réalisation d'une liaison piétonnière entre le l'avenue de Rochettaz et le chemin des Roches

**Spécifications :** Création d'un nouveau cheminement piétonnier en site propre



Source : Ville de Pully

Coupe –type de l'aménagement



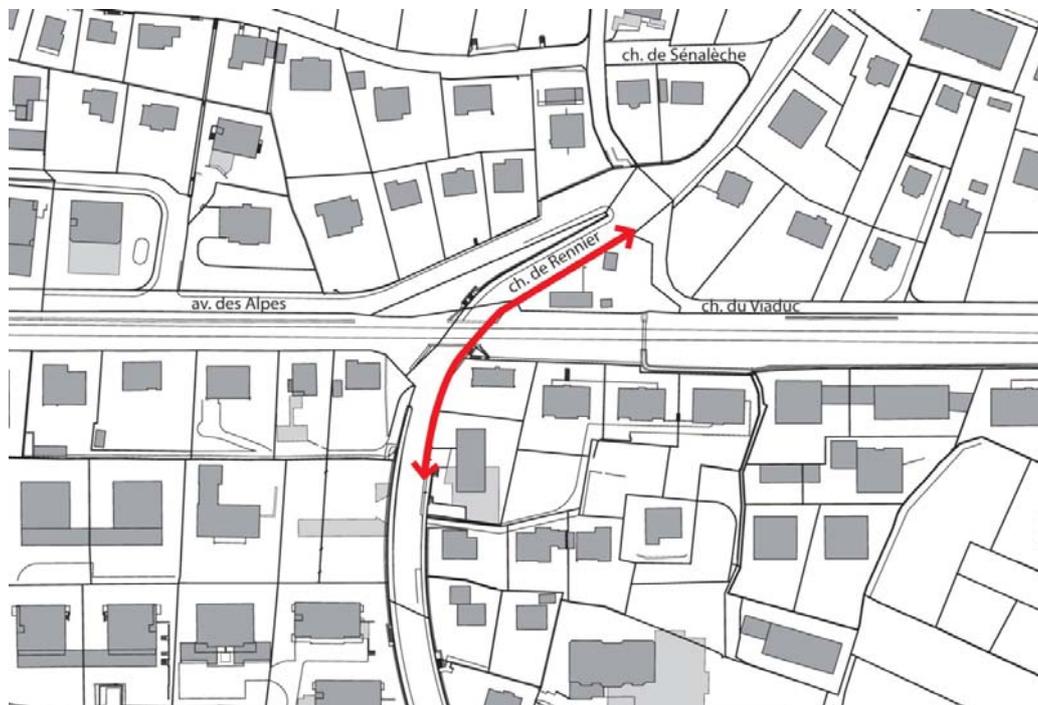
Source : Ville de Pully

**Référence :** Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) de la ville de Pully

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

**Justification :** Sécurisation du cheminement piétonnier le long du chemin de Rennier au niveau du franchissement des voies CFF.

**Description :** Réalisation d'un trottoir en remplacement d'une bande piétonne balisée



Source : Ville de Pully

### Principe d'aménagement



Source : Ville de Pully

**Référence :** Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) de la ville de Pully

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

## 4c.EL.151 Pully (ch. du Liaudoz) – Lausanne (ch. de la Vuachère), liaison mobilité douce



Coûts de construction : 50'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Liaison horizontale pour la mobilité douce entre Lausanne (Vuachère) et Pully-nord

**Description :** Elargissement du chemin piétonnier existant, suppression de marches pour permettre le passage des PMR et des vélos



Source : Ville de Pully



Source : Ville de Pully

**Remarques :**

- Projet à coordonner avec Lausanne
- Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel.

**Référence :** Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) de la ville de Pully

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

## 4c.NL.102 Romanel – modération intégrant la mobilité douce



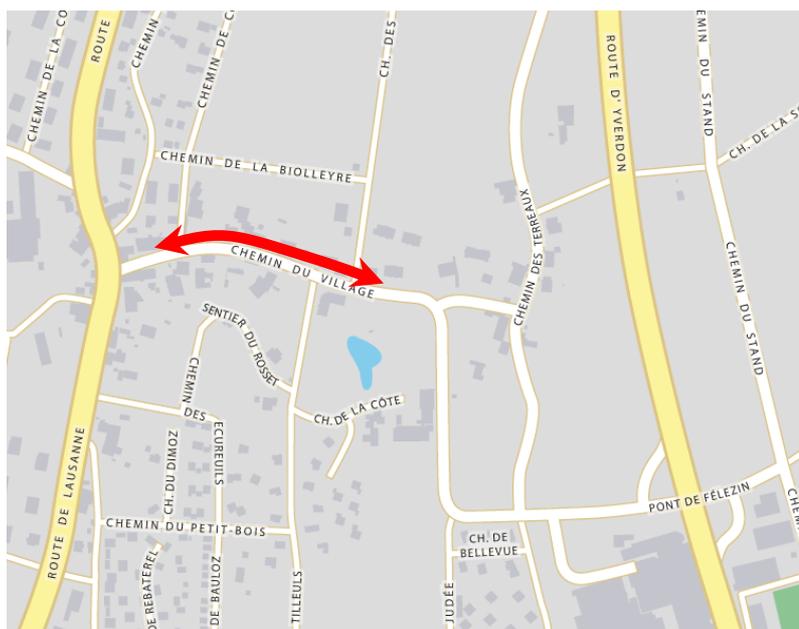
Coûts de construction : 900'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Améliorer les déplacements en mobilité douce dans le centre de Romanel

**Description :** Requalification de la route du Village, amélioration des traversées pour la mobilité douce

**Spécifications :** Réaménagement du chemin du Village et des carrefours  
Vernes-Tilleuls-Village (600'000.-)  
Cousson – Village (300'000.-)



**Remarques :** -

**Calcul des coûts:** Commune de Romanel

## 4c.NL.103 Romanel –mobilité douce quartier Ouest-LEB

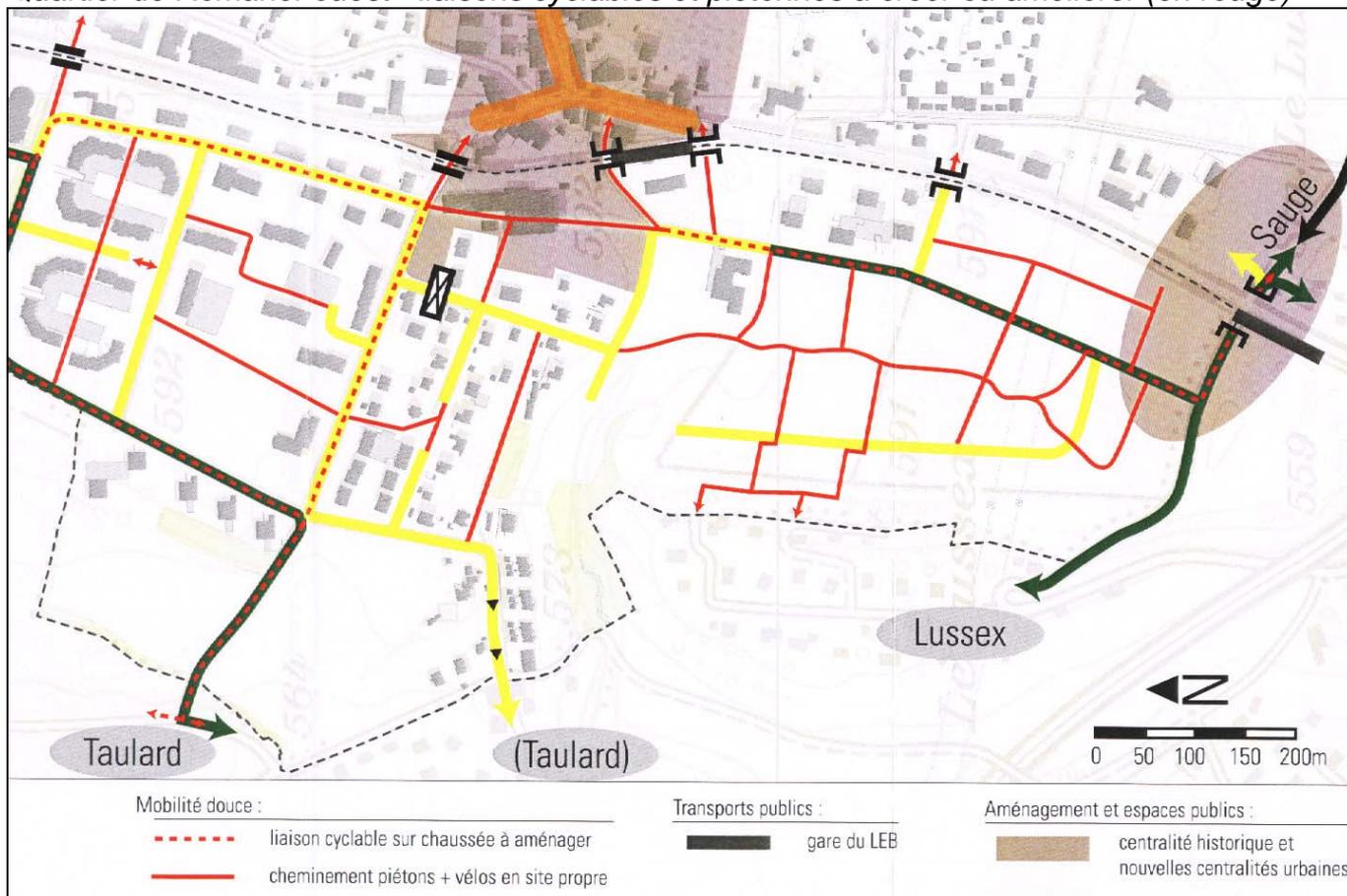


Coûts de construction : 1'050'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

- Justification :** Améliorer les liaisons interquartiers dans le secteur de Romanel Ouest
- Description :** Création de nouveaux cheminements et liaisons pour la mobilité douce dans le quartier situé à l'ouest du LEB
- Spécifications :** Création trottoir Ch. des Esserpys et Goliettes et piste cyclable (700'000.-)  
Percées piétonnes (150'000.-)  
Réaménagement ch. des Mésanges + piste cyclable (200'000.-)

Quartier de Romanel-ouest - liaisons cyclables et piétonnes à créer ou améliorer (en rouge)



Source : commune de Romanel, étude RR&A, schéma de circulation multimodal du territoire communal sis à l'ouest du LEB (extrait)

- Remarques :** Mesures groupées sous forme de paquet  
Seules les mesures directement liées à la mobilité douce sont chiffrées

**Calcul des coûts:** Commune de Romanel

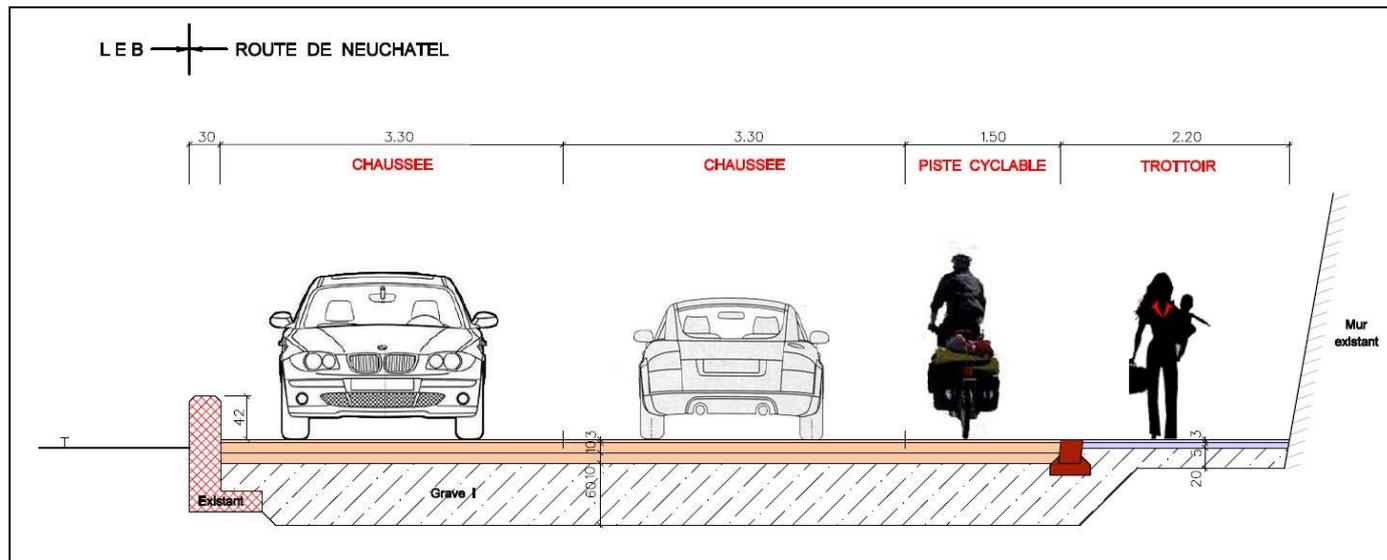
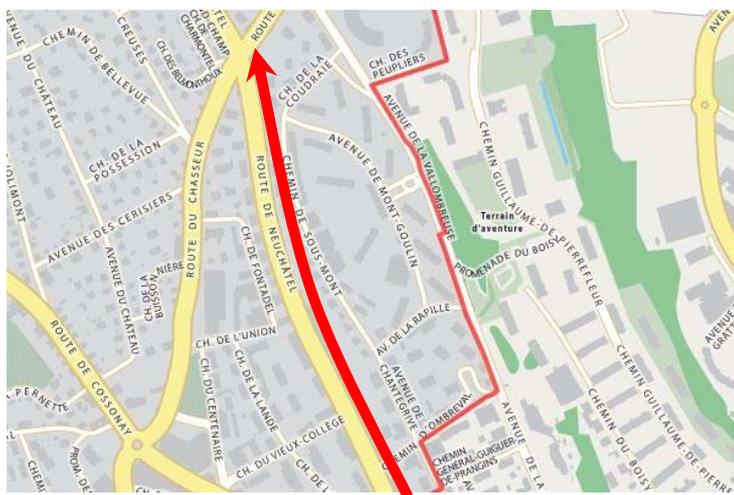
# 4c.NL.105 Prilly, RC401– aménagements cyclables Union-Chasseur

Coûts de construction : 30'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Amélioration de la sécurité des vélos sur l'itinéraire structurant de la RC401

**Description :** Insertion d'une bande cyclable à la montée  
Adaptation de la régulation (boucles) au carrefour Prilly-Chasseur



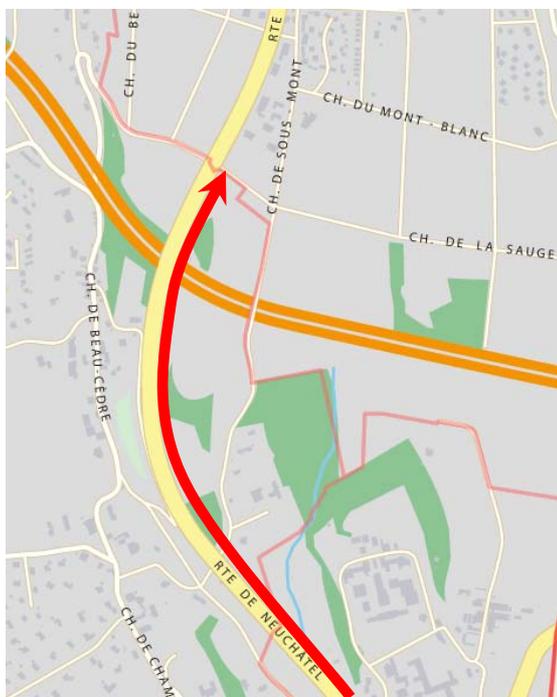
**Remarques :** Les travaux seront exécutés dans le cadre de la réfection de chaussée

**Référence :** Prilly, tronçon « c2 » Union-Chasseur

**Calcul des coûts:** Commune de Prilly

**Justification :** Amélioration de la sécurité des vélos sur l'itinéraire structurant de la RC401

**Description :** Elargissement du trottoir pour créer une piste mixte piétons+vélos à la montée



**Remarques :** - Ce projet nécessitera la démonstration de l'intérêt public prépondérant par rapport à son impact sur le milieu naturel en cas d'intervention en zone forestière.

**Calcul des coûts:** JC Boillat selon indications fournies par le SDNL

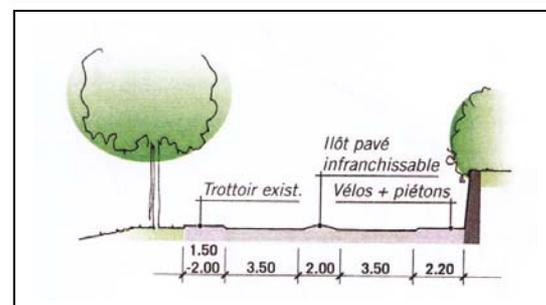
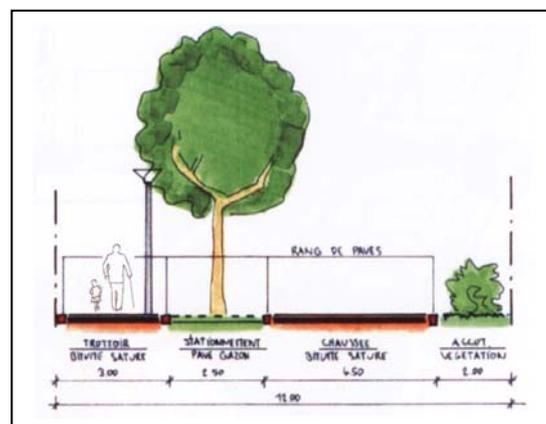
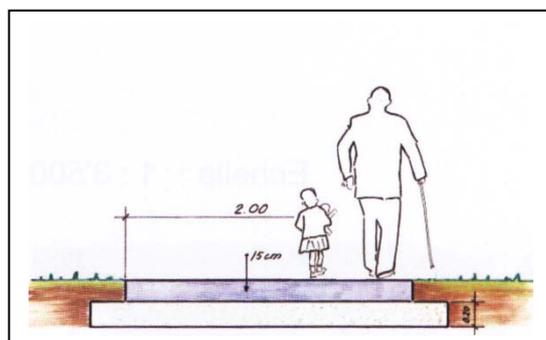
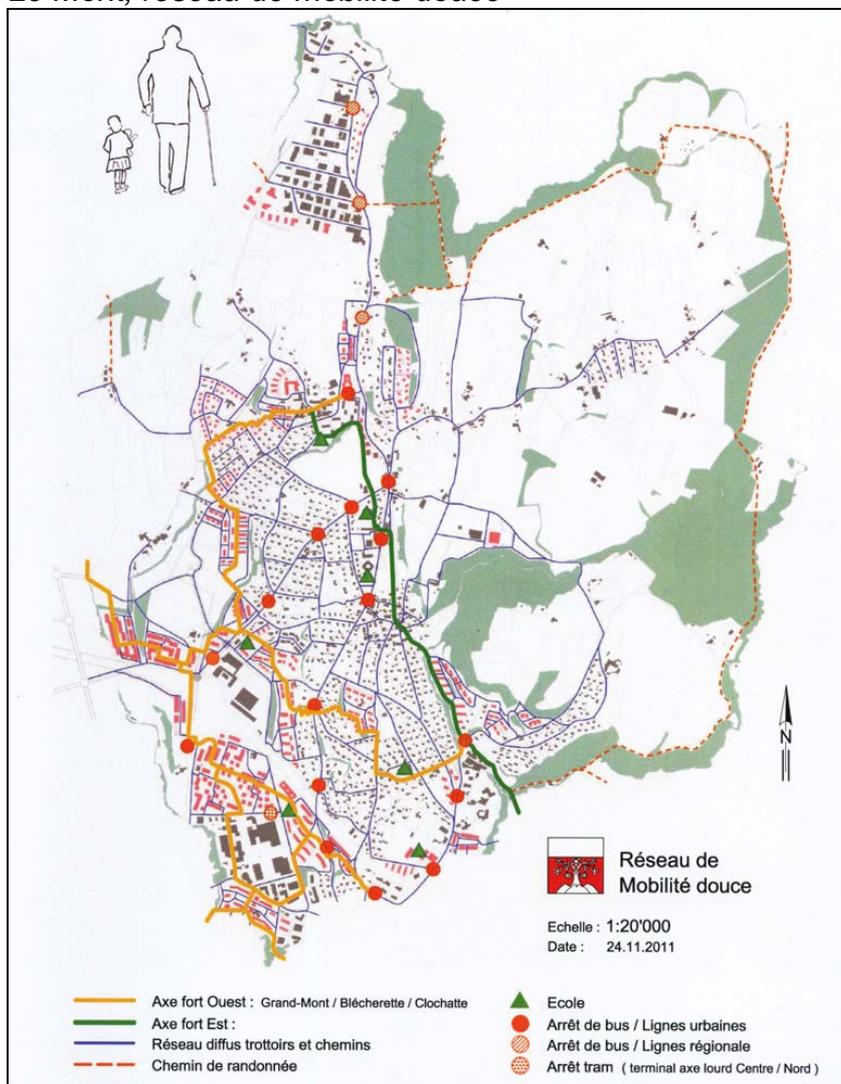
**Justification :** Améliorer les liaisons interquartiers et intercommunales pour la mobilité douce

**Description :** Création de nouveaux cheminements et liaisons pour la mobilité douce

**Spécifications :**

Fiche n° 20 : ch. de la Viane,	230'000.-
Fiche n° 21 : ch. de la Croix,	443'000.-
Fiche n° 22 : ch. du Tessin,	206'000.-
Fiche n° 23 : PQ Les Echelettes,	305'000.-
Fiche n° 24 : PQ Croix Nord,	75'000.-
Fiche n° 25 : PQ Pliailiausaz-Châtelard,	580'000.-
Fiche n° 26 : PQ La Croix,	161'000.-
Fiche n° 27 : PQ Rionzi d'en Haut,	334'000.-
Fiche n° 29 : Ch. des Corjons,	286'000.-
Fiche n° 30 : PQ Etavez-Devant,	251'000.-
Fiche n° 31 : PQ La Valleyre – Montenailles,	202'000.-
Fiche n° 32 : ch. de la Viane-Longeraie,	232'000.-

**Le Mont, réseau de mobilité douce**



Source : commune du Mont sur Lausanne

**Remarques :** Mesures groupées sous forme de paquet

**Calcul des coûts:** Commune du Mont sur Lausanne

## 4c.NL.109 Cheseaux, cheminements nouveaux mobilité douce



Coûts de construction : 900'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Améliorer les liaisons interquartiers et intercommunales pour la mobilité douce

**Description :** Création de nouveaux cheminements et liaisons pour la mobilité douce

<b>Spécifications :</b>	Liaison piétonne+vélo Mon-Repos / Centre	420'000.-
	Liaison cyclable La Rochette/Rte de Morrens,	90'000.-
	Assainissement du réseau cyclable depuis le centre de Cheseaux	400'000.-

Cheseaux, réseaux des déplacements (extrait, provisoire)



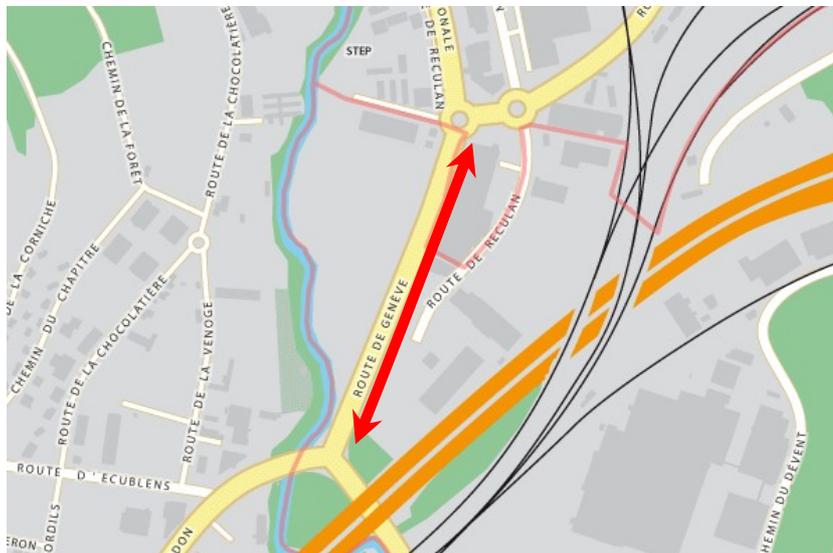
**Remarques :**

- Mesures groupées sous forme de paquet
- Le plan des déplacements est mentionné à titre indicatif (projet)

**Calcul des coûts:** Commune de Cheseaux

**Justification :** Création d'une liaison sécurisée pour la mobilité douce le long de la RC 79a

**Description :** Création d'un cheminement de 2m de large sur 500m de part et d'autre de la chaussée



## Création d'un cheminement pour la mobilité douce



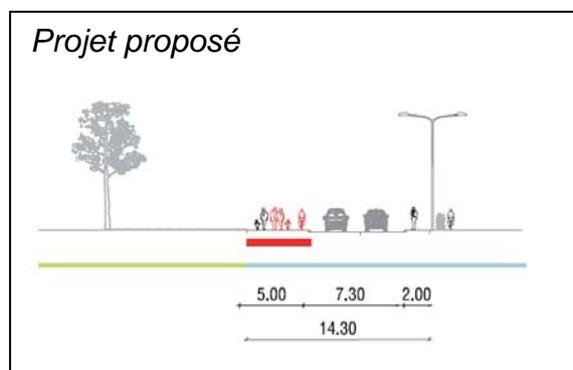
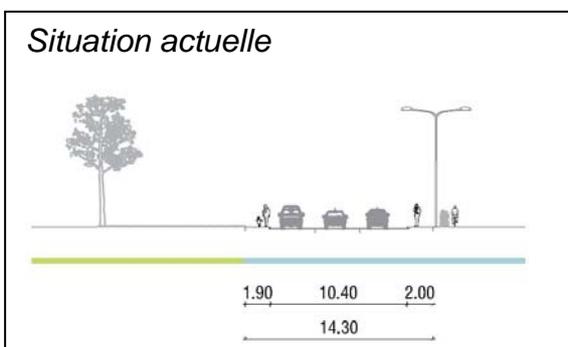
**Remarques :**

- Aménagement situé sur une route cantonale hors localité
- Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel.

**Calcul des coûts:** sur la base de la stratégie MD 2007

**Justification :** Améliorer les liaisons cyclables et piétonnes depuis le centre d'Ecublens en direction de la Gare de Renens et Bussigny

**Description :** Création d'un cheminement pour la mobilité douce de 5m de largeur



**Légende**

-  Réseau de mobilité douce
-  Sens des circulations
-  Réseau routier, accès parkings collectifs
-  Bande intermédiaire (stationnement, équipement, arrêts de bus, etc.)
-  Parcelle privée
-  Commune d'Ecublens
-  Situation des photographies

**Référence :** Avant-projet séquentiel et charte d'aménagement de la Plaine du Croset

**Calcul des coûts:** Commune d'Ecublens

**Justification :** Liaison directe pour la mobilité douce parallèle aux voies CFF

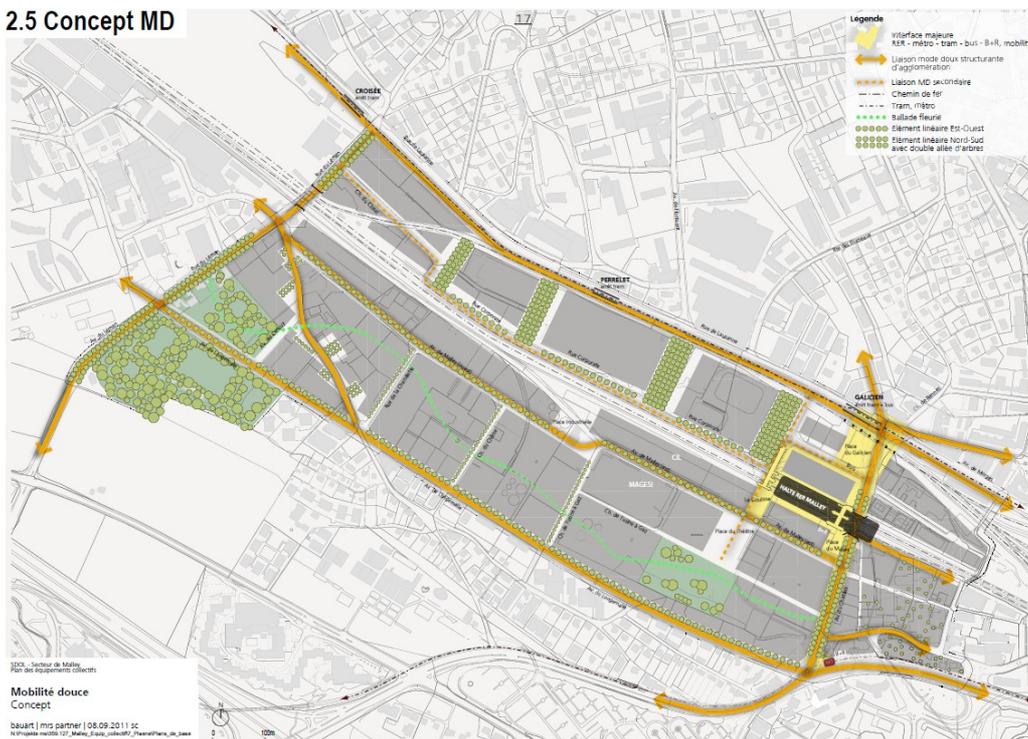
**Description :** Création d'un cheminement sécurisé pour la mobilité douce

**Spécifications :** Tronçons 1 et 3 : réfection du revêtement sur 3m de largeur  
Tronçon 2 : création d'un cheminement nouveau  
Éclairage sur tout le tronçon



Quartier du Chêne (KCAP)

2.5 Concept MD



**Référence :** Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM)

**Calcul des coûts :** JC Boillat, selon caractérisation du projet SDOL

## 4c.OL.104 Renens, ch du Closel, itinéraire mobilité douce



Coûts de construction : 700'000.- (yc éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

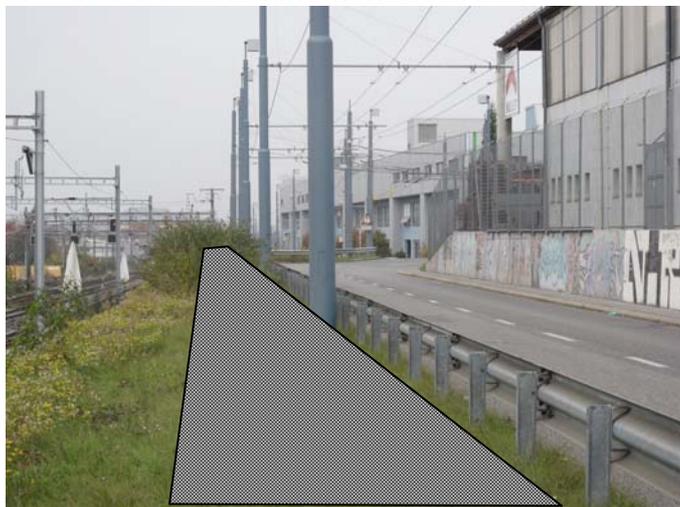
**Justification :** Créer une liaison directe pour la mobilité douce le long des voies CFF entre Malley et le PI de l'avenue du Léman

**Description :** Création d'un cheminement sécurisé pour la mobilité douce

**Spécifications :** Tronçon 1 : nouveau cheminement de 3m x 230m, reprise de talus  
Tronçon 2 : réfection du tapis, adaptations ponctuelles, balisage et éclairage



*création d'un cheminement nouveau*



**Référence :** -

**Calcul des coûts:** JC Boillat, selon caractérisation du projet SDOL

## 4c.OL.105 Ecublens, voie verte PDL Vallaire-Venoge



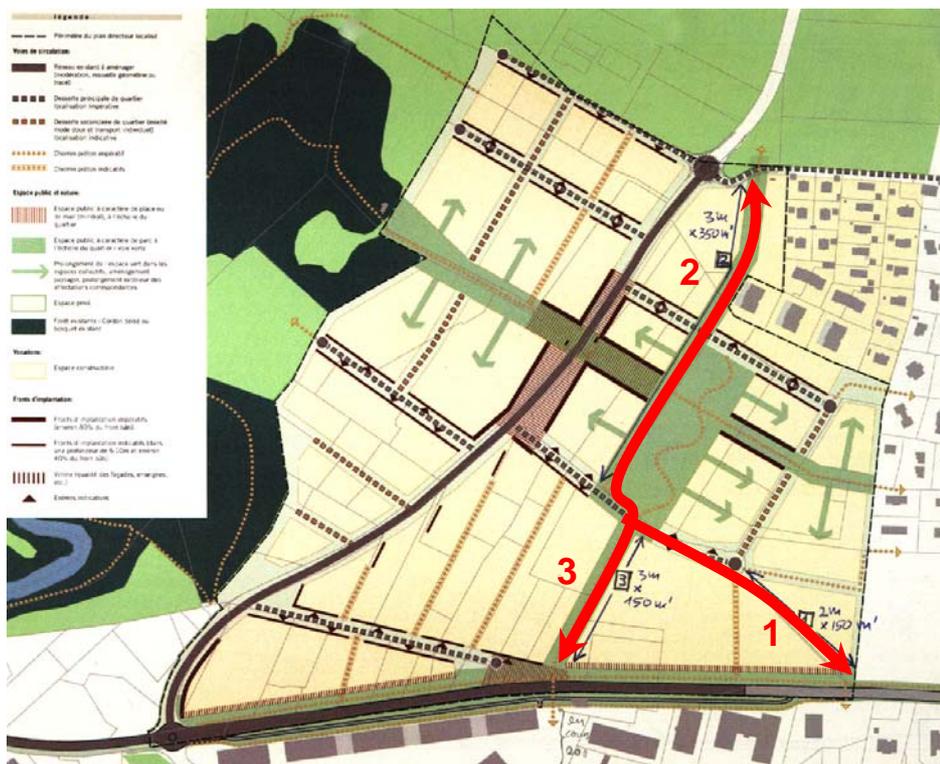
Coûts de construction : 700'000.- (yc éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison directe pour la mobilité douce entre la RC1 et la route de Vallaire

**Description :** Amélioration et création de nouveaux cheminements pour la mobilité douce (type voie verte)

**Spécifications :**  
Tronçon 1 : nouveau revêtement sur 2m x 150m,  
Tronçon 2 : nouveau cheminement sur 3m x 350 m  
Tronçon 3 : nouveau cheminement sur 3m x 150 m



*Pose d'un revêtement*



*création d'un cheminement nouveau*



**Référence :** PDL Vallaire-Venoge

**Remarque :** - Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel (lien avec le projet de renaturation)

**Calcul des coûts:** JC Boillat, selon caractérisation du projet SDOL

## 4c.OL.106 Prilly, réfection ch des Bouchers pour la mobilité douce

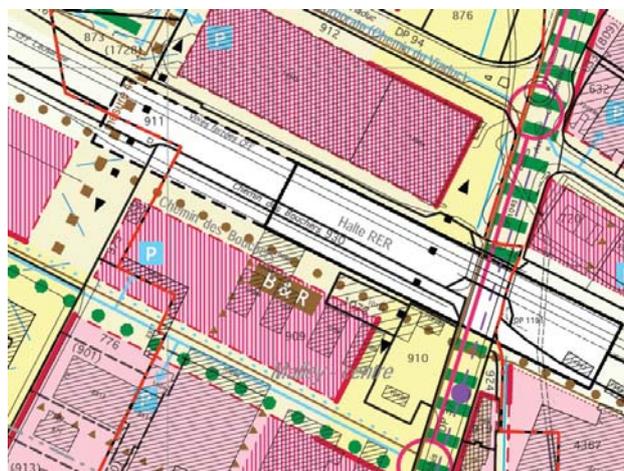
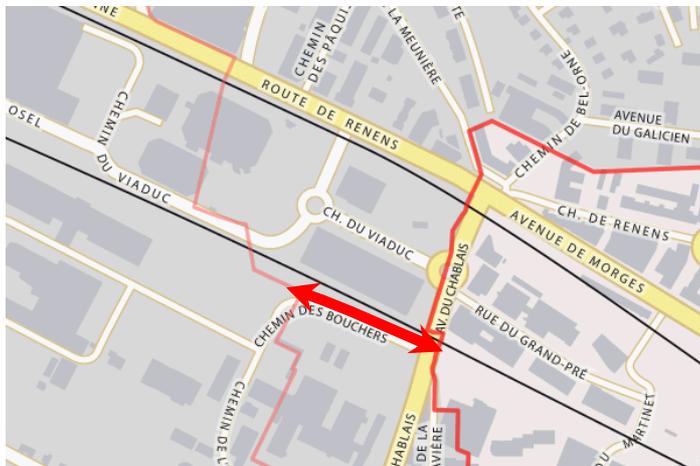


Coûts de construction : 360'000.- (yc éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison directe vers la halte de Prilly-Malley pour la mobilité douce

**Description :** Réfection du chemin pour la mobilité douce



Extrait PDL Malley (cheminements mobilité douce)



**Référence :** PDL Malley

**Calcul des coûts:** JC Boillat, selon caractérisation du projet SDOL

# 4c.OL.108 Ecublens-Chavannes / Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1–Pont Bleu : itinéraire mobilité douce



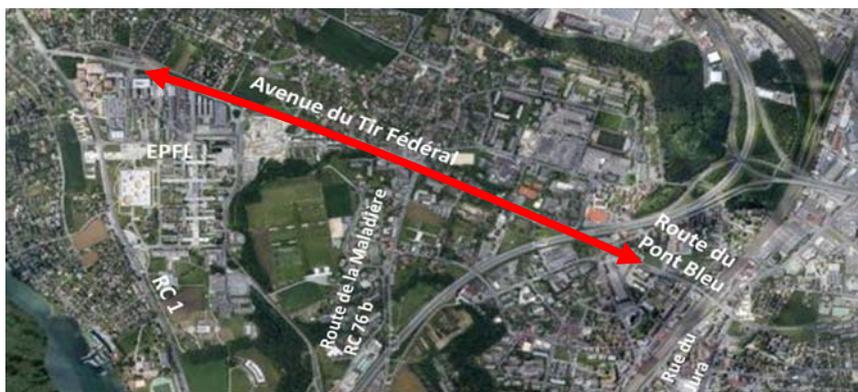
Coûts de construction : 5'900'000.- TTC

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

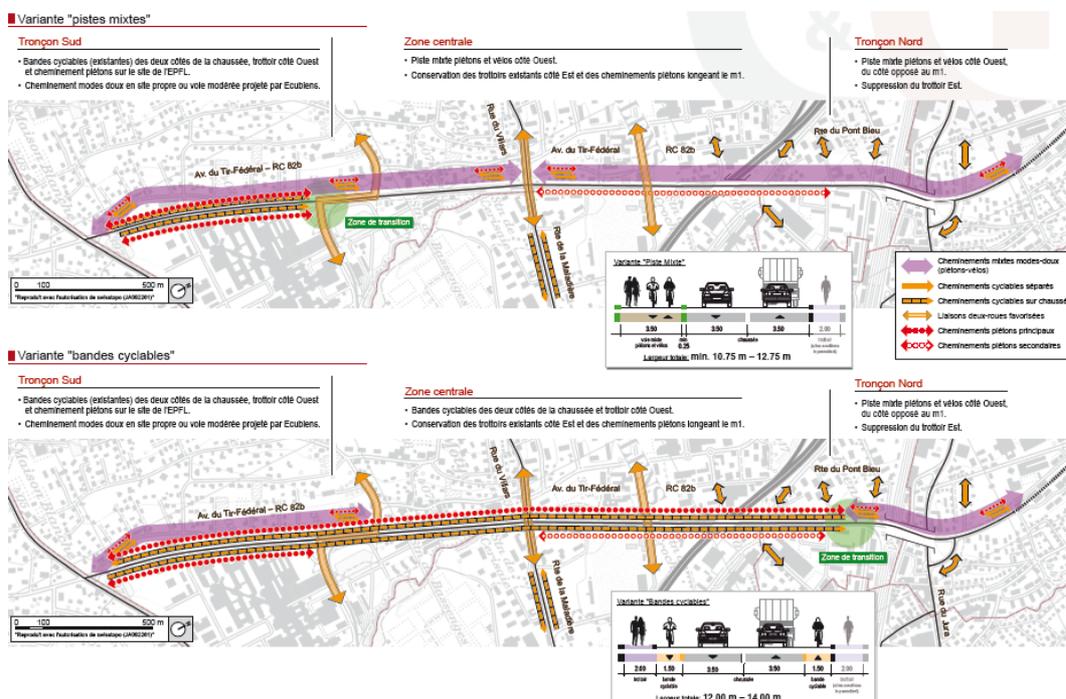
**Justification :** Aménagement d'un itinéraire structurant de mobilité douce sur la RC 82 (avenue du Tir Fédéral / route du Pont-Bleu).

- Spécifications :** Longueur totale de l'aménagement = 3,2 km, comprenant :
- Pistes ou bandes cyclables sur l'ensemble du tronçon
  - Amélioration des carrefours pour la mobilité douce
  - Amélioration de la transversalité Est-Ouest pour les piétons
  - Mise en valeur de l'espace public

**Localisation :** Communes d'Ecublens et de Chavannes



**Projet :**



**Remarques :** Projet en lien avec l'assainissement du Pont-Bleu pour la MD (4d.OL.12a)

**Référence:** Concept général de mobilité, de paysage et d'espace public, Christe & Gygax – Profil Paysage – Mosini et Caviezel

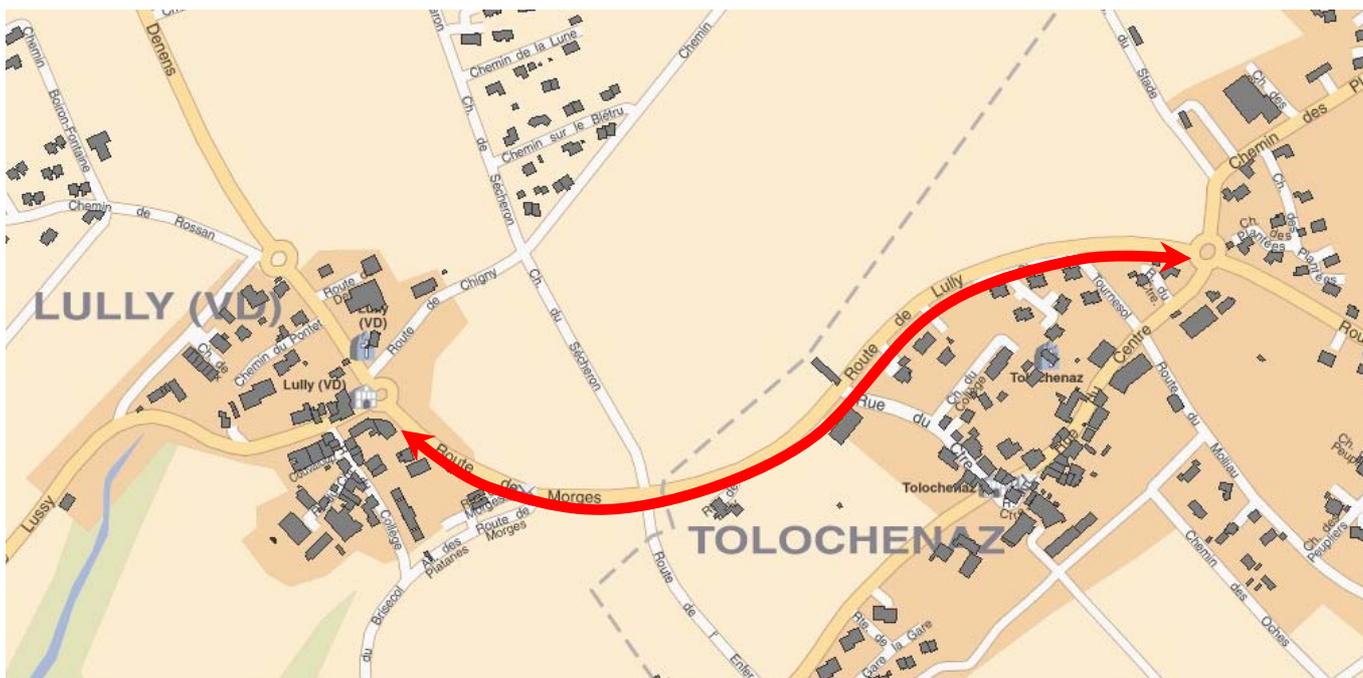
**Calcul des coûts:** Christe&Gygax

**Pilote/partenaires:** SDOL / Canton de Vaud, communes de Chavannes et Ecublens, EPFL

**Justification :** Créer une liaison directe pour la mobilité douce de Tolochenaz à Lully

**Description :** Création d'un nouveau trottoir côté village et élargissement pour la mobilité douce côté nord

**Spécifications :**  
 Création d'un nouveau trottoir côté village de 1.5m sur 900m  
 Elargissement de chaussée côté nord de 1.5m de largeur sur 900m  
 Adaptation du marquage et ajout de 2 bandes cyclables  
 Eclairage nouveau sur 450m de longueur



élargissement et ajout d'un trottoir

élargissement et ajout d'un trottoir



**Remarques :** Prolongation de la mesure 4c.RM1 retenue en A2007

**Calcul des coûts:** JC Boillat, selon caractérisation du projet SDRM

**Justification :** Amélioration de la sécurité pour la mobilité douce sur la RC1 entre Morges et Tolochenaz

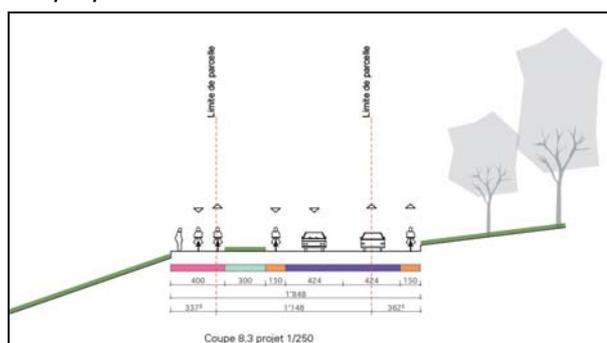
**Description :** Création de bandes cyclable et d'un cheminement séparé pour la mobilité douce sur tout le tronçon  
Création d'un trottoir au N de la RC1 dans le périmètre construit entre Morges et Tolochenaz.



