PALM 2025

Volume D
Fiches de mesures

Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 5e génération

STATUT DU PALM 2025

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges s'inscrit dans la politique fédérale des agglomérations (voir Volume A, chap. 1.2.1). Il est situé au confluent des actions publiques communales, intercommunales, régionales, cantonales et fédérales.

Le PALM 2025 est un document contractuel doté d'une mission stratégique et opérationnelle. Son rôle est de guider et d'orienter la stratégie de développement de l'agglomération. Son statut est celui d'un instrument de référence et de coordination, élaboré conformément aux Directives fédérales pour le programme en faveur du trafic d'agglomération de 5e génération (DPTA 5).

Projet partenarial qui réunit, depuis le PALM 2007, les autorités que sont le Canton et les communes, ainsi que les associations régionales et les cinq secteurs intercommunaux, ce projet de cinquième génération s'appuie sur les expériences des générations précédentes du projet ainsi que sur les résultats de leur mise en œuvre. Le PALM 2025 consolide les acquis, approfondit certaines thématiques et en intègre de nouvelles, en réponse aux évolutions économiques, sociales et environnementales des dernières années.

Par leur signature, les partenaires du PALM prennent un engagement réciproque à poursuivre les orientations prises pour le développement de l'agglomération et à organiser les processus nécessaires à la mise en œuvre des mesures du paysage, de l'environnement et énergie, d'urbanisation et de mobilité, conformément aux horizons temporels prévus. Ceci dans le cadre de la répartition des compétences communales, cantonales et fédérales prévues par le cadre légal et règlementaire en vigueur.

Les propositions contenues dans les cartes et les fiches de mesures des volets paysage, environnement et énergie, urbanisation et mobilité, ont une valeur directrice destinée à orienter l'élaboration des projets en cours et à venir.

À l'exception des éléments inscrits dans le Plan directeur cantonal ; les tracés, les périmètres et les délimitations sont d'ordre indicatif. Non contraignantes pour les tiers, les cartes et les fiches ont valeur d'engagement entre les autorités et s'inscrivent comme base de référence commune de travail au moyen de laquelle des planifications détaillées seront réalisées. La pesée des intérêts se fera dans le cadre des procédures usuelles.

INTRODUCTION

Le volume D du PALM 2025 (équivalent du Volume B, cahiers 1 à 6, chapitres Mesures du PALM 2016) est constitué de six chapitres, un pour le PALM et un par secteur de l'agglomération.

Le chapitre 1 – PALM comprend :

- les cartes des mesures aux échelles du cœur et de la couronne d'agglomération ;
- la liste des mesures inscrites dans le PALM 2025 dans les quatre volets thématiques ;
- les fiches des mesures infrastructurelles situées dans la couronne d'agglomération et hors Vaco ;
- les fiches des paquets de mesures infrastructurelles ;
- les fiches de description des catégories de mesures.

Les chapitres 2 à 6 comprennent chacun :

- les cartes des mesures à l'échelle de chaque secteur de l'agglomération
- les fiches des mesures inscrites dans le PALM 2025 dans les quatre volets thématiques par secteur.

La description des catégories de mesures pour chaque volet thématique, la manière dont les mesures ont été priorisées et les outils de monitoring de l'avancement des mesures sont décrits au volume A, chapitre 8.