Situation actuelle



proposition



**Référence :** RC1 - Etude de requalification, Etude d'avant-projet préliminaire, Etat de Vaud / Denges / Morges / Préverenges / St-Prex / Tolochenaz, Richter Dahl Rocha et associés architectes SA  
L'atelier du Paysage - Jean-Yves le Baron Sàrl  
RGR SA ingénieurs conseils

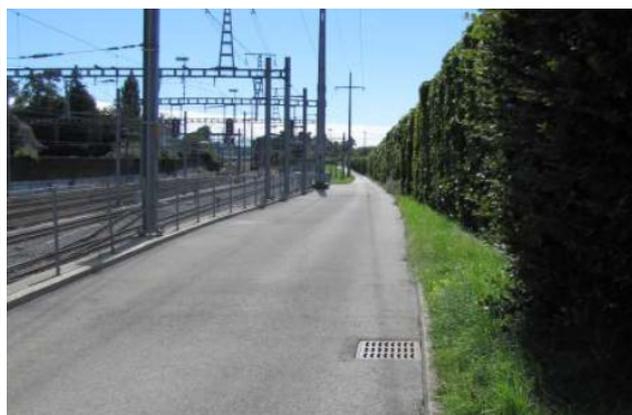
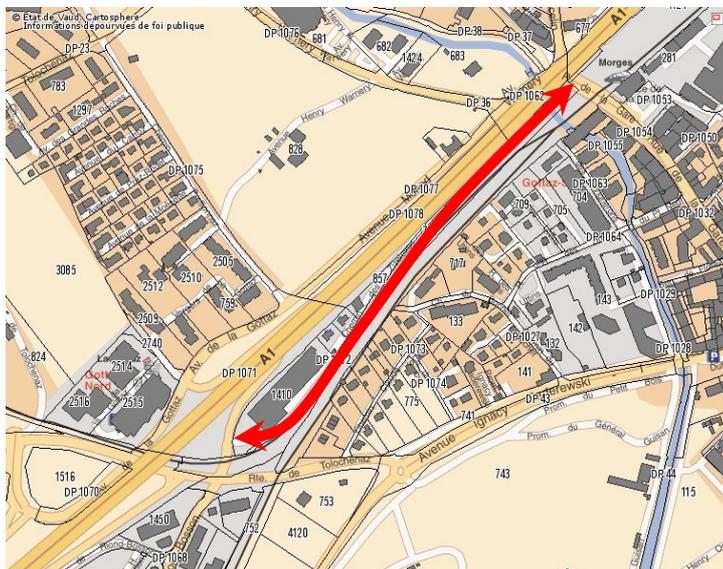
**Remarques :**

- La mesure se poursuit en direction de St-Prex
- Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel dans le secteur du Boiron.

**Calcul des coûts:** JC Boillat, selon caractérisation du projet SDRM

**Justification :** Itinéraire est-ouest le long des voies CFF pour la mobilité douce

**Description :** Amélioration de la sécurité pour la mobilité douce sur le chemin des Zizelettes (éclairage)



*Tronçon central*



*Débouché côté ouest (Riond-Bosson).*

**Remarque :** La sécurisation des carrefours d'accès ne fait pas partie de cette mesure

**Référence/source :** Ville de Morges, fiche vélo n°41

**Calcul des coûts:** Ville de Morges

Mesure 4d		Franchissements dénivelés pour la mobilité douce		Agglomération	
<i>Paquet de mesures a – Mobilité douce</i>					
<b>Données générales</b>					
<b>Description</b>					
<p>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 nécessaires au développement de sites stratégiques. Ils portent une attention particulière aux gabarits et à l'éclairage dès leur conception.</p> <p>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.</p>					
<b>Etat actuel</b>					
<p>Les possibilités de franchissement de grands obstacles font défaut dans l'ensemble de l'agglomération, mais particulièrement dans l'Ouest lausannois et la région de Morges, traversées par un nombre important d'infrastructures.</p> <p>La mise en œuvre des mesures prévues dans le PALM 2007 contribuera à court terme à une première amélioration de la situation.</p>					
<b>Objectifs spécifiques</b>					
<p>Constituer un réseau mobilité douce attractif, sûr et lisible, servant les déplacements quotidiens et de loisirs</p> <p>Créer de nouvelles continuités fonctionnelles dans le territoire, densifier le maillage du réseau mobilité douce et raccourcir les trajets.</p>					
<b>Etat final</b>					
<p>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.</p>					
<b>Effets escomptés</b>					
<p>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.</p> <p>Augmentation de la part modale de la mobilité douce.</p>					
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Communes, Etat de Vaud		Bureaux des SD		Communes, Etat de Vaud	
<b>Evaluation</b>					
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propositions concrètes d'infrastructures liées à la mobilité douce dans le cadre du PALM, PRO VELO Lausanne-Morges, août 2007</li> <li>- Etat de Vaud, Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, Service de la mobilité, octobre 2010</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, Révision PALM 2012, mai 2012</li> </ul>			-		
<b>Mise en œuvre</b>					
<b>Période de réalisation</b>		2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>		entre 2015 et 2018		entre 2019 et 2022	
<b>Priorisation</b>		X Liste A		X Liste B	
				Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>		<b>Investissement (TOTAL 115.2 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)		22.1		24.0	-
Etat de Vaud (20%)		11.0		12.0	-
Communes concernées		22.1		24.0	-
Tiers		-		-	-
<b>TOTAL</b>		<b>55.2</b>		<b>60.0</b>	<b>-</b>
Remarques : -					

## 4d.CL.02 Nouvelle Passerelle Bourdonnette - UNIL le long du m1



Coûts de construction : 1'550'000.- (y.c. éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

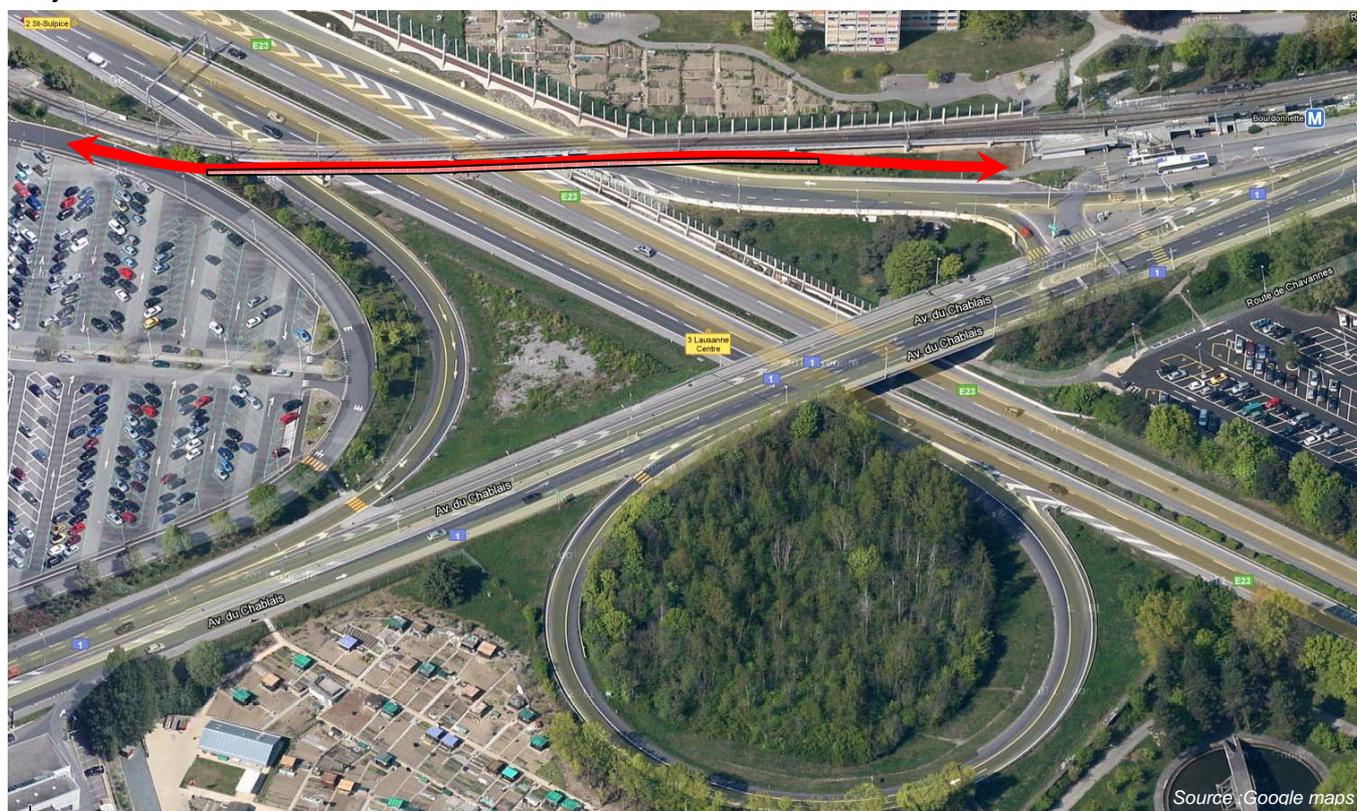
**Justification :** Liaison entre l'avenue du Chablais et le secteur des Hautes-Ecoles pour la mobilité douce

**Description :** Création d'une passerelle pour la mobilité douce.  
passerelle indépendante du viaduc m1, largeur 3.5m

**Spécifications :** passerelle : longueur =140m // largeur = 3.5 m  
rampe d'accès : longueur =40m // largeur = 3.5 m  
éclairage : longueur 180m



### Projet



**Référence:** PALM, stratégie mobilité douce, 2007

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.23 Nouvelle passerelle Rte de Vidy – Métamorphose sud



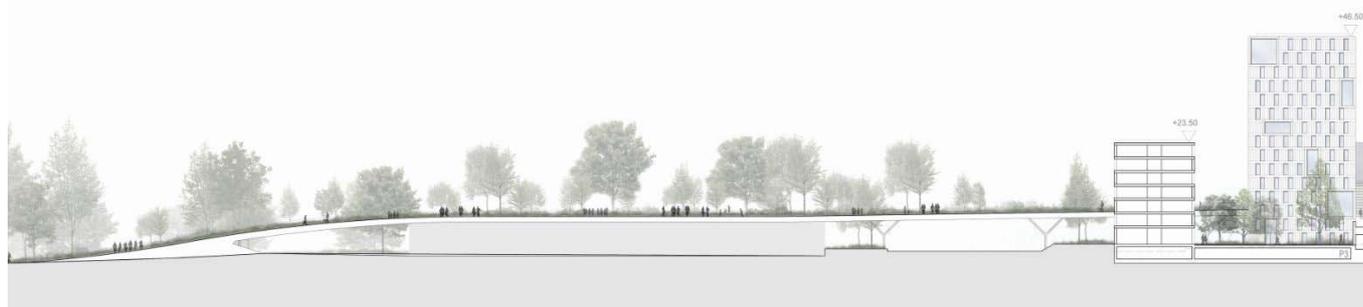
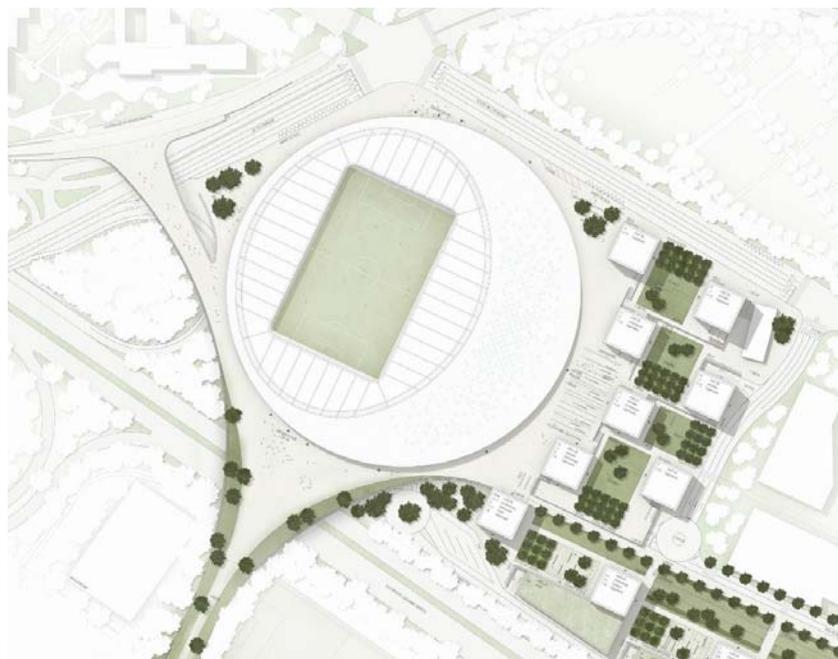
Coûts de construction : 2'650'000.- (yc éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Création d'une liaison la route de Vidy et le site des Prés de Vidy

**Description :** Création d'une passerelle sur l'autoroute

**Spécifications :** passerelle : longueur = 70m // largeur variable  
pour mobilité douce et véhicules d'entretien  
rampe d'accès de 150m environ  
éclairage intégré à l'ouvrage



**Référence:** Résultat du concours Prés de Vidy, 2012

**Remarque:** Ce projet nécessitera la démonstration de l'intérêt public prépondérant par rapport à son impact sur le milieu naturel (étude d'impact sur la zone de Vidy, réorganisation des cheminements et accès au secteur de Vidy-Bourget, coordination avec le projet de renaturation de la Chamberonne)

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

# 4d.CL.125 Nouvelle passerelle Bois-Gentil – En Bugnon



Coûts de construction : 580'000.- (yc éclairage)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

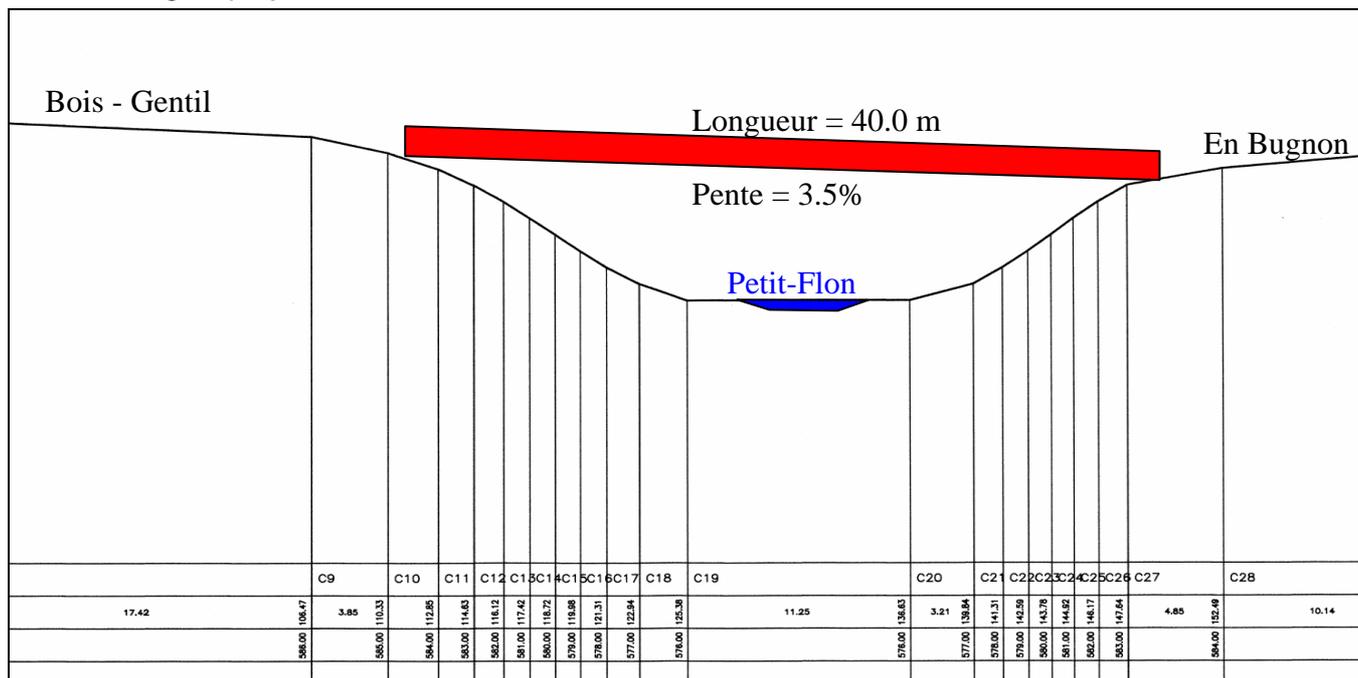
**Justification :** Création d'une liaison entre le quartier de Bois-Gentil et le quartier En Bugnon (2<sup>ème</sup> étape de la liaison Bellevaux – Bois-Gentil)

**Description :** création d'une passerelle sur le ruisseau du Petit-Flon  
éclairage intégré à l'ouvrage  
démontage du cheminement existant par le fond du Vallon

**Spécifications :** Longueur = 40m // largeur 3.50 m // pente = 3.5 %



Profil en long du projet



**Remarques:**

- Cette passerelle est compatible avec la passerelle prévue en 1<sup>ère</sup> étape (mesure PALM 4d.CL24).
- Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel.

**Référence:** Plan des cheminements forestiers, secteur Bois-Mermet

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.127 Nouvelle passerelle Les Fiches-Valmont

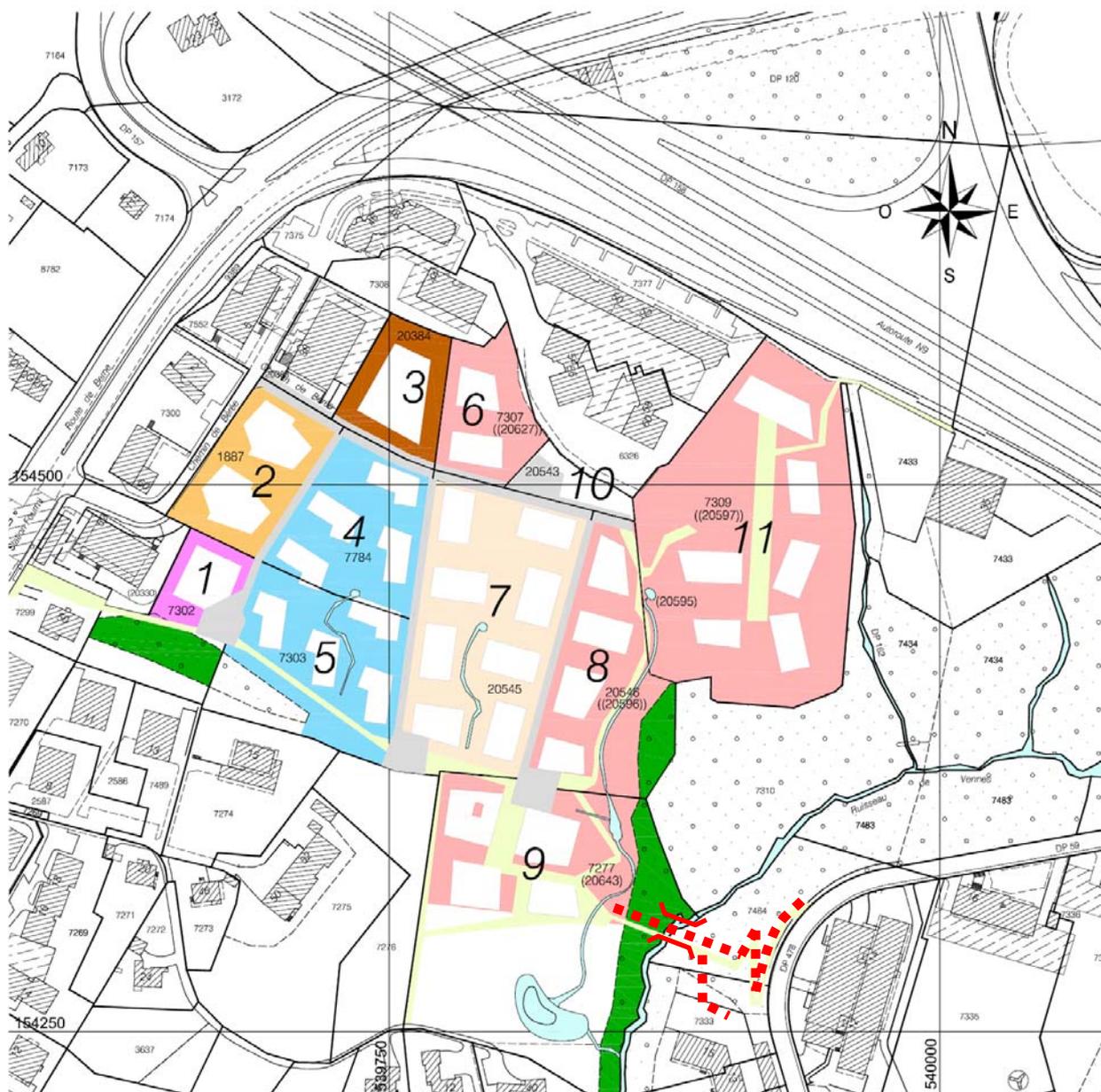


Coûts de construction : 680'000.- (y.c chemin+éclairage) Echéance de réalisation : 2015-2018

**Justification :** Création d'une liaison entre Valmont et le futur quartier des Fiches  
Accessibilité au métro m2 (arrêt Fourmi)

**Description :** Création d'une passerelle sur le ruisseau de Vennes

**Spécifications :** Passerelle : longueur = 25m // largeur 2.50 m  
Chemin : longueur = 150m // largeur 2.50 m



**PREAVIS N°2012 / 4 - 19.01.2012**

**1:2'500**

**Remarques :** Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel

**Référence:** Préavis 2012/4 déposé au Conseil Communal de la Ville de Lausanne le 19 janvier 2012

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.128 Nouvelle passerelle Praz-Séchaud-Vennes(m2)



Coûts de construction : 250'000.- (yc chemin+éclairage) Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Création d'une liaison à niveau pour la mobilité douce entre le quartier de Praz-Séchaud et le métro m2 (station Vennes)

**Description :** Création d'une passerelle sur la Vuachère et d'un chemin d'accès

**Spécifications :** Nouvelle passerelle : Longueur = 15m // largeur 3.5 m  
Nouveau cheminement perméable : L = 210m // largeur = 3.0m,6% pente  
Eclairage public sur 240m'



### Projet



**Référence:** Pôle de développement de Vennes, annexe C à la Convention du 27.03.08

**Remarque:** Ce projet nécessitera la démonstration de l'intérêt public prépondérant par rapport à son impact sur le milieu naturel.

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.129 Ascenseur Colline - Montelly



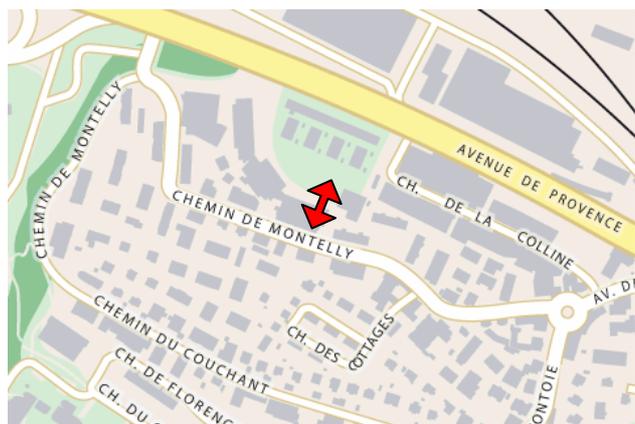
Coûts de construction : 700'000.- (yc. Aménagements)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Franchissement du dénivelé entre le quartier de Montelly et de Colline-Provence pour les piétons, vélos et PMR. Accès direct à l'arrêt m1 Montelly pour le quartier de Montelly.

**Description :** Création d'un ascenseur et d'une rampe d'accès pour la partie supérieure Réaménagement de l'espace public (plateau surélevé)  
Elargissement du chemin d'accès inférieur  
Assainissement de la cage d'escaliers

**Spécifications :** Ascenseur :  
Hauteur = 14.0m, dimensions 2m x 4m, compatible vélos et PMR



état actuel



proposition

### Aménagement de la partie supérieure (Ch. De Montelly)



Source : Tribu. 2011

**Références :**

- 1) Etude des déplacements piétonniers verticaux à Lausanne, Pierre Corajoud, mars 2011
- 2) Etude Colline-Montelly, Tribu Architecture et D.Von der Mühl, octobre 2011, dans le cadre de la démarche participative du quartier de Montelly
- 3) Continuité avec le franchissement de l'Av. de Provence (PALM 4d.CL5a)

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.132 Ascenseur Sévelin – Sébeillon



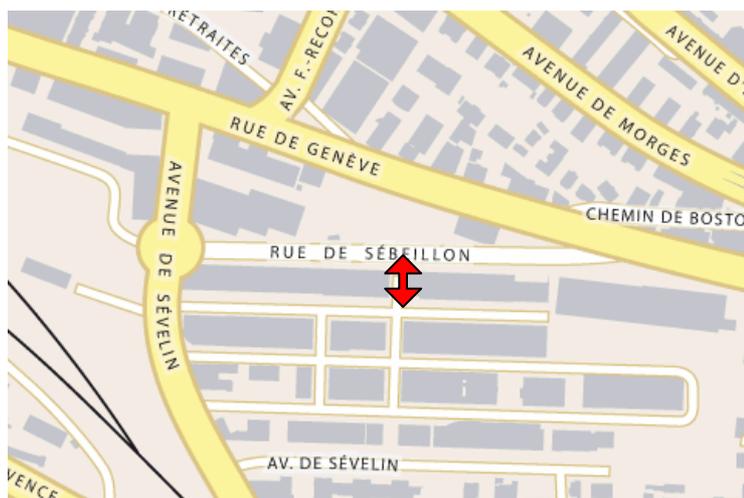
Coûts de construction : 420'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Accessibilité du quartier de Sévelin à la ligne tl 18 (et au futur tram). Depuis l'arrivée du gymnase du Bugnon, cette liaison par escaliers est fortement empruntée

**Description :** Création d'un ascenseur accessible aux vélos et PMR  
Suppression/déplacement d'un arbre

**Spécifications :** Ascenseur :  
Hauteur = 9.50m, dimensions 3m x 2m, compatible vélos et PMR



### Proposition



**Référence :** Etude des déplacements piétonniers verticaux à Lausanne, Pierre Corajoud, mars 2011

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

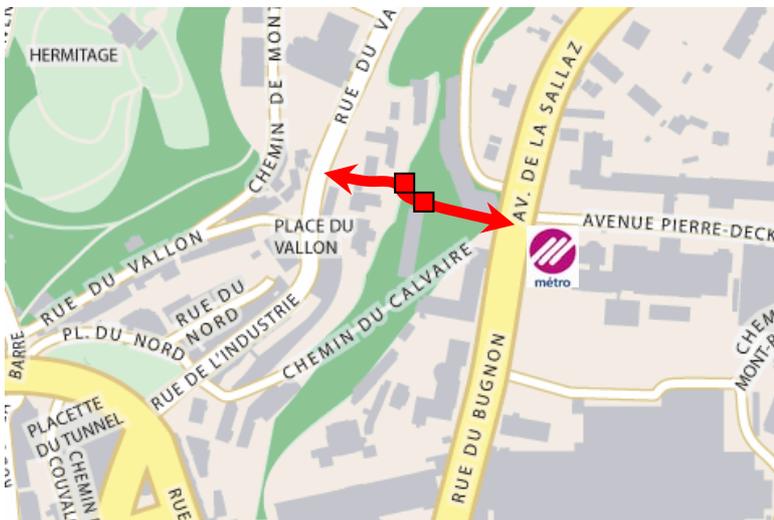
## 4d.CL.134 Liaison Vallon – m2 (CHUV) – variante ascenseurs



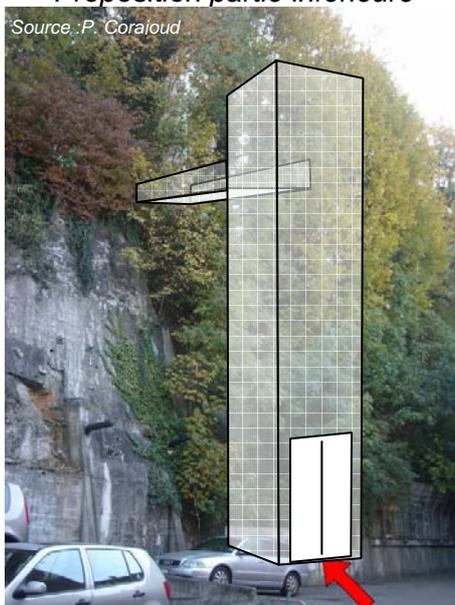
Coûts de construction : 1'100'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

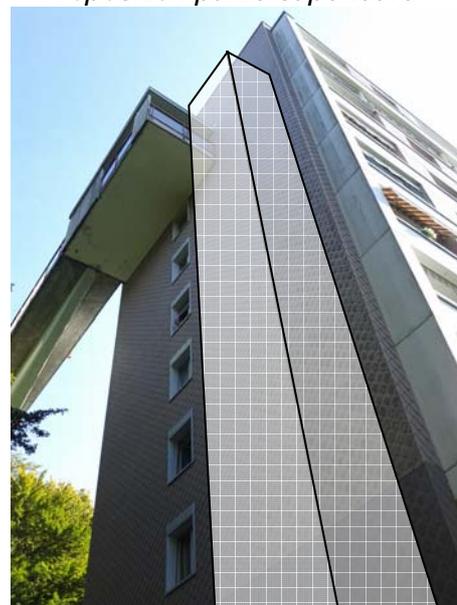
- Justification :** Liaison entre le quartier du Vallon et le métro m2 (CHUV) pour la mobilité douce
- Description :** Variante proposant la création d'un ascenseur accessible aux vélos et PMR  
Terrassement à faire pour la partie inférieure
- Spécifications :** Insertion de deux ascenseurs : hauteur = 20m (inf) et 27m (sup), dimensions : 2m x 4m, compatible vélos et PMR
- Remarques :**
- Cette variante est décrite à titre indicatif. Les études de variantes sont encore ouvertes dans le cadre de la démarche participative du Vallon. Le choix définitif se fera courant 2012.
  - Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel.



*Proposition partie inférieure*



*Proposition partie supérieure*



- Références:**
- 1) Etude des déplacements piétonniers verticaux à Lausanne, Pierre Corajoud, mars 2011
  - 2) Démarche participative du quartier du Vallon

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.135 Ascenseur Mon-Repos – Ours (Perdonnet)



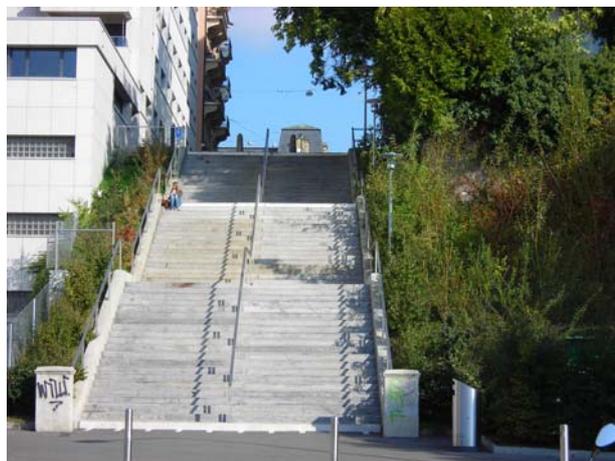
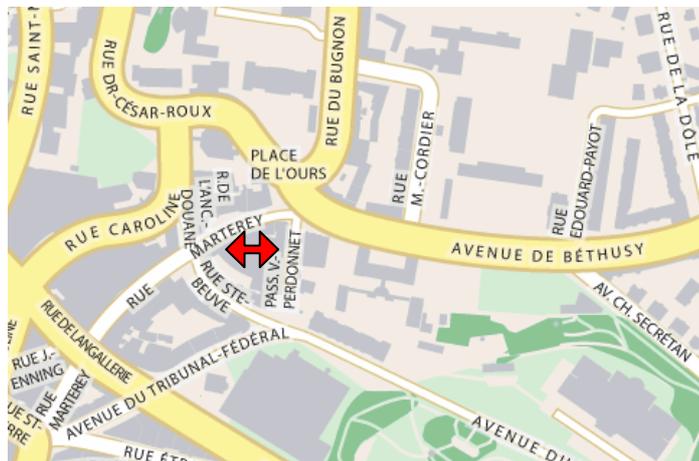
Coûts de construction : 550'000.- (yc rampe)

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Liaison entre le quartier de Mon-Repos et la place de l'Ours pour les PMR. Amélioration de l'accessibilité au m2

**Description :** Création d'un ascenseur accessible aux vélos et PMR  
Terrassement inférieur et rampe d'accès supérieure

**Spécifications :** Ascenseur : hauteur = 9.90m, dimensions 4m x 2m, compatible vélos/PMR  
Rampe d'accès : longueur 20m, largeur 3m



### Proposition



**Référence :** Etude des déplacements piétonniers verticaux à Lausanne, Pierre Corajoud, mars 2011

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.139 liaison Bellevaux – Signal de Sauvabelin (rampe)



Coûts de construction : 70'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Améliorer la liaison entre le quartier de Bellevaux et le Signal de Sauvabelin en la rendant praticable pour la mobilité douce (rampe)

**Description :**

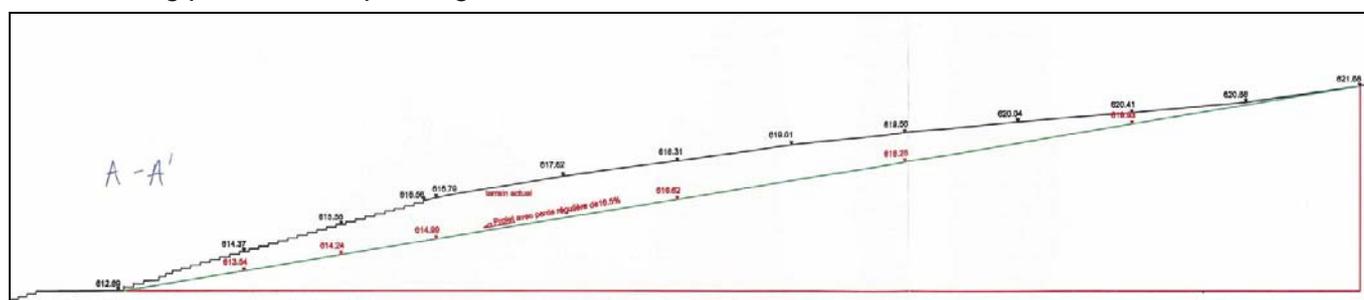
- création d'une rampe
- démolition du cheminement existant (escaliers)

**Spécifications :** Longueur = 50m // largeur = 2.50 m



Source : google street-view

Profil en long pour une rampe, longueur totale de 50m



**Référence:** Stratégie directrice des cheminements du Bois de Sauvabelin

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des Parcs et Domaines

# 4d.CL.140 Rampe d'accès au m2 depuis Grand-Vennes



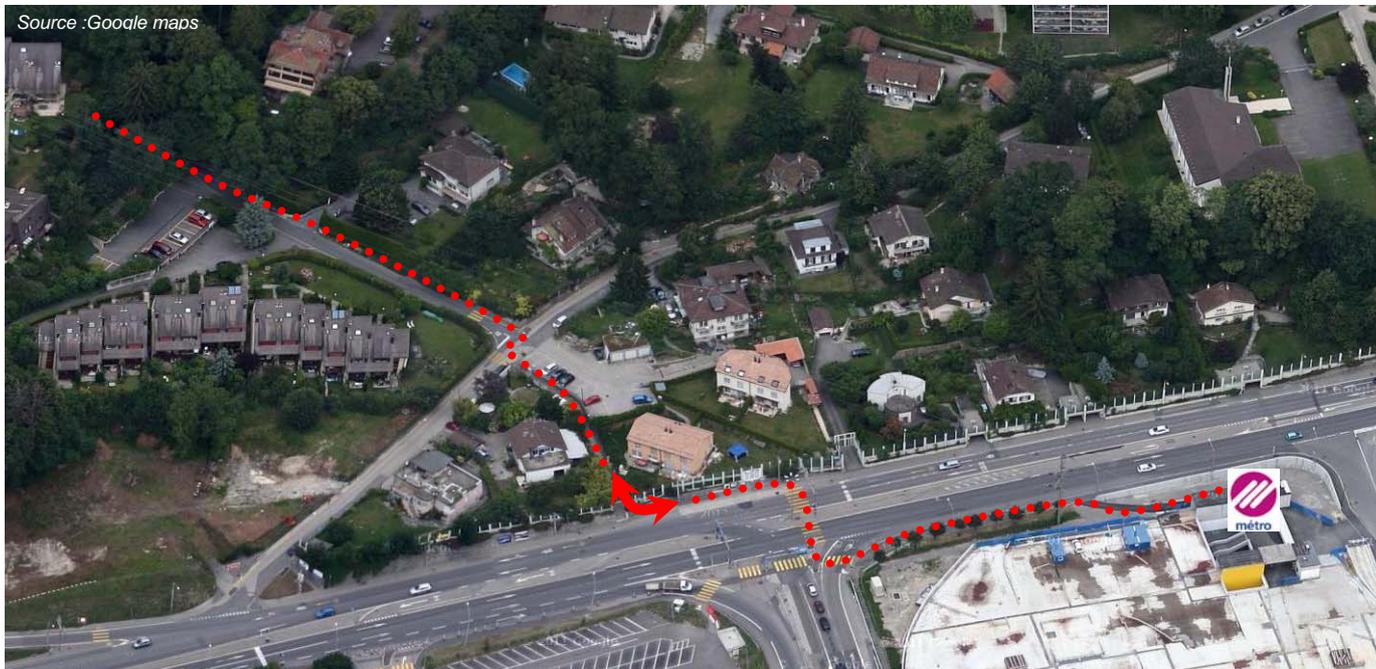
Coûts de construction : 145'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

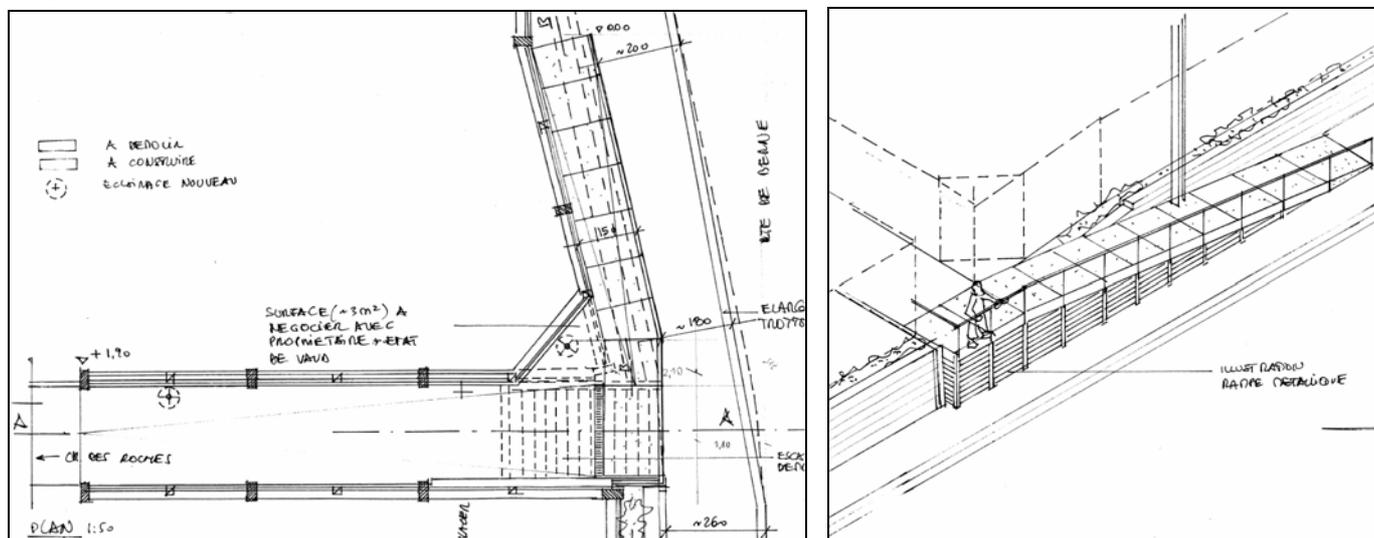
**Justification :** Adaptation de la liaison au m2 depuis Grand-Vennes par le chemin des roches pour les PMR et la mobilité douce

**Description :** Création d'une rampe

**Spécifications :** Rampe à créer : Longueur = 26m // largeur 2.7 m



## Projet



**Référence:** Préavis 2011/07 PALM – crédit pour la réalisation de mesures mobilité douce

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.142 Passerelle nouvelle m1 Bourdonnette – Métamorphose sud



Coûts de construction : 1'350'000.- (yc éclairage)

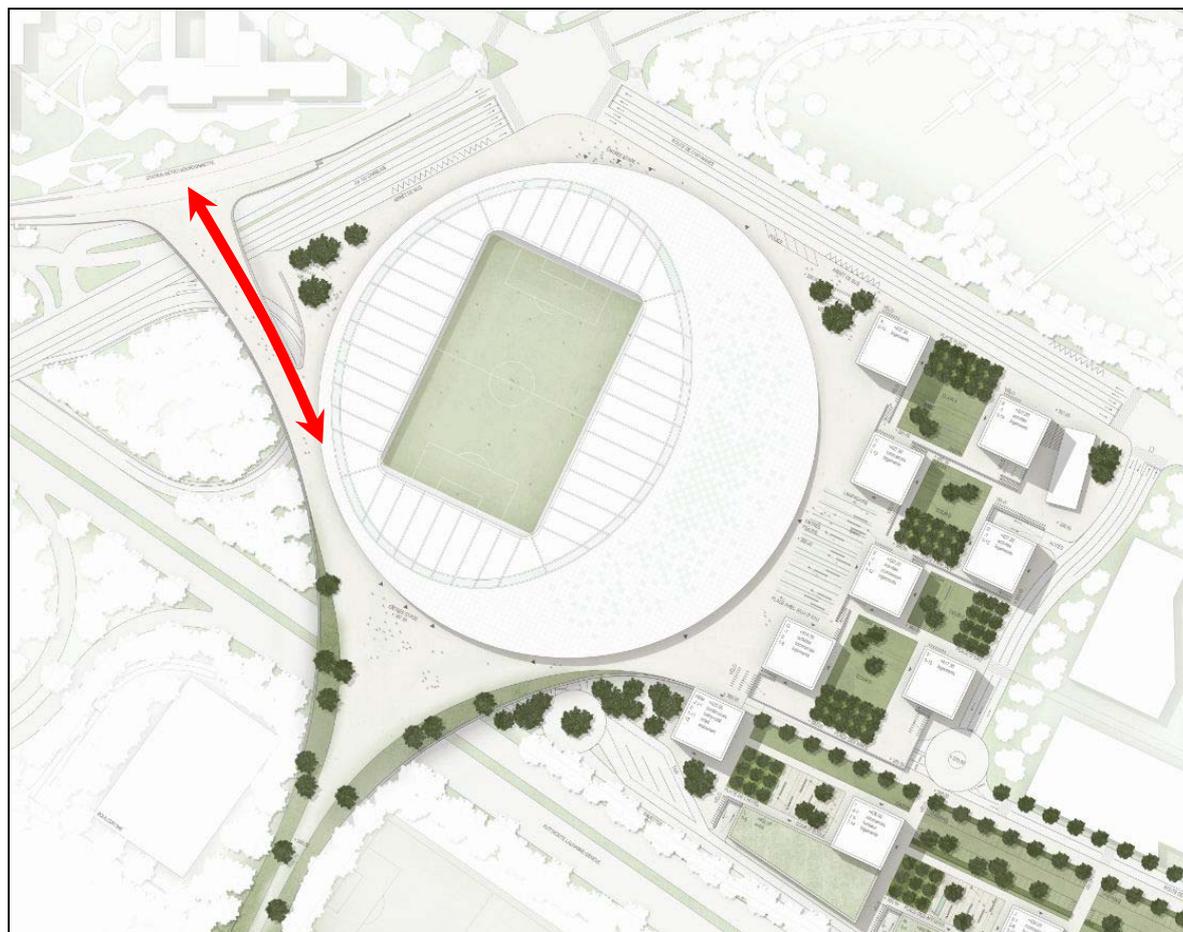
Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Création d'une liaison pour la mobilité douce entre le quartier de la Bourdonnette (arrêt du m1) et le site des Près-de-Vidy (Métamorphose sud)

**Description :** Création d'une passerelle sur l'avenue du Chablais

**Spécifications :**

- passerelle : longueur = 70m environ, largeur variable
- éclairage intégré à l'ouvrage



**Référence:** Résultat du concours Près de Vidy, 2012

**Remarque:** -

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

## 4d.CL.143 Epalinges, passerelle nouvelle sur la rte de Berne



Coûts de construction : 1'188'000.- (yc éclairage)