TABLE DES MATIÈRES - VOLUME D

STATUT DU PALM 2025 2
INTRODUCTION 3

1 PÉRIMÈTRE DU PALM 7

1.1 Mesures paysage et environnement et énergie 8
1.2 Mesures d'urbanisation 12
1.3 Mesures infrastructurelles 18

2 SCHÉMA DIRECTEUR CENTRE LAUSANNE – SDCL 157

2.1 Mesures paysage et environnement et énergie 158
2.2 Mesures d'urbanisation 192
2.3 Mesures infrastructurelles 232

3 SCHÉMA DIRECTEUR DE L'EST LAUSANNOIS – SDEL 289

3.1 Mesures paysage et environnement et énergie 290
3.2 Mesures d'urbanisation 310
3.3 Mesures infrastructurelles 360

4 SCHÉMA DIRECTEUR DU NORD LAUSANNOIS – SDNL 377

4.1 Mesures paysage et environnement et énergie 378
4.2 Mesures d'urbanisation 392
4.3 Mesures infrastructurelles 410

5 STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS – SDOL 429

5.1 Mesures paysage et environnement et énergie 430
5.2 Mesures d'urbanisation 450
5.3 Mesures infrastructurelles 474

6 RÉGION MORGES – SDRM 517

6.1 Mesures paysage et environnement et énergie 518
6.2 Mesures d'urbanisation 538
6.3 Mesures infrastructurelles 570

1

Périmètre du PALM

1.1 Mesures paysage et mesures environnement et énergie
1.2 Mesures d’urbanisation
1.3 Mesures infrastructurelles

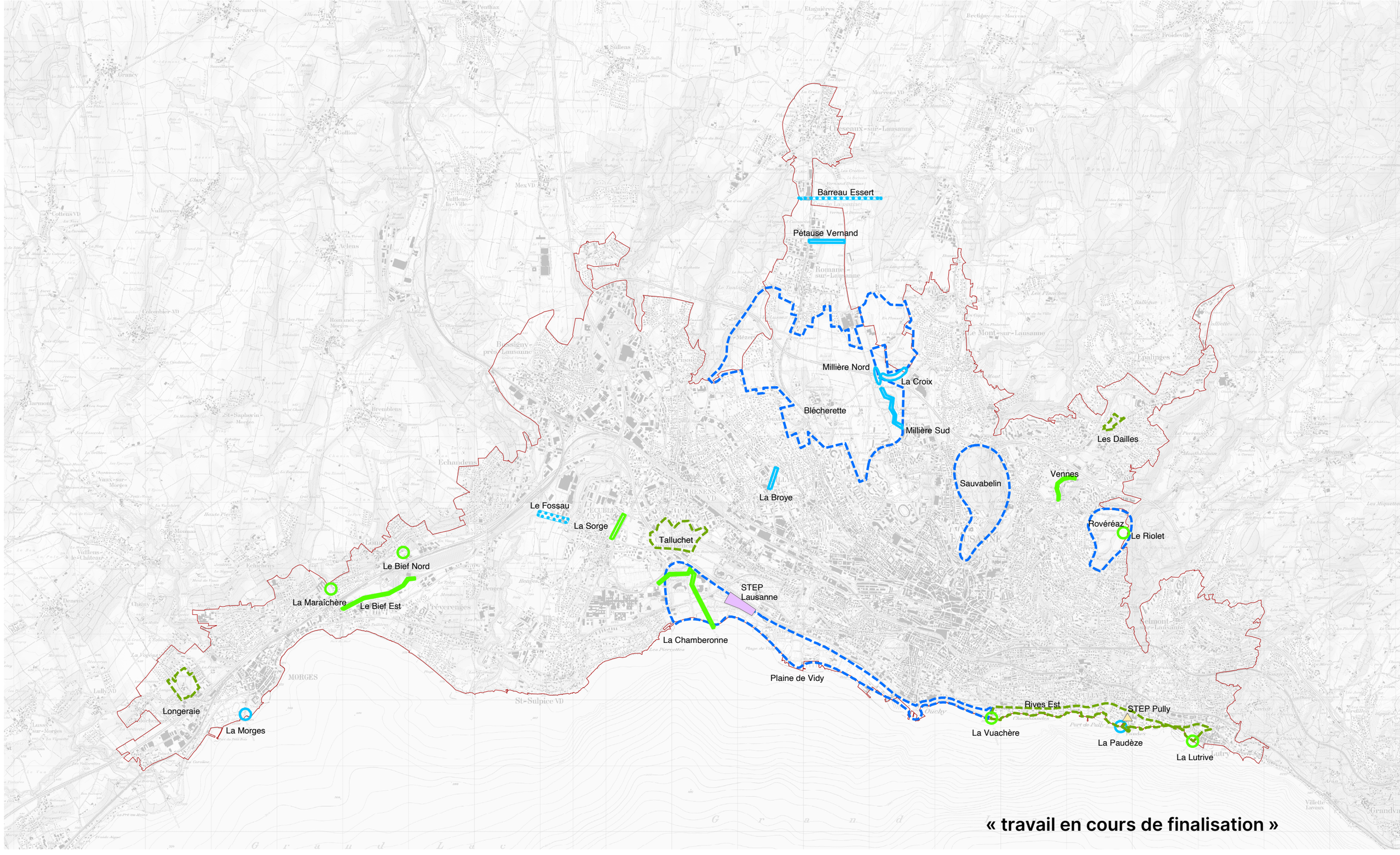
1.1
Mesures paysage et environnement et énergie

Chaque mesure est décrite dans une fiche intégrée au volume D, chapitres 2 à 6, en fonction de sa localisation par secteur de l'agglomération.