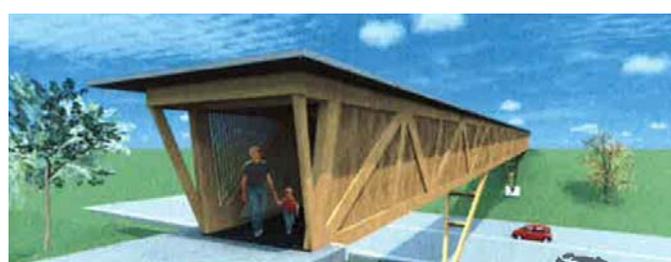
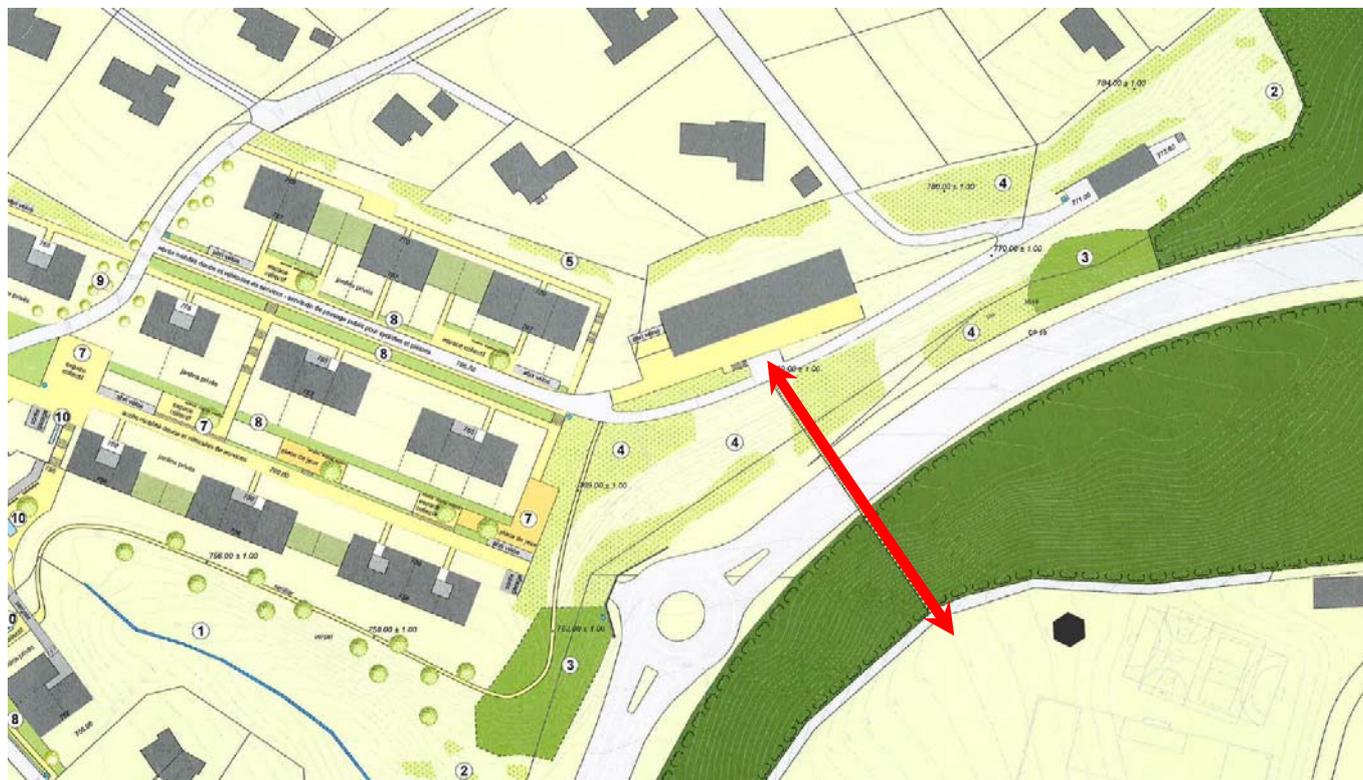
Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Création d'une liaison pour la mobilité douce entre le quartier nord-ouest d'Epalinges et le quartier de la Croix Blanche

**Description :** Création d'une passerelle sur la route de Berne

**Spécifications :**

- passerelle couverte: longueur = 80m, largeur 3m environ
- éclairage intégré à l'ouvrage



**Référence:** Plan directeur communal d'Epalinges

**Remarque:** Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel.

**Estimation coûts:** Commune d'Epalinges

## 4d.CL.151 Passerelle nouvelle sur le chemin du Martinet



Coûts de construction : 1'000'000.- (yc éclairage)

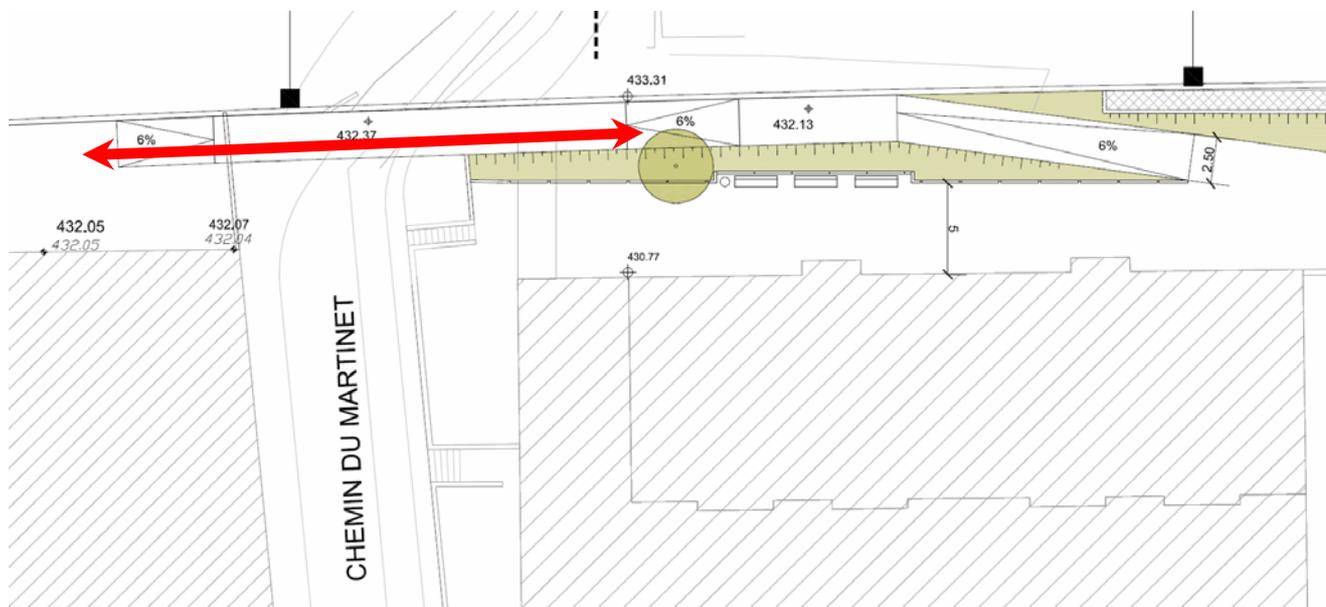
Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Liaison continue pour la mobilité douce, entre la gare de Malley et la gare de Lausanne

**Description :** Création d'une passerelle sur le chemin du Martinet

**Spécifications :**

- passerelle : longueur = 20m , largeur 3.5m
- éclairage intégré à l'ouvrage



**Référence:** Etude des aménagements paysagers et mobilité douce en lien avec la halte de Prilly-Malley

**Remarque:** Mesure en lien avec la mesure 4c.CL.07a

**Estimation coûts:** Ville de Lausanne, service des routes et de la mobilité

**Justification :** Améliorer la liaison interquartiers entre Pully-centre et la Clergère.

**Description :** Rénovation de la passerelle existante au dessus des voies CFF



source : Ville de Pully



Etat actuel



Projet

Source : paysagistes Hüslér & Associés

**Références :**

- Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) de la ville de Pully
- Etudes-test Centre-Ville de Pully
- Etude stratégique gare

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

## 4d.EL.150 Pully, nouvelle passerelle Verdaine-Place Neuve



Coûts de construction : 625'000.-

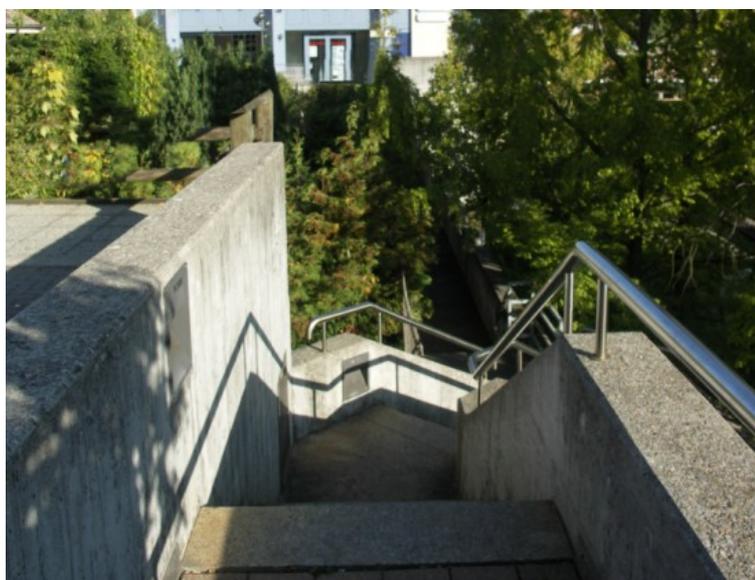
Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Améliorer la liaison interquartiers à Pully entre la place Neuve et la Place Verdaine.

**Description :** Création d'une passerelle en remplacement des escaliers



source : Ville de Pully



*Etat actuel*

**Références :**

- Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) de la ville de Pully
- Etudes-test Centre-Ville de Pully
- Etude stratégique gare

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

# 4d.EL.152 Pully, Réfection du Pont de la Panchaude



Coûts de construction : 400'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Franchissement à niveau de l'avenue de Lavaux pour la mobilité douce.

**Description :** Transformation du pont routier en liaison pour la mobilité douce. La circulation des TIM y sera interdite, le stationnement supprimé et le pont réaménagé (revêtement, garde-corps, bancs, plantations)



source : Ville de Pully



Etat actuel



Source : atelier du paysage

Projet



**Référence :** Etude d'avant-projet requalification du carrefour Lavaux/Roches et du Pont de la Panchaude

**Calcul des coûts:** Ville de Pully

## 4d.NL.110 Passerelle AR, Parc d'agglomération-Site Sauge



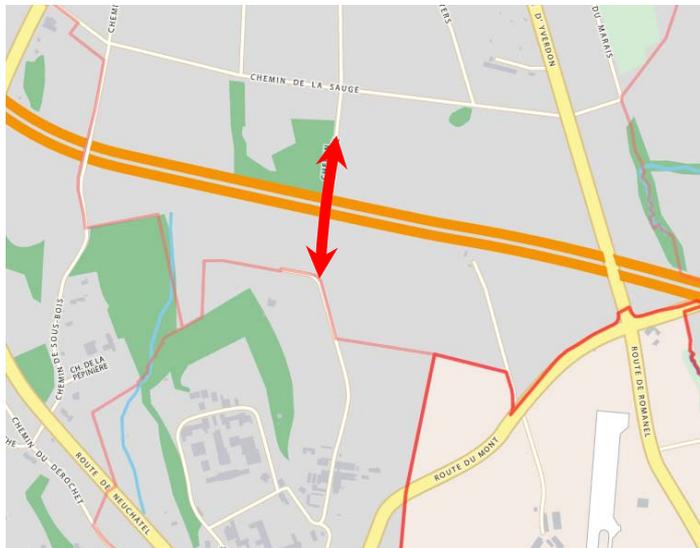
Coûts de construction : 800'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison pour la mobilité douce entre le parc d'agglomération de la Blécherette et le site stratégique de la Sauge

**Description :** Création d'une passerelle franchissant l'autoroute A9

**Spécifications :** Passerelle de 3.5m de largeur, chemins d'accès, éclairage sur le tronçon

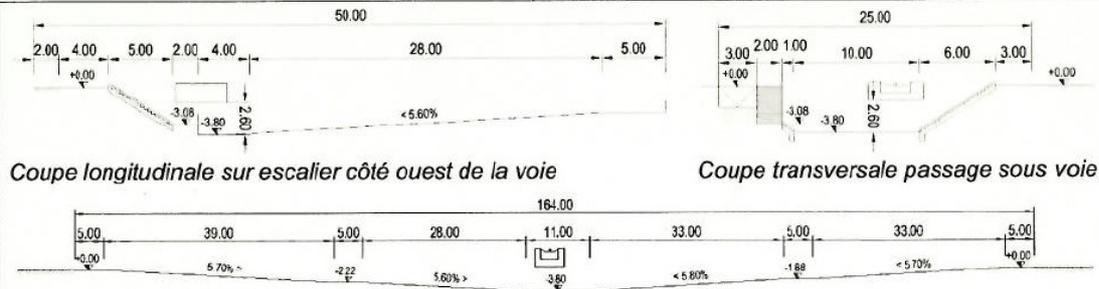


**Remarques :** Ce projet nécessitera une coordination technique quant à son impact sur le milieu naturel

**Calcul des coûts:** JC Boillat, selon caractérisation du projet SDNL

## Passage inférieur pour la mobilité douce (PIMD) Chemin des Golliettes (passage du Raffort)

Construction d'un P.I. avec escalier et rampe sur le chemin des Golliettes

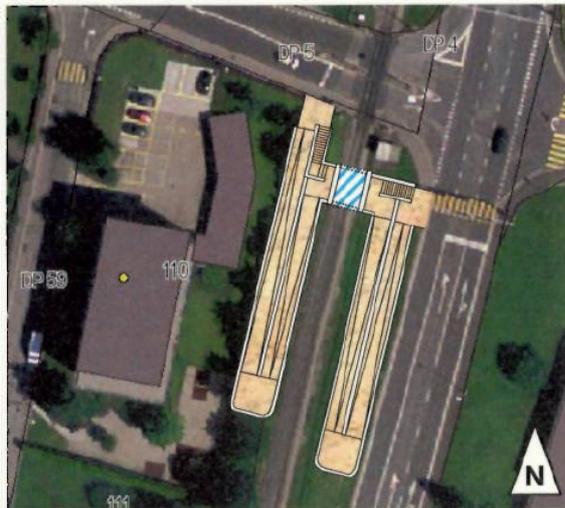


Profil en long des rampes

### Estimation :

Installation de chantier, démolitions	420'000.--
Mesures provisoires voie ferrée	310'000.--
Terrassement, infrastructure, travaux spéciaux, superstructure, équipements	1'180'000.--
Structures béton, ouvrages	1'660'000.--
Superstructure voie ferrée	70'000.--
Acquisition terrain	900'000.--
Divers et imprévus (environ 10% sur l'ensemble des postes)	460'000.--
<b>TOTAL</b>	<b>5'000'000.--</b>

**Coût : 5'000'000 CHF TTC y compris honoraires**



- Rampe / escalier
- Ouvrage sous voies

### Commentaires

- Rampe accessible vélos et handicapés, pente inférieure ou égale à 6%.

### Contraintes

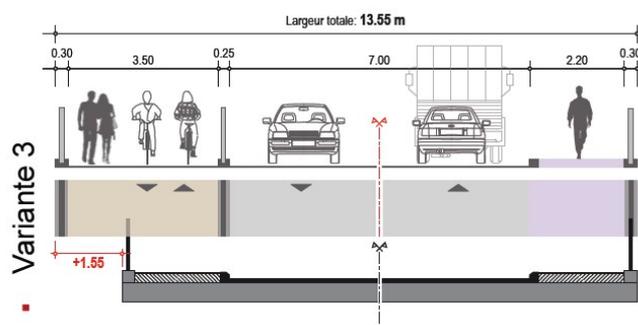
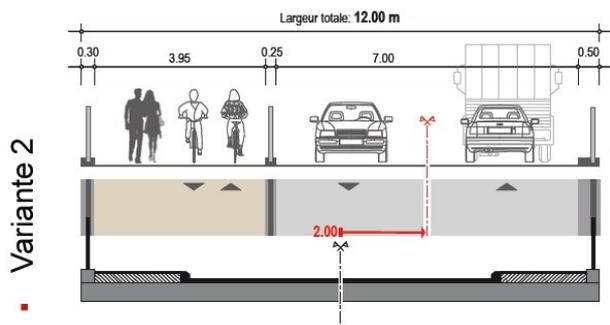
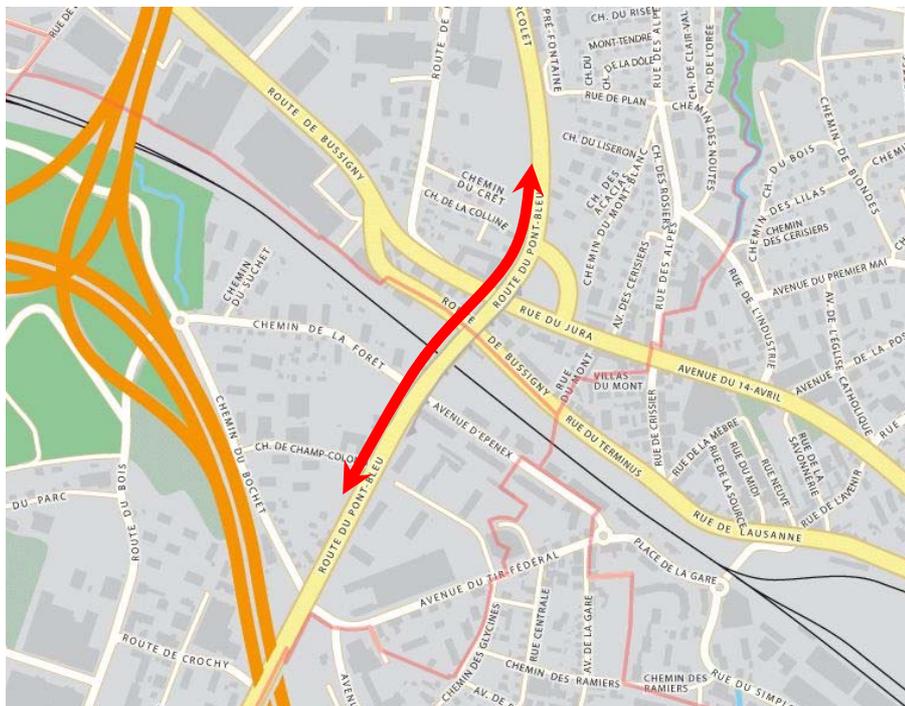
- Compte-tenu de la proximité de la voie du LEB avec la RC 401b et du peu de place disponible à l'Ouest de la voie, nécessité d'implanter partiellement la rampe sur la parcelle n°110 (implantation limitée aux espaces verts de cette parcelle).
- Compte-tenu de l'importance de la dénivellation → trajet relativement long
- Le déplacement du tracé de la RC 401b peut s'avérer nécessaire pour l'implantation de la rampe (non chiffré).

Calcul des coûts: Schopfer & Niggli, 2010

**Justification :** Sécurisation du passage supérieur des voies CFF le long du Pont Bleu pour la mobilité douce

**Description :**

- Création d'un cheminement bidirectionnel de 4m de largeur environ pour la mobilité douce sur 300m de longueur.
- Adaptations des deux accès



**Remarque :** Mesure à coordonner avec la création d'un itinéraire mobilité douce sur la RC 82 (mesure 4c.OL.108)

**Calcul des coûts:** Estimation SDOL sur la base du coût d'une nouvelle passerelle de 4m de largeur.

# 4d.OL.15 Renens, Av. du Léman, passage inférieur CFF

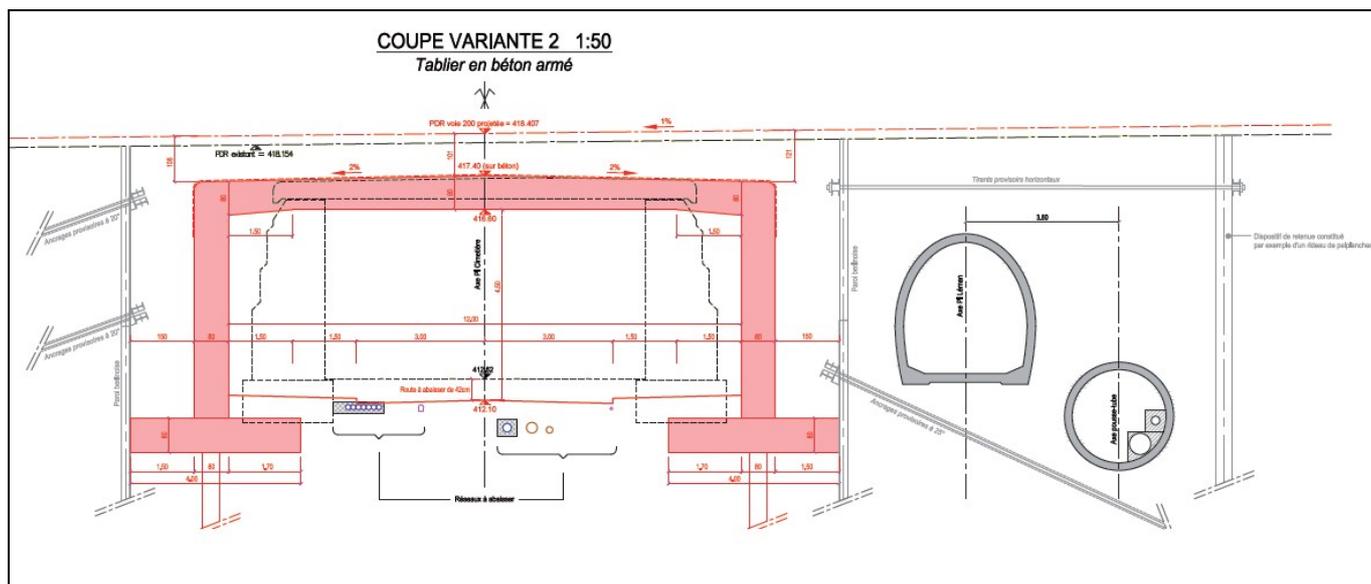
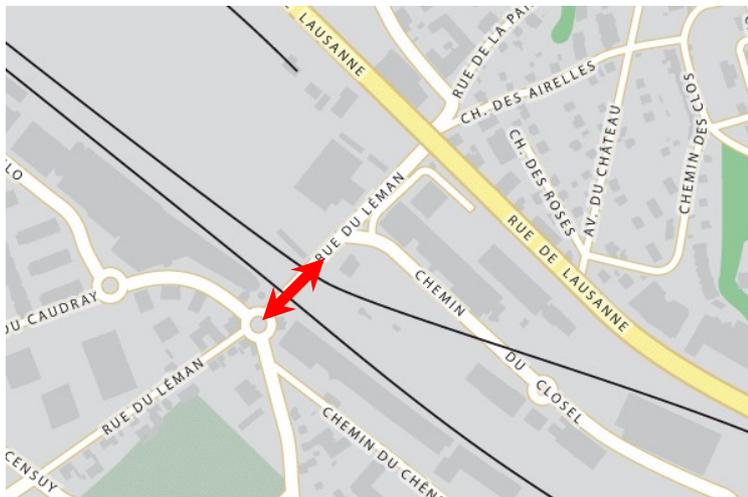


Coûts de construction : 6'000'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Sécurisation du passage inférieur des voies CFF à l'avenue du Léman pour la mobilité douce

**Description :** Elargissement du passage inférieur sous les voies CFF pour intégrer des aménagements cyclables



**Remarque :** Ancienne mesure A2007 reportée en A2012

Cette mesure est reportée en A2012 pour être réalisée en phase avec la reconstruction du PI dans le cadre du saut-de-mouton CFF

**Calcul des coûts:** Estimation de la part mobilité douce du projet sur la base d'un élargissement du passage inférieur à 12 mètres.

# 4d.OL.17 Prilly-Renens (ch. des Bouchers), passage inférieur CFF



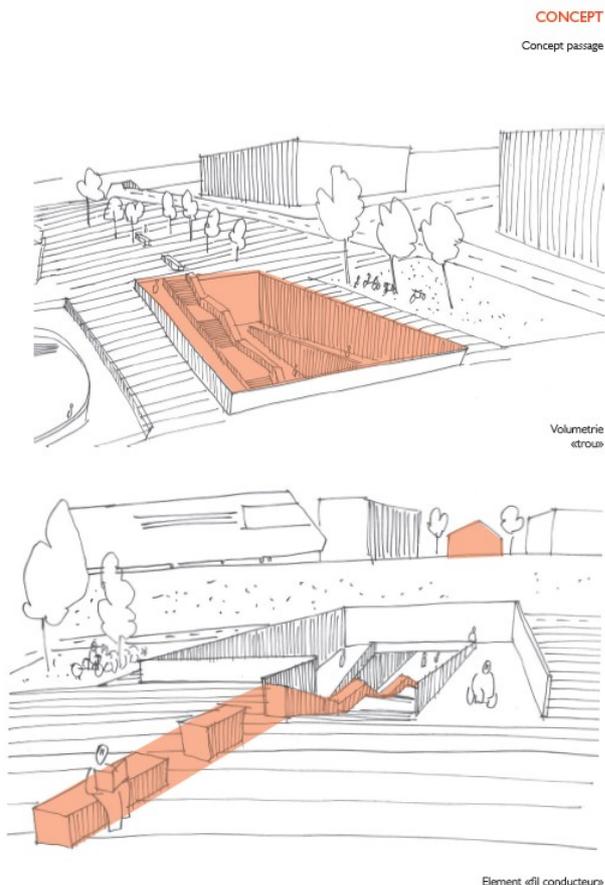
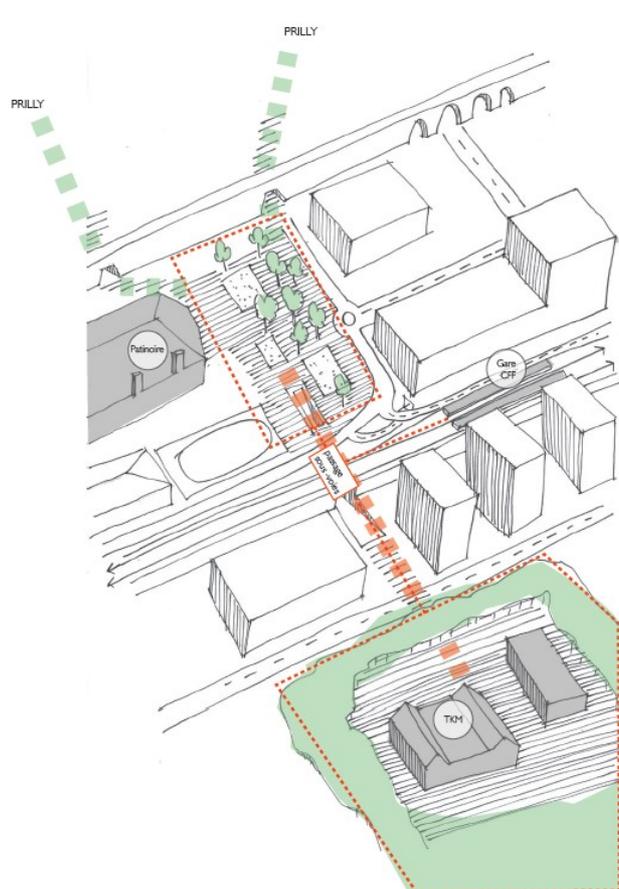
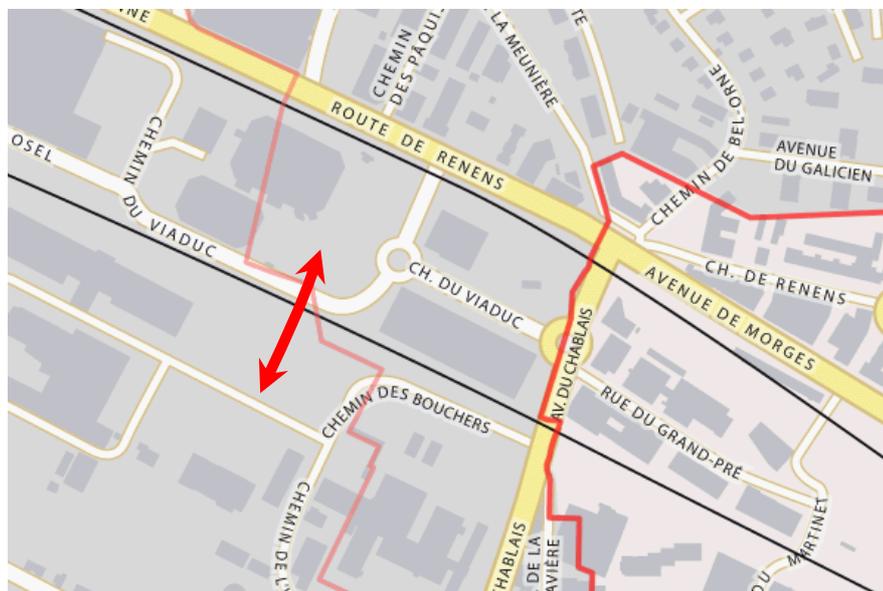
Coûts de construction : 12'300'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison pour la mobilité douce entre le quartier de Malley et le CIG Malley

**Description :** Création d'un passage inférieur sous les voies CFF

**Spécifications :** Voir étude de détail



**Remarque :** Ancienne mesure A2007 reportée en A2012

**Calcul des coûts:** Avant-projet du 15 octobre 2009

## 4d.OL.103 Crissier – Renens, franchissement de la Mère



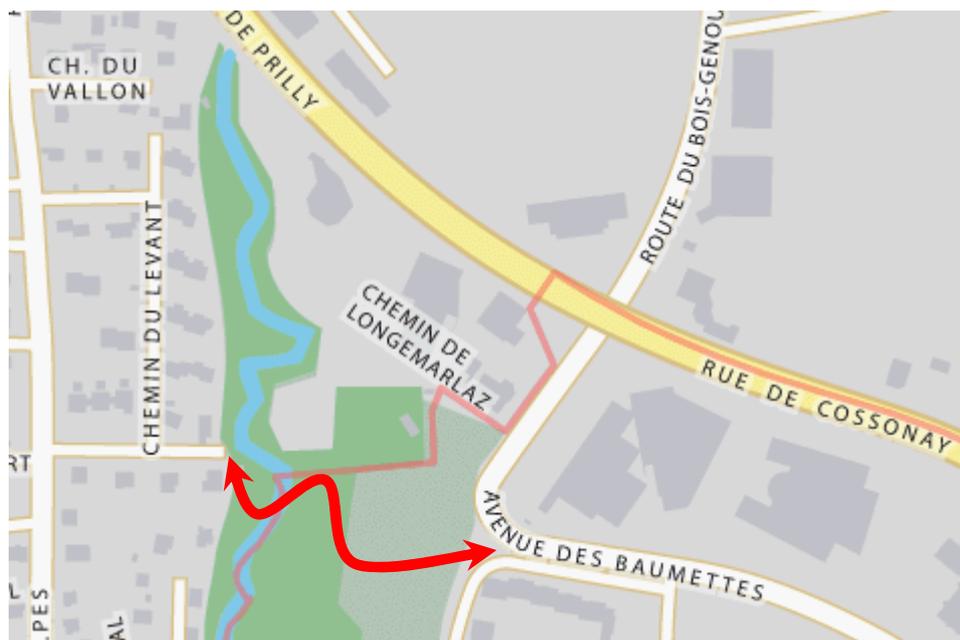
Coûts de construction : 700'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison continue pour la mobilité douce entre Crissier (chemin du Levant) et Renens (quartier des Baumettes)

**Description :** Création d'une passerelle et d'un cheminement d'accès

**Spécifications :** Passerelle de 3.5m de largeur // 50m de longueur  
Cheminements d'accès de 3.5m de largeur // 200m de longueur  
Eclairage



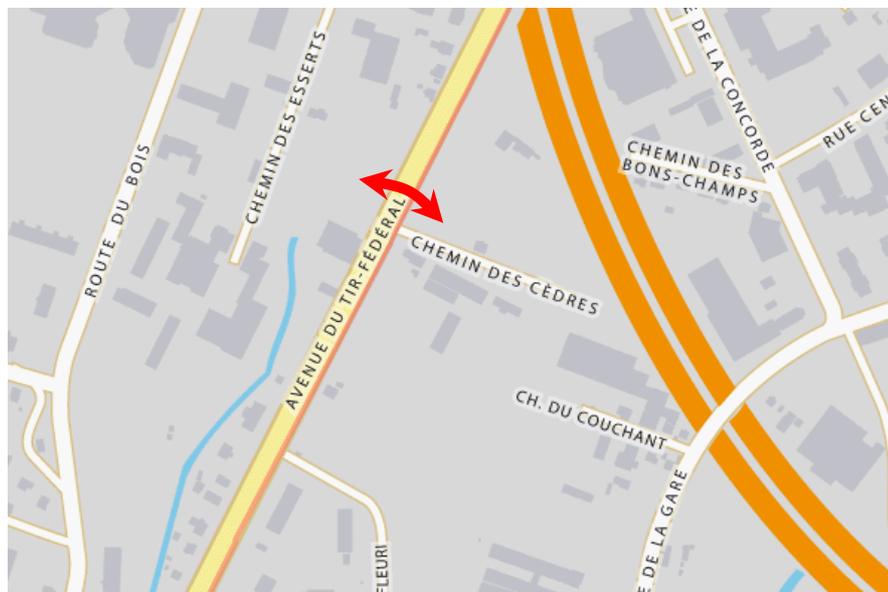
**Remarques :** Ce projet nécessitera la démonstration de l'intérêt public prépondérant par rapport à son impact sur le milieu naturel

**Calcul des coûts:** Commune de Crissier

**Justification :** Créer une liaison pour la mobilité douce entre Tir Fédéral et Quartier des Cèdres (en remplacement du passage à niveau à supprimer)

**Description :** Création d'un passage inférieur pour la mobilité douce

**Spécifications :** Passage inférieur de 12m de largeur, 25m de longueur sous RC82 et m1 rampes d'accès et rampes d'accès aux quais du m1



**Remarques :**

**Calcul des coûts:** Commune de Chavannes

## 4d.OL.111 Crissier, rue de Morges, franchissement RN A1



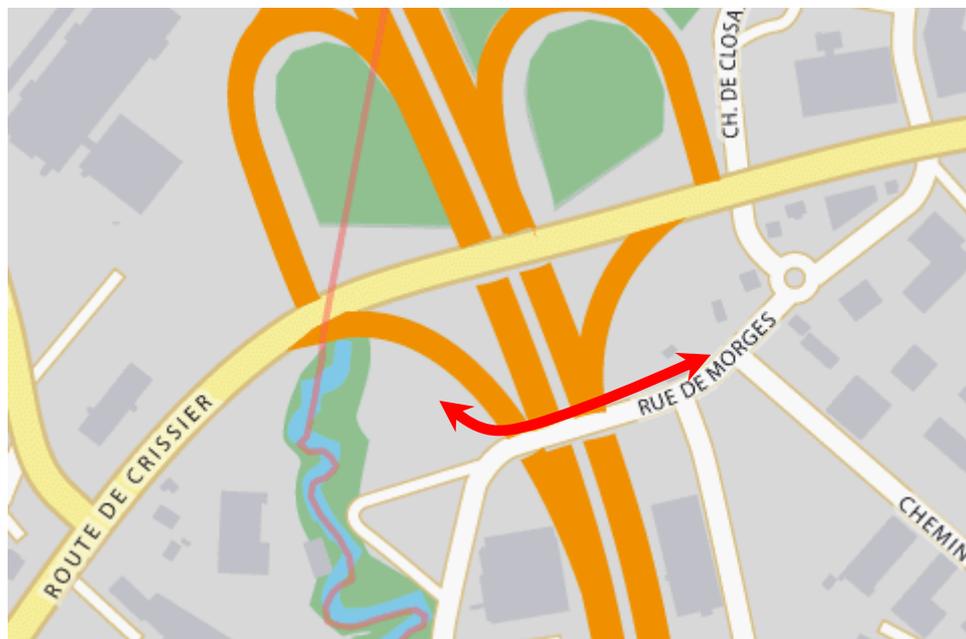
Coûts de construction : 900'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison continue pour la mobilité douce entre Crissier et Bussigny, en parallèle à la RC 251

**Description :** Création d'une passerelle pour la mobilité douce le long du viaduc existant

**Spécifications :** Passerelle de 3.5m de largeur, longueur de 100 m + cheminement et éclairage



**Remarques :** Mesure liée à 4c.OL.22 (A 2007) et 4d.OL.18 (A 2012)

**Calcul des coûts:** Commune de Crissier

## 4d.OL.112 Crissier, passerelle sur RC151 (Saab – Coop)



Coûts de construction : 1'430'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison pour la mobilité douce entre le quartier de l'Esparcette et le Quartier de Timonet. Accès au BHNS.

**Description :** Création d'une passerelle pour la mobilité douce

**Spécifications :** Passerelle de 3.5m de largeur, longueur 60m, 2 ascenseurs de 12m de haut



*coupe de principe de la passerelle*

**Remarques :** Mesure liée au développement du PQ Esparcette à Crissier  
Le développement des ascenseurs se fera en lien avec le BHNS

**Calcul des coûts:** Commune de Crissier

## 4d.OL.113 Crissier, passerelle sur RC82 (Coop – En Chise)



Coûts de construction : 1'430'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison pour la mobilité douce entre le quartier de Timonet et le quartier En Chise.

**Description :** Création d'une passerelle pour la mobilité douce

**Spécifications :** Passerelle de 3.5m de largeur, longueur 60m, 2 ascenseurs de 12m de haut



**Remarques :** -

**Calcul des coûts:** Commune de Crissier

## 4d.OL.114 Crissier, passerelle sur la RC319 (Uttins-Blancherie)



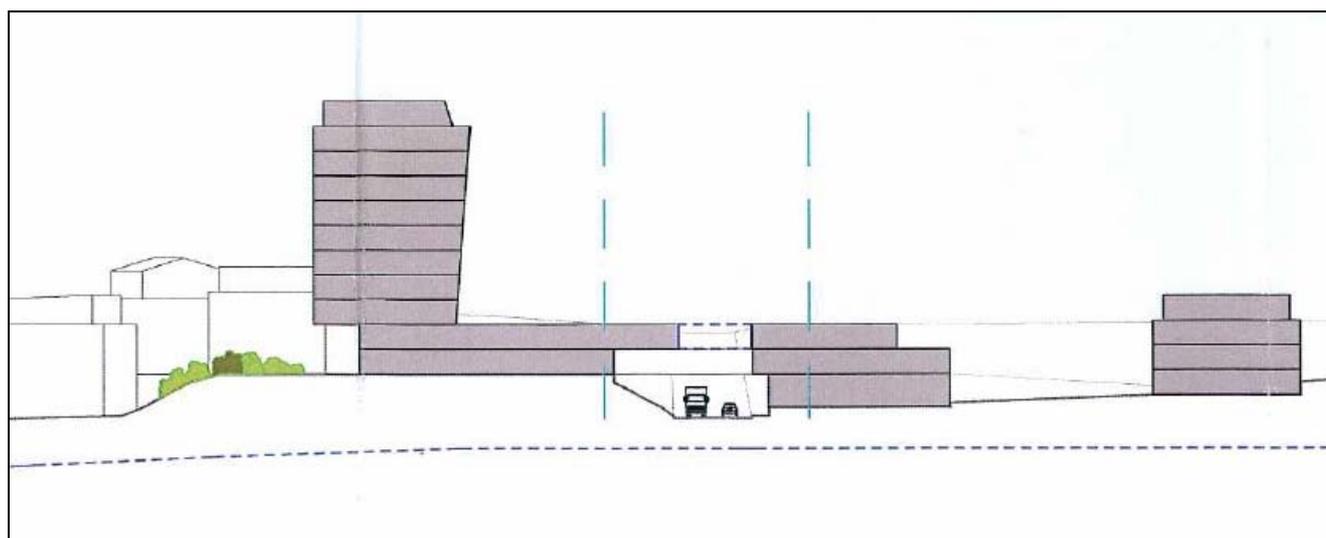
Coûts de construction : 1'075'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison pour la mobilité douce entre le quartier des Uttins et la Blancherie

**Description :** Création d'une passerelle pour la mobilité douce

**Spécifications :** Passerelle de 3.5m de largeur, longueur 60m,  
1 ascenseurs de 10m de haut  
cheminement d'accès de 3.5m de largeur, longueur 100m



**Remarques :** Projet lié au développement des plans de quartier Uttins et Blancherie

**Calcul des coûts:** Commune de Crissier

## 4d.OL.115 Prilly, PI sous le prolongement ouest du viaduc du Galicien

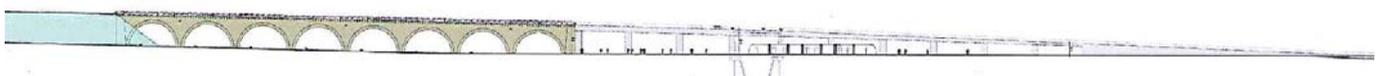
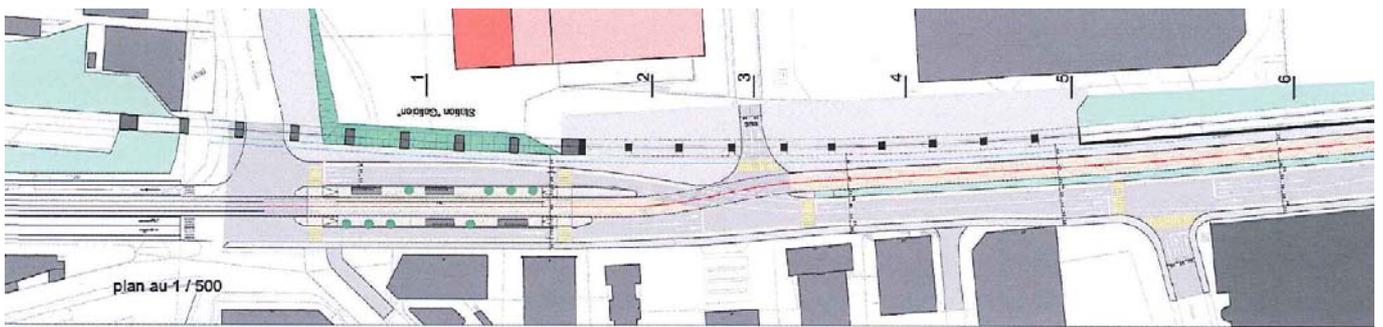


Coûts de construction : 2'500'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Créer une liaison pour la mobilité douce entre l'arrêt du tram t1 et le secteur de Malley.

**Description :** Prolongement du viaduc du Galicien pour permettre une perméabilité nord-sud



concept 3 (pont aérien)



Source :groupement Paragraf

**Remarques :** Seule la part concernant un franchissement pour la mobilité douce est estimée ici

**Calcul des coûts:** Commune de Prilly

## 4d.RM.08 Morges, Av. des Pâquis + assainissement PI



Coûts de construction : 1'200'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Améliorer la liaison pour la mobilité douce le long de l'avenue des Pâquis

**Description :** Assainissement des cheminements pour la mobilité douce le long de l'axe principal, dans les carrefours, et dans les passages inférieurs



Source : Lignes directrices pour la planification des itinéraires cyclables en Ville de Morges, fiche n° 6

**Remarques :** Possibilités d'interventions par étapes en fonction des travaux sur les différentes séquences de cet axe

**Calcul des coûts:** Schopfer & Niggli SA Bureau d'ingénieurs pour le PI CFF

Mesure 4e		VLS et stationnement pour les vélos		Agglomération	
<i>Paquet de mesures a – Mobilité douce</i>					
<b>Données générales</b>					
<b>Description</b>					
<p>Cette mesure regroupe le stationnement lié aux arrêts de transports publics et la mise en œuvre d'un réseau de vélo en libre service (VLS) à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Concernant le stationnement, il s'agit de proposer des places pour vélos adaptées aux différents types d'arrêts TP. Dans les gares des centralités principales d'agglomération, 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).</p> <p>La réalisation d'un réseau de VLS est également prévue pour soutenir le développement de la mobilité douce et renforcer la complémentarité avec les transports publics.</p>					
<b>Etat actuel</b>					
<p>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 le PALM 2007 contribuera à court terme à une première amélioration de la situation avec notamment, la vélostation des gares de Lausanne et Renens.</p> <p>L'agglomération Lausanne-Morges est la première de Suisse à avoir connu le développement du VLS. Au courant de l'année 2008, des stations ont ainsi été réalisées en ville de Morges, sur le Campus de Hautes-Ecoles (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.</p>					
<b>Objectifs spécifiques</b>					
<p>Favoriser la mobilité combinée vélo-TP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en proposant une offre en stationnement attractive aux principaux arrêts TP de l'agglomération</li> <li>- en donnant accès à un réseau VLS unique et compatible avec le système d'autopartage Mobility et la communauté tarifaire Mobilis).</li> </ul>					
<b>Etat final</b>					
<p>Une offre importante et attractive de places de stationnement pour vélos équipe les gares et arrêts TP principaux de l'agglomération. Un réseau de stations VLS couvre l'ensemble de l'agglomération.</p>					
<b>Effets escomptés</b>					
<p>Amélioration de la synergie entre le vélo et les transports publics.</p> <p>Augmentation de la part modale de la mobilité douce.</p>					
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Communes		Bureaux des SD, Etat de Vaud, Entreprises TP		Communes, Entreprises TP	
<b>Evaluation</b>					
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude de potentiel VLS en Ville de Lausanne, Transitec, 2010</li> <li>- Etat de Vaud, Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020, Service de la mobilité, octobre 2010</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, Révision PALM 2012, mai 2012</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude de développement du VLS pour l'Ouest lausannois</li> </ul>		
<b>Mise en œuvre</b>					
<b>Période de réalisation</b>		2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>		entre 2015 et 2018		entre 2019 et 2022	
<b>Priorisation</b>		X Liste A		X Liste B	
				Liste C	
<b>Coûts</b> (MCHF 2012)		<b>Investissement (TOTAL 22.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (40%)		4.8		4.0	
Etat de Vaud (15%)		1.8		1.5	
Communes concernées		5.4		4.5	
Tiers		-		-	
<b>TOTAL</b>		<b>12.0</b>		<b>10.0</b>	
<b>Remarque</b> : -					

# 4e.CL10a Vélo-station Lausanne CFF nord, 2<sup>ème</sup> étape (extension)



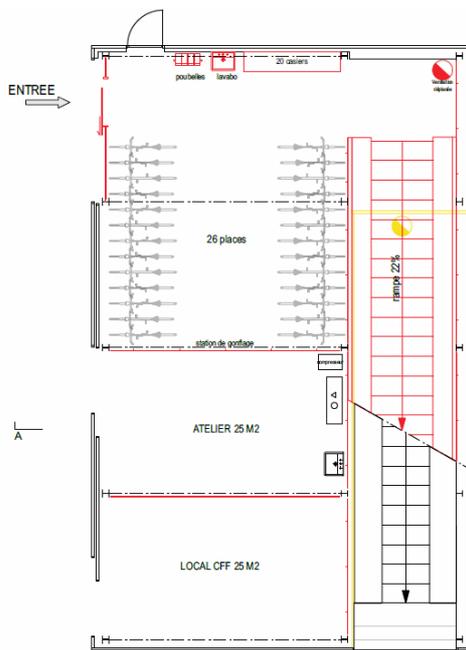
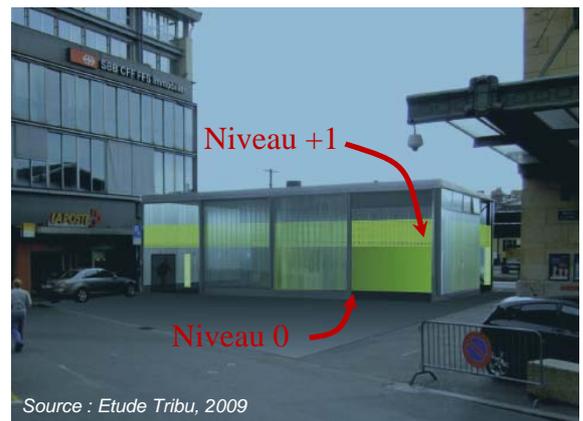
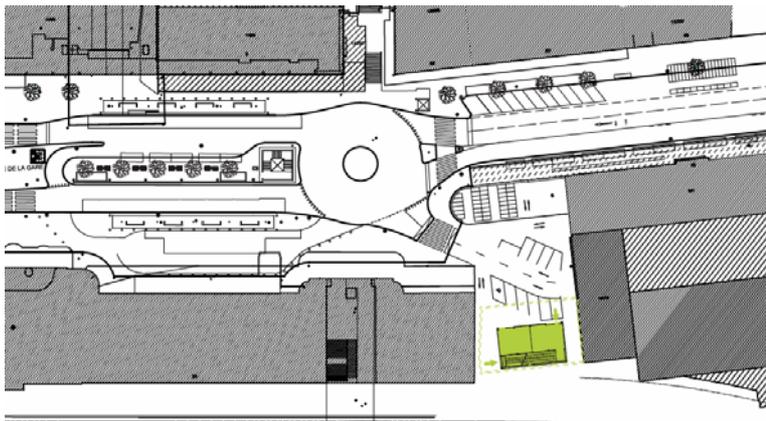
Coûts de construction : 339'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

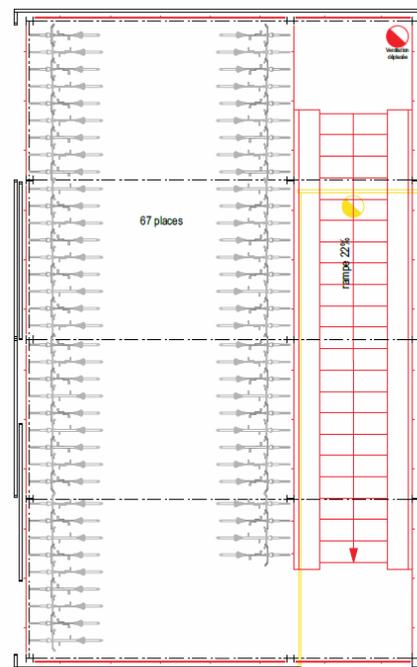
**Justification :** Le rapport de stratégie de développement de la mobilité douce du PALM a permis de mettre en évidence le besoin de développer et améliorer les interfaces multimodales. Parmi ces mesures, il est prévu de réaliser une vélo-station à la Gare de Lausanne. Une première étape (2011-2014) permettra de rénover l'intérieur du local existant en sous-sol (85 places). Une possibilité d'extension en 2<sup>ème</sup> étape (dès 2015) permettra d'étendre la capacité de quelque 93 places supplémentaires.