DOCUMENTS



ME8 - Mesures paysage, environnement et énergie



Mesures environnementales et paysagères reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Périmètre

Cœur d'agglomération

échelle 1:50'000

0 km 1 2

PALM 2016

- STEP
- Paysage
- Renaturation
- Liaison biologique

PALM 2025

- STEP
- Paysage
- Renaturation
- Liaison biologique

MESURES

MESURES ENVIRONNEMENT PAYSAGE ET ÉNERGIE

ME8

→| PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

1.2
Mesures d’urbanisation

Les mesures d’urbanisation nouvelles sont inscrites à l’horizon A (2028-2032) et font l’objet d’une fiche descriptive. Les mesures de l’inventaire de projets inscrites à l’horizon B (2032-2036) sont listées. Ces fiches et ces listes sont intégrées au volume D, chapitres 2 à 6, en fonction de leur localisation par secteur de l’agglomération.

DOCUMENTS



ME9 - Mesures urbanisation

Nonceret-La Croix
Route d'Yverdon
La Rochette
Est-Cheseaux
Vernand Ouest (PAC)
Vernand Est (PAC)
Les Golliettes
Le Raffort
Sansy
Croix-du-Péage
PACom Bussigny
Buyère Ouest-S4
Croix-de-Plan / Voirie
Secteur A1
Secteur A2
Secteur B
Secteur C
Secteur D
Arc-en-Ciel
Gare Sud
Lentillère Sud
Café du Soleil
En Chise 2.0
Ley Outre Est (7)
PACom Jouxtens-Mézery
Palettes
Pont-Bleu boucle et terminus
PACom Prilly
Plaines-du-Loup étape 4
Le Mont-Centre
Praz-Prévôt
Florimont
La Croix-Blanche
La Source
PACom Epalinges
Les Planches Montblesson
Boveresses A9
ZA Chocolatière
En Crochy
PACom Renens
Corminjoz Sud
Corminjoz Est
Plaines-du-Loup étape 2
Plaines-du-Loup étape 3
PACom Lausanne
PACom Lonay
En Carouge
Les anciennes Serres
Grand-Pré Ouest
Galicien
Flumeaux
Migros Bergières
Beaulieu
Le Vallon
Arcades-Pont de Chailly
Parcelle 344
Malley-Gazomètre Renens et Prilly
Malley Manufacture
Sébeillon A (partie ouest)
Sévelin B (partie nord)
Sévelin A (partie sud)
Les jardins de Vidy
PACom Ecublens
PACom Belmont-sur-Lausanne
Record Buchet
Denges-centre I La Pâle
Vallaire-Venoge Ecublens
La Plaine (PAC 229)
Pré-de-Vidy Vidy la Romaine
Ruchonnet-Savoie
PACom Pully
En Arnier III
Sud-Est morgien
2ème
1er
PACom Morges
Grand Record
Le Bochet Sud et Le Pâqueret
Paroisse St-Thérèse
Alpha-Palmiers
La Roseraie II
Vallon du Flonzel (En rueyres 2)
Cour-Square
Gare CFF
La Rasude
Morges Gare-Nord
Sablon Nord
PACom Préverenges
Vallaire-Venoge St-Sulpice Ouest et Est
Campagne de Cèdres
Piscine de Montchoisi
En Rochettaz
Périmètre IIIa Monteiller
Clergère Nord
Roches Rochettaz
Secteur Gare Sud
Clergère-Gare
PACom Lutry
Les Jardins
Brillancourt-Roseneck
Montolivet
Claire-Fontaine II
Chamblandes Dessous
Les Gais Cottages II
PACom Paudex
PACom Tolochenaz
Burquenet Sud
Molliau

« travail en cours de finalisation »

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Périmètre

Cœur d'agglomération

échelle 1:50'000

0 km 1 2

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé du PALM 2025

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises
- Mesure avec empiètement SDA
- Mesure PACom ou PGA

MESURES

ME9

MESURES URBANISATION

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

Inventaire de projets à l'horizon B (2032-2036)

ID	Commune	Libellé	Type	Habitants + emplois supplémentaires
1255860023	Lausanne	Paroisse St-thérèse	PA	52
1255860051	Lausanne	Arcades-Pont de Chailly	PA	0
1356060005	Lutry	Secteur Gare Sud	PA	349
1356060006	Lutry	Périmètre III a – Monteiller	PA	606
1455920011	Romanel-sur-Lausanne	Les Golliettes	PAC	35
1556240005	Bussigny	Buyère Ouest-S4	PA	211
1556240006	Bussigny	Croix-de-Plan / Voirie	PA	136
1556240009	Bussigny	Gare Sud	PA	400
1556510002	Villars-Sainte-Croix	Sansy	PA	160
Nouvelle mesure	Préverenges	Chocolatière	PA	0