**Description :** Réaménagement de la partie émergente de l'édicule (niveaux 0 et +1)

**Spécifications :** 2 niveaux avec rampe à 22%



Niveau 0 (26 places + atelier)



Niveau +1 (67 places)

**Référence:** PALM, stratégie mobilité douce, 2007  
Mandat Tribu Architecture, décembre 2009

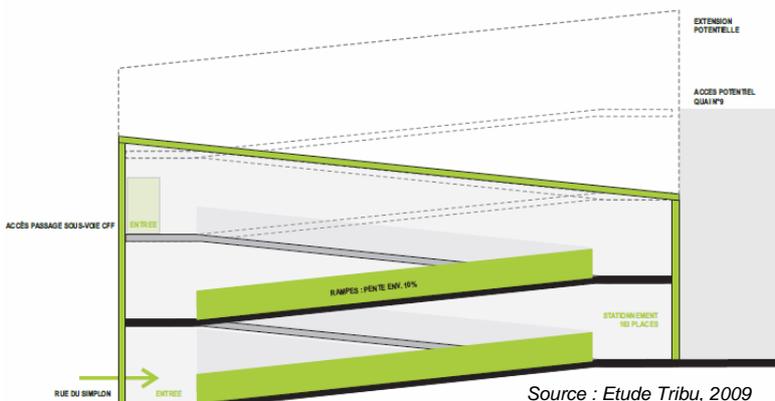
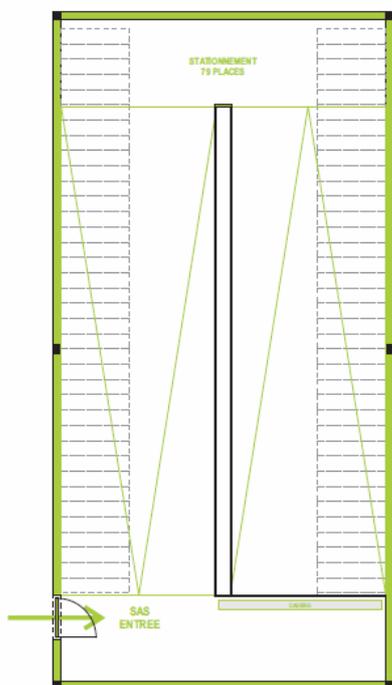
**Estimation coûts:** Mandat Tribu Architecture, décembre 2009

**Justification :** Le rapport de stratégie de développement de la mobilité douce du PALM a permis de mettre en évidence le besoin de développer et améliorer les interfaces multimodales. Parmi ces mesures, il est prévu de réaliser une vélo-station à la Gare de Lausanne (site sud)

**Description :** Cette fiche décrit la vélo-station pour le secteur sud de la Gare CFF.

**Spécifications :** Création d'un bâtiment nouveau dans le secteur sud de la Gare CFF.

**Remarques :** 1) Cet objet est illustré à titre indicatif. Le projet définitif sera susceptible d'être modifié, en coordination avec l'extension de la Gare de Lausanne  
2) les coûts ont déjà été approuvés dans le cadre du préavis PALM MD



**Référence:** PALM, stratégie mobilité douce, 2007  
Mandat Tribu Architecture, décembre 2009

**Estimation coûts:** Mandat Tribu Architecture, décembre 2009

## 4e.OL.120 Vélo-station Prilly-Malley CFF (200 places)

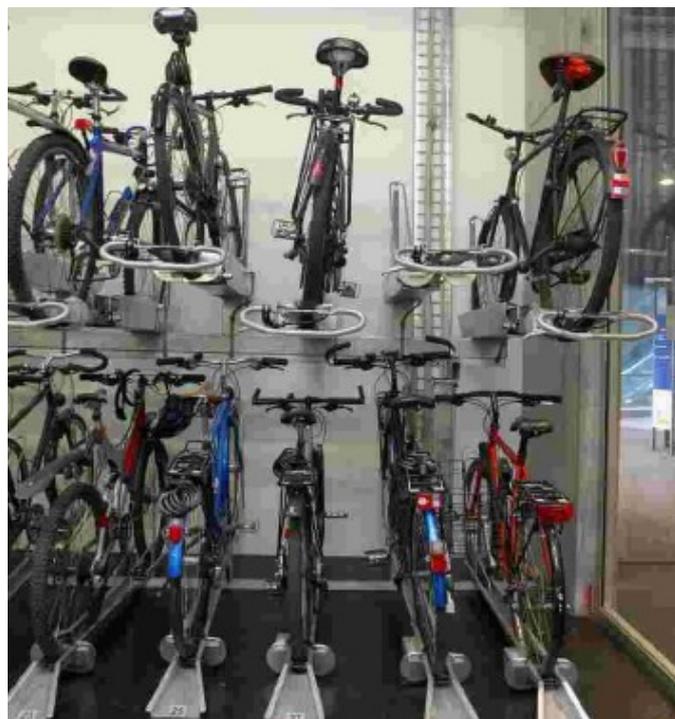
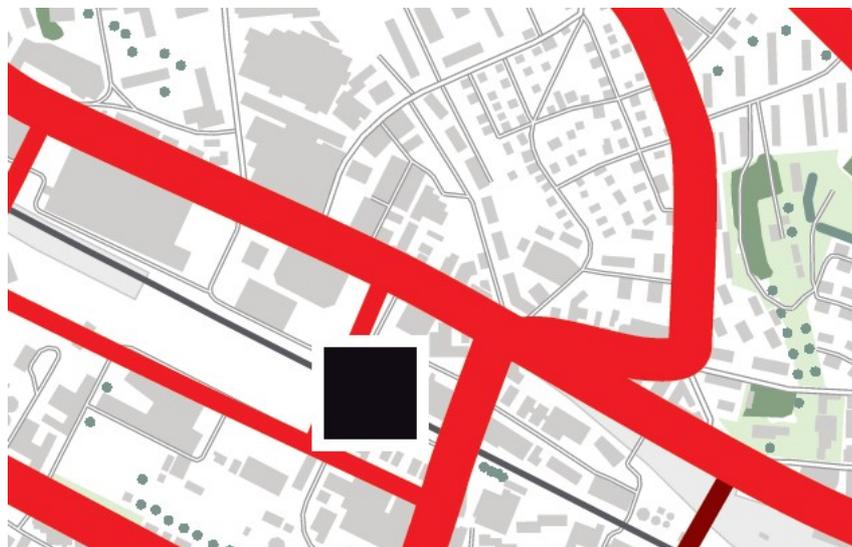


Coûts de construction : 1'400'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Le rapport de stratégie de développement de la mobilité douce du PALM a permis de mettre en évidence le besoin de développer et améliorer les interfaces multimodales. Parmi ces mesures, il est prévu de réaliser une vélo-station à la gare de Prilly-Malley de 200 places.

**Description :** Création d'une vélostation de 200 places aux abords immédiats de la halte de Prilly-Malley.



*Exemple (source : Guide des vélostations)*

**Référence:** PALM, stratégie mobilité douce, 2007

**Estimation coûts:** Guide pour la planification et la mise en service de vélostations, PRO VELO Suisse & Büro für Mobilität AG, 2006

## 4e.RM.153 Vélo-station, Gare de Morges (400 places)



Coûts de construction : 2'800'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Le rapport de stratégie de développement de la mobilité douce du PALM a permis de mettre en évidence le besoin de développer et améliorer les interfaces multimodales. Parmi ces mesures, il est prévu de réaliser une vélo-station à la gare de Morges d'une capacité de 400 places.

**Description :** Création d'une vélostation de 400 places aux abords immédiats de la gare de Morges.



Exemple de Velostation (source : Guide des vélostations)

**Remarque:** La Vélostation sera intégrée avec le projet routier à venir du PPA Morges Gare Sud

**Référence:** PALM, stratégie mobilité douce, 2007

**Estimation coûts:** Guide pour la planification et la mise en service de vélostations, PRO VELO Suisse & Büro für Mobilität AG, 2006

## 4e.1 Création de places vélos couvertes aux stations importantes de transports publics (B+R)



Coûts de construction: 1'000'000.-

Echéance de réalisation : 2015 – 2018

**Justification :** Améliorer les conditions de stationnement des vélos aux arrêts de transports publics pour favoriser l'intermodalité.

**Etat actuel (2014):** Les principaux arrêts de transports publics sont équipés de stationnement pour vélo sécurisé. La plupart ne sont pas couverts.

**Objectifs à atteindre :** Généraliser l'utilisation combinée du vélo avec les transports publics (B+R) pour tous les arrêts importants de transports publics.

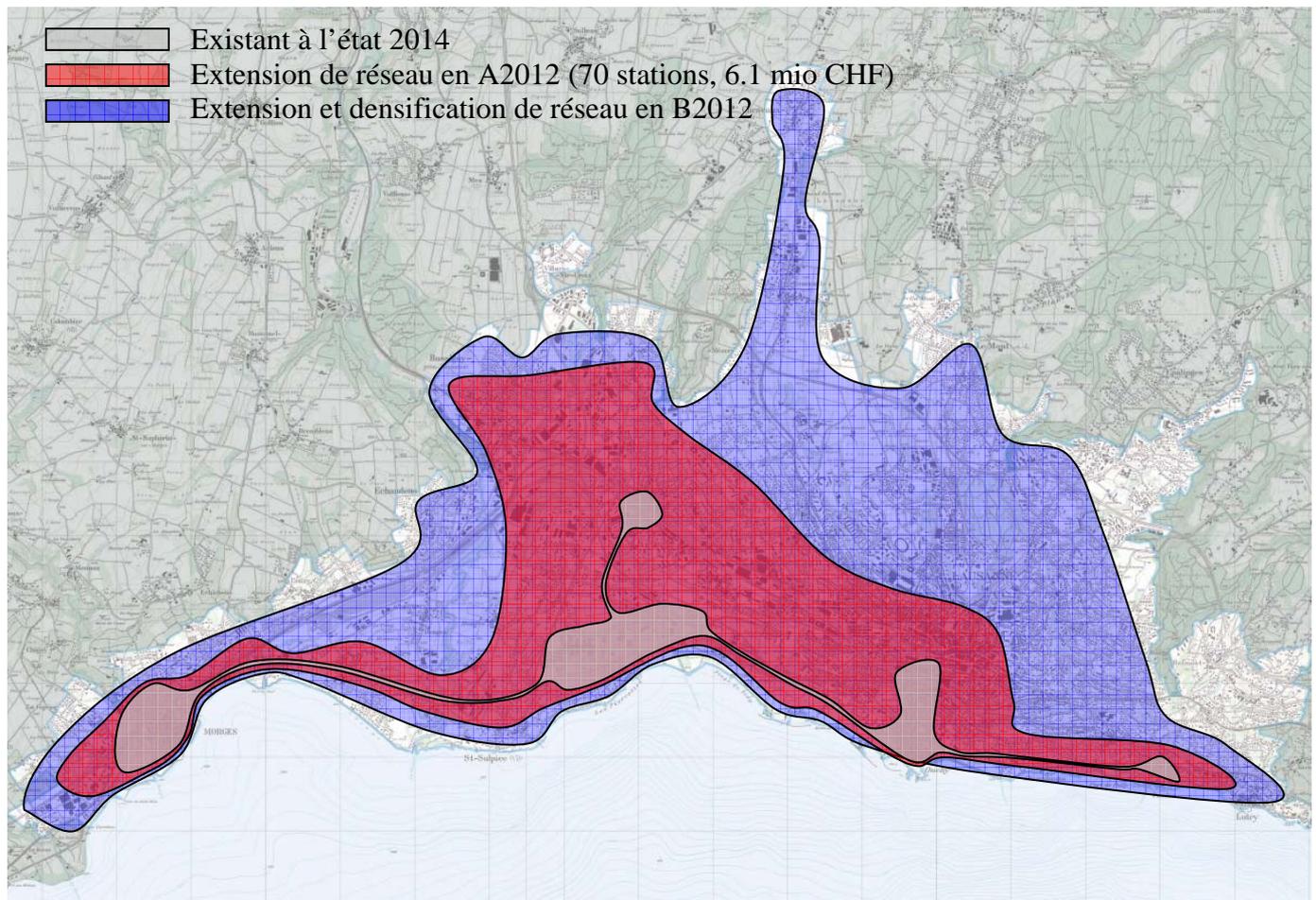
**Etat final :** Offre en stationnement pour vélo couvert et en suffisance à tous les arrêts importants de transports publics.



**Remarque :** Ce paquet de mesure inclut notamment les projets suivants : Lutry (120'000.-), Pully (116'000.-), Prilly (231'000.- en A / 29'000.- en B), Crissier (450'000.-), Ecublens (120'000.-).

**Estimation des coûts :** Sur la base de 500 places couvertes, d'un coût de 2'000.- incluant les accès.

- Justification :** Le rapport de stratégie de développement de la mobilité douce du PALM a montré l'importance de la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service à l'échelle de l'agglomération. Cette mesure permet de développer une parfaite complémentarité entre vélos et transports publics.
- Etat actuel (2014):** Le réseau mis en place (Morges, Hautes-Ecoles, Renens, Lausanne, Est-lausannois) est interconnecté mais ne couvre que certains secteurs de l'agglomération compacte.
- Les usagers disposent d'un système d'accès normalisé et peuvent emprunter ou rendre un vélo dans n'importe quelle station.
- Objectifs à atteindre :** Mise en place d'un réseau de VLS complet dans l'agglomération compacte, en étroite relation avec les interfaces de transports publics.
- Etat final :** En phase A2012 (2015-2018), extension au centre de l'agglomération compacte (30-50 stations dans le secteur lausannois, 30 stations dans le secteur ouest lausannois)
- En phase B2012 (dès 2019), il est prévu une deuxième phase d'extension et densification du réseau d'une ampleur similaire pour couvrir l'ensemble de l'agglomération compacte



- Effets escomptés :** Report modal du trafic individuel motorisé vers un usage des transports publics en complémentarité avec le vélo pour la desserte fine  
Développement de l'image du vélo en tant que mode de transport à part entière au sein de l'agglomération (effet promotionnel)
- Estimation des coûts :** Transitec, vision directrice du réseau de vélos en libre service, 2010, Estimation proportionnelle pour les autres secteurs
- Références :** Transitec, vision directrice du réseau de vélos en libre service, 2010  
Etude de développement du VLS pour l'ouest-lausannois, 2012



Mesure 4h	Aménagement de zones à régime spécial (zone 30, zone de rencontre, etc.)			Agglomération
<i>Paquet de mesures b – Aménagement multimodal du réseau routier</i>				
<b>Données générales</b>				
<b>Description</b>				
<p>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.</p> <p>La mesure concerne la création de nouvelles zones ainsi que le renouvellement de zones existantes (ex-rue résidentielle, modernisation "zone 30"). Les coûts sont très variables selon le degré de réaménagement nécessaire ou souhaité. Pour les "zones 30", ils sont estimés sur la base d'un ratio par habitant.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
<p>La ville de Lausanne compte 43 "zones 30" et de rencontre réalisées en 2011 et 8 planifiées. Elle compte 13 centres de quartier, dont 6 peuvent être estimés comme majeurs (par exemple, La Sallaz). De nombreuses communes ont aménagé ou prévoient d'aménager des zones 30 (Crissier, Tolochenaz, ...). Cet effort doit être poursuivi. Une première estimation montre que les zones existantes couvrent environ la moitié du besoin (le tiers en 2007).</p>				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
<p>Améliorer la sécurité des usagers Garantir un cadre de vie agréable et une bonne qualité d'habitat Améliorer la qualité des espaces publics.</p>				
<b>Etat final</b>				
<p>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.</p>				
<b>Effets escomptés</b>				
<p>Diminution des accidents Augmentation de la part modale de la mobilité douce et des TP Amélioration de la qualité de vie</p>				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Communes	Etat de Vaud		Communes	
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon à très bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2		<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etat de Vaud, SEVEN, Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, janvier 2006</li> <li>- Commune de Morges, schéma directeur "zone 30", novembre 2005</li> <li>- Ville de Lausanne, Service d'urbanisme, Zones piétonnes, de rencontre et 30 km/h, territoire urbain (documents de travail), 2006</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, Révision PALM 2012, mai 2012</li> </ul>		-		
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts</b> (MCHF 2012)	<b>Investissement (TOTAL 82.1 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	-	-	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	27.0	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>27.0</b>	-	-	-
<b>Remarques</b> : -				

Mesure 5a		Requalification multimodale d'axes routiers principaux		Agglomération		
<i>Paquet de mesures b – Aménagement multimodal du réseau routier</i>						
<b>Données générales</b>						
<b>Description</b>						
Les principales pénétrantes d'agglomération, situées à l'intérieur de la ceinture autoroutière entre Morges et Lutry, ont conservé une allure très routière, tout en étant absorbées par une urbanisation parfois dense. Ces routes cantonales ou communales 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. Les projets prioritaires concernent des tronçons desservant notamment des sites stratégiques (A, B, D, E1) et des centralités principales ou secondaires (Lutry, Pully, Prilly-Malley, La Blécherette).						
<b>Etat actuel</b>						
Axes routiers de type "pénétrantes".						
<b>Objectifs à atteindre</b>						
Diminuer les nuisances pour les riverains Sécuriser et tranquilliser le trafic au bénéfice de tous les usagers et de tous les modes de transport.						
<b>Etat final</b>						
Axes routiers intégrés, à caractère urbain.						
<b>Effets escomptés</b>						
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.						
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>		
Etat de Vaud, Communes		Entreprises TP		Etat de Vaud, Communes		
<b>Evaluation</b>						
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :				Bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)			
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, Etude stratégique d'accessibilité multimodale, mai 2009</li> <li>- PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, juillet 2010</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, Révision PALM 2012, mai 2012</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lausanne, Projet Métamorphose, Plan partiel d'affectation des Plaines-du-Loup</li> <li>- SDEL, chantier 6, Stratégie de développement du secteur de Corsy-la Conversion</li> <li>- RC601, Tronçon Croisettes – Chalet-à-Gobet, Projet de requalification</li> <li>- Commune de Morges, Plan directeur des circulations</li> </ul>			
<b>Mise en œuvre</b>						
<b>Période de réalisation</b>		2015 - 2025				
<b>Début de réalisation</b>		entre 2015 et 2018		entre 2019 et 2022		
<b>Priorisation</b>		X Liste A		X Liste B		
				Liste C		
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>		<b>Investissement (TOTAL 82.1 MCHF)</b>				<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (40%)		25.3		4.9		-
Etat de Vaud		8.4		-		-
Communes concernées		34.5		9.0		-
Tiers		-		-		-
<b>TOTAL</b>		<b>68.2</b>		<b>13.9</b>		-
<b>Remarque</b> : -						

## MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

## 5a\_CL\_01 Epalinges, Lausanne / Route de Berne (RC601)

Coût de construction : 21 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Requalification de la route de Berne (RC 601) sur son tronçon situé entre le carrefour des Croisettes à Epalinges et le Chalet-à-Gobet sur la commune de Lausanne, dans le but d'améliorer la sécurité routière et d'adapter la voirie au caractère devenu urbain dans le secteur considéré.

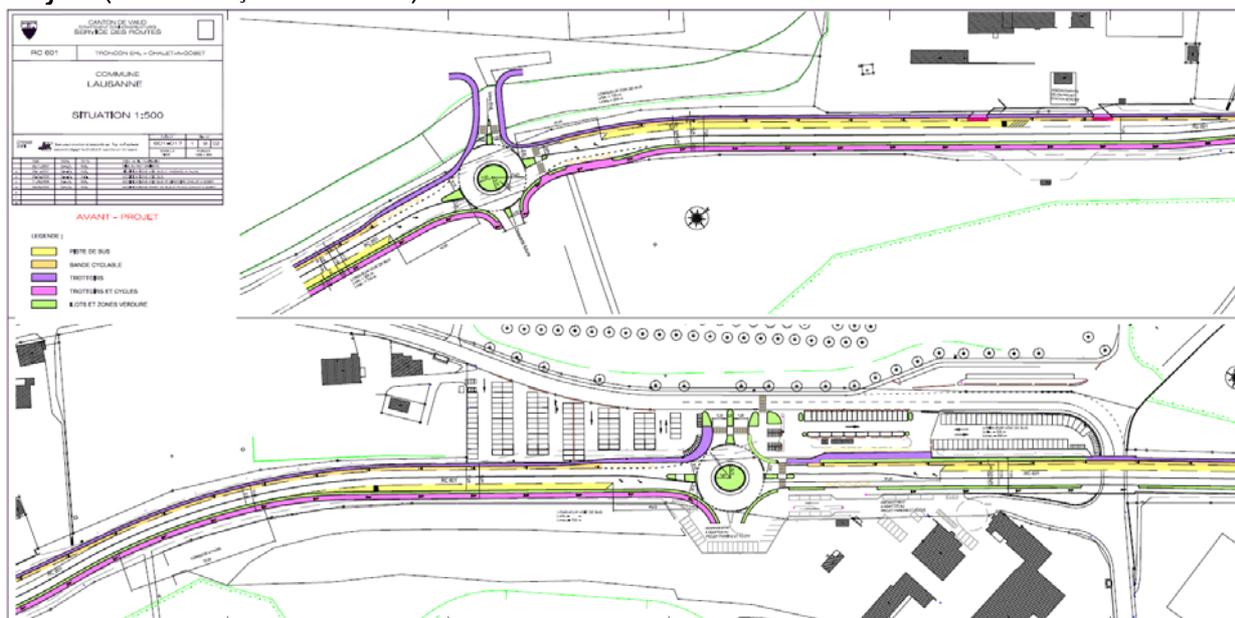
**Spécifications :** Longueur totale de l'aménagement = 4,3 km, comprenant principalement :

- suppression d'une voie de circulation descendante,
- création d'une bande cyclable (descente) et d'un trottoir mixte piétons-vélos (montée),
- création de trois giratoires,
- création de voies bus aux abords des giratoires,
- abaissements localisés des vitesses de circulation.

**Localisation :** Communes de Lausanne et d'Epalinges



**Projet :** (extrait tronçon lausannois)



**Référence :** Etat de Vaud, Commune d'Epalinges, Ville de Lausanne  
Schéma directeur d'accessibilité et de réaménagement, Transitec, avril 2006

**Etat d'avancement :** Etude préliminaire en cours

**Pilote / contact :** Etat de Vaud, Service de la mobilité : Mme L. Slama-Lambelet

**Partenaires :** Communes de Lausanne, d'Epalinges, tl

MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

**5a\_CL\_02**      **Lausanne / Route des Plaines-du-Loup**

Coût de construction : 10 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Réaménagement de la route des Plaines-du-Loup intégrant le développement des réseaux de mobilité douce et les accès à l'écoquartier des Plaines-du-Loup (+10'000 hab./emplois).

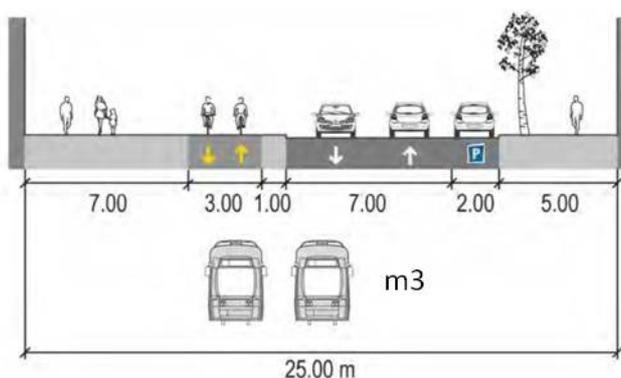
**Spécifications :**

- Longueur totale : environ 1'350 m.
- Profil en travers type : environ 25 mètres
- Redistribution du stationnement
- Création de nouveaux carrefours et transformations de carrefours existants.

**Localisation :** Commune de Lausanne



**Projet :**



**Référence :** Ville de Lausanne, Ecoquartier des Plaines-du-Loup, Estimation du trafic généré, CITEC, juin 2011

**Etat d'avancement :** Plan Directeur Localisé des Plaines-du-Loup

**Pilote / contact :** Ville de Lausanne, Service d'urbanisme et Service routes et mobilité

**Partenaires :** SM-VD, SR-VD, SDT-VD

MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

**5a\_CL\_04** Lausanne / Route de Chavannes, tronçon Bourdonnette-Bois-de-Vaux

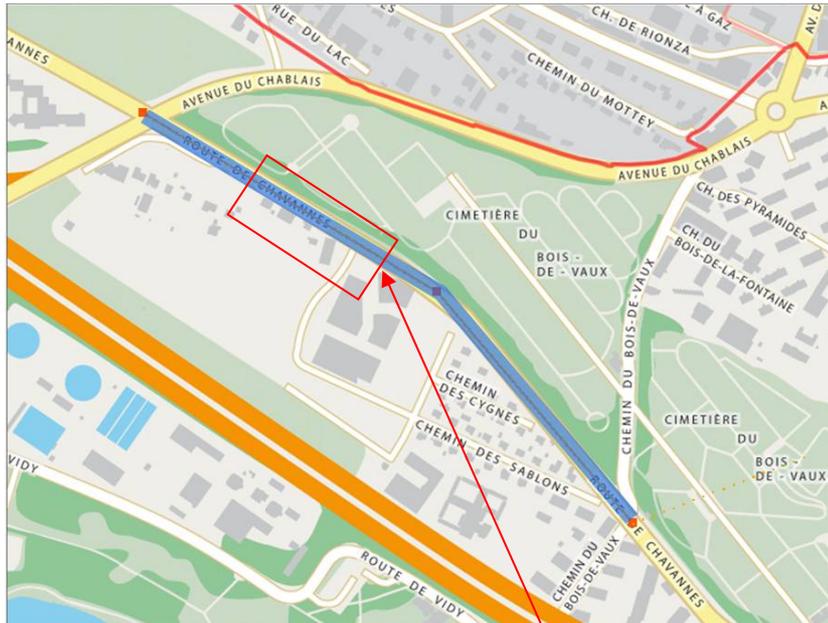
Coût de construction : 5 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Réaménagement de la route de Chavannes, intégrant le développement des réseaux de mobilités douces, les transports publics et les accès aux programmes des Prés-de-Vidy.

**Spécifications :** - Longueur totale : environ 800 m.  
 - Profil en travers type : de l'ordre de 21 à 24 m

**Localisation :** Commune de Lausanne



**Projet :**



**Références :** Prés-de-Vidy, Concours de projets et d'idées, Cahier des charges, 2011.  
 Secteurs Vidy-Bourdonnette et Dorigny Sud ; étude d'accessibilité multimodale, Transitec 2007.

**Etat d'avancement :** Démarrage du PPA et de l'EIE

**Pilote / contact :** Ville de Lausanne, Service des routes et de la mobilité

**Partenaires :** SM-VD, SR-VD, tl

MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

**5a\_EL\_01 Lutry / Route de la Conversion (RC770b)**

Coût de construction : 5 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Réaménagement complet de la route de Corsy (réseau routier structurant) afin d'assurer une bonne accessibilité à l'Est lausannois via la jonction de Corsy.

**Spécifications :** Longueur totale de l'aménagement = 2 km, comprenant :

- Adaptation/amélioration de la demi-jonction autoroutière au réseau principal d'agglomération (RC 770) ;
- Mise en place de contrôles d'accès ;
- Requalification des espaces publics, incluant la création de bandes cyclables et de traversées piétonnes, l'établissement d'un concept paysager et d'arborisation, l'aménagement d'accès aux densifications à venir ;
- Implantation éventuelle d'un P+R local ;
- Réaménagement pour réduire les nuisances : pollution de l'air, bruit.

**Localisation:** Commune de Lutry



**Référence :** Ancienne mesure 15 du PALM 2007 sans notion de « bretelle » SDEL, Chantier 6 Corsy-La Conversion

**Etat d'avancement :** Etude d'avant-projet en cours

**Pilote / contact :** Etat de Vaud, Service des routes

**Partenaires :** Lutry, tl, SDT-VD, SM-VD

MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

**5a\_EL\_02 Pully, Paudex, Lutry / Liaison Haldimand – Grand-Pont (RC777) – Phase 1**

Coût de construction : 4 mio CHF HT

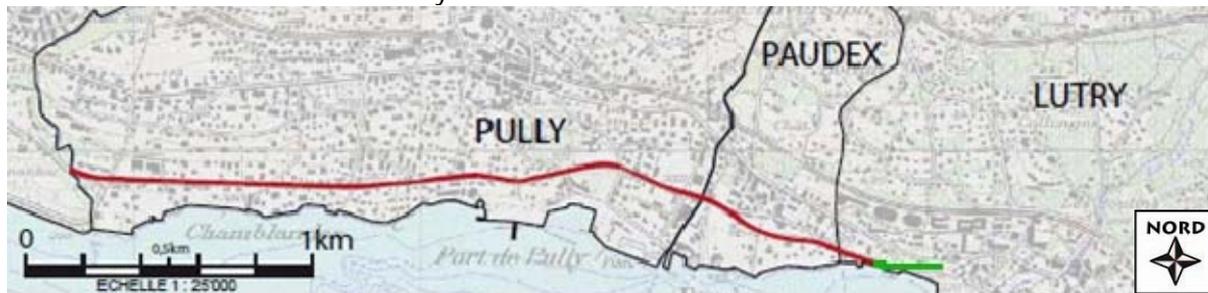
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Correction et réaménagement de la RC 777 intégrant les aménagements pour les mobilités douces

**Spécifications :** Requalification multimodale sur une longueur de 3 km comprenant

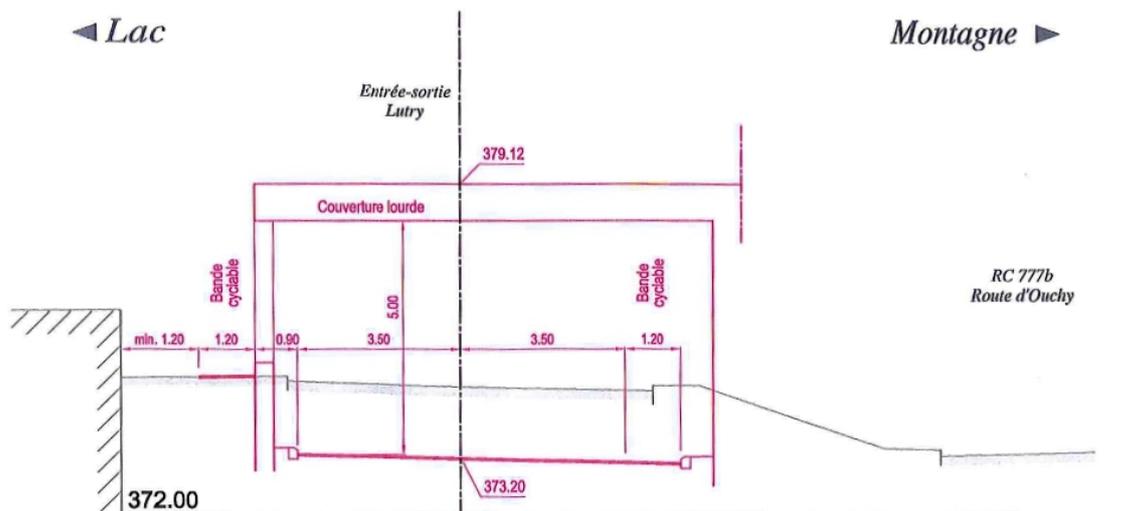
- Correction secteur du Grand Pont (commune de Lutry)
- Intégration des vélos et mesures de modération de la circulation ;
- Aménagement d'un arrêt de bus sur chaussée ;
- Valorisation de l'accès au lac via des traversées piétonnes optimisées.

**Localisation :** Commune de Lutry



Horizons de réalisation : 2015-2018 / après 2018

**Projet :**

**PROFIL B-B 1:100**

**Référence :** Etudes communales internes

**Etat d'avancement :** Etudes de faisabilité communales – Démarrage chantier 5 en 2014-2015

**Pilote / contact :** Commune de Lutry, SDEL

**Partenaires :** SDT-VD, SM-VD, Paudex, Pully, Lutry, tl

MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

**5a\_EL\_04 Pully / Boulevard de la Forêt**

Coût de construction : 3.5 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

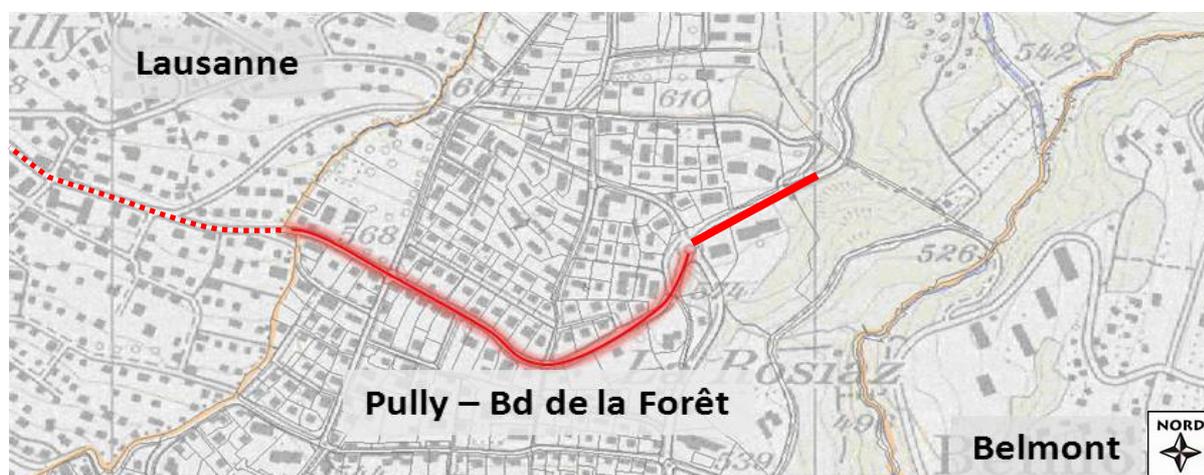
**Description :** Intégration des bus à haut niveau de service (ligne t3) et des modes doux sur le tronçon Est du boulevard de la Forêt

**Spécifications :** 900 m de requalification routière comprenant

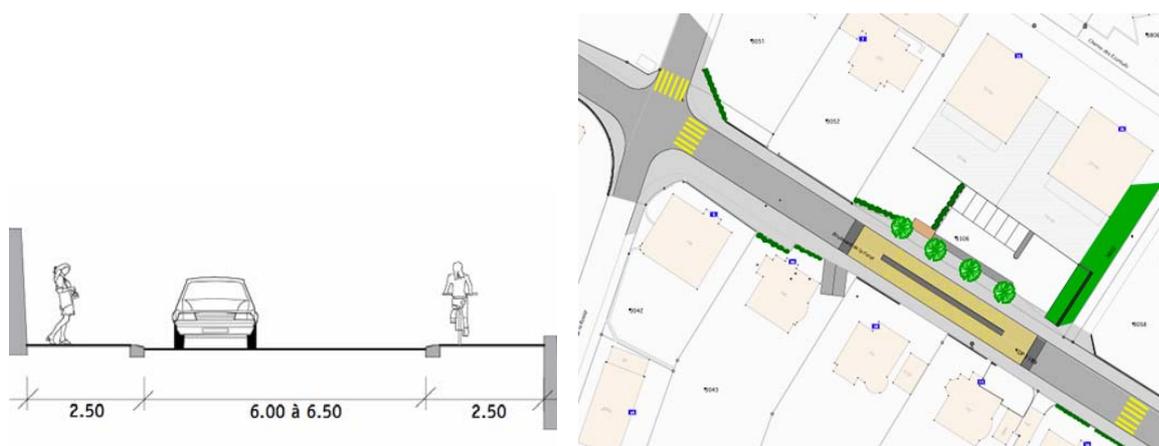
- L'intégration des vélos et mesures de modération de la circulation ;
- La réalisation d'un trottoir au Sud et d'une nouvelle traversée piétonne ;
- La gestion du trafic assurant une priorité aux transports publics dans la continuité du futur axe fort ;
- L'aménagement de 2 arrêts de bus sur chaussée ;

Réaménagement et réorganisation de l'interface bus de Val-Vert

**Localisation :** Commune de Pully



**Concept d'aménagement :** Coupe de principe et détail d'aménagement de l'arrêt de bus « Rosiaz »



**Référence :** Concept d'aménagement – Team +  
**Etat d'avancement :** Lancement des études d'avant-projet  
**Pilote / contact :** Ville de Pully  
**Partenaires :** tl, SM-VD, SR-VD

## MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

**5a\_NL\_01 Le Mont / Route de Lausanne (RC501)**

Coût de construction : 7.2 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Réaménagement et organisation de la voirie de Etavez au Petit-Mont.  
Tranquillisation de la circulation, priorité aux TC et aux besoins des riverains. Promotion de la mobilité douce, amélioration des espaces publics.

**Spécifications :** Longueur totale de l'aménagement : 1'200 m comprenant :

- 650 m de bandes cyclables de chaque côté des voies de circulation.
- Trottoirs et traversées piétonnes.
- Réduction de largeur de chaussée par suppression de présélection, création de parcage latéral.
- La route devient rue, création d'espaces publics en relation avec la densification.
- Les arrêts de bus sur chaussée sont déjà réalisés.

**Localisation :** Commune du Mont-sur-Lausanne



**Projet :**

**Référence :**

- Plan directeur localisé Coppoz/Praz-Prévôt, Urbaplan 2010.
- Plan directeur réseau piétons, Service d'urbanisme, 1997.
- Plan directeur des circulations, 1989.
- APTC du Syndicat AF du Mont-sur-Lausanne, PQ Etavez-Devant, 2005.

**Etat d'avancement :**

Secteur nord : plan d'équipement quartier Etavez-Devant, projet définitif, enquête publique 2012.

Secteur centre : Coppoz/Grand-Mont, carrefour giratoire et élargissement de chaussée, avril 2000 (le giratoire seul a été exécuté).

Secteur sud : étude d'aménagement de la route de Lausanne, Urbaplan 2011.

**Pilote / contact :** Le Mont-sur-Lausanne, Service d'urbanisme, Michel Recordon.

**Partenaires :** SDNL, SM-VD, SR-VD, tl

MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

**5a\_OL\_02      Chavannes / Route de la Maladière, tronçon Mèbre – Tir Fédéral (RC76)**

Coût de construction : 5.3 mio CHF HT

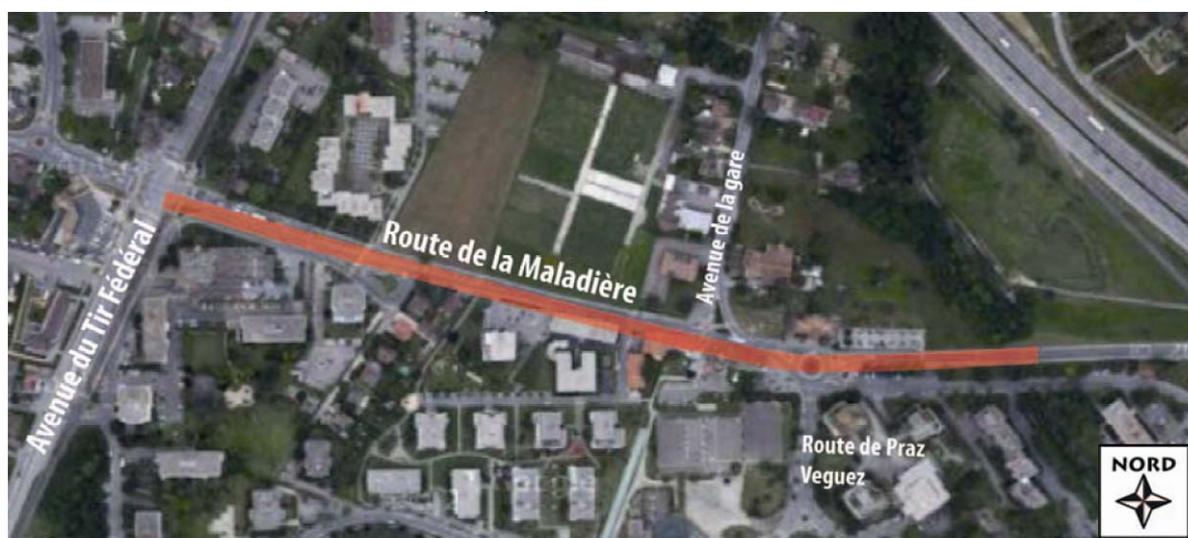
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Réaménagement du tronçon ouest de la route de la Maladière intégrant des aménagements pour les piétons et les vélos et les accès aux densifications à venir.

**Spécifications :** Longueur totale de l'aménagement = 650m, comprenant :

- 4 nouvelles traversées piétonnes
- 360m de bandes cyclables de chaque côté des voies de circulation + 140m de bande cyclable direction Est
- 2 nouveaux giratoires
- 240m de bande centrale colorée de 3m de large

**Localisation :** Commune de Chavannes-près-Renens



**Projet :**



**Référence :** Image directrice, ADR-Citec, avril 2010

**Etat d'avancement :** Avant-projet en cours

**Pilote / contact :** SDOL, Mme A. Widmer

**Partenaires :** SM-VD, SR-VD, Commune de Chavannes-près-Renens, Il

## MESURE 5A : REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS PRINCIPAUX

## 5a\_OL\_04 Lausanne, Prilly / Avenue du Chablais, tronçon Galicien – Provence

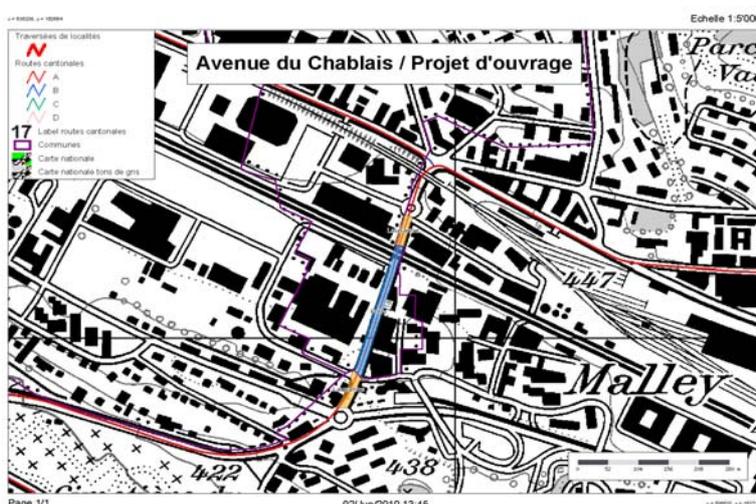
Coût de construction : 7.3 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Réaménagement de la voirie et de l'interface des transports en relation avec la halte CFF de Prilly-Malley et le réseau de bus. Tronçon entre le rond-point du Viaduc et le rond-point de Malley.