1.3
Mesures infrastructurelles

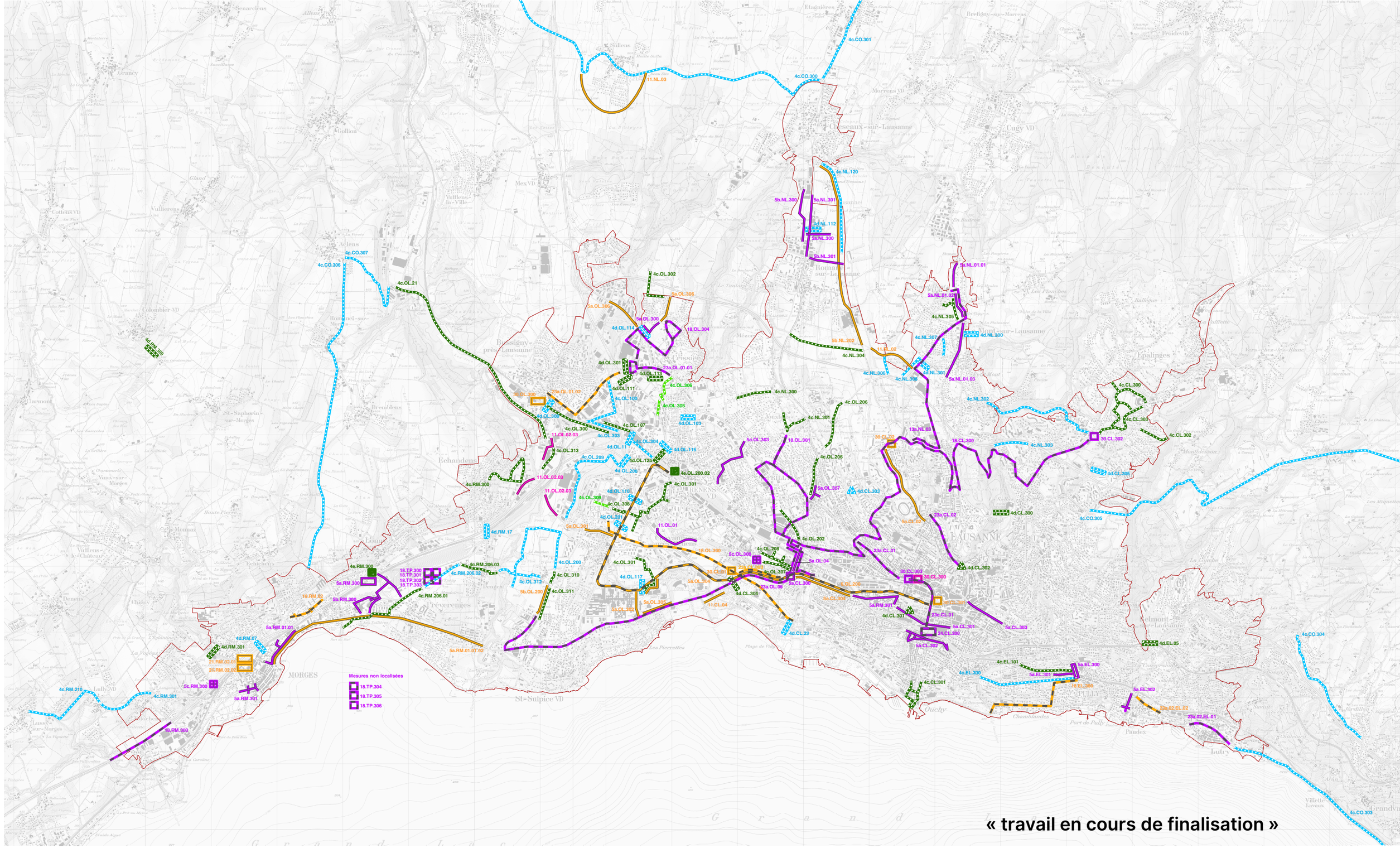
Ce chapitre présente les mesures infrastructurelles du PALM 2025 dans l'ordre suivant.

- Les catégories de mesures : elles font l'objet d'une fiche descriptive par modes et types de transport.
- La liste de l'ensemble des nouvelles mesures infrastructurelles du PALM 2025 : elles sont présentées avec leur source de financement, leur horizon de réalisation, leur coût et la répartition financière entre partenaires.
- Les fiches descriptives des mesures et des paquets de mesures retenus en liste A (2028-2032) ou B (2032-2036). Dans le volume D, cahier 1, sont présentées les mesures et paquets de mesures suivants:
  - les paquets de mesures avec demande de contributions forfaitaires ;
  - les mesures de transport public qui concernent plusieurs secteurs du cœur d'agglomération ;
  - les mesures individuelles localisées dans la couronne et hors VACo.
- La liste des mesures retenues en priorité C. Dans le volume D, chapitre 1, sont présentées uniquement celles situées dans la couronne d'agglomération et hors VACo.