**Spécifications :** Longueur totale : 370 mètres  
 Coût selon PEC : 3'645'000.-  
 Coût carrefour avec av. de Provence : 790'000.-  
 Coût carrefour avec ch. du Viaduc : 186'000.-  
 A coordonner avec fermeture de l'avenue du Léman pour chantier saut-de-mouton CFF

**Localisation :** Communes de Prilly et Lausanne



**Projet :**



**Référence :** Plan des équipements collectifs, Concept général, Bauart-MRS-Daniel Willi, septembre 2011

**Etat d'avancement :** Avant-projet à lancer

**Pilote / contact :** A définir

**Partenaires :** Communes de Prilly et Lausanne, tl, SDOL

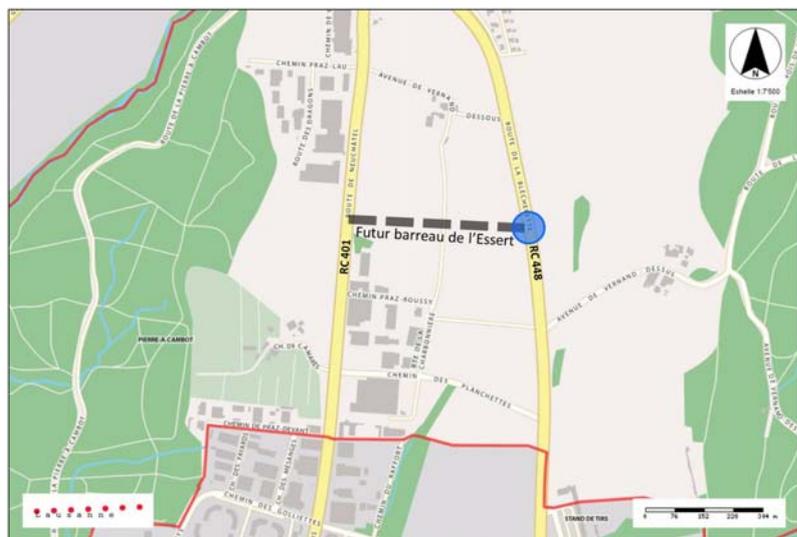
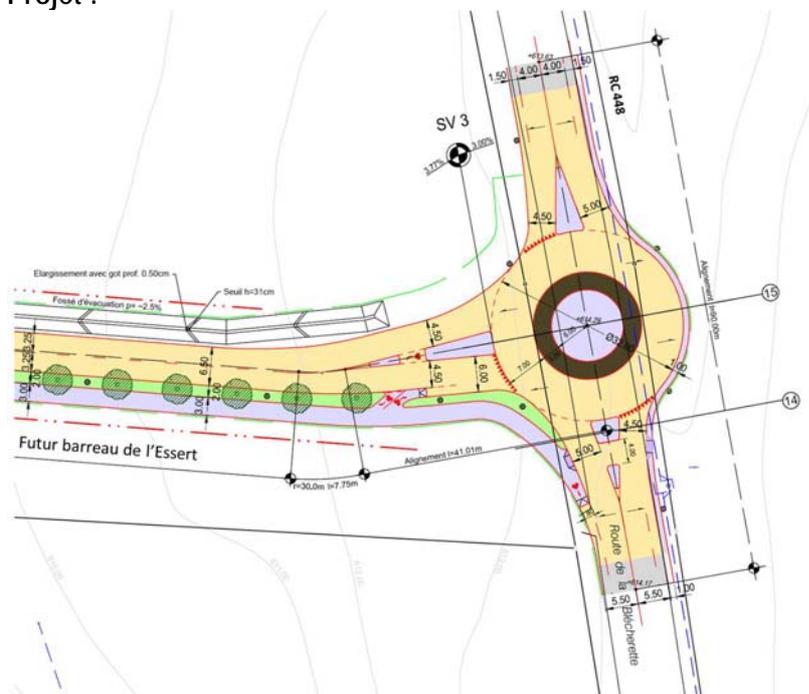
Mesure 5b	Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée			Agglomération
<i>Paquet de mesures b – Aménagement multimodal du réseau routier</i>				
<b>Données générales</b>				
<b>Description</b>				
<p>La desserte efficace et multimodale des (nouveaux) territoires 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.</p> <p>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.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Axes routiers de campagne, de desserte, voire inexistants.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
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.				
<b>Etat final</b>				
Réseau viaire intégré, à caractère urbain.				
<b>Effets escomptés</b>				
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.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Etat de Vaud, Communes	Entreprises TP		Etat de Vaud, Communes	
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)	
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, Etude stratégique d'accessibilité multimodale, mai 2009</li> <li>- PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, juillet 2010</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, Révision PALM 2012, mai 2012</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDNL, Chantier 2, Etude d'accessibilité multimodale, rapport provisoire, octobre 2011</li> <li>- Région Morges, Chantier 4, Urbanisation et paysage</li> </ul>	
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2030			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Liste A	<input checked="" type="checkbox"/> Liste B	<input checked="" type="checkbox"/> Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 155.4 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	8.0	15.0	12.0	-
Etat de Vaud	6.9	23.5	35.0	-
Communes concernées	29.2	24.0	2.0	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>44.1</b>	<b>62.4</b>	<b>49.0</b>	-
<b>Remarques :</b>				

MESURE 5B : CREATION/ADAPTATION D'AXES ROUTIERS EN TANT QUE SUPPORT A L'URBANISATION PLANIFIEE

**5b\_NL\_07\_01 Lausanne-Vernand / Giratoire de l'Essert**

Coût de construction : 1.5 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Création d'un giratoire à l'Est du barreau de l'Essert (reliant les RC 401 et 448)**Spécifications :** - Diamètre extérieur 32 m.  
- Deux voies de circulation par branche**Localisation :** Communes de Lausanne – Zone de Vernand**Projet :****Référence :** SDNL, Chantier 1 Le Lussex-Bel-Air, 2009.  
Ville de Lausanne, Avant-projet de construction, novembre 2011.**Etat d'avancement :** Avant-projet**Pilote / contact :** SR-VD**Partenaires :** Ville de Lausanne, Service des routes et de la mobilité

MESURE 5B : CREATION/ADAPTATION D'AXES ROUTIERS EN TANT QUE SUPPORT A L'URBANISATION PLANIFIEE

**5b\_NL\_07\_02 Romanel - RC448a / Giratoire de Fontany**

Coût de construction : 7.5 mio CHF HT (y compris passage à faune)

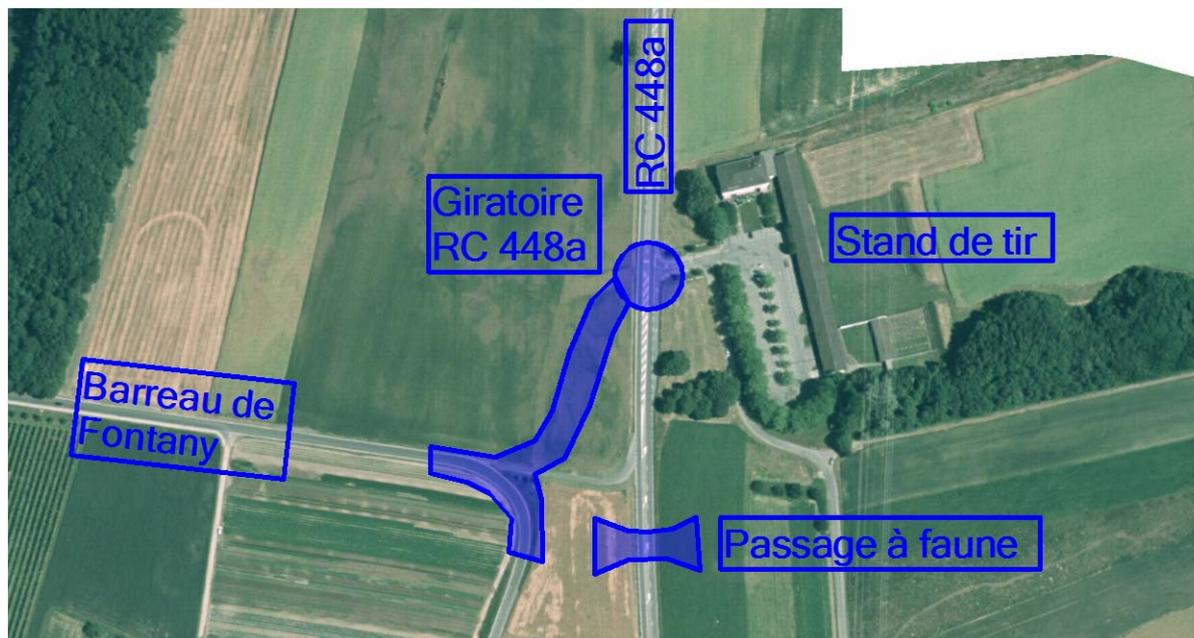
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Création d'un giratoire à l'Est du barreau de Fontany (reliant les RC 401b et 448a)

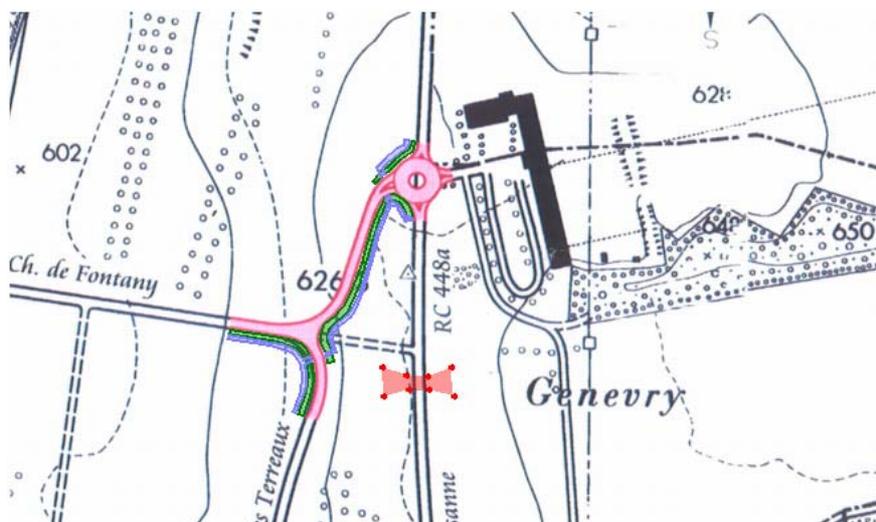
**Spécifications :**

- Diamètre extérieur 34 m, 4 branches, 2 voies par branche;
- Décalage du giratoire vers le Nord et création d'une branche de raccordement vers le barreau de Fontany nécessités par la grande différence de niveau (env. 10 m) entre la RC 448a et le raccordement sur le chemin de Fontany;
- Passage à faune d'importance locale sous la RC 448 (CHF 6 mio).

**Localisation :** Commune de Romanel-sur-Lausanne



**Projet :**



**Référence :** Commune de Romanel-sur-Lausanne

**Etat d'avancement :** Image directrice

**Pilote / contact :** SR-VD

**Partenaires :** Commune de Romanel-sur-Lausanne

MESURE 5B : CREATION/ADAPTATION D'AXES ROUTIERS EN TANT QUE SUPPORT A L'URBANISATION PLANIFIEE

**5b\_NL\_09 Romanel-sur-Lausanne - Requalification RC 401b**

Coût de construction : 2 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

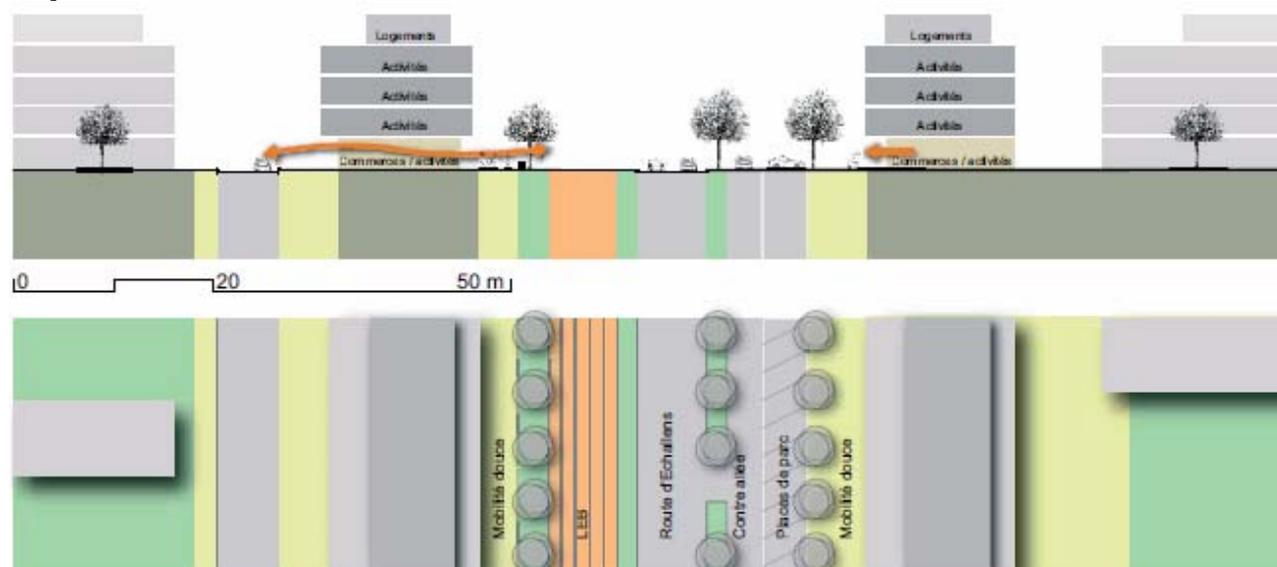
**Description :** Requalification de la RC 401b en traversée de Romanel (de la limite communale Sud à la limite communale Nord).

**Spécifications :** Gabarit et aménagements à adapter aux caractéristiques locales (entrée et sortie du village, centre du village, nouveaux quartiers, ...).

**Localisation :** Commune de Romanel-sur-Lausanne



**Projet :**



**Référence :** SDNL, Chantier 1 Le Lussex-Bel-Air, 2009

**Etat d'avancement :** Image directrice

**Pilote / contact :** Commune de Romanel-sur-Lausanne

**Partenaires :** SR-VD

MESURE 5B : CREATION/ADAPTATION D'AXES ROUTIERS EN TANT QUE SUPPORT A L'URBANISATION PLANIFIEE

**5b\_NL\_11 Romanel-sur-Lausanne – Barreau de Fontany**

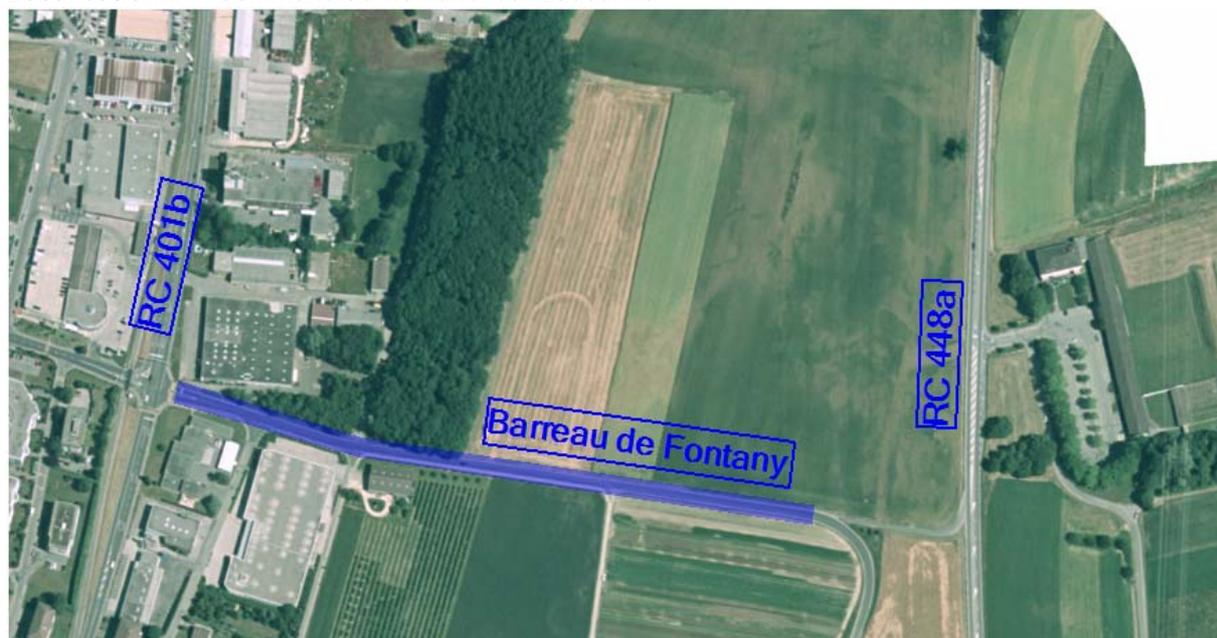
Coût de construction : 3 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

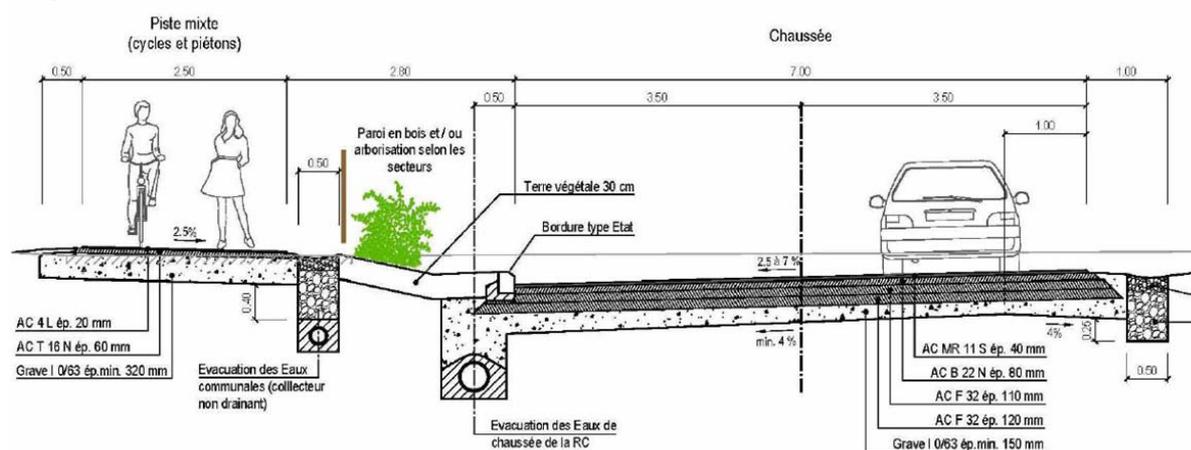
Description : Aménagement du tronçon routier reliant les RC 401b et 448a (barreau de Fontany).

Spécifications : - Piste mixte cycles et piétons séparée éventuellement par une bande herbeuse;  
- Couloir à faune d'importance locale.

Localisation : Commune de Romanel-sur-Lausanne



Projet :



Référence : SDNL, Chantier 1 Le Lussex-Bel-Air, 2009.  
SDNL Chantier 4a.

Etat d'avancement : Image directrice

Pilote / contact : SR-VD

Partenaires : Commune de Romanel-sur-Lausanne

MESURE 5B : CREATION /ADAPTATION D'AXES ROUTIERS EN TANT QUE SUPPORT A L'URBANISATION PLANIFIEE

**5b\_OL\_02 Renens / Chemin du Chêne prolongé et Avenue de Malley (SDIM)**

Coût de construction : 5.3 Mio CHF HT

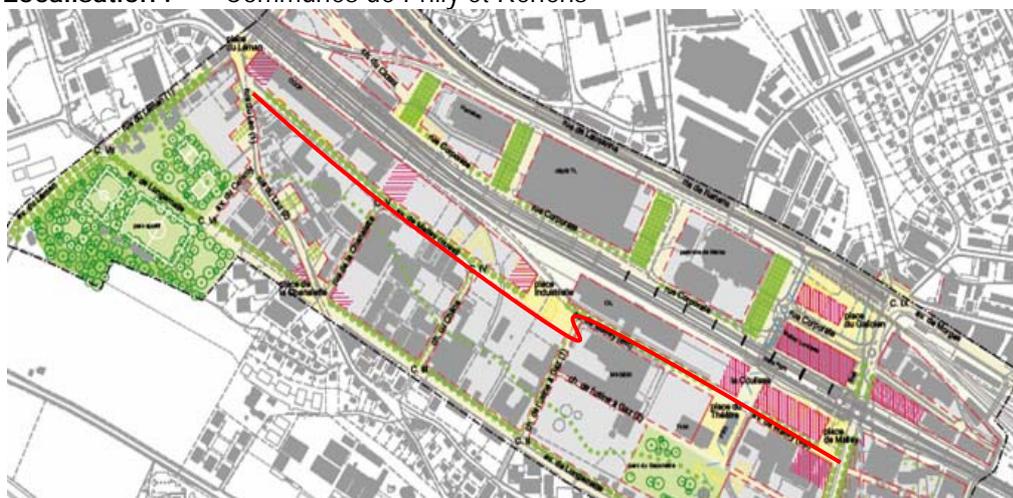
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Création d'une nouvelle liaison est-ouest : route de desserte de quartier (<3'000 véh./j), intégrant la future Place Industrielle (voir carte de localisation) ; réaménagement de la voirie, en lien avec la mesure 4c\_OL\_102

**Spécifications :** Réaménagement routier (1 km): Av. Malley Ouest (563 m), Av. Malley Est (391 m)

- Deux voies de circulation (VP et marchandises)
- Création d'une allée d'arbre (côté nord)
- Bande cyclable (côté nord)
- Trottoirs (côté sud et côté nord)

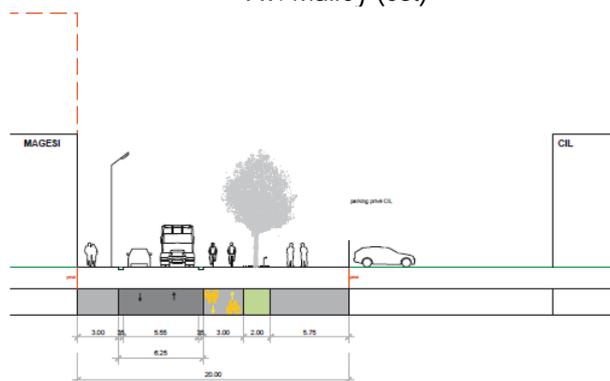
**Localisation :** Communes de Prilly et Renens



**Projet :** Av. Malley (ouest)



Av. Malley (est)



**Référence :** Plan des équipements collectifs, Concept général, Bauart-MRS-Daniel Willi, septembre 2011

**Etat d'avancement :** Avant-projet à lancer

**Pilote / contact :** Commune de Prilly, Service de travaux, M. Christophe Sarda

**Partenaires :** Commune de Renens, SDOL

MESURE 5B : CREATION/ADAPTATION D'AXES ROUTIERS EN TANT QUE SUPPORT A L'URBANISATION PLANIFIEE

**5b\_OL\_06 Ecublens / Route Neuve**

Coût de construction : 4.1 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

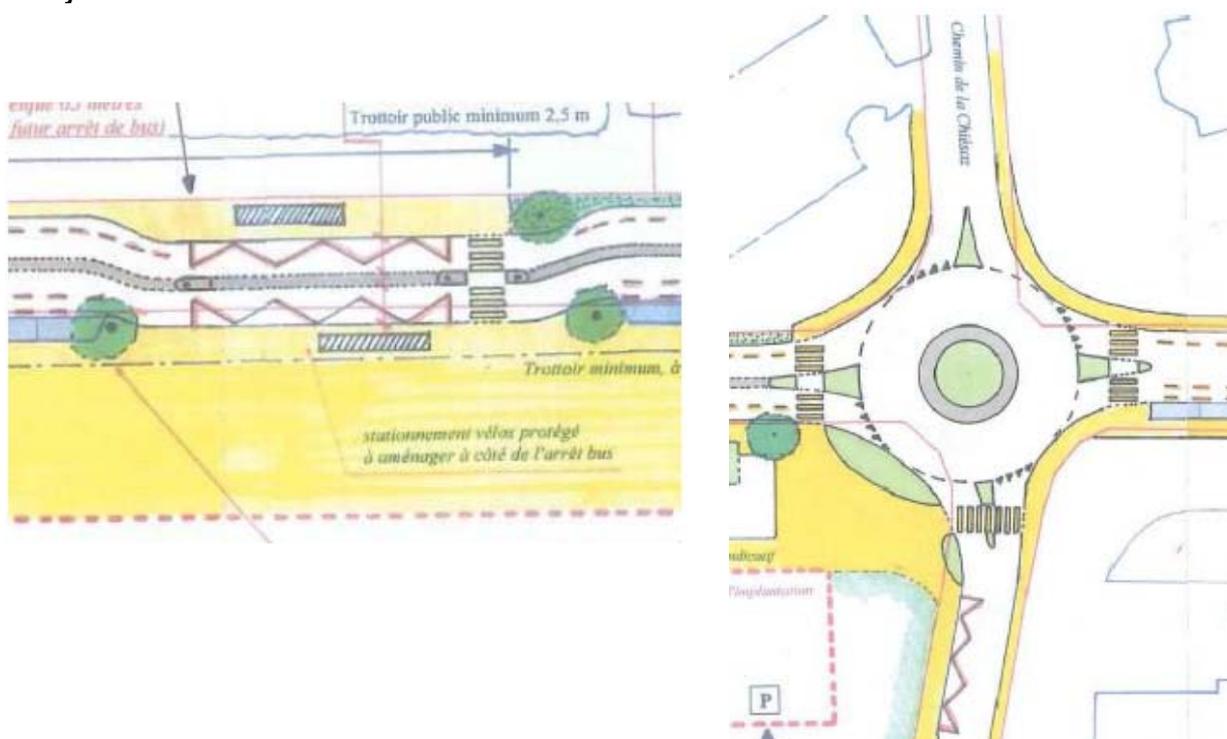
**Description :** Requalification de la RC 81c, route Neuve, intégrant les aménagements pour la mobilité douce.

**Spécifications :** Longueur totale de l'aménagement = 800 mètres, comprenant :

- Amélioration des carrefours
- Création d'un giratoire
- Concept d'arborisation sur tout le tronçon
- Structuration de la chaussée est par une bande polyvalente centrale, large de 1m, colorée (revêtement type « pépite »)
- Afin de casser le caractère linéaire de la route, création d'une sinuosité de l'axe au droit de l'arrêt de bus « Perrettes », déplacé de 65 mètres au nord par rapport à la situation actuelle
- Cheminements cyclables sur chaussée, au moyen de bandes cyclables de 1,5m de largeur chacune
- Réaménagement de l'espace public

**Localisation :** Commune d'Ecublens

**Projet :**



**Référence :** Commune d'Ecublens, Etude préliminaire de requalification

**Etat d'avancement :** Etude paysagère en cours

**Pilote / contact :** SDOL, Mme Regina Witter

**Partenaires :** Commune d'Ecublens, Service des travaux

MESURE 5B : CREATION/ADAPTATION D'AXES ROUTIERS EN TANT QUE SUPPORT A L'URBANISATION PLANIFIEE

**5b\_RM\_01 Lonay, Denges / Route Lonay – Denges**

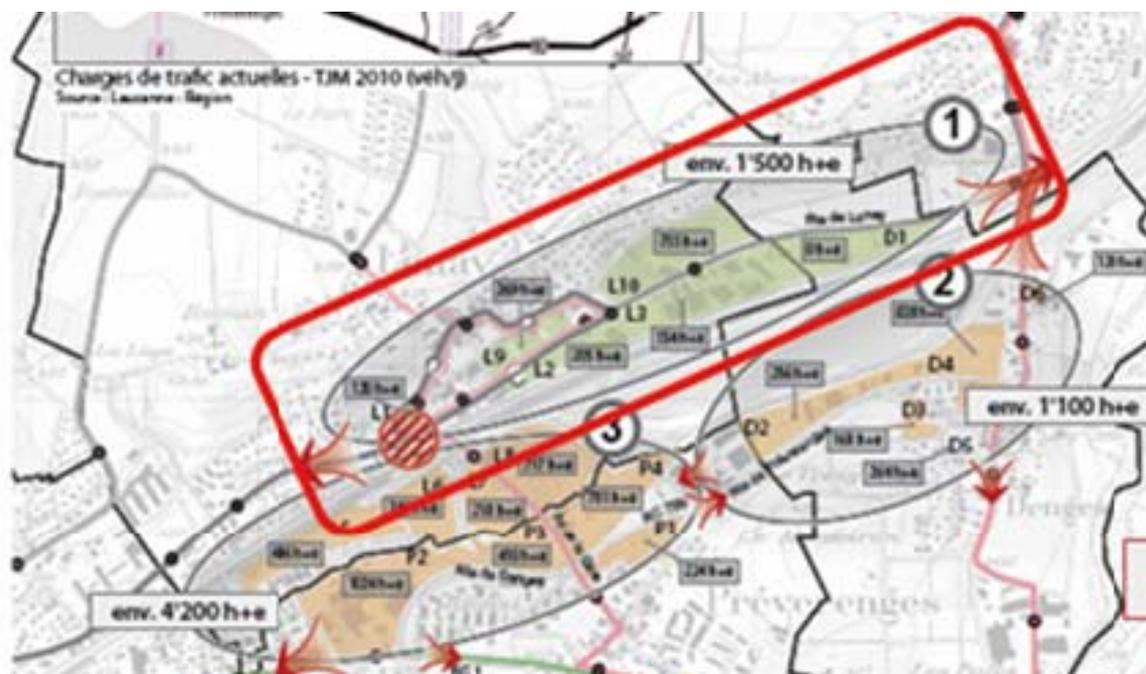
Coût de construction : 20 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Le site stratégique H1 Lonay Denges Préverenges est un site majeur pour le développement futur de la région morgienne et s'organise autour d'un axe routier aujourd'hui peu adapté à sa fonction future. L'étude du chantier 4 SDRM "urbanisation et paysage" a pu dégager les périmètres d'interventions prioritaires en terme de requalification routière multimodale. La route Lonay-Denges, axe de passage de la ligne 702 de TP urbains et itinéraire structurant du réseau cyclable de l'agglomération, nécessite une requalification, afin qu'elle puisse soutenir le développement urbain de ces prochaines années. De même, le carrefour de la Gracieuse, doit être réaménagé pour assurer la priorité bus et le passage des mobilités douces.

**Spécifications :** 2012-2013 : concept d'aménagement, 2013-2015 : avant-projet, 2015-2016 : projet définitif.

**Localisation :** Communes de Lonay et de Denges



**Référence :** Région Morges, Chantier 4 « urbanisation et paysage » (2011-2013)

**Etat d'avancement :** Diagnostic de la coordination entre le développement du site stratégique H1 et les aménagements nécessaires en infrastructures routières et transports publics

**Pilote / contact :** Région Morges, Mme Charlotte Baurin

**Partenaires :** SM-VD, SR-VD, SDT-VD

Mesure 6a		Métro m1 – développement à long terme		Sites stratégiques D et E1, K	
<i>Paquet de mesures f – Axes forts de transports publics urbains</i>					
<b>Données générales</b>					
<b>Description</b>					
<p>La ligne de métro m1 dessert en particulier le site stratégique D "Hautes Ecoles - Avenue du Tir Fédéral - Chavannes", secteur présentant un potentiel de développement important. Fortement sollicité en période de pointe, le m1 a déjà vu sa réserve de capacité augmenter de 25% durant l'hyper-pointe du matin, à la suite du décalage des horaires des cours de l'EPFL et de l'UNIL (dès octobre 2005).</p> <p>Dès 2014, la capacité maximale de la ligne dans sa configuration actuelle sera atteinte.</p> <p>À long terme (horizon 2030 environ), le métro m1, dans son état actuel, ne suffira plus pour 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.</p>					
<b>Etat actuel</b>					
<p>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 à la valeur actuelle (5 minutes durant les heures de pointe) la fréquence de passage. A noter que cette fréquence est déjà supérieure à celle planifiée lors de la réalisation de l'infrastructure existante, conçue à la base pour une cadence de 7.5 minutes.</p> <p>L'exploitant dispose de 17 rames. 9 convois sont en service simultanément sur la ligne, parmi lesquels 6 sont composés de deux automotrices et 3 d'une seule automotrice (2 rames en réserve ou en entretien). La fabrication de 5 automotrices supplémentaires est en cours afin d'atteindre la capacité maximale possible dans la configuration actuelle (en périodes de pointe dès 2014, tous les convois seront exploités en double composition, soit +33% de capacité).</p>					
<b>Objectifs à atteindre</b>					
<p>Favoriser le report modal en faveur des transports publics.</p> <p>Absorber l'accroissement de demande dû à la densification projetée dans le secteur.</p>					
<b>Etat final</b>					
<p>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 supplémentaire de la capacité peut être obtenue par l'allongement des rames.</p>					
<b>Effets escomptés</b>					
<p>Satisfaction des besoins des usagers.</p> <p>Augmentation de la capacité et régularisation des flux de passagers.</p>					
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Etat de Vaud		TSOL SA		Etat de Vaud, CA TSOL SA	
<b>Evaluation</b>					
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :				bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1			<b>Maturité 2015</b> : Degré 1		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>		
- Métro m1, Analyse de variantes d'accroissement de capacité			-		
<b>Mise en œuvre</b>					
<b>Période de réalisation</b>	2025 - 2030				
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022		dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	Liste B	X	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 80.0 MCHF)</b>				<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	-	-	-	32.0	-
Etat de Vaud	-	-	-	48.0	-
Communes concernées	-	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	-	<b>80.0</b>	-
<b>Remarques</b> : S'agissant des véhicules nécessaires pour exploiter la ligne à long terme, l'option envisagée à ce jour, mais restant à confirmer, prévoit l'acquisition de 21 rames (mesure 6b); 9 convois composés de deux automotrices pourraient ainsi être en service simultanément sur la ligne (3 rames en réserve ou en entretien). Le coût correspondant est estimé à CHF 219 mio (investissement couvert par emprunt garanti par l'Etat de Vaud).					

Mesure 8c	LEB : Adaptation de la ligne au milieu urbain Tronçon Cheseaux – Prilly Union	Sites stratégiques C et J
-----------	--	---------------------------

Paquet de mesures d – Réseau ferroviaire régional 2025

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>Le chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transports publics du Nord Lausannois, entre Romanel et Cheseaux. Ce secteur de l'agglomération est appelé à se développer de façon très importante, avec une 1<sup>ère</sup> phase de densification du territoire planifiée à court terme déjà.</p> <p>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 disposant d'une forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Ainsi, après le passage à une fréquence de 15 minutes à la fin 2012 entre Lausanne et Cheseaux, puis jusqu'à Echallens à l'horizon 2016 (mesure 8f), l'objectif est de desservir le couloir concerné du périmètre compact avec une cadence de 7.5 minutes. La concrétisation de cet objectif nécessite l'aménagement d'un tronçon à double voie entre Prilly Union et Lausanne Chauderon (mesure 8d). Une augmentation supplémentaire de la capacité de ce chemin de fer est également envisagée par allongement des quais et modification des rames (mesure 8h).</p> <p>L'augmentation de la fréquence du LEB rend également indispensable l'assainissement des passages à niveau situés entre Lausanne et Cheseaux (mesure 8c). Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long termes, en fonction des besoins liés au développement de l'urbanisation, aussi bien pour répondre à des exigences fédérales que pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 30 minutes entre Lausanne-Flon et Bercher. Un service renforcé est mis en place sur l'ensemble du tracé durant les périodes de pointe.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Assainir les passages à niveaux selon les directives fédérale, en fonction des besoins locaux. Augmenter la part modale du LEB pour tous les types de déplacements effectués.				
<b>Etat final</b>				
Après la réalisation de l'ensemble des mesures 8c/d/f/h, le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 7.5 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, 15 minutes entre Cheseaux et Echallens et 30 minutes sur le tronçon Echallens-Bercher. L'ensemble des passages à niveau sont assainis.				
<b>Effets escomptés</b>				
Augmentation du nombre de voyageurs transportés par le LEB. Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique C. Adaptation du chemin de fer au milieu urbain qu'il traverse.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Etat de Vaud, LEB	CH, Communes		CH, Etat de Vaud	
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2		<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- LEB, Vérification de la faisabilité d'un horaire au quart d'heure avec croisement à Union-Prilly, EPFL-LITEP, septembre 2008</li> <li>- LEB, Etude d'exploitation, Offre au quart d'heure jusqu'à Echallens et aux 7,5 minutes jusqu'à Cheseaux, EPFL-LITEP, juin 2009</li> <li>- SDNL, Chantier 1, Axe LEB Lussex – Bel-Air, Concept de développement, Plarel, Ecoscan et Transitec, octobre 2009</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDNL, Chantier 2, Etude stratégique d'accessibilité multimodale, Transitec Ingénieurs-conseils SA</li> </ul>		
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	X Liste B	X	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 53.2 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Fonds ferroviaire	3.8	0.7	8.8	-
Etat de Vaud	3.8	0.7	8.8	-
Communes concernées	7.7	1.3	17.7	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>15.3</b>	<b>2.6</b>	<b>35.3</b>	-
<b>Remarques</b> : -				

Mesure 8d	LEB : Adaptation de la ligne au milieu urbain Tronçon Prilly Union – Lausanne Flon	Sites stratégiques C et J
-----------	---	---------------------------

Paquet de mesures d – Réseau ferroviaire régional 2025

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>Le chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transports publics du Nord Lausannois, entre Romanel et Cheseaux. Ce secteur de l'agglomération est appelé à se développer de façon très importante, avec une 1<sup>ère</sup> phase de densification du territoire planifiée à court terme déjà.</p> <p>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 disposant d'une forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Ainsi, après le passage à une fréquence de 15 minutes à la fin 2012 entre Lausanne et Cheseaux, puis jusqu'à Echallens à l'horizon 2016 (mesure 8f), l'objectif est de desservir le couloir concerné du périmètre compact avec une cadence de 7.5 minutes. La concrétisation de cet objectif nécessite l'aménagement d'un tronçon à double voie entre Prilly Union et Lausanne Chauderon (mesure 8d). Une augmentation supplémentaire de la capacité de ce chemin de fer est également envisagée par allongement des quais et modification des rames (mesure 8h).</p> <p>L'augmentation de la fréquence du LEB rend également indispensable l'assainissement des passages à niveau situés entre Lausanne et Cheseaux (mesure 8c). Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long termes, en fonction des besoins liés au développement de l'urbanisation, aussi bien pour répondre à des exigences fédérales que pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 30 minutes entre Lausanne Flon et Bercher. Un service renforcé est mis en place sur l'ensemble du tracé durant les périodes de pointe.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Exploiter le tronçon Cheseaux-Lausanne avec une cadence de 7.5 minutes. Augmenter la part modale du LEB pour tous les types de déplacements effectués.				
<b>Etat final</b>				
Après la réalisation de l'ensemble des mesures 8c/d/f/h, le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 7.5 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, 15 minutes entre Cheseaux et Echallens et 30 minutes sur le tronçon Echallens-Bercher. Le LEB circule en tunnel entre Prilly Union et Lausanne Flon.				
<b>Effets escomptés</b>				
Augmentation du nombre de voyageurs transportés par le LEB. Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique C. Amélioration de la sécurité sur l'avenue d'Echallens, à Lausanne, et intégration d'un BHNS en lieu et place du LEB.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Etat de Vaud, LEB	CH, Communes		CH, Etat de Vaud	
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1		<b>Maturité 2015</b> : Degré 2		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Lausanne, Direction des travaux, Concept d'amélioration de la sécurité du LEB sur l'avenue d'Echallens, 2006.</li> <li>- LEB, Etude d'exploitation, Offre au quart d'heure jusqu'à Echallens et aux 7,5 minutes jusqu'à Cheseaux, EPFL-LITEP, juin 2009</li> <li>- SDNL, Chantier 1, Axe LEB Lussex – Bel-Air, Concept de développement, Plarel, Ecoscan et Transitec, octobre 2009</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDNL, Chantier 2, Etude stratégique d'accessibilité multimodale, Transitec Ingénieurs-conseils SA</li> </ul>		
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2020 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	X	Liste B	Liste C
<b>Coûts</b> (MCHF 2012)	<b>Investissement (TOTAL 94.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Fonds ferroviaire	-	0.7	-	-
Etat de Vaud	-	0.7	-	-
Communes concernées	-	1.3	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	<b>94.0</b>	-	-
<b>Remarques</b> : La variante chiffrée comprend la réalisation d'un tunnel à double voie sur le tronçon Prilly Union-Lausanne ainsi que le réaménagement du carrefour de Montétan, à Lausanne.				

Mesure 8f	LEB : Renforcement de la cadence entre Cheseaux et Echallens Infrastructures ferroviaires	Sites stratégiques C et J
-----------	--	---------------------------

*Paquet de mesures d – Réseau ferroviaire régional 2025*

### Données générales

<b>Description</b>				
<p>Le chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transports publics du Nord Lausannois, entre Romanel et Cheseaux. Ce secteur de l'agglomération est appelé à se développer de façon très importante, avec une 1<sup>ère</sup> phase de densification du territoire planifiée à court terme déjà.</p> <p>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 disposant d'une forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Ainsi, après le passage à une fréquence de 15 minutes à la fin 2012 entre Lausanne et Cheseaux, puis jusqu'à Echallens à l'horizon 2016, l'objectif est de desservir le couloir concerné du périmètre compact avec une cadence de 7.5 minutes. La concrétisation de cet objectif nécessite l'aménagement d'un tronçon à double voie entre Prilly Union et Lausanne Chauderon (mesure 8d). Une augmentation supplémentaire de la capacité de ce chemin de fer est également envisagée par allongement des quais et modification des rames (mesure 8h).</p> <p>L'augmentation de la fréquence du LEB rend également indispensable l'assainissement des passages à niveau situés entre Lausanne et Cheseaux (mesure 8c). Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long termes, en fonction des besoins liés au développement de l'urbanisation, aussi bien pour répondre à des exigences fédérales que pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer.</p> <p>L'augmentation de la cadence entre Cheseaux et Echallens requiert la réalisation d'un tronçon de double voie entre Les Rippes (Cheseaux) et Etagnières ainsi qu'un réaménagement de la station des Rippes (mesure 8f).</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 30 minutes entre Lausanne-Flon et Bercher. Un service renforcé est mis en place sur l'ensemble du tracé durant les périodes de pointe.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Exploiter le tronçon Cheseaux-Echallens avec une cadence de 15 minutes. Augmenter la part modale du LEB pour tous les types de déplacements effectués.				
<b>Etat final</b>				
Après la réalisation de l'ensemble des mesures 8c/d/f/h, le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 7.5 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, 15 minutes entre Cheseaux et Echallens et 30 minutes sur le tronçon Echallens-Bercher.				
<b>Effets escomptés</b>				
Augmentation du nombre de voyageurs transportés par le LEB. Stagnation du trafic individuel motorisé en transit par le Nord lausannois.				
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>
Etat de Vaud, LEB		CH, Communes		CH, Etat de Vaud
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti	
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b> - LEB, Etude d'exploitation, Offre au quart d'heure jusqu'à Echallens et aux 7,5 minutes jusqu'à Cheseaux, EPFL-LITEP, juin 2009			<b>Démarches en cours</b> -	
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 12.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Fonds ferroviaire	5.9	-	-	-
Etat de Vaud	6.1	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>12.0</b>	-	-	-
<b>Remarques</b> : S'agissant du domaine de l'exploitation, l'augmentation de la cadence entre Cheseaux et Echallens nécessite l'acquisition de 2 rames supplémentaires à plancher bas. Un investissement de CHF 13 mio est planifié à cet effet pour l'horizon 2016, par emprunt garanti par l'Etat de Vaud (mesure 8g).				

Mesure 8h	LEB : Augmentation de la capacité Allongement des quais	Sites stratégiques C et J
-----------	--	---------------------------

Paquet de mesures d – Réseau ferroviaire régional 2025

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>Le chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transports publics du Nord Lausannois, entre Romanel et Cheseaux. Ce secteur de l'agglomération est appelé à se développer de façon très importante, avec une 1<sup>ère</sup> phase de densification du territoire planifiée à court terme déjà.</p> <p>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 disposant d'une forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Ainsi, après le passage à une fréquence de 15 minutes à la fin 2012 entre Lausanne et Cheseaux, puis jusqu'à Echallens à l'horizon 2016, l'objectif est de desservir le couloir concerné du périmètre compact avec une cadence de 7.5 minutes. La concrétisation de cet objectif nécessite l'aménagement d'un tronçon à double voie entre Prilly Union et Lausanne Chauderon (mesure 8d). Une augmentation supplémentaire de la capacité de ce chemin de fer est également envisagée par allongement des quais et modification des rames (mesure 8h).</p> <p>L'augmentation de la fréquence du LEB rend également indispensable l'assainissement des passages à niveau situés entre Lausanne et Cheseaux (mesure 8c). Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long termes, en fonction des besoins liés au développement de l'urbanisation, aussi bien pour répondre à des exigences fédérales que pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer.</p> <p>L'augmentation de la cadence entre Cheseaux et Echallens requiert la réalisation d'un tronçon de double voie entre Les Rippes (Cheseaux) et Etagnières ainsi qu'un réaménagement de la station des Rippes (mesure 8f).</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 30 minutes entre Lausanne-Flon et Bercher. Un service renforcé est mis en place sur l'ensemble du tracé durant les périodes de pointe. Les quais ont des longueurs variables d'une halte/gare à l'autre.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Exploiter le tronçon Cheseaux-Echallens avec une cadence de 15 minutes.				
Augmenter la part modale du LEB pour tous les types de déplacements effectués.				
<b>Etat final</b>				
Après la réalisation de l'ensemble des mesures 8c/d/f/h, le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 7.5 minutes entre Lausanne Flon et Cheseaux, 15 minutes entre Cheseaux et Echallens et 30 minutes sur le tronçon Echallens-Bercher. Tous les quais ont une longueur de 125 à 130 m.				
<b>Effets escomptés</b>				
Augmentation du nombre de voyageurs transportés par le LEB.				
Stagnation du trafic individuel motorisé en transit par le Nord lausannois.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>		
Etat de Vaud, LEB	CH, Communes	CH, Etat de Vaud		
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :		Bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2		<b>Maturité 2015</b> : Degré 1-2		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b> - LEB, Etude d'exploitation, Offre au quart d'heure jusqu'à Echallens et aux 7,5 minutes jusqu'à Cheseaux, EPFL-LITEP, juin 2009		<b>Démarches en cours</b> -		
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL - MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Fonds ferroviaire	-	-	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	-	-
<b>Remarques</b> : Cette mesure s'inscrit dans le cadre du programme de rénovation des gares du LEB. Son coût est en cours d'évaluation.				

Mesure 9a/b		Autoroute A1		Sites stratégiques D et E1	
Jonction de Chavannes et compléments de jonction de Malley					
Infrastructures réseaux nationaux					
Données générales					
<b>Description</b>					
<p>Le tronçon de l'autoroute A1 compris entre l'échangeur d'Ecublens et le giratoire de la Maladière se trouve aujourd'hui dans un milieu urbanisé présentant une forte dynamique de développement (forte augmentation de la population et des emplois, projets d'équipements publics majeurs, développement des Hautes-Ecoles et du secteur de Malley). L'augmentation de la mobilité liée à ce développement et la mise en place de la stratégie d'accessibilité de l'agglomération nécessitent d'améliorer l'accessibilité autoroutière à l'ensemble de l'Ouest lausannois. La réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes pour desservir "de l'intérieur" le secteur situé dans la boucle du métro m1 et la création de deux bretelles complémentaires pour augmenter l'efficacité de la jonction de Malley permettent de concrétiser cette amélioration.</p> <p>Cette mesure, comme toutes celles visant à améliorer l'accessibilité et le fonctionnement de l'autoroute constituent une condition nécessaire à la mise en œuvre des mesures de modération du trafic et de requalification du réseau routier local ainsi qu'au développement des prestations des TP urbains.</p>					
<b>Etat actuel</b>					
<p>Les jonctions autoroutières de Crissier et de Malley desservent à elles seules l'ensemble de l'Ouest lausannois. Cette situation entraîne des concentrations importantes de trafic automobile. Durant les périodes de pointe, la jonction de Malley présente un niveau de saturation important avec des files d'attente qui refoulent sur l'autoroute ainsi que sur le carrefour de la Bourdonnette, le plus important du sud de l'agglomération.</p> <p>Le projet général de la jonction de Chavannes et du complément de jonction de Malley est en cours de réalisation par l'OFROU.</p>					
<b>Objectifs à atteindre</b>					
<p>Soulager la jonction de Crissier et mieux répartir le trafic routier en relation avec l'Ouest lausannois</p> <p>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</p> <p>Eviter les reports de trafic sur le réseau routier local</p> <p>Diminuer les émissions polluantes en réduisant la vitesse, conformément au Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges.</p>					
<b>Etat final</b>					
L'accessibilité autoroutière de l'Ouest lausannois est garantie par la réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes et de deux bretelles supplémentaires à la jonction de Malley.					
<b>Effets escomptés</b>					
<p>Bonne répartition et meilleure canalisation du trafic routier accédant au Sud-Ouest lausannois</p> <p>Délestage des axes routiers cantonaux et communaux au profit des TP et de la mobilité douce.</p>					
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
CH - OFROU (dès 2008)		Etat de Vaud, SDOL, Communes		CH - OFROU	
Evaluation					
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Paquet de mesures non évalué		
<b>Maturité 2012 :</b>			<b>Maturité 2015 :</b>		
<b>Documents disponibles à fin 2012</b> - Etat de Vaud, SEVEN, Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, janvier 2006. - SDOL, Réseau routier de l'Ouest lausannois / Examen de fonctionnement, vision multimodale et propositions d'aménagement à l'horizon PALM (2020) ; rapport d'étude préliminaire, septembre 2007			<b>Démarches en cours</b> - OFROU, Jonctions de Chavannes et de Malley, Projet général selon art.11 LRN		
Mise en œuvre					
<b>Période de réalisation</b>		2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>		entre 2015 et 2018		entre 2019 et 2022	
<b>Priorisation</b>		X Liste A		Liste B	
				Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>		<b>Investissement (TOTAL 45.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Réseau national		45.0		-	
Etat de Vaud		-		-	
Communes concernées		-		-	
Tiers		-		-	
<b>TOTAL</b>		<b>45.0</b>		<b>-</b>	
<b>Remarques :</b> -					

<b>Mesure 10a</b>	<b>Autoroute A1</b> <b>Nouvelle jonction d'Ecublens</b> <i>Infrastructures réseaux nationaux</i>	<b>Sites stratégiques D, E2, G et H1</b>		
<b>Données générales</b>				
<b>Description</b>				
<p>La nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens agit en complémentarité des jonctions de Chavannes et de Malley (mesure 9), avec lesquelles elle constitue un tout cohérent et indissociable. L'ensemble du dispositif vise à soulager le goulet d'étranglement et la jonction de Crissier, soumis à des charges de trafic très importantes, et permet une meilleure répartition, voire une réduction du trafic sur le réseau routier cantonal et communal de l'Ouest lausannois. Le projet général de la nouvelle jonction d'Ecublens est actuellement en cours d'établissement par l'OFROU.</p> <p>Les mesures visant à améliorer le fonctionnement de l'autoroute et le renforcement de son utilisation par le trafic d'agglomération, constituent une condition nécessaire à la mise en œuvre du concept d'accessibilité routière à l'agglomération. Elles rendent possible la réalisation des mesures de modération du trafic dans les quartiers (mesure 4h) et de requalification du réseau routier principal (mesures 5a et 5b) ainsi que le développement des prestations des TP urbains (mesures 16a, 23a et 23c).</p>				
<b>Etat actuel</b>				
La jonction de Crissier est le principal accès autoroutier à l'Ouest lausannois. La forte attractivité de ce secteur est génératrice d'un important trafic sur la jonction avec de fréquents dysfonctionnements. Un phénomène de refoulement sur les sorties d'autoroute de Crissier est quotidiennement observé. La proximité avec les échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Ecublens rend encore plus aigu les problèmes de sécurité.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Soulager la jonction de Crissier et mieux répartir le trafic routier en relation avec l'Ouest lausannois et l'Est morgien. Soulager le réseau routier connecté à la jonction de Crissier et permettre la réalisation des projets AFTPU dans l'Ouest lausannois. Sécuriser le trafic autoroutier, en réduisant les files d'attente sur les sorties de Crissier.				
<b>Etat final</b>				
La jonction de Crissier peut assumer son rôle de principal accès autoroutier de l'agglomération. La sécurité du trafic est garantie sur l'autoroute. Des lignes AFTPU desservent efficacement Bussigny et accompagne la densification du secteur préconisée par le PALM.				
<b>Effets escomptés</b>				
Meilleure répartition du trafic sur le réseau routier. Développement des TP permettant une maîtrise du trafic routier dans l'Ouest lausannois. Fonctionnement satisfaisant du réseau autoroutier.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>		
CH - OFROU	Etat de Vaud, Communes	CH - OFROU		
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :		Paquet de mesures non évalué		
<b>Maturité 2012 :</b>		<b>Maturité 2015 :</b>		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b> - Réseau routier de l'Ouest lausannois / Examen de fonctionnement, vision multimodale et propositions d'aménagement à l'horizon PALM (2020) : rapport d'étude préliminaire, septembre 2007 - OFROU, Etude préliminaire "Aménagements autoroutiers sur le tronçon Ecublens – Villars-Sainte-Croix", Transitec Ing.-conseils SA, novembre 2009		<b>Démarches en cours</b> - OFROU, Projet général		
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 81.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Réseau national	81.0	-	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>81.0</b>	-	-	-
<b>Remarques :</b> -				

Mesure 10b	Autoroute A1 Elimination du goulet de Crissier – Module 2 <i>Infrastructures réseaux nationaux</i>	Sites stratégiques D et E2
------------	--	----------------------------

### Données générales

<b>Description</b>				
Le goulet de Crissier a été inclus par la Confédération dans les mesures prioritaires du programme d'élimination des goulets d'étranglement. Le projet d'assainissement de ce tronçon autoroutier qui relie les échangeurs d'Ecublens et de Villars-Ste-Croix, comprend des interventions réparties en deux groupes :				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Module 1 : il vise à augmenter la capacité des bretelles de sortie et à améliorer la sécurité du goulet par la suppression des entrecroisements des flux de trafic, la réalisation de voies supplémentaires de débord et la limitation de la vitesse à 80km/h; la réalisation de ce module est prévue durant la période 2011-2014 et est financée par le fonds fédéral d'infrastructure.</li> <li>• Module 2 : il vise à augmenter la capacité globale de ce secteur stratégique du réseau autoroutier de l'agglomération; son contenu dépend du projet de contournement autoroutier de Morges et de son échéance de réalisation.</li> </ul>				
Ces projets, dont dépend le développement urbain prévu par le Schéma directeur de l'Ouest lausannois, font partie d'un dispositif complet comprenant également les jonctions de Chavannes et de Malley (mesure 9) et d'Ecublens (mesure 10a), avec lesquelles ils forment un tout cohérent et indissociable. L'ensemble de ces mesures vise d'abord à améliorer le fonctionnement de la jonction de Crissier (module 1 et 2 du goulet de Crissier), puis à la soulager par la création de nouvelles jonctions. Il a pour but de permettre une réduction maximale du trafic sur les routes cantonales et communales dans le périmètre du SDOL et du SDRM, condition nécessaire à la mise en œuvre des mesures de modération du trafic et de requalification du réseau routier local, au profit des TP urbains, dont le tramway t1 et la ligne de bus à haut niveau de service t2) et de la mobilité douce.				
<b>Etat actuel</b>				
La jonction de Crissier est un passage obligé pour le trafic en relation avec l'Ouest lausannois, ce qui entraîne de fréquents dysfonctionnements, notamment sur l'autoroute, aggravés par la proximité des échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Ecublens.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Diminuer les émissions polluantes, conformément au Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges.				
Soulager la jonction de Crissier et mieux répartir le trafic routier en relation avec l'Ouest lausannois.				
Sécuriser le trafic sur l'axe autoroutier.				
<b>Etat final</b>				
La jonction de Crissier peut assumer son rôle de principal accès autoroutier de l'agglomération. La sécurité du trafic est garantie sur l'autoroute.				
<b>Effets escomptés</b>				
Meilleure répartition du trafic sur le réseau et fonctionnement satisfaisant du réseau autoroutier.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>		
CH - OFROU	Etat de Vaud, SDOL, Communes	CH - OFROU		
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :		Paquet de mesures non évalué		
<b>Maturité 2012 :</b>		<b>Maturité 2015 :</b>		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b> - Réseau routier de l'Ouest lausannois / Examen de fonctionnement, vision multimodale et propositions d'aménagement à l'horizon PALM (2020) ; rapport d'étude préliminaire, septembre 2007 - OFROU, Etude préliminaire "Aménagements autoroutiers sur le tronçon Ecublens – Villars-Sainte-Croix", Transitec Ing.-conseils SA, novembre 2009.		<b>Démarches en cours</b> -		
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2020 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	X Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 100.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Réseau national	-	100.0	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	<b>100.0</b>	-	-
<b>Remarques :</b> La réalisation du module 1, dont le coût est estimé à CHF 120 mio, est planifiée durant la période 2011-2014.				

Mesure 11 Compléments routiers à des infrastructures du réseau national		Agglomération		
<i>Paquet de mesures i – Réseau routier, compléments aux nouvelles jonctions</i>				
<b>Données générales</b>				
<b>Description</b>				
<p>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.</p> <p>Les compléments routiers envisagés accompagnent les travaux prévus aux jonctions de la Blécherette, d'Ecublens, 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).</p> <p>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 terme un complément au réseau routier améliorant la relation entre l'autoroute et Lutry.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Réseau routier principal peu ou pas connecté à l'autoroute, assurant des liaisons internes à l'agglomération ainsi qu'une desserte locale.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
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.				
<b>Etat final</b>				
Réseau routier structurant bien connecté à l'autoroute, assurant une bonne accessibilité à l'agglomération.				
<b>Effets escomptés</b>				
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.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>		
Etat de Vaud – Communes	OFROU, Schémas directeurs	Etat de Vaud - Communes		
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :		Bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2	<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)			
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>	<b>Démarches en cours</b>			
- PALM, Etude stratégique d'accessibilité multimodale, mai 2009 - PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, juillet 2010	- Etat 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 - SDEL, chantier 6, Stratégie de développement du secteur de Corsy-la Conversion			
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2030			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	X Liste B	X Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 74.8 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	17.3	6.6	2.0	-
Etat de Vaud	23.4	16.9	-	-
Communes concernées	2.5	3.0	3.0	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>43.3</b>	<b>26.5</b>	<b>5.0</b>	-
<b>Remarques</b> : -				

## MESURE 11 : COMPLEMENTS ROUTIERS LOCAUX A DES INFRASTRUCTURES DU RESEAU NATIONAL

## 11\_NL\_01 Romanel – Route cantonale de la Sauge (RC 452) – Aménagement

Coût de construction : 8.4 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

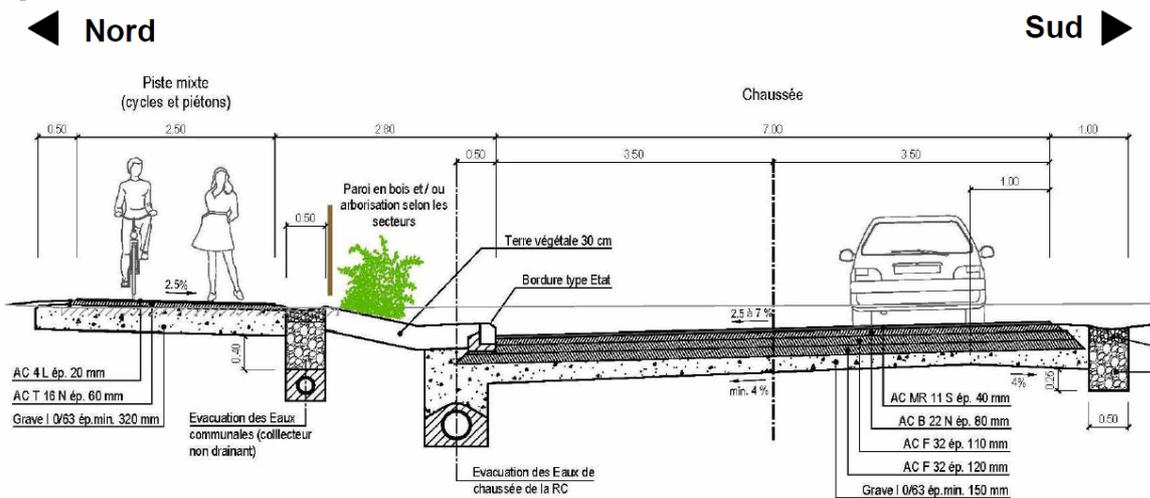
**Description :** Le projet consiste à transformer en route cantonale (RC 452) l'actuel chemin de la Sauge, qui relie la RC401b et la RC448a. Cet aménagement est nécessaire pour compléter l'accessibilité à la jonction autoroutière.

**Spécifications :** - Voies de circulation aux standards RC avec une largeur de chaussée de 7 m  
- Piste mixte cycles et piétons (largeur 2.5 m) séparée par une bande herbeuse

**Localisation :** Commune de Romanel-sur-Lausanne



**Projet :**



**Référence :** Etat de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette, Projet général, Mesures complémentaires

**Etat d'avancement :** Avant projet

**Pilote / contact :** SR-VD

**Partenaires :** Commune de Romanel-sur-Lausanne

MESURE 11 : COMPLEMENTS ROUTIERS LOCAUX A DES INFRASTRUCTURES DU RESEAU NATIONAL

**11\_OL\_01      Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes**

Coût de construction : 9.9 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Encadrant la future jonction de Chavannes, le projet vise à améliorer l'accessibilité à l'autoroute. Il consiste à réaménager la partie de la route cantonale RC76 située entre l'avenue du Léman et la Mèbre et à la connecter à la future avenue de la Concorde, pour desservir aussi bien Chavannes que Renens.

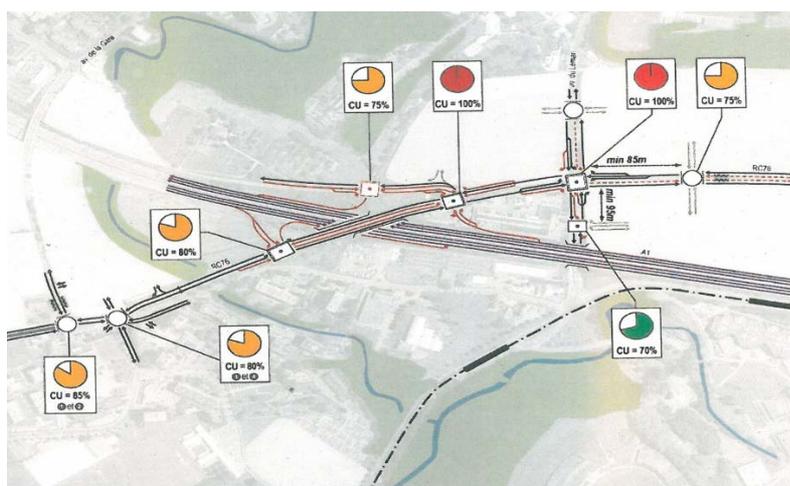
**Spécifications :**

- Réalisation de 4 voies de circulation sur le franchissement de l'autoroute jusqu'au carrefour avec l'avenue du Léman et 2 à 3 voies en direction du giratoire Praz Verguez, qui est maintenu en l'état.
- Aménagement de trottoirs et de bandes cyclables en continuité de la requalification de la RC76 (projet en cours à l'Est de l'avenue du Léman).

**Localisation :** Commune de Chavannes-près-Renens



**Projet :** Dimensionnement des voies de circulation et exploitation en cohérence avec l'axe autoroutier



**Référence :** Image directrice, ADR-Citec, février 2012  
OFROU, Jonction de Chavannes, Projet général (en cours)

**Etat d'avancement :** Avant-projet d'aménagement de la RC76 en cours

**Pilote / contact :** Etat de Vaud, Service des routes

**Partenaires :** OFROU, SM-VD, SDOL, Commune de Chavannes-près-Renens

MESURE 11 : COMPLEMENTS ROUTIERS LOCAUX A DES INFRASTRUCTURES DU RESEAU NATIONAL

## 11\_OL\_02 Denges, Echandens, Ecublens et Lonay / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79 et RC76)

Coût de construction : 15 mio CHF HT

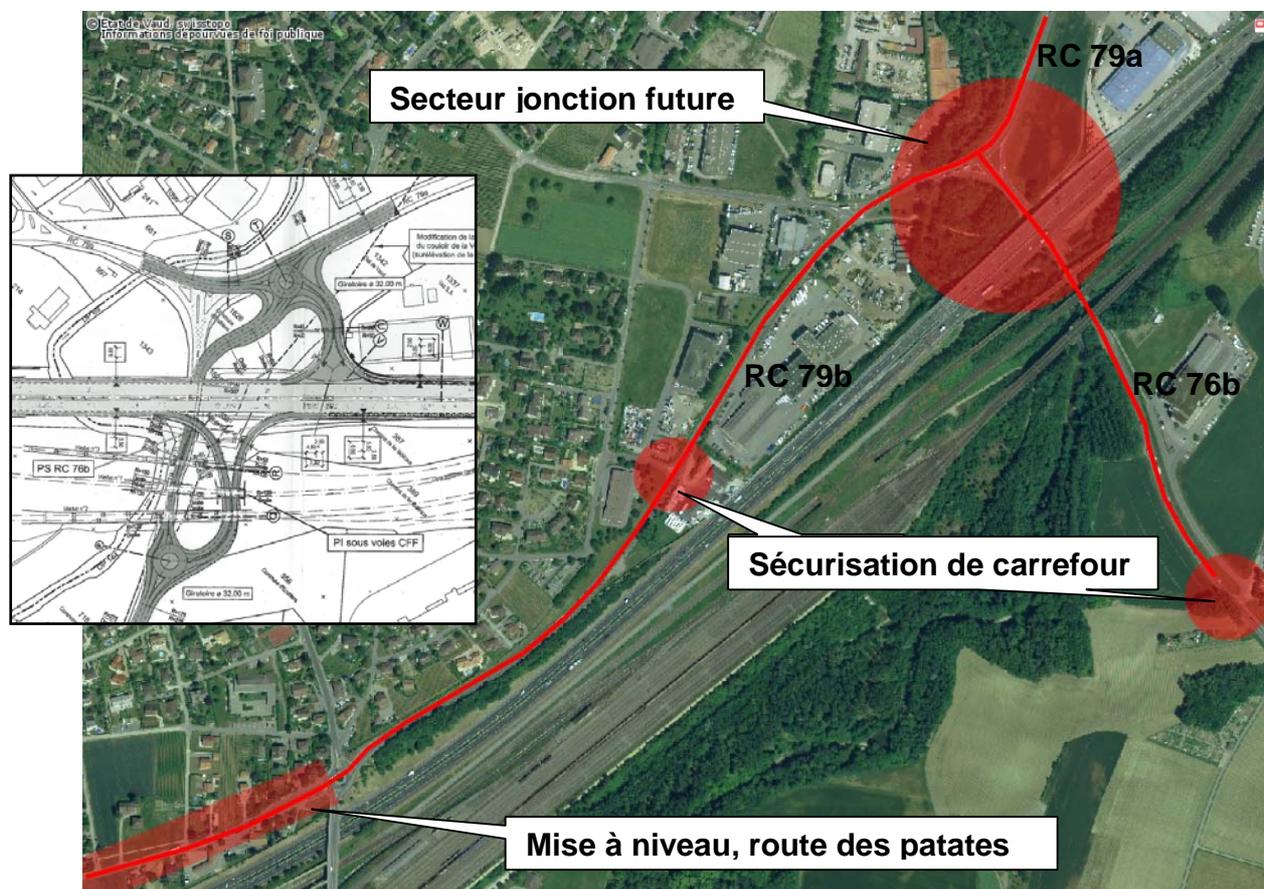
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Le projet consiste à adapter le réseau routier cantonal permettant d'accéder à la future jonction d'Ecublens.

**Spécifications :**

- Une nouvelle jonction directement connectée aux communes d'Ecublens, Echandens et Bussigny par deux nouveaux giratoires sur les RC 79 et RC76
- Sécurisation des carrefours sur la RC79b (accès Echandens) et sur la RC76b (accès à la ZI larges pièces)
- Mise à niveau de la "route des patates" qui devient une route cantonale du carrefour de la Poste sur Echandens jusqu'à Lonay

**Localisation :** Communes de Denges, Echandens, Ecublens et Lonay



**Référence :** OFROU, Jonction d'Ecublens, Projet général (en cours)

**Etat d'avancement :** Etat de Vaud, Service des routes, Principes d'exploitation

**Pilote / contact :** Etat de Vaud, Service des routes

**Partenaires :** OFROU, Communes de Lonay, Denges, Echandens, Ecublens

## MESURE 11 : COMPLEMENTS ROUTIERS LOCAUX A DES INFRASTRUCTURES DU RESEAU NATIONAL

**11\_OL\_03 Crissier, Bussigny / Compléments routiers locaux à la jonction de Crissier**

Coût de construction : 10 mio CHF HT

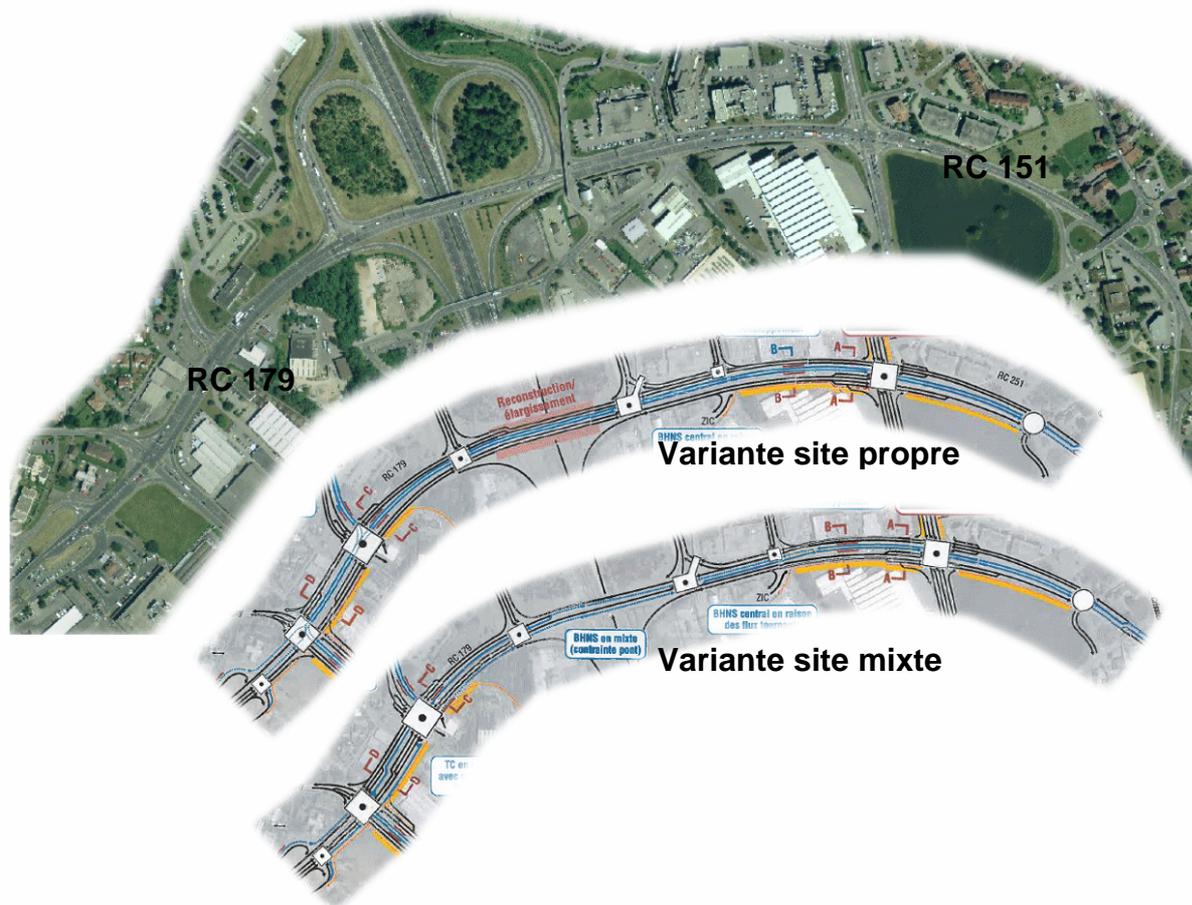
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** L'entier du tronçon routier cantonal traversant la jonction de Crissier (RC151a et RC179a) doit être réorganisé pour répondre à la nouvelle distribution du trafic automobile induite par la réalisation des jonctions de Chavannes et Ecublens, ainsi que par l'assainissement du goulet de Crissier. L'aménagement de cet axe doit également être prévu pour garantir le passage d'une ligne de BHNS et assurer son intégration dans le tissu urbain en développement, en particulier à Crissier et à Bussigny.

**Spécifications :** Le dimensionnement et l'exploitation de l'axe sont directement influencés par la présence des lignes de transports publics t1 (tramway) et t2 (BHNS). Des variantes avec les véhicules TP circulant en site propre intégral ou en site mixte restent ouvertes.

**Localisation :** Communes de Bussigny et Crissier

**Projet :** Variantes de dimensionnement et d'exploitation des RC 179 et 151



**Référence :** Etat de Vaud, Service des routes, Etude préliminaire, Transitec

**Etat d'avancement :** Etude préliminaire en cours

**Pilote / contact :** Etat de Vaud, Service des routes

**Partenaires :** OFROU, SM-VD, Communes de Bussigny et de Crissier, SDOL, tl

Mesure 14a	Autoroute A9 Eclatement de la jonction de La Blécherette <i>Infrastructures réseaux nationaux</i>	Sites stratégiques B et C
------------	---	---------------------------

### Données générales

<b>Description</b>		
<p>Les sites 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.</p> <p>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 adapté à la nouvelle configuration de la jonction (adaptation ou création de tronçons routiers, modification de l'exploitation de certains carrefours).</p> <p>L'éclatement de la jonction permet également de développer la ligne TP reliant Lausanne et le Mont-sur-Lausanne, en franchissement de partie existante de la jonction (RC449), et, à moyen terme, de créer une nouvelle ligne entre Lausanne et Romanel en franchissement de la nouvelle partie de la jonction (RC448).</p> <p>Cette mesure, comme toutes celles visant à améliorer l'accessibilité et le fonctionnement de l'autoroute constituent une condition nécessaire à la mise en œuvre des mesures de modération du trafic et de requalification du réseau routier local ainsi qu'au développement des prestations des TP urbains.</p>		
<b>Etat actuel</b>		
Jonction autoroutière (en forme de demi-trèfle) quotidiennement saturée avec concentration des flux de circulation sur la RC449 et la route du Chatelard.		
<b>Objectifs à atteindre</b>		
Améliorer le fonctionnement du réseau routier autour de la jonction et garantir la sécurité des usagers circulant sur l'autoroute. Assurer le passage d'une ligne TP à forte fréquence.		
<b>Etat final</b>		
La jonction autoroutière éclatée distribue les flux de circulation sur les RC401, RC448 et RC449, avec délestage de l'axe Châtelard - Le Mont-sur-Lausanne. Une ligne TP circule aussi bien sur l'axe RC448 que RC449. Au nord de l'autoroute, un barreau routier complet fait le lien avec les sites en développement de Romanel et du Mont-sur-Lausanne.		
<b>Effets escomptés</b>		
Augmentation du niveau de sécurité sur l'autoroute et réduction des périodes de saturation. Possibilité de faire circuler une ligne TP à forte fréquence sur les axes RC448 et RC449.		
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>
CH - OFROU	Etat de Vaud, Communes	CH - OFROU

### Evaluation

<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :	Paquet de mesures non évalué
<b>Maturité 2012 :</b>	<b>Maturité 2015 :</b>
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b> - Etat de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette – étude de circulation, Transitec, 2008 (fait partie intégrante du projet général de la jonction)	<b>Démarches en cours</b> - Etat de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette, Projet général selon art.11 LRN

### Mise en œuvre

<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 62.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Réseau national	62.0	-	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>62.0</b>	-	-	-
<b>Remarques :</b>	-			

Mesure 16a	Développement du réseau bus/trolleybus - 2015-2018 Aménagements routiers	Agglomération
<i>Paquet de mesures h – TP urbains routiers 2025</i>		

### Données générales

#### Description

Le développement de l'agglomération s'accompagne d'une forte augmentation de l'offre des transports publics par bus et trolleybus, en complémentarité du réseau des axes forts (mesures 23a/c/e). La mesure consiste à mettre en œuvre la 1<sup>ère</sup> phase du réseau d'accompagnement de ces axes forts.

Pour ce faire, d'importants aménagements routiers sont nécessaires en vue de faciliter la circulation des véhicules TP et améliorer les performances et l'attractivité du réseau (portions de couloirs réservés, aménagements de carrefours, d'interfaces, d'arrêts, de lignes aériennes pour les trolleybus, etc.). Cette phase est destinée à étoffer le service dans l'ensemble de l'agglomération.

L'électrification planifiée de diverses lignes permet de réduire la part de l'offre réalisée en traction thermique.

#### Etat 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 et, en particulier, atteindre une part modale TP de l'ordre de 20 à 30% dans l'Ouest et le Nord lausannois.

#### Etat final

A l'horizon 2025, après une phase supplémentaire de développement des TP, tous les secteurs de l'agglomération, en particulier ceux ayant concrétisé leur important potentiel de développement, sont desservis par des TP efficaces.

#### Effets escomptés

Impact significatif sur l'attractivité des TP et leur fréquentation.

Augmentation de la part modale des TP.

<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>
Communes	Etat de Vaud, Schémas directeurs, tl, MBC	Communes

#### Evaluation

<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :	Bon à très bon
---	----------------

<b>Maturité 2012</b> : Degré 1	<b>Maturité 2015</b> : Degré 2
--------------------------------	--------------------------------

<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>	<b>Démarches en cours</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDEL, Rapport technique « mobilité et urbanisme », Transitec, GEA et Ecoscan, mai 2011</li> <li>- SDRM, Chantier 1 TP, phase 1, Etude générale, diagnostic et orientations stratégiques, , Christe &amp; Gygax, juillet 2008</li> <li>- SDRM, Chantier 1 TP, phase 2, Conception du futur réseau TP, chantier 1, Christe &amp; Gygax, septembre 2010</li> <li>- tl, Schéma directeur du réseau 2017</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDEL, Chantier 1b TP, Architecture du réseau, service DO des tl</li> <li>- SDRM, Chantier 1 TP, phase 3, Mise en œuvre, Christe &amp; Gygax</li> <li>- PALM, AFTPU, Etudes préliminaires du réseau d'accompagnement</li> </ul>

#### Mise en œuvre

<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 20.9 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (40%)	7.0	-	-	-
Etat de Vaud	0.9	-	-	-
Communes concernées	9.5	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>17.4</b>	-	-	-

**Remarques** : S'agissant de l'augmentation du parc des véhicules, un investissement de CHF 15.4 mio est planifié pour l'horizon 2015-2020, par emprunt garanti par l'Etat de Vaud (mesure 16b).

MESURE 16A : DEVELOPPEMENT DU RESEAU BUS/TROLLEYBUS 2015-2018

**16a\_CL\_01 Ligne t12 / Aménagements routiers sur l'avenue de Rhodanie à Lausanne**

Coût de construction : 1.2 mio CHF HT

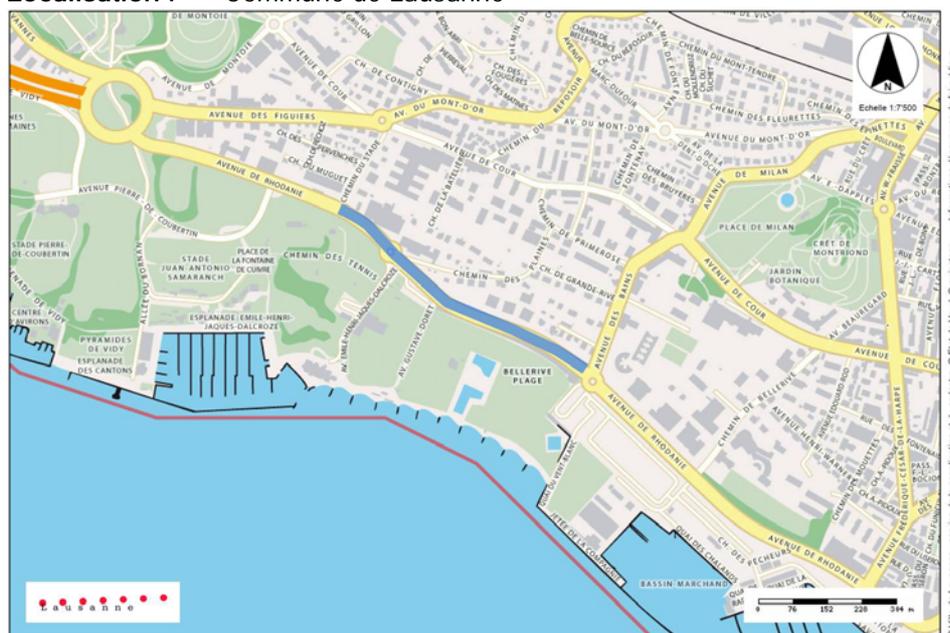
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Amélioration de la vitesse commerciale des bus par la création d'aménagements spécifiques

**Spécifications :**

- Longueur : environ 650 m
- Suppression d'un point noir pour les transports publics
- Intégration à un nouvel accès Ouest à la piscine de Bellerive.

**Localisation :** Commune de Lausanne



**Projet :** Profil en travers de 15 à 22 mètres

**Référence :** Diagnostic t1 sur les conditions de circulation à l'avenue de Rhodanie

**Etat d'avancement :** Etude de variantes en cours

**Pilote / contact :** Transports publics de la région lausannoise t1  
Ville de Lausanne, Service des routes et de la mobilité

**Partenaires :** SR-VD

MESURE 16A : DEVELOPPEMENT DU RESEAU BUS/TROLLEYBUS 2015-2018

**16a\_EL\_01 Pully / Aménagements pour bus – Phase 1**

Coût de construction : 0.7 mio CHF HT

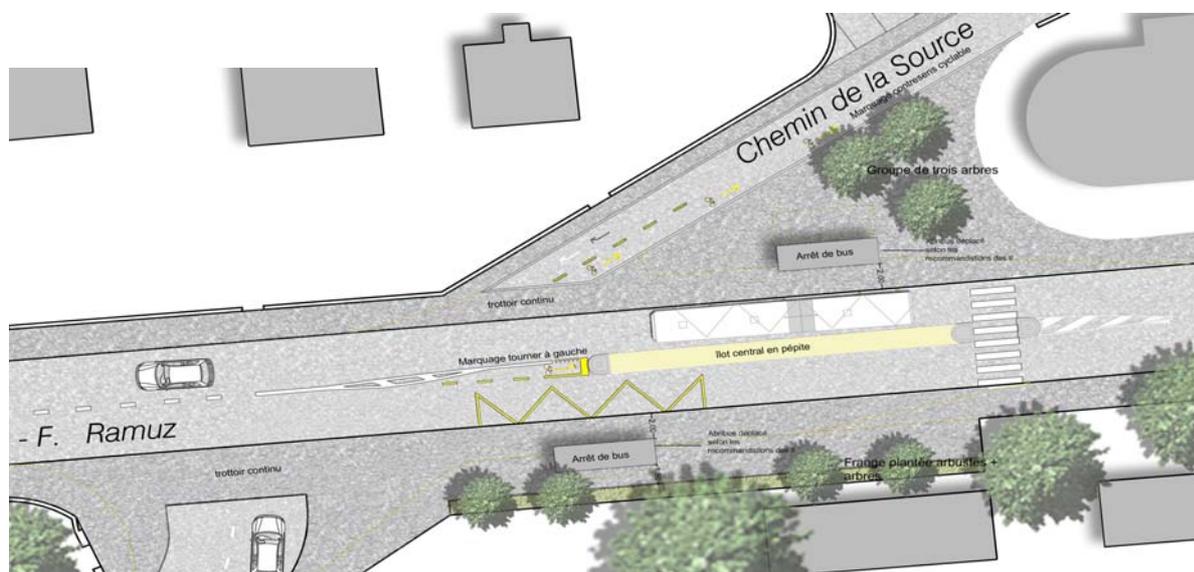
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Le PALM 2012 a mis en évidence un certain nombre de points noirs dans le réseau tl de l'Est lausannois. Des retards importants sont relevés en particulier sur les av. C-F. Ramuz, Général Guisan et Villardin ainsi que sur le tronçon du bd de la Forêt entre Chailly et Val-Vert. La présente mesure vise à la fois une amélioration des temps de parcours sur les lignes TP principales et de l'accessibilité aux secteurs denses par des aménagements routiers ponctuels. L'objectif du SDEL est l'augmentation de la part modale des TP dans l'Est de 14% à 20% d'ici 2020.

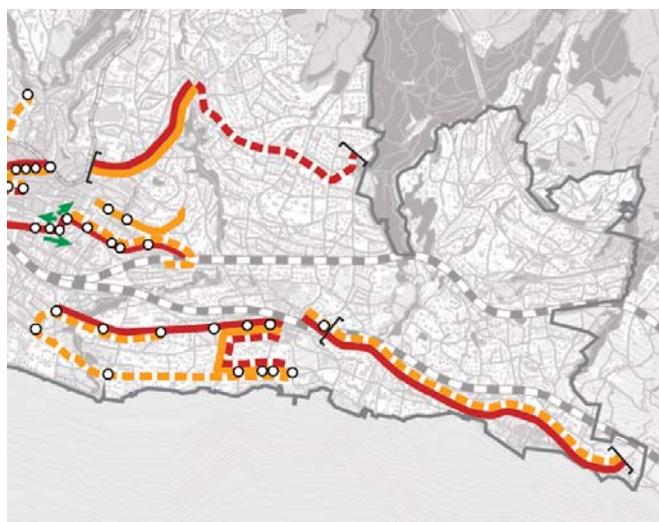
**Spécifications :**

- Aménagements des arrêts de bus sur chaussée.
- Mesures de priorisation des TP aux carrefours (détection des bus, sites propres partiels).

**Projet :** Exemple du réaménagement sur chaussée de l'arrêt C-F. Ramuz (lignes 4 – 25 – 47)



Extrait du chapitre 3.4.2 du PALM 2012 «Points noirs du réseau tl et MBC»



**Référence :**  
SDEL, Chantier 1 – TP ; Diagnostic du réseau t-l dans l'Est lausannois

**Etat d'avancement :**  
Etudes d'avant-projet sommaire

**Pilote / contact :** Ville de Pully

**Partenaires :** tl, SM-VD, SR-VD



MESURE 16A : DEVELOPPEMENT DU RESEAU BUS/TROLLEYBUS 2015-2018

**16a\_OL\_01 Ligne tl2 / Electrification du tronçon Bourdonnette-EPFL**

Coût de construction : 3.1 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

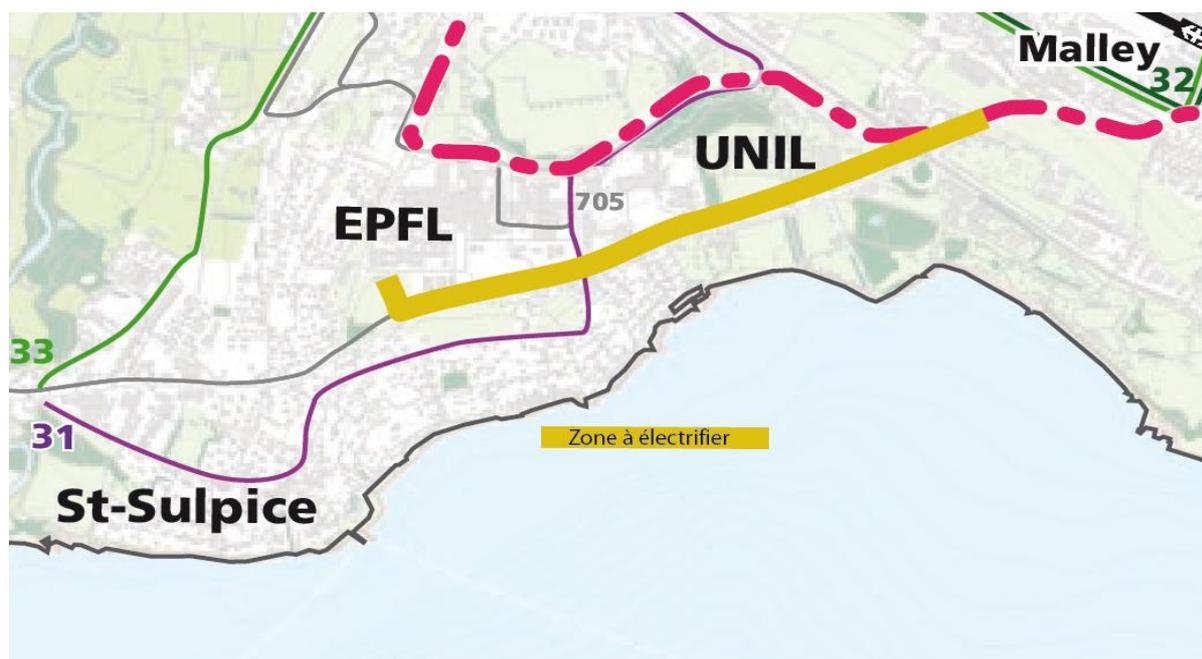
**Description :** Le projet fait partie du programme d'extension de l'électrification du réseau tl. Il permettra de compléter et d'améliorer la desserte du secteur des Hautes Ecoles en permettant à une ligne de trolleybus (probablement la ligne tl 2, qui réalise une liaison est-ouest au niveau du lac) de prolonger son parcours de la Bourdonnette à l'UNIL et l'EPFL.  
Une coordination est nécessaire avec le projet Métamorphose-Sud, développé par la Ville Lausanne dans le secteur de la Bourdonnette.

**Spécifications :**

- Prolongement d'une ligne de trolleybus jusqu'à l'EPFL
- Plusieurs variantes d'exploitation envisageables: par la ligne tl1 (Blécherette-Maladière), par la ligne tl2 (Désert-Maladière-Lac) ou par les deux
- Fréquence prévue : 7-10 minutes
- Longueur du tronçon à électrifier : 2.2 km
- Travaux nécessaires : une fouille et des câblages

**Localisation :** Communes de Lausanne, d'Ecublens et de St.-Sulpice

**Projet :**



**Référence :** Transports publics de la région lausannoise tl, Unité développement de l'offre

**Etat d'avancement :** Etude préliminaire

**Pilote / contact :** Regina Witter, SDOL

**Partenaires :** tl

MESURE 16A : DEVELOPPEMENT DU RESEAU BUS/TROLLEYBUS 2015-2018

**16a\_RM\_01 Réseau TPM 2018 – Infrastructures**

Coût de construction : 10 mio CHF HT

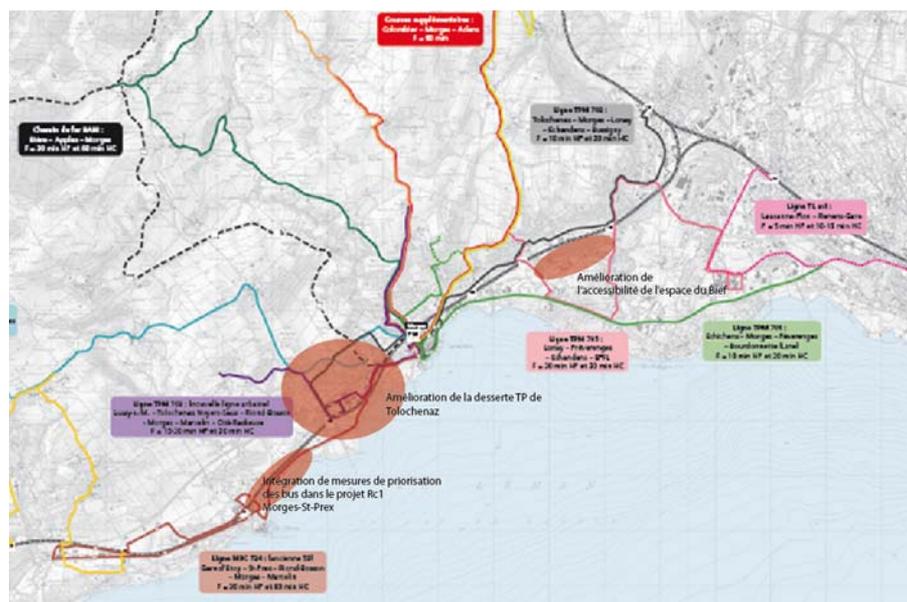
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Les développements de la région morgienne vont permettre d'accueillir plusieurs milliers d'habitants et d'emplois d'ici 2030. L'offre en transports publics devra être constamment adaptée et coordonnée avec la réalisation de ces nouveaux projets. Or, le réseau routier n'est plus en mesure de supporter un tel trafic et de permettre aux transports publics morgiens de maintenir une vitesse commerciale et une desserte de qualité. Plusieurs aménagements seront donc nécessaires pour assurer la desserte en transports publics des secteurs de développement : en particulier dans la commune de Tolochenaz qui devrait voir sa population doubler ces prochaines années et dans le secteur du Bief (Lonay, Denges, Préverenges).