Les mesures individuelles du cœur d'agglomération sont présentées dans le volume D, chapitres 2 à 6, en fonction de leur localisation par secteur de l'agglomération.

DOCUMENTS

ME10 – Mesures infrastructurelles – cœur d'agglomération, Horizon A5, B5 et C5
ME11 – Mesures infrastructurelles – couronne d'agglomération et hors VACo Horizon A5, B5 et C5
ME12 – Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors mobilité active) – cœur d'agglomération
ME13 – Mesures des planifications nationales et cantonales



N

Périmètre

Cœur d'agglomération

échelle 1:50'000

0 km 1 2

Mesures infrastructurelles, horizons A5, B5, C5, cœur d'agglomération

Type de mesures

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastruture routière
- Mobilité active
- Passerelle MD
- Gare CFF
- Interface
- Vélostation
- Ascenseur
- Carrefour

Horizon de réalisation

Mobilité douce

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

Autres mesures

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

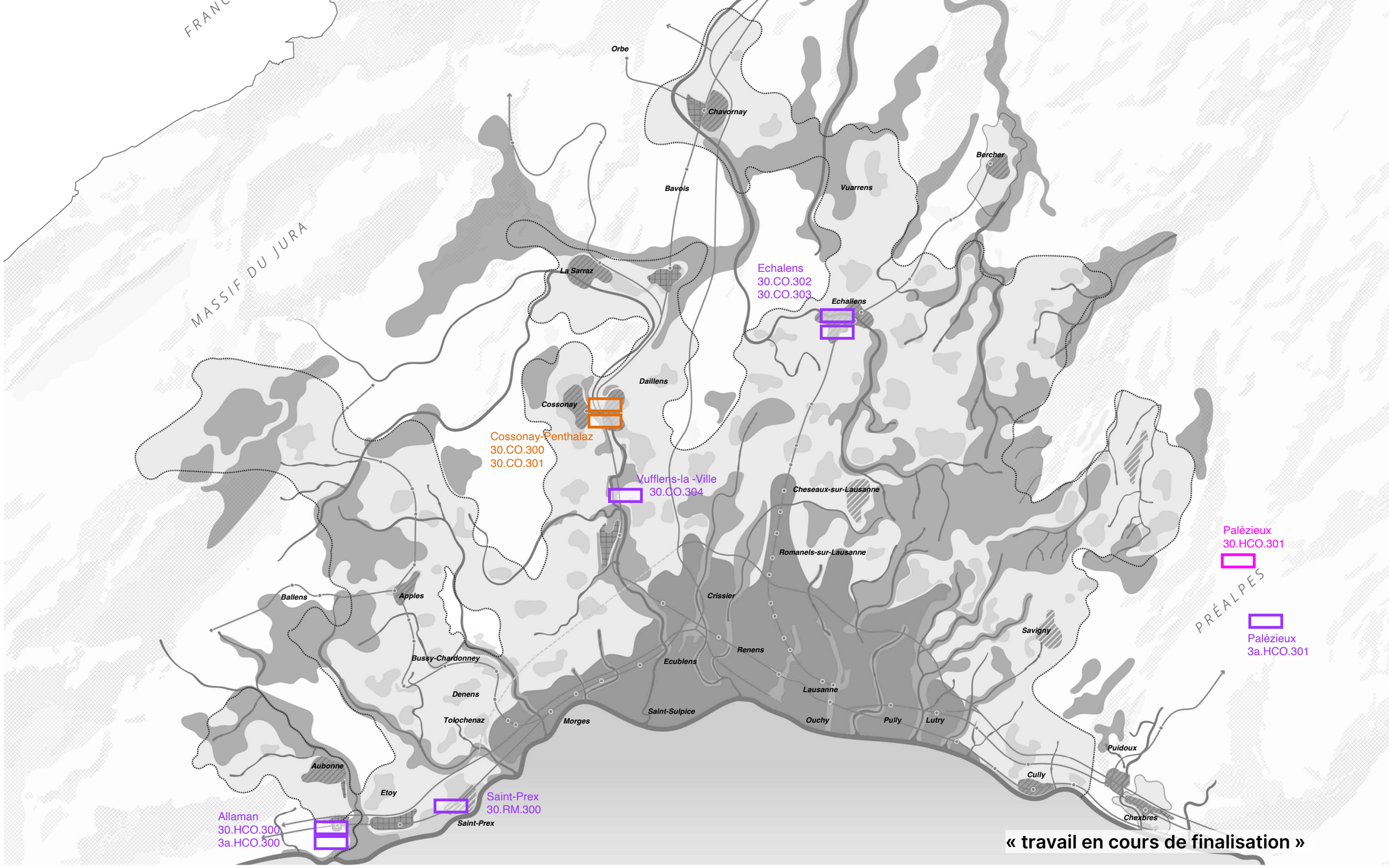
MESURES

ME10

MESURES INFRASTRUCTURELLES COEUR D'AGGLOMÉRATION HORIZONS A5, B5 ET C5

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges



Mesures infrastructurelles, horizons A5, B5, C5 à l'échelle de la couronne d'agglomération et hors VACo

N

Périmètre

- Cœur
- VACo

échelle 1:140'000

0 km 5

Horizon de réalisation

- A 2028-2032
- B 2032-2036
- C 2037-2040

MESURES

ME11

MESURES INFRASTRUCTURELLES PÉRIMÈTRE VACo ET HORS VACo HORIZONS A5, B5 ET C5

→| PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

« travail en cours de finalisation »

Mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors mobilité active), à l'échelle du cœur d'agglomération

N

Périmètre

Cœur d'agglomération

échelle 1:50'000

0 km 1 2

Mesures infrastructurelles - Type

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Interface, Arrêt de bus
- Gare CFF

Mesures infrastructurelles - horizons

- A5 PALM 2025
- A3 PALM 2016
- A2 PALM 2012
- A1 PALM 2007

MESURES

ME12

MESURES INFRASTRUCTURELLES ET COFINANCEMENT FÉDÉRAL (HORS MOBILITÉ ACTIVE)

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