**Spécifications :**

- L'étude pour le concept du réseau TPM 2014-2018-2023 sera lancée en 2013, à la suite du chantier 4 « urbanisation et paysage » qui aura identifié les secteurs de développements les plus rapides.
- Un rapport technique de mise en œuvre des aménagements en faveur des TP sera inclus dans le concept.

**Localisation et projet :**



**Référence :** Région Morges, Chantier 4 « Urbanisation et Paysage » en cours de finalisation

**Etat d'avancement :** Etude préliminaire

**Pilote / contact :** Région Morges, Mme Charlotte Baurin

**Partenaires :** SM-VD, SR-VD, MBC

Mesure 17a	Développement du réseau bus/trolleybus - 2019-2027 Aménagements routiers	Agglomération
------------	---	---------------

Paquet de mesures h – TP urbains routiers 2025

### Données générales

#### 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, voir mesures 23a/c/e), s'accompagne d'une évolution coordonnée du réseau des bus et trolleybus, en cohérence également avec le développement urbain. Le réseau TP de la région morgienne augmente également ses prestations.

D'importants aménagements routiers 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.

#### Etat 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 et, en particulier, atteindre une part modale TP de l'ordre de 20 à 30% dans l'Ouest et le Nord lausannois.

#### Etat final

Tous les secteurs de l'agglomération, en particulier ceux ayant concrétisé leur important potentiel de développement, sont desservis par des TP efficaces.

#### Effets escomptés

Impact significatif sur l'attractivité des TP et leur fréquentation.  
Augmentation de la part modale des TP.

<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>
Communes	Etat de Vaud, Schémas directeurs, tl, MBC	Communes

#### Evaluation

**Rapport coût – utilité** (paquet de mesures) : Bon à très bon

**Maturité 2012** : Degré 1 **Maturité 2015** : Degré 1-2

<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>	<b>Démarches en cours</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDEL, Rapport technique « mobilité et urbanisme », Transitec, GEA et Ecoscan, mai 2011</li> <li>- SDRM, Chantier 1 TP, phase 1, Etude générale, diagnostic et orientations stratégiques, , Christe &amp; Gyax, juillet 2008</li> <li>- SDRM, Chantier 1 TP, phase 2, Conception du futur réseau TP, chantier 1, Christe &amp; Gyax, septembre 2010</li> <li>- Schéma directeur du réseau tl 2017</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDEL, Chantier 1B TP, Architecture du réseau, service DO des tl</li> <li>- SDRM, Chantier 1 TP, phase 3, Mise en œuvre, Christe &amp; Gyax</li> <li>- PALM, AFTPU, Etudes préliminaires du réseau d'accompagnement</li> </ul>

#### Mise en œuvre

<b>Période de réalisation</b>	2020 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	X Liste B	X	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 67.1 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	-	15.3	11.5	-
Etat de Vaud	-	2.2	6.9	-
Communes concernées	-	20.8	10.3	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	<b>38.3</b>	<b>28.8</b>	-

**Remarques** : S'agissant de l'augmentation du parc des véhicules, un investissement de CHF 45 mio est planifié pour l'horizon 2020-2025, par emprunt garanti par l'Etat de Vaud (mesure 17b).

Mesure 20	Réseau ferroviaire CFF Léman 2030 – Développement du nœud ferroviaire de Lausanne <i>Infrastructures réseaux nationaux – Fonds d'infrastructure ferroviaire</i>	Agglomération
-----------	---	---------------

### Données générales

<p><b>Description</b></p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4<sup>ème</sup> voie Renens – Lausanne (mesure 20a) L'ajout d'une 4<sup>ème</sup> 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).</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>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.</p>
---

<p><b>Etat actuel</b></p> <p>Le nœud ferroviaire de Lausanne est saturé et limite le développement de l'offre dans l'ensemble de la Suisse romande.</p>
---

<p><b>Objectifs à atteindre</b></p> <p>Accroître la capacité du réseau ferroviaire national.</p>
--

<p><b>Etat final</b></p> <p>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.</p>
--

<p><b>Effets escomptés</b></p> <p>Augmentation de l'offre ferroviaire pour tous les types de trafic. Augmentation du nombre de personnes transportées dans les trains.</p>
--

<b>Instance pilote</b> CFF, CH	<b>Partenaires</b> Etat de Vaud, Communes	<b>Instance décisionnelle</b> CH
-----------------------------------	--	-------------------------------------

### Evaluation

<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :	Paquet de mesures non évalué
--	------------------------------

<b>Maturité 2012 :</b>	<b>Maturité 2015 :</b>
------------------------	------------------------

<p><b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Convention cadre Vaud-Genève-OFT-CFF relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, décembre 2009</li> </ul>	<p><b>Démarches en cours</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fonds FIF et Programme FAIF</li> </ul>
---	--

### Mise en œuvre

Période de réalisation	2015 - 2025				
Début de réalisation	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023		
Priorisation	X	Liste A	X	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 1'350.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>	
CH Réseau national	530.0	820.0	-	-	
Etat de Vaud	-	-	-	-	
Communes concernées	-	-	-	-	
Tiers	-	-	-	-	
<b>TOTAL</b>	<b>530.0</b>	<b>820.0</b>	-	-	

<b>Remarques :</b> Coût estimé des mesures : 20a, 210 mio - 20b, 260 mio - 20c, 820 mio - 20d, 60 mio.
--

Mesure 21 Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération		Sites stratégiques I, J, K, L		
<i>Paquet de mesures I – Gares des centralités principales d'agglomération</i>				
<b>Données générales</b>				
<b>Description</b>				
<p>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 et Renens (cf. mesures 20c/d).</p> <p>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.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
L'organisation des interfaces multimodales des gares résulte d'interventions au coup par coup dont le résultat n'est pas optimal.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Améliorer le confort des usagers				
Augmenter la qualité de l'espace public et optimiser le fonctionnement des interfaces TP				
<b>Etat final</b>				
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.				
<b>Effets escomptés</b>				
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.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>		
Communes	CFF, Etat de Vaud, Schémas directeurs	Communes		
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :		Bon à très bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2		<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Morges, Plan directeur localisé Gare-Sud, décembre 2008</li> <li>- SDEL, Chantier 4, Centre-ville de Pully, Etude test pour l'aménagement du centre de Pully et du site de la Clergère</li> <li>- Pully, Réaménagement et urbanisation nouvelle du secteur de La Clergère : étude-test du centre-ville, Fischer+Montavon, mars 2012</li> <li>- SDOL, Chantier 2 Secteur Gare de Renens, Avant-projet « Rayon vert », Farra &amp; Fazan, décembre 2009</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDEL, Chantier 4, Centre-ville de Pully, Requalification des espaces publics et étude de circulation, Masterplan</li> <li>- Ville de Lausanne, avant-projet d'aménagement</li> </ul>		
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	X Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 43.1 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	16.0	-	1.2	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	24.1	-	1.8	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>40.1</b>	<b>-</b>	<b>3.0</b>	<b>-</b>
<b>Remarques</b> : -				

## MESURE 21 : INTERFACES ET ESPACES PUBLICS DES GARES DES CENTRALITES PRINCIPALES D'AGGLOMERATION

**21\_CL\_01**      **Lausanne – Aménagement de l'interface de la gare CFF**

Coût de construction : 20 mio CHF HT

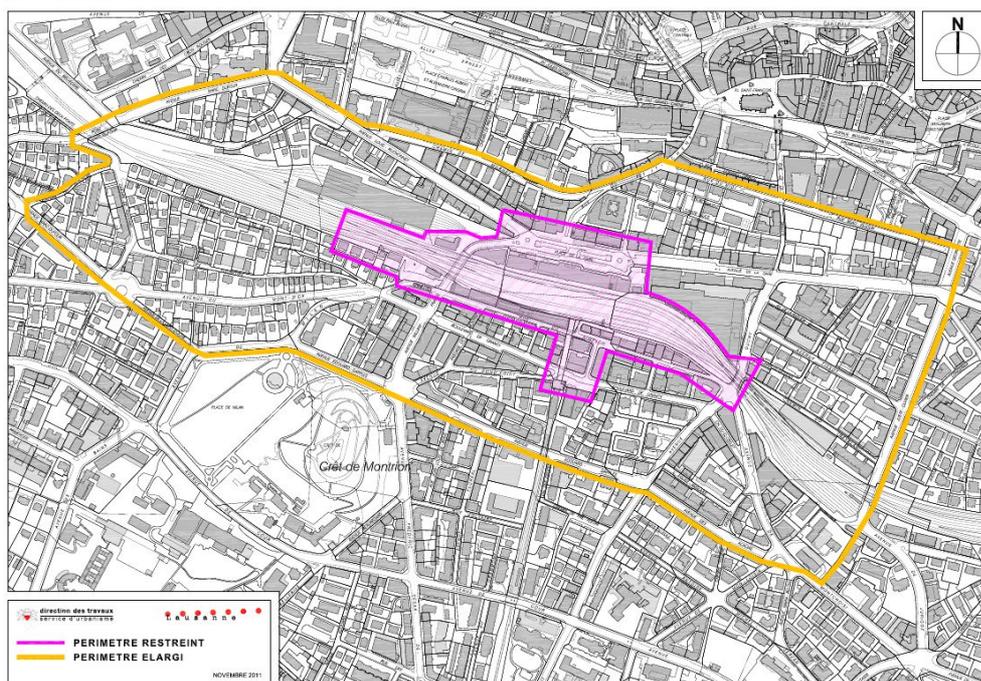
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Afin d'anticiper l'augmentation du trafic voyageurs en gare de Lausanne (150'000 voyageurs/jour en 2030), les CFF se sont engagés à développer les infrastructures de la gare. En complément à ce projet de réaménagement, les différentes interfaces avec l'espace public et les quartiers voisins de la gare devront être adaptées pour absorber l'accroissement important des flux de piétons et pour améliorer l'accueil et la qualité de vie de tous les usagers du périmètre « Pôle gare ».

**Spécifications :** Le projet d'aménagement de la gare CFF se traduit par :

- la réalisation d'un nouveau passage inférieur (PI) à l'ouest, le déplacement et le réaménagement du PI central, le réaménagement du PI à l'est;
- la création de passages longitudinaux et d'espaces de services à la clientèle en sous-sol;
- le réaménagement des espaces de distribution dans le bâtiment voyageurs.

Le concept d'accessibilité au Pôle gare est en cours de développement. Les interventions sur le domaine public ne sont pas encore arrêtées à ce jour.

**Localisation :**

**Projet :** En cours

**Référence :** CFF, Ville de Lausanne, mars 2012

**Etat d'avancement :** Etudes préliminaires, lancement de l'avant-projet

**Pilote / contact :** Ville de Lausanne, Service d'urbanisme, M. P. Bulliard

**Partenaires :** CFF, tl, SM-VD

## MESURE 21 : INTERFACES ET ESPACES PUBLICS DES GARES DES CENTRALITES PRINCIPALES D'AGGLOMERATION

**21\_EL\_01 Pully – Aménagement interface gare CFF**

Coût de construction : 6.8 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015-2018

**Description :** Le projet concerne la valorisation de la gare de Pully-centre, la mise en conformité des aménagements de gare (PMR, sécurité, nouveau matériel roulant) et l'amélioration du confort des usagers des transports publics.

**Spécifications :** Réorganisation et développement du réseau piétonnier autour de la gare et amélioration de l'accessibilité aux quais :

- Création de 3 nouveaux accès aux quais et réaménagement des accès existants
- Aménagement d'une nouvelle liaison piétonne au Nord des voies CFF
- Réfection de la passerelle Verdaine
- Requalification du sous-voie existant et réalisation d'une rampe et de deux ascenseurs pour accéder aux quais.

Requalification des espaces publics en lien avec la densification du secteur Gare :

- Réaménagement de la dalle de couverture des voies CFF
- Réaménagement de la place de la Gare.

**Projet :**

**Référence :** Ville de Pully, Etude préliminaire, bureau merlini & ventura arch., septembre 2011  
SDEL, Chantier 4 Centre-ville de Pully

**Etat d'avancement :** Démarrage étude d'avant-projet

**Pilote / contact :** Ville de Pully, Service d'urbanisme

**Partenaires :** SM-VD, CFF

## MESURE 21 : INTERFACES ET ESPACES PUBLICS DES GARES DES CENTRALITES PRINCIPALES D'AGGLOMERATION

**21\_OL\_01 Renens – Aménagement de l'interface de la gare CFF**

Coût de construction : 8.3 mio CHF HT

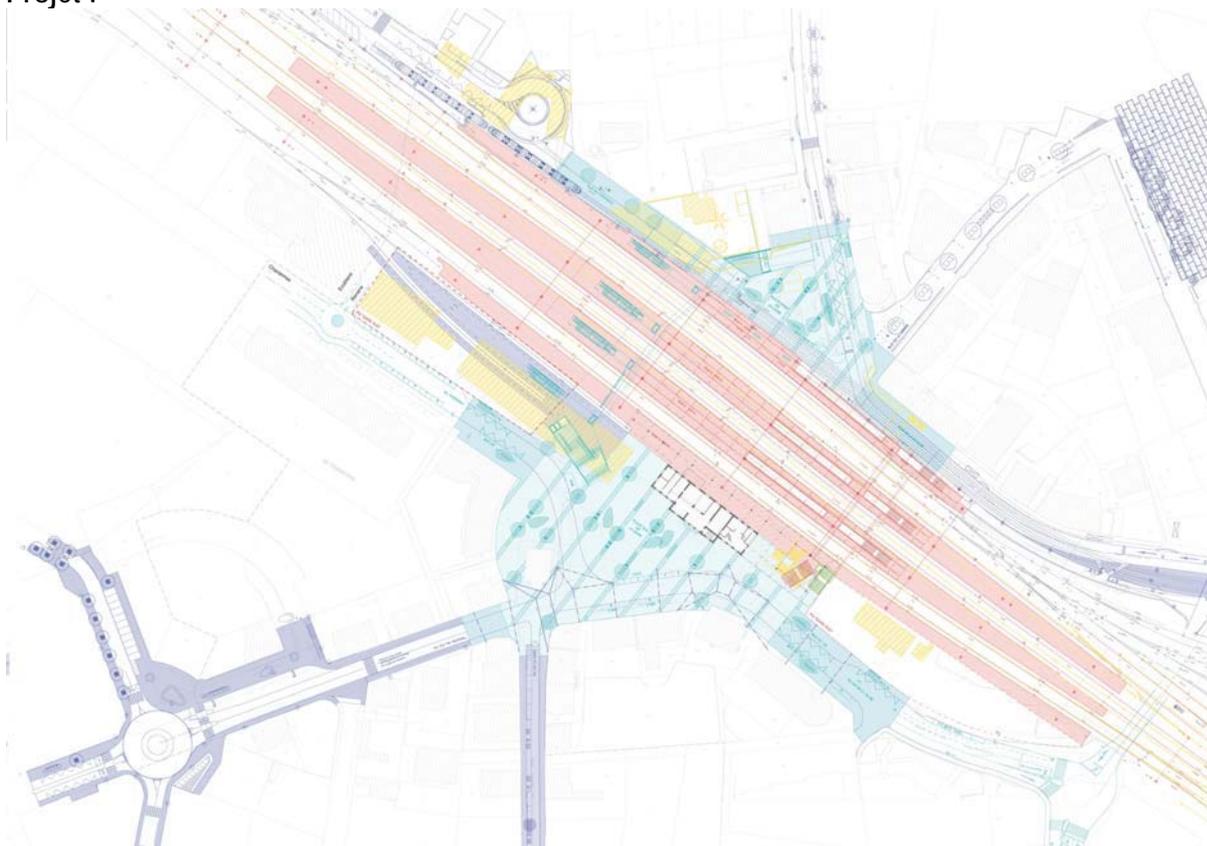
Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Une première série de mesures figurent dans le PALM 2007 et font l'objet d'un cofinancement fédéral pour la période 2011-2014. Il s'agit du remplacement du passage d'inférieur, de la création d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais CFF et la création de places de stationnement pour vélos.  
En complément, le projet prévu dans la phase ultérieure, concerne le réaménagement des places nord et sud de la gare de Renens, qui font partie intégrante de l'interface TP.

**Spécifications :** Les travaux planifiés concernent

- la modification du schéma de circulation : extrémités Est de la rue du Terminus et Ouest de la rue de Lausanne réservées aux transports publics + zone 20 sur la place sud de la gare, implantation d'un giratoire Tir Fédéral / Glycines, création d'un carrefour à feux 1er Août / Simplon;
- l'intégration du terminus provisoire du tram t1 sur la place nord de la gare
- l'aménagement de places dépose-minute sur l'avenue d'Epenex et de places moto sur la place de la gare.

Les coûts sont estimés à CHF 3.52 mio pour la place nord et 4.76 mio pour la place sud.

**Projet :**

**Référence :** Projet définitif, groupement Rayon Vert, février 2012

**Etat d'avancement :** Projet définitif en cours

**Pilote / contact :** Commune de Renens, M. Grütter

**Partenaires :** SM-VD, Communes de Chavannes près- Renens, d'Ecublens et de Crissier, tl

## MESURE 21 : INTERFACES ET ESPACES PUBLICS DES GARES DES CENTRALITES PRINCIPALES D'AGGLOMERATION

**21\_RM\_01** Gare de Morges

Coût de construction : 5 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015-2018

**Description :** Le projet concerne la 1<sup>ère</sup> phase de réaménagement de l'espace public environnant la gare CFF de Morges (parties Sud et Nord de la gare). Une 2<sup>ème</sup> phase touchant principalement la place située au Nord de la gare est prévue après 2023 (CHF 3 mio).

**Spécifications :**

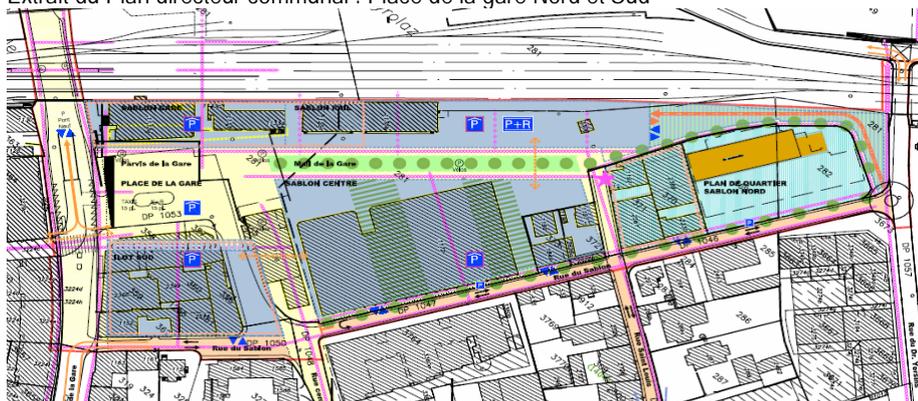
- Aménagement de la Rue Centrale dans le prolongement de la Place de la Gare (mobilier urbain, arborisation, etc.).
- Requalification de la Rue de la Gare (tronçon entre le giratoire du Moulin et la Rue de l'Avenir), dans le prolongement de la Place de la Gare.
- Création d'un square entre les voies CFF et l'angle de la Rue du Sablon/Rue St-Louis.
- Suppression du remblai entre les voies CFF et les parcelles N° 371, 370, 369 et 282.

**Localisation :** Commune de Morges

**Projet :**



Extrait du Plan directeur communal : Place de la gare Nord et Sud



PDL Morges Gare-Sud

**Référence :** Plan directeur communal, mars 2012 et Plan directeur des circulations (en cours).  
PDL Morges Gare-Sud, 2010 et PPA Morges-Gare-Sud (2012).  
Projet Gare-Nord (PPA et projet d'aménagement routier) à démarrer en 2013.

**Etat d'avancement :** En cours

**Pilote / contact :** Ville de Morges : Mme L. Monteventi Weber et M. A. Jaccard

**Partenaires :** CFF, MBC, Région Morges

Mesure 22a/b	Réseau ferroviaire CFF Création d'une 3 <sup>ème</sup> voie Archy (Bussigny) - Morges - Allaman <i>Infrastructures réseaux nationaux</i>	Agglomération
--------------	--	---------------

### Données générales

**Description**  
Prévue initialement, mais repoussée suite au redimensionnement de la 1<sup>ère</sup> étape du programme Rail 2000 (remplacé par le projet STEP), la 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire de Lausanne à Genève n'a été réalisée qu'entre Genève et Coppet.  
Dans la perspective d'une augmentation de l'offre "Grandes lignes" avec un cadencement de 15 minutes, il est nécessaire de dédier au trafic régional (RER vaudois) une voie propre entre Renens et Allaman, par la création d'une 3<sup>ème</sup> voie Archy (Bussigny) – Morges – Allaman. Cette voie supplémentaire est scindée en deux parties pouvant constituer autant d'étapes de réalisation: Morges-Allaman d'une part (mesure 22a) et Archy-Morges d'autre part (mesure 22b). 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 et desservant tous les arrêts.  
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.

**Etat actuel**  
La desserte de la région morgienne par le trafic régional est insuffisante, du fait de 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 entre Renens et Morges (ligne RER3 et RER4) en sont les conséquences directes.  
La capacité du tronçon ferroviaire Archy - Morges ne suffit pas pour envisager un développement de l'offre "Grandes lignes".

**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.

**Etat final**  
Le tronçon Archy-Morges-Allaman dispose de 3 voies et la desserte des gares RER est assurée 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.

**Effets escomptés**  
Augmentation de l'offre ferroviaire pour tous les types de trafic.  
Augmentation du nombre de personnes transportées dans les trains.

<b>Instance pilote</b> CFF, CH	<b>Partenaires</b> Etat de Vaud	<b>Instance décisionnelle</b> CH
-----------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

### Evaluation

<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :	Paquet de mesures non évalué
<b>Maturité 2012 :</b>	<b>Maturité 2015 :</b>
Documents disponibles le 30 juin 2012 - Convention cadre Vaud-Genève-OFT-CFF relative au développement de l'offre et des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport, décembre 2009.	Démarches en cours - Fonds FIF et Programme FAIF

### Mise en œuvre

Période de réalisation	2020 - 2030			
Début de réalisation	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
Priorisation	Liste A	Liste B	X	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 405.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Réseau national	-	-	405.0	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	<b>405.0</b>	-

**Remarques :** Morges - Allaman : 225 mio CHF  
Archy - Morges : 180 mio CHF

Mesure 23a	Développement d'axes forts de transport public urbains – Réseau-t Réalisation de lignes de BHNS t2 à t4	Agglomération
------------	--	---------------

*Paquet de mesures f – Axes forts de transports publics urbains*

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>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.</p> <p>Le réseau des AFTPU se compose de deux ensembles de transports publics : l'un disposant d'un site propre intégral protégé, en surface ou en souterrain (métro), l'autre circulant en site propre dans l'espace routier (tramway ou BHNS, Bus à Haut Niveau de Service). Le choix entre l'un ou l'autre type d'AFTPU, respectivement entre une technologie tram ou BHNS, s'effectue essentiellement sur la base du potentiel de clientèle attendue et de la capacité nécessaire pour y répondre.</p> <p>Les lignes circulant en site propre dans l'espace routier, formant le «réseau-t», 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.</p> <p>Les tronçons routiers destinés spécifiquement aux lignes BHNS font l'objet d'un réaménagement multimodal complet.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
<p>Les sites stratégiques sont desservis par des lignes de bus ou de trolleybus et ne bénéficient que partiellement des métros m1 et m2. 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 est atteinte en période de pointe. De plus, la qualité de prestation de ces lignes laisse à désirer (vitesses commerciales faibles, fiabilité et confort déficients).</p>				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
<p>Augmenter notablement la qualité de desserte des sites stratégiques par les TP.</p> <p>Augmenter la part modale des transports publics.</p> <p>Maîtriser le trafic individuel motorisé.</p>				
<b>Etat final</b>				
L'agglomération dispose d'un réseau-t complet, composé d'une ligne de tramway et de 3 lignes BHNS.				
<b>Effets escomptés</b>				
<p>Accroissement significatif de la part modale TP.</p> <p>Création des conditions nécessaires à la densification des sites stratégiques.</p>				
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>
Communes, Il		Etat de Vaud, Schémas directeurs		Etat de Vaud, Communes
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon à très bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2		<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, AFTPU, Etude préliminaire et d'opportunité du réseau, mai 2008</li> <li>- PALM, AFTPU, Projet partiel 7, Avant-projet, groupement Vision Commune, décembre 2009 (dans le cadre du chantier 1a SDEL)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, AFTPU, Actualisation de la planification du réseau, Etude exploratoire, Transitec Ingénieurs-conseils SA</li> </ul>		
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	X Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 186.4 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	12.0	52.8	9.7	-
Etat de Vaud	3.6	17.0	-	-
Communes concernées	14.4	62.3	14.6	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>30.0</b>	<b>132.1</b>	<b>24.3</b>	<b>-</b>
<b>Remarques</b> : S'agissant du parc des véhicules, un investissement de CHF 60 mio est planifié pour l'horizon 2015-2025, par emprunt garanti par l'Etat de Vaud, dont 39 mio en liste A (mesure 23b).				

MESURE 23A : AFTPU - RÉSEAU-T / BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

**23a\_EL\_01 Ligne t2 : Lausanne , Pully / Tronçon St François – Pully Reymondin**

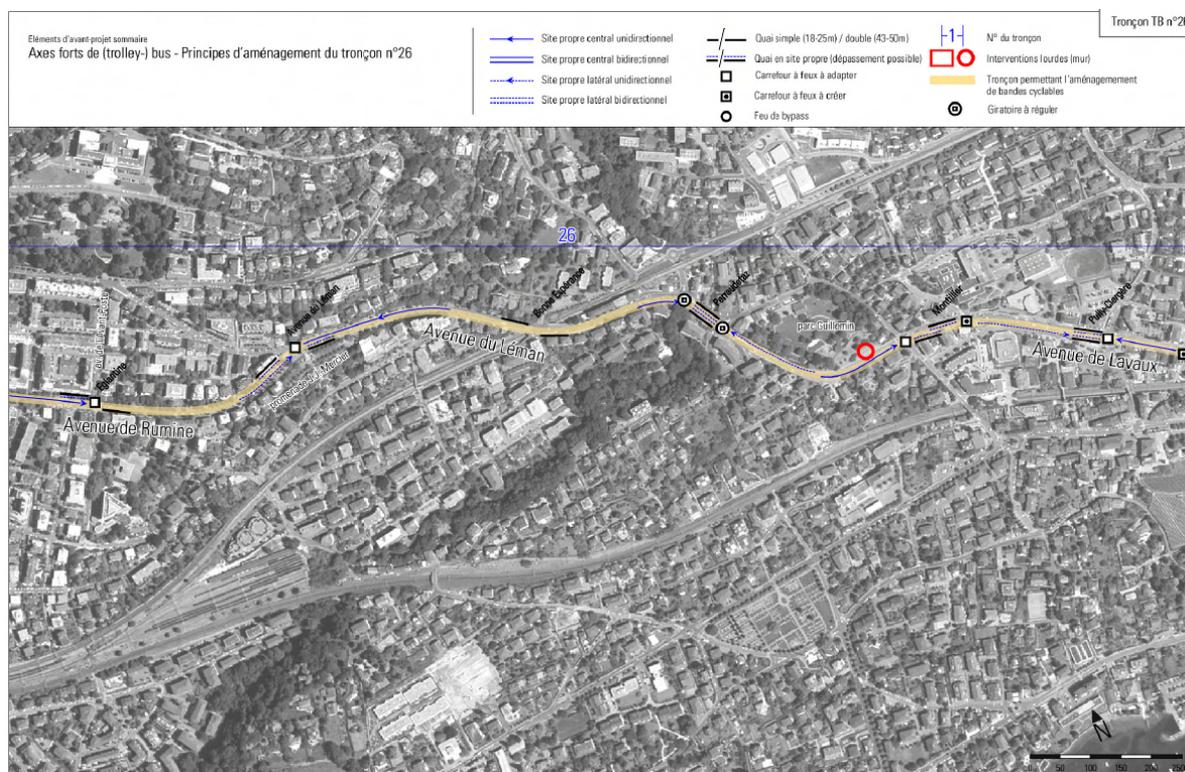
Coût de construction : 30 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015-2018

**Description :** Ce tronçon est un segment de la ligne diamétrale d'axes forts de Bus à Haut Niveau de Service « t2 » qui relie Lutry à Bussigny. Une 1<sup>ère</sup> phase de travaux, dans la partie Ouest du tracé, est cofinancée par la Confédération pour la période 2011-2014. En fonction des possibilités données par les conditions locales de la chaussée (dégagement des bords de chaussée, accessibilité à l'arrêt, etc.), ce tronçon sera aménagé selon le principe du site propre central. Le cas échéant, des dispositions particulières seront prises aux carrefours pour garantir la circulation efficace des véhicules TP.

**Spécifications :** Les aménagements particuliers suivants sont prévus:

- Création de 7 arrêts ;
- Réalisation de sites propres en fonction des gabarits disponibles et des mesures pour permettre de donner la priorité aux bus dans les carrefours ;
- Des ouvrages d'art, afin de permettre l'insertion du site propre ;
- Amélioration de la régularité et vitesse commerciale des TP ;
- Requalification des espaces publics en lien avec la densification dans la proximité de la ligne comme par exemple la place de la Clergère ;
- Amélioration des réseaux de mobilité douce ;
- Amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

**Projet :**

**Référence :** Etude d'avant projet sommaire, Roland Ribl & Associés SA, novembre 2008

**Etat d'avancement :** Démarrage étude d'avant-projet

**Pilote / contact :** AFTPU, Chef de projet pour le SDEL, M. J.-Ch. Chassard

**Partenaires :** SM-VD, CFF

Mesure 23c	Développement d'axes forts de transport public urbains – Réseau-t Tram t1 Renens – Villars-Ste-Croix	Sites stratégiques E2 et K
------------	---	----------------------------

*Paquet de mesures f – Axes forts de transports publics urbains*

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>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.</p> <p>Le réseau des AFTPU se compose de deux ensembles de transports publics : l'un disposant d'un site propre intégral protégé, en surface ou en souterrain (métro), l'autre circulant en site propre dans l'espace routier (tramway ou BHNS, Bus à Haut Niveau de Service). Le choix entre l'un ou l'autre type d'AFTPU, respectivement entre une technologie tram ou 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, formant le «réseau-t», se concrétisent sous la forme d'un tramway (1 ligne prévue) ou d'un bus à haut niveau de service (BHNS, 3 lignes prévues).</p> <p>Dans le secteur de l'Ouest lausannois concerné, la clientèle potentielle estimée sur la base de modélisations justifie pleinement le prolongement du tramway t1 de la gare de Renens en direction de Villars-Ste-Croix. Cette réalisation offre la capacité et la qualité de desserte nécessaire à garantir un développement de l'urbanisation conforme aux objectifs du PALM et du SDOL. Le cas échéant, la nouvelle desserte TP pourra agir comme un véritable moteur de développement du site stratégique E2.</p> <p>La réalisation de cette infrastructure est coordonnée avec celle des nouvelles jonctions autoroutières de Chavannes et Ecublens.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
<p>Le secteur de l'Ouest lausannois concerné par ce projet est occupé par des activités industrielles, artisanales et commerciales, générant une clientèle modeste pour les transports publics. L'axe est desservi par une ligne de bus reliant Villars-Ste-Croix au centre de Lausanne (ligne t17, fréquence de 15 minutes en période de pointe).</p>				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
<p>Augmenter notablement la qualité de desserte du site stratégique E2 par les TP.</p> <p>Augmenter la part modale des transports publics.</p> <p>Maîtriser le trafic individuel motorisé.</p>				
<b>Etat final</b>				
<p>La ligne de tramway t1 dessert l'entier du couloir reliant le centre de Lausanne à la gare de Renens et à Villars-Ste-Croix. Le tronçon réalisé en seconde étape irrigue un territoire qui génère une clientèle importante pour les transports publics.</p>				
<b>Effets escomptés</b>				
<p>Accroissement significatif de la part modale TP.</p> <p>Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique E2.</p>				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Etat de Vaud	SDOL, Communes, tl		Etat de Vaud	
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon à très bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1		<b>Maturité 2015</b> : Degré 2		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, AFTPU, Etude préliminaire et d'opportunité du réseau, mai 2008</li> <li>- SDOL, Prolongement du tram entre Renens-Gare et Croix-du-Péage, Analyse et stratégie, mars 2012</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, AFTPU, Actualisation de la planification du réseau, Etude exploratoire, Transitec Ingénieurs-conseils SA</li> <li>- PALM, AFTPU, Tram t1, Avant-projet</li> </ul>		
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2020 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 180.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	72.0	-	-	-
Etat de Vaud	108.0	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>180.0</b>	-	-	-
<b>Remarques</b> : S'agissant du parc des véhicules, un investissement de CHF 35 mio est planifié pour la mise en service de ce prolongement, par emprunt garanti par l'Etat de Vaud (mesure 23d).				

MESURES 23C : AFTPU - RÉSEAU-T / TRAMWAY

## 23c\_OL\_01 Ligne t1, Prolongement du tramway Renens - Villars-Ste-Croix

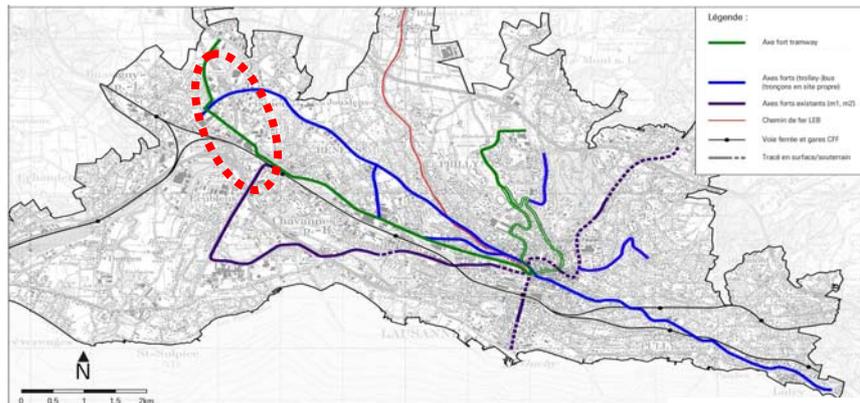
Coût de construction : 180 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

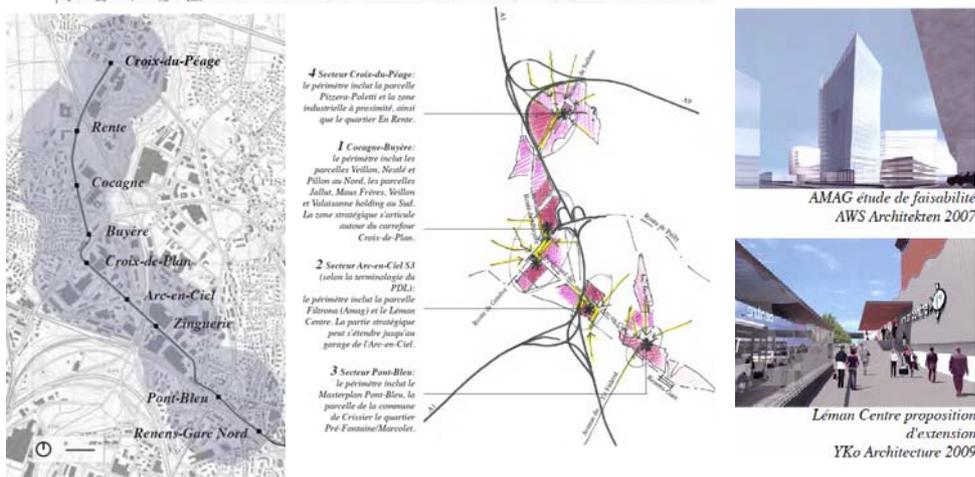
**Description :** Le projet consiste à prolonger de Renens à Villars-Ste-Croix la ligne de tramway t1, dont la 1<sup>ère</sup> étape Lausanne–Renens fait partie des projets cofinancés par la Confédération (période 2011-2014). Ce complément de ligne desservira des sites à fort potentiel de densification (Arc-en-ciel et Cocagne Buyère) et les grands équipements commerciaux de l'agglomération. Il agira comme moteur de développement pour ces sites, qui pourront accueillir à terme près de 25'000 nouveaux habitants et emplois. Compte tenu du caractère particulier du bâti existant dans ce secteur, il est prévu de mettre en place une structure d'accompagnement urbanistique du projet, afin de garantir une intégration optimale du tram. Un processus itératif (itération urbanistique) permettra ainsi la création de relations pertinentes entre le tram et l'urbanisation adjacente, notamment autour des stations.

- Spécifications :**
- Longueur du tracé : 3'100 m. en site propre intégral;
  - 8 stations avec une interdistance moyenne de 390 m;
  - Vitesse commerciale visée: 19 km/h. ; cadence de 5 à 7 min.

**Localisation :**



**Projet :**



**Référence :** AFTPU, Etude préliminaire et d'opportunité, Roland Ribl & associés SA, mai 2008.  
SDOL, Prolongement du tram entre Renens-Gare et Croix-du-Péage, Analyse et stratégie, mars 2012.  
Plans directeurs localisés Arc-en-ciel, Cocagne Buyère et Pont Bleu.

**Etat d'avancement :** Avant-projet en phase de démarrage

**Pilote / contact :** AFTPU, Chef de projet pour le SDOL, M. J.-Ch. Chassard

**Partenaires :** SM-VD, SDOL, Communes de Renens, Crissier, Bussigny, Villars-Ste-Croix

Mesure 23e	Développement d'axes forts de transport public urbains Métro m3	Sites stratégiques B et J
------------	--	---------------------------

*Paquet de mesures f – Axes forts de transports publics urbains*

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>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.</p> <p>La liaison entre le Centre et le Nord lausannois (projet Métamorphose Nord, site stratégique B) s'effectuera par la nouvelle ligne de métro m3, dont le tracé est intégralement en souterrain. Cette solution est la seule qui permet de surmonter deux difficultés importantes: d'une part la topographie, d'autre part, un réseau viaire à la configuration peu adaptée à l'accueil d'une infrastructure TP lourde de type tramway. Elle permet par ailleurs une relation directe avec la gare de Lausanne.</p> <p>Ce nouveau métro est connecté au m2 et exploité en interopérabilité complète avec celui-ci. Ce système à deux lignes permet d'importantes synergies: toute la maintenance des véhicules est concentrée dans le garage-atelier du m2 à Lausanne Vennes, au prix d'une légère extension; l'achat conjoint de véhicules permet d'en diminuer les coûts unitaires. Conjugué à l'augmentation de capacité du m2 (mesure 24a), le m3 apporte une contribution importante au fort accroissement attendu du nombre de voyageurs entre la gare CFF de Lausanne et le centre ville.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
<p>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 de prestation de ces lignes laisse à désirer (vitesses commerciales faibles, fiabilité et confort déficients).</p>				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
<p>Augmenter notablement la qualité de desserte du site stratégique B par les TP.</p> <p>Augmenter la part modale des transports publics.</p> <p>Maitriser le trafic individuel motorisé.</p>				
<b>Etat final</b>				
<p>La liaison entre Ouchy et le plateau de La Blécherette, deux extrémités de ligne ayant un niveau de demande comparable, est assurée par un nouveau métro souterrain, le m3, via la gare CFF.</p>				
<b>Effets escomptés</b>				
<p>Accroissement significatif de la part modale TP.</p> <p>Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique B.</p>				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>		
Etat de Vaud, Ville de Lausanne	CFF, tl, SDNL	Etat de Vaud		
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :		Bon à très bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2		<b>Maturité 2015</b> : Degré 2		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>		<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- AFTPU, Projet partiel 4, Rapport d'aide à la décision multicritère, octobre 2010</li> <li>- AFTPU, Projet partiel 4, Variante m3, Rapport d'avant-projet, janvier 2011</li> <li>- AFTPU, Projet partiel 4, Etude d'optimisation m2-m3, juin 2012</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, AFTPU, Actualisation de la planification du réseau, Etude exploratoire, Transitec Ingénieurs-conseils SA</li> </ul>		
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2020 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts</b> (MCHF 2012)	<b>Investissement (TOTAL 368.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Traffic d'agglo (40%)	147.2	-	-	-
Etat de Vaud	220.8	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>368.0</b>	-	-	-
<b>Remarques</b> : S'agissant du domaine de l'exploitation, plusieurs investissements sont planifiés, par emprunt garanti par l'Etat de Vaud (mesure 23f): CHF 95 mio HT à l'horizon de mise en service, pour l'achat de 7 rames, l'extension du garage-atelier du m2 et le remisage des rames m3 à La Blécherette; CHF 40 mio HT à l'horizon 2025-2030 pour l'achat de 4 rames supplémentaires.				

MESURE 23E : AFTPU – MÉTRO M3

**23e\_CL\_01 Réalisation du métro m3**

Coût de construction : 345 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

**Description :** Le projet consiste à réaliser un métro souterrain reliant la gare CFF, le centre-ville, le centre de congrès du Palais de Beaulieu, le futur écoquartier des Plaines-du-Loup (+10'000 hab./emplois) et les équipements sportifs de la Tuilière, et ceci sans transbordement. Les synergies développées avec le métro m2 (notamment, technologie identique) permettent de résoudre la limite de capacité de cette infrastructure en gare de Lausanne.

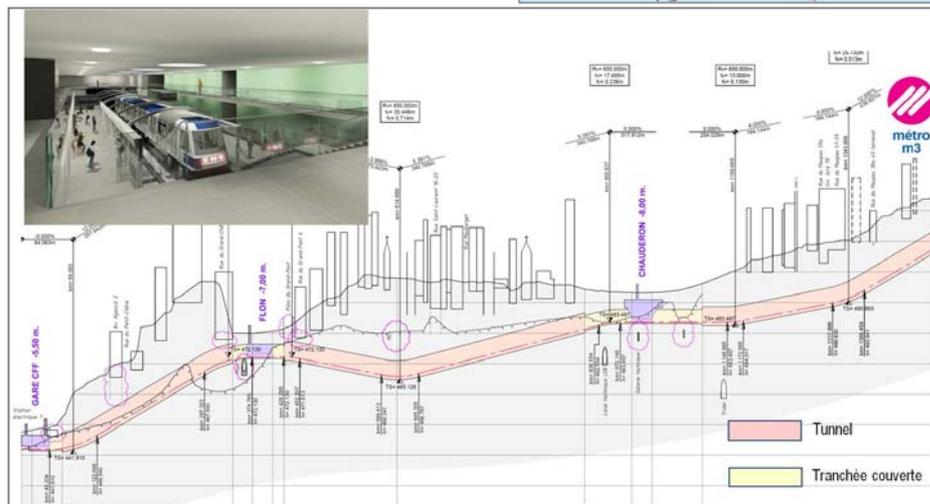
**Spécifications :**

- Longueur du tracé souterrain : 3'600 m. ; dénivelé : 155 m;
- 7 stations peu profondes (moy. 7 m.) avec interstation moyenne de 560 m;
- Vitesse commerciale : 21 km/h. ; cadence de 5 min.