8C, 8D, 8F : LEB, tronçon Lausanne-Flon-Echallens-Bercher
8H : Liaison directe entre Lausanne et Orbe : Tronçon Chavornay-Orbe
8I : MBC, augmentation du trafic fret, renouvellement et mise en conformité de la gare d'Apples
20a : développement des nœuds ferroviaires de Lausanne, Renens et Morges : transformation de la gare de Lausanne
20d : développement des nœuds ferroviaires de Lausanne, Renens et Morges : modernisation de la gare de Renens, prolongement du quai 1
20e : développement des nœuds ferroviaires de Lausanne, Renens et Morges :modernisation de la gare de Morges
22a-b-c : augmentation de la capacité du tronçon Renens-Morges-Allaman (voies et infrastructures supplémentaires)
22d : augmentation de la capacité du tronçon Renens-Morges-Allaman : création d'une voie tiroir à Allaman
25 a – b : création d'une 3e et 4e voie CFF Bussigny – Cossonay – Daillens et amélioration de la capacité du bypass de Bussigny
10A : Autoroute A1 – Nouvelle jonction d'Ecublens
10B : Autoroute A1 – Elimination du gulet d'étranglement de Crissier
9A : Autoroute A1 – Jonction de Chavannes
9B : Autoroute A1 – Compléments de jonction de Malley
14A : Autoroute A9 - Eclatement de la jonction de La Blécherette
14C : Autoroute A9 – Nouveaux tronçons d'activation BAU prévus par l'OFROU Vennes-Belmont
14C : Autoroute A9 – Nouveaux tronçons d'activation BAU prévus par l'OFROU Cossonay-Chavornay
14C : Autoroute A1 – Nouveaux tronçons d'activation BAU prévus par l'OFROU Aubonne – Morges-Est
26 : Autoroute A1 – Contournement de Morges

MASSIF DU JURA
PRÉALPES

Orbe
8h
Chavornay
Bavois
Vuarrens
Bercher
La Sarraz
Echallens
Daillens
Cossonay
14c
8 c-d-f
25a
Cheseaux-sur-Lausanne
Romanels-sur-Lausanne
8i
Ballens
8i
Apples
10b
Crissier
25b
14a
26
10a
20d
Renens
Ecublens
9a
9b
Savigny
14c
Bussy-Chardonney
8i
Denens
Lausanne
20a
Tolochenaz
8i
20e
Morges
Saint-Sulpice
Ouchy
Pully
Lutry
Puidoux
Aubonne
14c
Etoy
22a-b-c
Cully
22d
Saint-Prex
Chexbres

« travail en cours de finalisation »

N

Périmètre

Cœur
VACo

échelle 1:140'000
0 km 5

Mesures des planifications nationales et cantonales

Type de mesures

Mesures liées à l'infrastructure ferroviaire
Mesures liées à l'infrastructure autoroutière