**Localisation :** Commune de Lausanne



**Projet :**



**Référence :** AFTPU, Projet partiel 4, Avant-projet, Optimisation de la desserte Nord, Rapport 4, Synergies de tracés des métros m2-m3, Secteur Gare CFF, juin 2012

**Etat d'avancement :** Avant-projet

**Pilote / contact :** AFTPU, Chef de projet pour la Ville de Lausanne, M. P. Eturnaud

**Partenaires :** Ville de Lausanne, SM-VD, SR-VD

Mesure 24a	Métro m2 Augmentation de la capacité	Sites stratégiques A et J
------------	---	---------------------------

*Paquet de mesures f – Axes forts de transports publics urbains*

Données générales				
<b>Description</b>				
<p>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.</p> <p>D'ici 2030, il est prévu de doubler la capacité de cette infrastructure afin de répondre à la demande attendue, 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. Une 1<sup>ère</sup> phase prévoit le réaménagement de l'intérieur des rames et des modifications du système d'exploitation avec pour objectifs une réduction des temps d'arrêt en station, l'augmentation de la vitesse et, partant, une légère augmentation de la fréquence. Une 2<sup>ème</sup> phase, coordonnée à la réalisation du métro m3, prévoit la modification des automatismes fixes (sur l'infrastructure) et embarqués (dans les véhicules notamment) et l'acquisition de 4 rames permettant une fréquence à 2 minutes. A plus long terme, il sera nécessaire de restructurer le terminus des Croisettes et d'augmenter le parc des véhicules pour offrir une fréquence de 90 secondes entre la gare CFF et les Croisettes.</p> <p>L'optimisation induite par les synergies m2/m3 conduit à un nouveau tracé du m2 entre le Flon et la gare CFF et à la création d'une nouvelle station CFF connectée aux nouveaux passages inférieurs de la gare. Une liaison m2/m3 est réalisée en aval de la gare, permettant un re-broussement arrière-gare et des connexions entre les deux lignes de métro.</p> <p>A très long terme, un prolongement de la ligne jusqu'au centre d'Epalinges est envisagé.</p>				
<b>Etat actuel</b>				
Le m2 fonctionne avec une cadence de 5'40" minutes (2'50" 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.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
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).				
<b>Etat final</b>				
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.				
<b>Effets escomptés</b>				
Accroissement significatif de la part modale TP.				
Amélioration des conditions de densification du site stratégique A.				
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Etat de Vaud	LO SA, SDCL		Etat de Vaud	
<b>Evaluation</b>				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Bon à très bon	
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1		<b>Maturité 2015</b> : Degré 2		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b> - AFTPU, Projet partiel 4, Etude d'optimisation m2-m3, juin 2012		<b>Démarches en cours</b> - Réflexions tl		
<b>Mise en œuvre</b>				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2030			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	X Liste A	Liste B	X	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 65.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (40%)	12.0	-	14.0	-
Etat de Vaud	18.0	-	21.0	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>30.0</b>	-	<b>35.0</b>	-
<b>Remarques</b> : Les investissements relatifs à l'infrastructure sur le nouveau tracé Flon-Gare CFF sont compris dans les coûts du métro m3 (mesure 23e).				
S'agissant du domaine de l'exploitation (mesure 24b), un investissement total de CHF 146 mio (par emprunt garanti par l'Etat de Vaud) est prévu en deux étapes : 66 mio d'ici à 2018 (comprenant notamment l'achat de 4 nouvelles rames), dont 17 mio avant 2015; 80 mio à l'horizon 2030 (correspondant à l'achat de 8 nouvelles rames).				

Mesure 25	Réseau ferroviaire CFF Création d'une 3 <sup>ème</sup> voie entre Bussigny et Cossonay <i>Infrastructures réseaux nationaux</i>	Agglomération
-----------	---	---------------

Données générales				
<b>Description</b>				
Le tronçon reliant Bussigny à Daillens concentre l'offre ferroviaire assurée par les lignes de Vallorbe/Paris et de Yverdon/Pied-du-Jura. La mise en place d'un RER à cadence de 15 minutes au-delà de Bussigny n'est possible qu'avec la construction d'une 3 <sup>ème</sup> voie entre Bussigny et Cossonay. Le trafic TGV et l'offre nationale bénéficieront également de cette réalisation.				
<b>Etat actuel</b>				
Le tronçon ferroviaire reliant Bussigny à Cossonay ne permet pas une desserte à cadence de 15 minutes au-delà de Bussigny.				
<b>Objectifs à atteindre</b>				
Accroître la capacité du système de transport ferroviaire autour du nœud de Lausanne.				
<b>Etat final</b>				
Le RER Vaudois dessert le couloir Cully-Cossonay avec un train toutes les 15 minutes.				
<b>Effets escomptés</b>				
Dynamisation du trafic ferroviaire d'agglomération.				
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>
CFF, CH		Etat de Vaud, Communes		CH
Evaluation				
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Paquet de mesures non évalué	
<b>Maturité 2012</b> : -			<b>Maturité 2015</b> : Degré 1	
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b> - Etude préliminaire, Bonnard+Gardel, octobre 2002. - Mandat de planification CFF - VD, rapport intermédiaire			<b>Démarches en cours</b> - Mandat de planification CFF - VD, phase II	
Mise en œuvre				
<b>Période de réalisation</b>	2015 - 2025			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	Liste B	X	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	<b>Investissement (TOTAL 200 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Réseau national	-	-	200.0	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	<b>200.0</b>	-
<b>Remarques</b> : L'opportunité de la mesure reste à confirmer				

Mesure 26	Autoroute A1 Contournement de Morges	Agglomération
-----------	---	---------------

*Infrastructures réseaux nationaux*

### Données générales

**Description**

Dans son message aux Chambres du 18 janvier 2012, le Conseil fédéral propose d'adapter le réseau des routes nationales desservant l'agglomération Lausanne-Morges en intégrant le contournement de Morges, ce projet étant nécessaire pour éliminer le goulet d'étranglement de la A1 et améliorer la situation environnementale dégradée en Ville de Morges.

En effet, en 2020, l'autoroute existante sera fortement surchargée. A Morges, l'espace disponible ne suffit pas à réaliser un aménagement de la route nationale dans le respect des normes, puisque cela nécessiterait la démolition d'environ 50 bâtiments. Seul un contournement de Morges à large échelle 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 prévue entre l'ouest de Morges et l'échangeur de Villars-Ste-Croix (liaison longue). La question de son raccordement à la A1 à l'est de Morges doit encore être examinée.

Le nouveau contournement permet également de délester le "goulet" de Crissier (entre les échangeurs d'Ecublens et de Villars-Ste-Croix) d'un trafic important. A noter que le module 2 du projet d'élimination de ce goulet pourrait être modifié selon la variante de contournement retenue.

**Etat actuel**

Le tracé autoroutier coupe la Ville de Morges et sa région en deux parties. La fonctionnalité de l'autoroute est assurée à court et moyen termes par la mise en service en 2010 de la BAU active (bande d'arrêt d'urgence).

**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.

**Etat 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 urbains et moins contraints par la présence de l'autoroute.

**Effets escomptés**

Suppression de la coupure occasionnée par l'autoroute dans la région morgienne.

Amélioration du fonctionnement du système routier dans l'ensemble de l'agglomération, au profit des TP et de la mobilité douce.

<b>Instance pilote</b> CH - OFROU	<b>Partenaires</b> Etat de Vaud, ARCAM, Région Morges, Ville de Morges	<b>Instance décisionnelle</b> CH - OFROU
--------------------------------------	---	---

### Evaluation

<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :	Paquet de mesures non évalué
<b>Maturité 2012 :</b>	<b>Maturité 2015 :</b>
Documents disponibles le 30 juin 2012	Démarches en cours - OFROU, Contournement de Morges, Etude d'opportunité

### Mise en œuvre

<b>Période de réalisation</b>	Dès 2030			
<b>Début de réalisation</b>	entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>	Liste A	Liste B	X	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2012)</b>	Investissement (TOTAL 2'800 MCHF)			Exploitation
CH Réseau national	-	-	2'800	-
Etat de Vaud	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	-	-
Tiers	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	<b>2'800</b>	-

**Remarque :** -

Mesure 240		Mise en œuvre d'une gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA)		Agglomération	
<i>Paquet de mesures k – Gestion du réseau routier</i>					
<b>Données générales</b>					
<b>Description</b>					
<p>Le système de gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) est l'outil permettant de garantir un fonctionnement optimal du réseau pour l'ensemble des modes, tant en gestion quotidienne que lors d'événements particuliers planifiés ou spontanés.</p> <p>En période de gestion courante, la GCTA coordonne les stratégies des partenaires publics et privés. Le pilotage coordonné de l'ensemble des carrefours de l'agglomération fonctionnant comme contrôles d'accès permet la mise en œuvre du "concept de poches". Le système rend ainsi maîtrisables les flux de véhicules circulant entre poches et peut prioriser les transports publics.</p> <p>En période de perturbations du réseau, le système permet de déceler et d'annoncer les problèmes, d'identifier des itinéraires de délestage alternatifs, voire des possibilités de transfert modal. Il pilote les contrôles d'accès aux carrefours stratégiques.</p> <p>La GCTA regroupe l'ensemble des données relatives au trafic et l'ensemble des moyens d'action sur le terrain. Des équipements modernes de gestion du trafic sont déployés, de même que des moyens d'information dynamique, tels que des panneaux placés aux points stratégiques ou la mise à disposition d'une information en temps réel sur des plateformes Internet.</p> <p>La GCTA est mise en place à l'occasion des chantiers de construction des axes forts de transports publics urbains pour assurer une circulation efficace des transports publics et maîtriser le trafic individuel. Elle garantit également l'accessibilité aux différents secteurs de l'agglomération.</p>					
<b>Etat actuel</b>					
Seules les communes de Lausanne et Pully disposent d'une gestion centralisée des carrefours situés sur leur territoire. Les véhicules des transports publics tl sont équipés d'un système SAEIV (système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs) permettant de dialoguer avec les équipements de signalisation et de prioriser les bus.					
<b>Objectifs à atteindre</b>					
Intégrer tous les carrefours régulés de l'agglomération dans un système commun (y compris réseau autoroutier).					
Centraliser les annonces des véhicules TP et gérer les perturbations du réseau en temps réel.					
Mettre en œuvre le concept de poches.					
<b>Etat final</b>					
L'ensemble de l'agglomération bénéficie d'une gestion coordonnée du trafic.					
<b>Effets escomptés</b>					
Sécurisation du réseau routier.					
Utilisation optimale du réseau routier par tous les modes de déplacement.					
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>	
Etat de Vaud (SR)		Commune de Lausanne, OFROU		Communes, OFROU, Etat de Vaud	
<b>Evaluation</b>					
<b>Rapport coût – utilité</b> (paquet de mesures) :			Très bon		
<b>Maturité 2012</b> : Degré 1-2			<b>Maturité 2015</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti		
<b>Documents disponibles le 30 juin 2012</b>			<b>Démarches en cours</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, Gestion intégrée de la mobilité d'agglomération (GIMA, aujourd'hui GCTA), Concept, juin 2011</li> <li>- Etat de Vaud, Service des routes, Gestion intégrée de la mobilité d'agglomération (GIMA, aujourd'hui GCTA), Stratégie d'exploitation multimodale du réseau routier, juin 2011</li> <li>- Etat de Vaud, Service des routes, et Ville de Lausanne, Gestion coordonnée du trafic d'agglomération, Concept trafic, Avant-projet, juin 2012</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Processus de mise en œuvre d'un socle de base</li> </ul>		
<b>Mise en œuvre</b>					
<b>Période de réalisation</b>		2015 - 2020			
<b>Début de réalisation</b>		entre 2015 et 2018	entre 2019 et 2022	dès 2023	
<b>Priorisation</b>		X Liste A	Liste B	Liste C	
<b>Coûts</b> (MCHF 2012)		<b>Investissement (TOTAL 27.0 MCHF)</b>			<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (40%)		10.8	-	-	-
Etat de Vaud		8.1	-	-	-
Communes concernées		8.1	-	-	-
Tiers		-	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>27.0</b>	-	-	-
<b>Remarque</b> : -					

## MESURE 240 : GESTION COORDONNEE DU TRAFIC D'AGGLOMERATION (GCTA)

**240\_01 GCTA – Mise en oeuvre**

Coût de construction : 27 mio CHF HT

Horizon de réalisation : 2015 - 2018

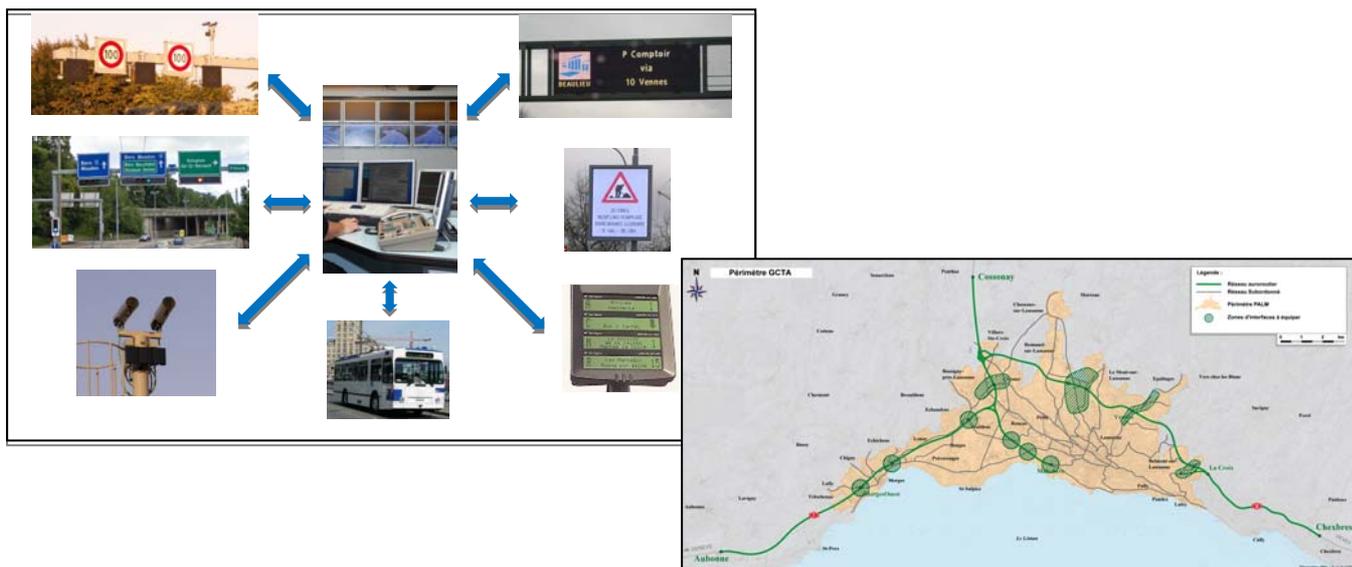
**Description :** La mise en œuvre d'une gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA) permet d'optimiser l'exploitation du réseau routier par les différentes instances responsables, afin de garantir un fonctionnement multimodal du réseau, tant pour la gestion quotidienne que pour les événements particuliers (planifiés ou spontanés). La solution retenue consiste à mettre progressivement en œuvre un système qui regroupe l'ensemble des données relatives au trafic et l'ensemble des moyens d'action sur le terrain. Des équipements modernes de gestion du trafic sont déployés (annonces TP, carrefours régulés, données de trafic, télécirculation, panneaux d'information dynamique).

**Spécifications :** Pour la **gestion courante**, les objectifs poursuivis sont les suivants :

- optimiser l'utilisation de l'infrastructure;
- favoriser les priorités des TP aux carrefours;
- améliorer la détection des pannes des équipements de régulation.

Les objectifs poursuivis pour la **gestion événementielle** sont les suivants :

- limiter les perturbations des réseaux TIM et TP;
- centraliser et partager toutes les données relatives au trafic ;
- déployer des actions coordonnées sur tous les réseaux ;
- informer rapidement et précisément les usagers.



**Localisation :** La GCTA couvre l'intégralité du territoire de l'agglomération Lausanne-Morges

**Références :** PALM, Etude stratégique d'accessibilité multimodale, Transitec/RGR, juin 2009.  
GIMA, Etape 2 Concept, RGR/FLI/SD, Juin 2011.  
GIMA, Stratégie d'exploitation du réseau routier, Transitec/RGR, Juin 2011.

**Etat d'avancement :** Etude conceptuelle en cours. Processus de mise en œuvre d'un socle de base initié entre les partenaires concernés

**Pilote / contact :** Etat de Vaud, Service des routes, M. Laurent Tribolet

**Partenaires :** OFROU, Ville de Lausanne (Service routes et mobilité, Police), Police cantonale, communes, entreprises de transports publics.



Mesure 4c Développement des réseaux de mobilité douce		Agglomération							
Infrastructures PALM : train de mesures a – Mobilité douce									
<b>Données générales</b>									
<b>Description</b>									
<p>Les réseaux piétonniers et cyclables se pratiquent à l'échelle du quartier ou d'une partie d'agglomération, et les mesures qui les concernent sont étroitement liées aux structures urbaines et à la qualité des espaces publics. Ces réseaux servent aussi bien les déplacements quotidiens que ceux pour les loisirs, voire une combinaison des deux. Un réseau efficace doit être bien maillé et offrir des continuités entre les différentes parties de l'agglomération (milieu urbanisé et paysage ouvert). Les mesures concernent des améliorations d'itinéraires existants, la construction de maillons manquants, la création de nouveaux itinéraires et leur jalonnement; elles sont détaillées dans l'étude stratégique de développement de la mobilité douce à l'échelle de l'agglomération. Les coûts se référant à la période 2011-2014 sont estimés sur la base des mesures retenues dans l'étude stratégique. Pour la période post 2014, les coûts relèvent d'une estimation sommaire. Les montants portent sur le cheminement lui-même et non sur le réaménagement de l'espace public associé.</p> <p>Les mesures envisagées relèvent d'un gabarit suffisant et d'une continuité assurée. Elles peuvent être intégrées dans un projet plus global (par exemple le réaménagement d'une place ou d'un ensemble de rues de quartier et places).</p>									
<b>Etat actuel</b>									
Actuellement, les itinéraires pour vélos sont peu développés dans l'agglomération. Hors des centres, les réseaux de mobilité douce sont incomplets, souvent discontinus et globalement peu attractifs, l'évidence et la visibilité des parcours manquent trop souvent. Le franchissement des infrastructures de transport pose notamment d'importants problèmes (cf. mesure 4d pour les passages dénivelés)									
<b>Objectifs à atteindre</b>									
Etablir les continuités fonctionnelles et spatiales des cheminements et jalonner les itinéraires locaux (vélos). Valoriser les parcours. Améliorer les accès aux arrêts des TP.									
<b>Etat final</b>									
Offre attractive pour les piétons et les cyclistes, lisible et bien intégrée dans les nouvelles urbanisations. Continuité entre la ville et les espaces verts. Orientation facile soutenue par la signalisation.									
<b>Effets escomptés</b>									
Usage facilité et augmentation de la part modale des modes doux, et de la mobilité combinée. Amélioration de l'identité et facilités d'appropriation des sites par les usagers. Parcours alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (découvrir) tout en faisant du bien à sa santé.									
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>			<b>Instance décisionnelle</b>				
Bureaux des SD, Ville de Lausanne		Communes, Etat de Vaud			Communes, Etat de Vaud				
<b>Evaluation</b> (Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)									
<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :				Bon à très bon					
<b>Maturité 2007</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)				<b>Maturité 2010</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)					
<b>Documents disponibles à fin 2007</b>				<b>Démarches en cours</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDOL Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce, lignes directrices et stratégie d'aménagement, 2006</li> <li>- SDRM Schéma directeur de la région morgienne et SDNL Schéma directeur du Nord lausannois, en cours d'adoption</li> <li>- Etat de Vaud, SEVEN, Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, janvier 2006</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase I, novembre 2007</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase II</li> <li>- Commune de Morges, plan directeur, plan sectoriel de la mobilité</li> </ul>					
<b>Mise en œuvre</b>									
<b>Période de réalisation</b>		2009 - 2027							
<b>Début de réalisation</b>		avant 2011		entre 2011 et 2014		dès 2015			
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>		X	Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	X	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>		<b>Investissement (TOTAL 69 MCHF)</b>						<b>Exploitation</b>	
CH Trafic d'aggllo (50%)		-	-	-	11.5	11.5	-	-	-
Etat de Vaud		1	-	-	1.5	1.5	-	-	-
Communes concernées		22	-	-	10	10	-	-	-
Tiers		-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>23</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Remarques</b> : Lien avec les mesures du plan OPAir 2005 :									
<ul style="list-style-type: none"> <li>- MO-20 Hiérarchisation des modes privilégiant la mobilité douce</li> <li>- MO-22 Incitation à une pratique quotidienne de la mobilité douce</li> </ul>									

<b>Mesure 4d</b>	<b>Franchissements gardés et dénivelés des infrastructures de transports</b>	<b>Agglomération</b>
Infrastructures PALM : train de mesures a – Mobilité douce		

Données générales									
<b>Description</b>									
Les franchissements dénivelés (passages inférieurs ou supérieurs) ou passages gardés par des barrières chemin de fer en faveur de la mobilité douce sont des liens importants dans le fonctionnement et la lisibilité de l'agglomération. Ces ouvrages doivent être particulièrement bien conçus (largeur suffisante, bonne lisibilité des émergences, lumière du jour, contacts visuels assurés) pour en garantir leur utilisation. Les projets portent sur des nouveaux dénivelés en relation avec le franchissement des autoroutes et des voies de chemin de fer. Seuls les passages gardés existants peuvent être assainis (nouvelles barrières et aménagement des environs). Les projets pris en considération sont nécessaires au développement de sites stratégiques. Ils sont détaillés dans l'étude stratégique de développement de la mobilité douce à l'échelle de l'agglomération. Les coûts se référant à la période 2011-2014 sont estimés sur la base des mesures retenues dans l'étude stratégique. Pour la période post 2014, les coûts relèvent d'une estimation sommaire.									
<b>Etat actuel</b>									
Les franchissements dénivelés font défaut particulièrement dans l'Ouest lausannois et la région de Morges (présence de l'autoroute, du chemin de fer, du métro m1). Dans le Nord lausannois, les cinq franchissements actuels du LEB doivent être assainis.									
<b>Objectifs à atteindre</b>									
Etablir ou rétablir les continuités fonctionnelles et spatiales des cheminements. Contribuer au développement des sites stratégiques. Valoriser les parcours de la mobilité douce. Améliorer les accès aux arrêts des TP. Recoudre les tissus urbains.									
<b>Etat final</b>									
Offre attractive pour les piétons et les cyclistes, lisible et bien intégrée dans l'agglomération. Bonnes connexions entre les quartiers et les sites stratégiques.									
<b>Effets escomptés</b>									
Usage facilité et augmentation de la part modale des modes doux et de la mobilité combinée. Amélioration de l'identité et facilités d'appropriation des sites par les usagers. Parcours alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (découvrir) tout en faisant du bien à sa santé.									
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>			<b>Instance décisionnelle</b>				
Bureaux des SD, Ville de Lausanne		Communes, Etat de Vaud, Entreprises TP			Communes, Etat de Vaud				
<b>Evaluation</b> (Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)									
<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :				Bon à très bon					
<b>Maturité 2007</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)				<b>Maturité 2010</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)					
<b>Documents disponibles à fin 2007</b>				<b>Démarches en cours</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDOL, Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce, lignes directrices et stratégie d'aménagement, 2006</li> <li>- SDRM Schéma directeur de la région morgienne et SDNL Schéma directeur du Nord lausannois, en cours d'adoption</li> <li>- Etat de Vaud, SEVEN, Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, 2006</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase I, novembre 2007</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase II</li> <li>- Communes de Morges et Tolochenaz, PDL Ouest morgien</li> <li>- Commune de Morges, PDL Morges Gare-Sud</li> </ul>					
<b>Mise en œuvre</b>									
<b>Période de réalisation</b>		2009 - 2027							
<b>Début de réalisation</b>		avant 2011		entre 2011 et 2014		dès 2015			
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>		X	Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	X	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>		<b>Investissement (TOTAL 115.3 MCHF)</b>						<b>Exploitation</b>	
CH Trafic d'agglomération (50%)		-	-	-	28	28	-	-	
Etat de Vaud		-	-	-	-	-	-	-	
Communes concernées		3.3	-	-	28	28	-	-	
Tiers		-	-	-	-	-	-	-	
<b>TOTAL</b>		<b>3.3</b>	-	-	<b>56</b>	<b>56</b>	-	-	
<b>Remarques</b> : Lien avec les mesures du plan OPAir 2005 :									
<ul style="list-style-type: none"> <li>- MO-20 Hiérarchisation des modes privilégiant la mobilité douce</li> <li>- MO-22 Incitation à une pratique quotidienne de la mobilité douce</li> </ul>									

Mesure 4e	Stationnement des vélos aux gares, haltes et arrêts des transports publics	Agglomération
-----------	--	---------------

Infrastructures PALM : train de mesures a – Mobilité douce

Données générales									
<b>Description</b>									
<p>La mesure consiste à proposer une offre de stationnement pour vélos diversifiée en fonction du type d'arrêt TP. Dans les gares centrales, de Lausanne, Morges et Renens, l'offre est centralisée dans une construction abritant les vélos et éventuellement complétée par des services de mobilité (cf. mesure 4b); des couverts à vélos et cyclomoteurs et un secteur pour les motos complètent cette offre; le nombre de places y est élevé, et le stationnement y est le plus souvent payant. Les haltes du RER Vaudois sont équipées d'abri pour vélos directement intégrés à la station ou proches de celle-ci. Sur les lignes de métro et de bus, seuls certains arrêts accueillent des abris-vélos en nombre limité (arrêt desservant des quartiers éloignés, terminus). Les places pour les motos sont à prévoir séparément.</p> <p>Les projets sont détaillés dans l'étude stratégique de développement de la mobilité douce à l'échelle de l'agglomération. Les coûts se référant à la période 2011-2014 sont estimés sur la base des mesures retenues dans l'étude stratégique. Pour la période post 2014, les coûts relèvent d'une estimation sommaire.</p>									
<b>Etat actuel</b>									
L'offre est insuffisante dans les gares de Lausanne, Renens et Morges (en tout 370 places disponibles). Ailleurs, en général, l'offre est inexistante ou n'est pas attractive (pas d'abris, pas de dispositif anti-vol).									
<b>Objectifs à atteindre</b>									
Tripler l'usage du vélo dans les communes à topographie adaptée à l'usage du vélo. Augmenter l'usage des TP (mobilité combinée).									
<b>Etat final</b>									
Une offre importante et attractive équipe les gares de Lausanne, Renens et Morges. Une station-vélo offre au public des services multiples. Une offre attractive et évolutive en fonction de la demande se trouve aux haltes et arrêts des TP qui s'y prêtent (RER, LEB, métros, bus).									
<b>Effets escomptés</b>									
Le stationnement des vélos aux arrêts des TP permet une synergie entre ces deux modes, et augmente la part modale de chacun d'eux. La station-vélos aux grandes gares met en valeur et anime l'interface.									
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>			<b>Instance décisionnelle</b>				
Bureaux des SD, Ville de Lausanne		Communes, Etat de Vaud, Entreprises TP			Communes, Entreprises TP				
Evaluation <small>(Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)</small>									
<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :				Bon à très bon					
<b>Maturité 2007</b> : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)				<b>Maturité 2010</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)					
<b>Documents disponibles à fin 2007</b>				<b>Démarches en cours</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- tl, Fondements et orientations pour une promotion de la circulation à vélo dans l'agglomération de Lausanne, BFM ag, 2004</li> <li>- tl, Expertise vélos, CITEC, 2005</li> <li>- SDOL, Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce, lignes directrices et stratégie d'aménagement, 2006</li> <li>- Etat de Vaud, SEVEN, Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, 2006</li> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase I, novembre 2007</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase II</li> <li>- Commune de Morges, PDL Morges Gare-Sud</li> </ul>					
Mise en œuvre									
<b>Période de réalisation</b>		2009 - 2027							
<b>Début de réalisation</b>		avant 2011		entre 2011 et 2014		dès 2015			
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>		X	Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	X	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>		<b>Investissement (TOTAL 15 MCHF)</b>						<b>Exploitation</b>	
CH Trafic d'agglo (50%)		-	-	-	3.5	3.5	-	-	
Etat de Vaud		-	-	-	-	-	-	-	
Communes concernées		1	-	-	3.5	3.5	-	-	
Tiers		-	-	-	-	-	-	-	
<b>TOTAL</b>		<b>1</b>	-	-	<b>7</b>	<b>7</b>	-	-	
<b>Remarques</b> : Lien avec les mesures du plan OPAir 2005 :									
<ul style="list-style-type: none"> <li>- MO-19 Complémentarité entre transports publics et vélos</li> <li>- MO-21 Réalisation d'infrastructures de stationnement pour vélos</li> <li>- MO-22 Incitation à une pratique quotidienne de la mobilité douce</li> </ul>									

Mesure 5	Réaménagement de routes principales en agglomération, pour tranquilliser le trafic	Agglomération
----------	--	---------------

Infrastructures PALM : train de mesures b – Modération du réseau routier

**Données générales**

**Description**

Les principales pénétrantes d'agglomération, situées à l'intérieur de la ceinture autoroutière entre Morges et Lutry, ont conservé une allure très routière, tout en étant absorbées par une urbanisation parfois dense. Ces routes cantonales ou communales sont ainsi souvent caractérisées par des vitesses limites supérieures à 50km/h, par une accessibilité latérale réduite et par une faible mixité de l'espace routier. Diverses routes cantonales peuvent être citées à titre d'exemple: RC1 (Lausanne-Morges), RC151 (Lausanne-Bussigny), RC251 (Lausanne-Cossonay), RC601 (Lausanne-Moudon), RC780 (Lausanne-Vevey). 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.

**Etat actuel**

Axes routiers 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.

**Etat 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.

<b>Instance pilote</b> Communes	<b>Partenaires</b> Etat de Vaud, Tiers	<b>Instance décisionnelle</b> Communes
------------------------------------	---	---

**Evaluation** (Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)

**Rapport coût – utilité** (train de mesures) : Bon à très bon

**Maturité 2007** : Degré 1-2 (projet à faible volume financier)  
**Maturité 2010** : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)

<b>Documents disponibles à fin 2007</b> - SDOL Schéma directeur de l'Ouest lausannois - Chantiers 1, 3, 5, 6 - SDNL Schéma directeur du Nord lausannois - rapport final en cours d'adoption (recommandations concernant la tranquillisation des RC 401 et RC 501) - Schémas directeurs de réaménagement des RC1 et RC601 - Communes de Morges, réorganisation du trafic et réaménagement des espaces publics, étude exploratoire, octobre 2003 - PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase I, novembre 2007	<b>Démarches en cours</b> - SDOL - chantier 6b Transports publics : Etude d'aménagement pour l'intégration TI / TP / modes doux - Concept d'aménagement RC1 Hautes Ecoles, Richter et Dahl Rocha - PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase II
--	--

**Mise en œuvre**

<b>Période de réalisation</b>	2009 - 2027						
<b>Début de réalisation</b>	avant 2011		entre 2011 et 2014		dès 2015		
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>	Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	X	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>	<b>Investissement (TOTAL 50 MCHF)</b>						<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (50%)	-	-		12.5	12.5	-	-
Etat de Vaud	-	-		2.5	2.5	-	-
Communes concernées	-	-		10	10	-	-
Tiers	-	-		-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-		<b>25</b>	<b>25</b>	-	-

**Remarques** : - Les développements à réaliser avant 2011 ne sont pas compris dans l'estimation des coûts.

<b>Mesure 12a</b>	<b>Développement des transports publics de la région morgienne 2009-2014</b>	<b>Sites stratégiques H1, H2 et I</b>
	<b>Aménagements routiers</b>	

Infrastructures PALM : train de mesures g – TP urbains routiers 2015

**Données générales**

<b>Description</b>		
La réorganisation et le développement de l'offre en transport public urbain rendent nécessaire la réalisation d'aménagements routiers facilitant la circulation des véhicules de transport public (portions de couloirs réservés, aménagements de carrefours, d'interfaces, etc.). Cette mesure est à intégrer à la nécessaire réorganisation générale de la circulation en Ville de Morges (notamment secteur Avenue des Charpentiers / rue Louis-de-Savoie).		
<b>Etat actuel</b>		
La circulation est souvent chaotique aux heures de pointe, particulièrement lorsqu'il y a un bouchon sur l'A1. Les TP ne disposent d'aucun couloir réservé. Il n'existe aucune possibilité de rejoindre la gare de Morges par l'axe principal av. Paderewski - place Dufour - rue de la Gare.		
<b>Objectifs à atteindre</b>		
Améliorer les conditions de circulation des TP et augmenter les cadences en zone urbaine centrale. Renforcer l'attractivité des TP et augmenter la fréquentation des lignes urbaines et régionales.		
<b>Etat final</b>		
Les véhicules TP peuvent parcourir à double sens le tronçon de la rue de la Gare entre la place Dufour et avenue des Charpentiers. Des couloirs TP sont réalisés sur la rue de la Gare, l'avenue Paderewski, la rue Louis de Savoie et l'avenue des Charpentiers. Une véritable «gare routière» est réalisée (PDL gare Sud) et le rebroussement vers la gare est rendu possible par l'aménagement des carrefours place Dufour, resp. avenue des Charpentiers / rue de la Gare. Les véhicules TP sont systématiquement favorisés par la gestion des carrefours équipés de signalisation lumineuse.		
<b>Effets escomptés</b>		
Respect de l'horaire publié également pendant les heures de forte circulation. Accroissement de l'attractivité et de la fréquentation des TP grâce à une fidélisation de la clientèle.		
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>
Commune de Morges	CFR / MBC / Autres entreprises TP	Commune de Morges

**Evaluation** (Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)

<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :	Bon à très bon
<b>Maturité 2007</b> : Degré 2	<b>Maturité 2010</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti
<b>Documents disponibles à fin 2007</b> - Etude-test "Morges: une vision globale d'aménagement à concrétiser", juillet 2003.	<b>Démarches en cours</b> - Etude SDRM sur la réorganisation des transports dans le bassin de transport 4 (mars 2008).

**Mise en œuvre**

<b>Période de réalisation</b>	2009 - 2014					
<b>Début de réalisation</b>	avant 2011		entre 2011 et 2014		dès 2015	
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>	Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>	<b>Investissement (TOTAL 15 MCHF)</b>					<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglomération (50%)	-	-	7.5	-	-	-
Etat de Vaud	-	-	-	-	-	-
Communes concernées	-	-	7.5	-	-	-
Tiers	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-	<b>15</b>	-	-	-

**Remarques** : - Les développements à réaliser avant 2011 ne sont pas compris dans l'estimation des coûts.

Mesure 13a	Développement du réseau bus/trolleybus tl - 2009-2014 Aménagements routiers et lignes aériennes	Agglomération
------------	--	---------------

Infrastructures PALM : train de mesures g – TP urbains routiers 2015

Données générales								
<b>Description</b>								
Le projet ALM propose un important développement de l'offre en transport public bus et trolleybus (+45% de véhicules*km entre 2009 et 2020). D'importants aménagements routiers sont nécessaires pour développer le réseau et faciliter la circulation des véhicules (portions de couloirs réservés, aménagements de carrefours, d'interfaces, d'arrêts, de lignes aériennes pour les trolleybus, etc.). La phase I se concentre sur l'extension du réseau tl dans l'Ouest lausannois (si-tes stratégiques D, E, F, G) et le Nord lausannois (sites stratégiques B, C).								
<b>Etat actuel</b>								
L'Ouest lausannois dispose actuellement d'une offre TP (en place*km) inférieure de moitié à l'offre moyenne dans les communes du réseau urbain lausannois. La part modale TP y représente 20% des déplacements motorisés.								
Dans le Nord Lausannois, la desserte du site C est essentiellement assurée par le LEB (cf. mesure 8) et le site B n'offre sur une partie du périmètre aucune desserte par transports publics ou une desserte très limitée (ligne de bus régionale à faible cadence). La part modale TP sur le couloir de la route de Berne correspond à 6% des déplacements motorisés.								
<b>Objectifs à atteindre</b>								
Dans l'Ouest lausannois, l'objectif à l'horizon 2020 est une part modale TP de 30% des déplacements motorisés, soit un doublement des flux TP par rapport à 2005.								
Dans le Nord lausannois, l'objectif est une part modale TP de 20-30% sur le couloir de la route de Berne.								
L'offre TP pour la période 2009-2014 vise à combler les lacunes actuelles et accompagner les nouveaux développements urbains de manière cohérente par rapport aux développements prévus dans la phase 2015-2018.								
<b>Etat final</b>								
Les secteurs de l'Ouest et du Nord lausannois, disposant d'un important potentiel de développement, sont desservis par des TP performants. Les phases II et III du développement des réseaux bus et trolleybus aux horizons 2019 et 2024 (cf. mesures n 16 et 17) compléteront la desserte de ces secteurs, en fonction des densifications croissantes.								
<b>Effets escomptés</b>								
Impact significatif sur l'attractivité des TP et leur fréquentation dans l'Ouest et le Nord lausannois (ordre de grandeur : 50% des objectifs à l'horizon 2020)								
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>				
Etat de Vaud		Communes, tl		Etat de Vaud, Communes, CA tl SA				
<b>Evaluation</b> (Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)								
<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :				Bon à très bon				
<b>Maturité 2007</b> : Degré 2				<b>Maturité 2010</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti				
<b>Documents disponibles à fin 2007</b>				<b>Démarches en cours</b>				
- SDOL - Chantier 6b Transports publics, Image directrice pour la période 2009-2014, validée par les communes, diagnostic pour les tronçons actuellement exploités (identification des points problématiques en termes de vitesse commerciale), estimation du coût d'exploitation (accord de principe des communes).				- Schéma directeur du réseau tl 2009 - 2014.				
- SDNL, Le Mont-sur-Lausanne, Mise en place d'une desserte par TP urbains.				- SDOL - chantier 6b Transports publics : Etude d'aménagement pour l'intégration TI / TP / modes doux - résultat attendu : avant-projets d'aménagement routier pour l'intégration TP dans les tronçons problématiques et les nouveaux tronçons ainsi que pour l'accessibilité piétons / vélos vers les principaux arrêts (mars 2008)				
<b>Mise en œuvre</b>								
<b>Période de réalisation</b>		2009 - 2014						
<b>Début de réalisation</b>		avant 2011		entre 2011 et 2014		dès 2015		
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>		X	Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>		<b>Investissement (TOTAL 40 MCHF)</b>					<b>Exploitation</b>	
CH Trafic d'agglo (50%)		-	-	-	15	-	-	-
Etat de Vaud		-	-	-	-	-	-	5
Communes concernées		8	-	-	12	-	-	10
Tiers		2	-	-	3	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15</b>
<b>Remarques</b> : - La mesure est constituée d'un ensemble de projets dont les premiers seront réalisés durant l'année 2009; une part de 10 MCHF devrait être réalisée avant 2011, donc hors possibilité de cofinancement par le fonds d'infrastructures CH.								
- Les coûts d'exploitation se réfèrent à l'état final (y compris le matériel roulant - mesure 13b).								

Mesure 19c	RER Vaudois - Concept 2010 - Etat final Aménagements ferroviaires	Agglomération
------------	--	---------------

Infrastructures PALM : train de mesures c – Réseau ferroviaire régional 2015

Données générales							
<b>Description</b>							
Des compléments d'aménagement doivent permettre la mise en service de l'intégralité des prestations de transport souhaitées pour le RER Vaudois. Ils doivent être définis plus précisément et chiffrés dans le cadre du mandat de planification (MP) CFF - VD en cours. En l'état, des aménagements sont prévus dans les gares de Cossonay, Bussigny et Cully.							
<b>Etat actuel</b>							
Impossibilité de mettre en œuvre intégralement le concept RER Vaudois 2010.							
<b>Objectifs à atteindre</b>							
Exploiter le RER Vaudois avec l'intégralité des prestations prévues dans le Concept 2010, en particulier une cadence de 15 minutes entre Cully et Bussigny.							
<b>Etat final</b>							
Mise en service intégrale du RER Vaudois - Concept 2010.							
<b>Effets escomptés</b>							
Report modal et augmentation des personnes transportées obtenue par densification de l'offre							
<b>Instance pilote</b>		<b>Partenaires</b>		<b>Instance décisionnelle</b>			
Etat de Vaud, CFF		CH		Etat de Vaud, CH			
Evaluation <small>(Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)</small>							
<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :				Bon à très bon			
<b>Maturité 2007</b> : Degré 2				<b>Maturité 2010</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti			
<b>Documents disponibles à fin 2007</b>				<b>Démarches en cours</b>			
- Mandat de planification CFF - VD, rapport intermédiaire				Mandat de planification CFF - VD, phase II			
Mise en œuvre							
<b>Période de réalisation</b>		2014 - 2015					
<b>Début de réalisation</b>		avant 2011		entre 2011 et 2014		dès 2015	
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>		Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>		<b>Investissement (TOTAL 60 MCHF)</b>					<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'agglo (50%)		-	-	30	-	-	-
Etat de Vaud		-	-	30	-	-	-
Communes concernées		-	-	-	-	-	-
Tiers		-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>		-	-	<b>60</b>	-	-	-
<b>Remarques :</b>							

<b>Mesure 23a</b>	<b>Développement d'axes forts de transport public urbains</b> <b>Infrastructure et aménagement de voirie</b>	<b>Agglomération</b>
-------------------	---	----------------------

Infrastructures PALM : train de mesures f – Axes forts TP urbains

**Données générales**

<b>Description</b>		
<p>L'essentiel de la croissance de l'agglomération est prévu dans les sites stratégiques, dont une partie est aujourd'hui desservie (ou en voie de l'être) par le RER vaudois ou par des axes forts de transports publics urbains en site propre (m1, m2). Certains sites stratégiques ne sont par contre desservis que par des lignes urbaines de bus ou trolleybus, dont les performances (fiabilité, vitesse commerciale, capacité) devront être considérablement améliorées pour permettre la densification et le report modal souhaités. Le développement des axes forts de transport public urbain concerne ces sites en particulier.</p> <p>Les études de planification en cours aboutiront, en janvier 2008, à une décision sur la structure du réseau et les étapes de réalisation, en coordination avec le développement territorial. En l'état actuel des travaux, 5 variantes de réseau à long terme sont en cours d'évaluation. Ces variantes de réseau permettront une desserte efficace des sites stratégiques sur les couloirs Bussigny - Lausanne - Lutry, Lausanne centre - Blécherette et Lausanne centre - Prilly - Crissier. La nature du réseau (technologies mises en œuvre pour ces axes forts) sera également définie en janvier 08, au terme d'une analyse coût / efficacité.</p>		
<b>Etat actuel</b>		
<p>L'essentiel du tracé envisagé pour ces axes forts est aujourd'hui desservi par les lignes trolleybus les plus fréquentées du réseau tl. Malgré des fréquences élevées (5-6 min en heure de pointe) et l'utilisation de véhicules de grande capacité (trolleybus et remorques), la limite de capacité est atteinte en période de pointe et nécessitera un développement de l'offre, compte tenu de la densification envisagée. La qualité de prestation de ces lignes laisse à désirer (vitesses commerciales faibles, fiabilité et confort déficients). Une amélioration qualitative et quantitative s'impose pour atteindre les objectifs de report modal visés.</p>		
<b>Objectifs à atteindre</b>		
<p>Développer la desserte des principaux sites stratégiques par un réseau d'axes forts de TP d'agglomération performants.</p> <p>Maîtriser le trafic individuel motorisé.</p>		
<b>Etat final</b>		
<p>Outre le m1 et le m2, l'ossature du réseau des TP est complétée par de nouveaux axes forts de TP urbains en site propre desservant les sites stratégiques de l'agglomération. Ces sites sont ainsi reliés au réseau ferroviaire régional et national, ainsi qu'au centre de l'agglomération et aux principales lignes de transport public urbaines. Conjointement au réseau RER, le réseau des axes forts supporte l'essentiel de la croissance des besoins en mobilité au sein de l'agglomération.</p>		
<b>Effets escomptés</b>		
<p>Accroissement significatif de la part modale TP. Densification possible des sites stratégiques d'agglomération.</p>		
<b>Instance pilote</b>	<b>Partenaires</b>	<b>Instance décisionnelle</b>
Etat de Vaud	Agglomération, tl	Etat de Vaud

**Evaluation** (Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007)

<b>Rapport coût – utilité</b> (train de mesures) :	Bon à très bon
<b>Maturité 2007</b> : Degré 2	<b>Maturité 2010</b> : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A)
<b>Documents disponibles à fin 2007</b>	<b>Démarches en cours</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- SDOL, Chantier 6, Etude de l'ossature du réseau TP entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, décembre 2005.</li> <li>- Etude préliminaire PALM - Axes forts TP urbains, phase 1 : formulation du problème, août 2007 ; phase 2 : élaboration et sélection de variantes de réseaux d'axes forts, octobre 2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude préliminaire PALM - Axes forts TP urbains, phase 3. Disponible fin janvier 08 : réseau d'axes forts urbains et choix de la 1ère étape à initier entre 2011 et 2014. Disponible avril 08 : avant projet sommaire de la 1ère étape.</li> <li>- Projet « Métamorphose » de Lausanne.</li> </ul>

**Mise en œuvre**

<b>Période de réalisation</b>	2012 - 2027						
<b>Début de réalisation</b>	avant 2011		entre 2011 et 2014			dès 2015	
<b>Nature de la demande à la Confédération</b>	Hors Fonds	Liste U	X	Liste A	X	Liste B	Liste C
<b>Coûts (MCHF 2007)</b>	<b>Investissement (TOTAL 720 MCHF)</b>						<b>Exploitation</b>
CH Trafic d'aggllo (50%)	-	-		180	180	-	-
Etat de Vaud	-	-		126	126	-	-
Communes concernées	-	-		54	54	-	-
Tiers	-	-		-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	-	-		<b>360</b>	<b>360</b>	-	-

**Remarques** : - Les coûts mentionnés ici sont indicatifs et résultent d'estimations sommaires réalisées dans le cadre de l'élaboration du PALM, en considérant trois couloirs desservis : Bussigny – Lausanne – Lutry (hypothèse tram, 390 mio), Lausanne centre – Blécherette (hypothèse funiculaire, 150 mio), Lausanne centre – Prilly – Crissier (hypothèse tram, 180 mio). En accord avec l'Office du développement territorial, l'étude préliminaire en cours permettra d'actualiser ces montants en janvier 08.



P A L M 2 0 1 2

## **5 MISE EN OEUVRE**

### **5.1 Carte**

C11 | Echancier des mesures : urbanisation et infrastructures





Cette carte constitue une base de référence et de coordination au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles. Concernant le périmètre compact, les cartes établies par commune font foi. FA2C



LEGENDE:

- Horizons des planifications:
- avant 2015 ou légalisé
  - 2015-2018
  - 2019-2022
  - après 2023 (horizon à définir)

- Horizons des infrastructures:
- horizon A1: 2011 - 2014
  - horizon A : 2015 - 2018
  - horizon B : 2019 - 2022
  - horizon C : dès 2023

- bus
- BHNS
- tram
- métro
- CFF/LEB

- gare
- carrefours, interfaces, passages à niveau

- requalification routière
- nouvelle liaison ou adaptation de l'axe à sa fonction
- jonction et complément routiers liés aux jonctions
- tronçon autoroutier



PALM 2012 - MISE EN OEUVRE  
**ÉCHÉANCIER DES MESURES:**  
**URBANISATION ET INFRASTRUCTURES**  
 JUIN 2012





P A L M 2 0 1 2