MESURES

ME13

MESURES DES PLANIFICATIONS NATIONALES ET CANTONALES

→| PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

CATÉGORIE DE MESURES 3a

Développement de l’offre de stationnement en parkings d’échanges (P+R)

Famille de mesures : Aménagement des interfaces TP

Description	Une amélioration substantielle de la desserte TP dans des régions périphériques peut s’avérer inopportune du fait de la faible fréquentation des lignes et d’un taux de couverture financière insuffisant. Le recours à la marche ou au vélo n’étant pas toujours envisageable, le stationnement en parkings d’échange constitue une alternative possible pour favoriser l’intermodalité TIM-TP. Du fait que les besoins des automobilistes diffèrent suivant qu’ils font un usage régulier (pendulaires) ou occasionnel (tourisme, loisirs, achats, affaires) du parking d’échange, une offre adaptée doit être prévue. Prioritairement pour les usagers pendulaires, il est envisagé de développer l’offre de parkings d’échange régionaux connectés au rail, répartie sur l’ensemble du territoire cantonal, mais bénéficiant directement aux centres urbains, notamment de l’agglomération Lausanne-Morges. La localisation de ces parkings d’échange doit offrir un accès à un transport public performant situé au plus près du domicile, afin de minimiser la part du trajet effectuée en voiture et d’encombrer au minimum le réseau routier en périodes de pointe. L’offre doit également éviter toute concurrence avec les lignes de bus régionales. Le Grand Conseil a adopté en 2019 un crédit du 20.5 mios pour soutenir la réalisation des études régionales de planification des parkings d’échange et les études et réalisations des interfaces de transport de voyageurs (pouvant comprendre des P+Rail). L’infrastructure de P+Rail peut intégrer, le cas échéant, l’aménagement d’un B+R pour les vélos. Ponctuellement, notamment dans l’Est lausannois, des parkings d’échange de petite capacité peuvent compléter l’offre P+R en remplissant des fonctions plus locales.
État actuel	Le réseau des parkings d’échanges (P+R) en couronne de l’agglomération est désormais planifié selon les principes de la stratégie cantonal.
Principes d’action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Augmenter la part modale des TP régionaux. ‣ Réduire le trafic routier sur le réseau structurant de l’agglomération. ‣ Renforcer la continuité des infrastructures de rabattement sur le cœur d’agglomération et les centres régionaux ‣ Développer un réseau d’interfaces multimodales de qualité
État final	L’offre totale de stationnement des parkings d’échange régionaux reconnue comme étant d’intérêt cantonal et dont la réalisation peut être subventionnée par le Canton est d’environ 1’500 places sur l’ensemble du Canton. Un système de tarification et de gestion coordonnée est en place à l’échelle régionale.
Effets escomptés	‣ Réduction du trafic routier dans les aires urbaines. ‣ Augmentation du nombre d’usagers dans les transports publics, principalement régionaux.
Instance pilote	État de Vaud
Partenaires	Entreprises TP, Communes
Instance décisionnelle	État de Vaud
Localisation	Périmètre VACo et hors VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ État de Vaud, EMPD accordant au conseil d’État un crédit-cadre de CHF 20.5 mios pour financer la participation de l’État aux études et la réalisation des interfaces de transport de voyageurs, 2019. ‣ ARCAM, étude régionale de planification des parkings d’échange pour le district de Morges, 2021. ‣ ARGVD, étude régionale de planification des parkings d’échange pour le district du Gros-de-Vaud, 2023. ‣ CIL, étude régionale de planification des parkings d’échange pour le district de Lavaux-Oron, 2023. ‣ État de Vaud, EMPD accordant au conseil d’État un crédit-cadre de CHF 23.9 mios pour financer la participation de l’État aux études des à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs, 2024.

CATÉGORIE DE MESURES 4a

Promotion de la mobilité active

Famille de mesures : Mobilité active

Description	Les mesures de promotion de la mobilité active peuvent être séparées en deux catégories, la première visant la population en général et la seconde les partenaires communaux, régionaux et cantonaux. La promotion auprès de la population comprend notamment des mesures de marketing visant à encourager la pratique de la mobilité active, en mettant en avant les bienfaits du vélo et de la marche à pied à travers différentes actions (semaine de la mobilité, Défi vélo, bike to work, cyclomania…) ou les plans de mobilité d'entreprise ; et en faisant connaître le réseau cyclable de l'agglomération (carte des itinéraires cyclables, etc). Le prêt oula location de vélo, le développement d'un réseau de vélos en libre service (VLS) permet également de valoriser l'image du vélo auprès de la population tout en mettant en avant la complémentarité vélo – transports publics (voir mesure 4e). La promotion de la mobilité active auprès des partenaires impliqués, se traduit essentiellement par la mise en œuvre de démarches de travail adaptées. Les démarches concertées entre Canton, schémas directeurs et communes permettent de capitaliser les savoir-faire. En combinaison avec la consultation des associations représentant les usagers, la construction d'une « culture vélo » dans l'agglomération devient possible.
État actuel	De nombreuses mesures de promotion sont déjà mise en œuvre dans l'agglomération. Parmi celles-ci, le « Défi vélo » présente un intérêt particulier, car il vise les adolescents (écoles et gymnases) à un âge où le comportement en matière de mobilité est en plein changement. Des démarches concertées entre partenaires institutionnels ont été mises en œuvre dans les projets de requalification routière et dans les projets de tram et de BHNS. Elles seront poursuivies dans les projets analogues prévus à court et moyen terme. La Ville de Lausanne dispose d'un « délégué vélo » et d'un « délégué piéton ». L'Ouest lausannois s'est également doté d'un spécialiste traitant des problématiques liées à la mobilité active. La stratégie cantonale de promotion du vélo se base sur cinq domaines d'action : l'information, la communication, les actions incitatives, la formation et la mise en place de services et d'offres s'adressant aux cyclistes. Dans ce cadre, le Canton met également à disposition des communes et de l'agglomération une entité de conseil et d'appui nommée « guichet vélo », active au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Promouvoir la mobilité active (bienfaits pour la santé, faibles coûts, performances, impacts sur l'environnement, etc.) ‣ Valoriser l'image du vélo auprès de la population et construire une « culture vélo » dans l'agglomération.
État final	La mobilité active 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 active.
Effets escomptés	‣ Augmentation de la part modale de la mobilité active et des TP. ‣ Amélioration de la mobilité combinée mobilité active – TP.
Instance pilote	Communes, État de Vaud, Bureaux des SD
Partenaires	Tiers
Instance décisionnelle	Communes, État de Vaud, Bureaux des SD
Localisation	Cœur d'agglomération pour les actions des communes. Canton pour les actions mises en place dans le cadre de la stratégie cantonale de promotion du vélo.
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2022. ‣ État de Vaud, Adoption de la stratégie cantonale de promotion du vélo et adoption de deux crédits d'investissement en faveur des mesures « vélo », 2022. ‣ SDEL, Image directrice intercommunale des modes doux et liste de mesures, 2023. ‣ SDRM, Planification du réseau de Mobilité douce à l'horizon 2030. ‣ SDNL, Stratégie Vélo du Nord lausannois, 2018. ‣ SDOL, Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021. ‣ Ville de Lausanne et Région Morges, Étude voie verte PALM, Charte d'aménagement, 2016.

CATÉGORIE DE MESURES 4c

Développement des réseaux de mobilité active

Famille de mesures : Mobilité active

Description	Les mesures portent sur l'amélioration d'itinéraires existants, la construction de maillons manquants, la création de nouveaux itinéraires et leur jalonnement, et sont adaptées à chaque cas particulier. Les aménagements prévus peuvent concerner les cyclistes et/ou les piétons. Elles améliorent le rabattement sur les interfaces de transport public et participent à l'amélioration du système global des transports. Les coûts estimés par les porteurs de projet se réfèrent à l'itinéraire proprement dit (cheminement piétonnier, itinéraire cyclable) et au réaménagement de l'espace public qui peut lui être associé. Des mesures spécifiquement destinées à la mobilité active 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). Les aménagements en faveur des piétons et des vélos s'inscrivent dans les planifications des communes, du Canton, des schémas directeurs et du PALM 2025. Dans le cœur d'agglomération, certains aménagements vélos ne se situent pas sur le réseau cyclable planifié du PALM 2025 mais permettent d'y connecter des quartiers de logements, d'emplois ou d'équipements ; et de manière générale, l'ensemble des aménagements de mobilité active prévus dans le cœur contribue à y rendre la pratique de la marche et du vélo plus agréable et dans de meilleures conditions de sécurité. Dans la couronne, les mesures portent uniquement sur les aménagements cyclables localisés sur le réseau structurant, en cohérence avec la stratégie cantonale de promotion du vélo. Celle-ci vise à rehausser les standards d'équipement du réseau structurant afin d'améliorer le niveau de sécurité et de confort des cyclistes et d'augmenter le rythme d'équipement en vue d'aménager 50% du réseau cyclable cantonal à l'horizon 2035.
État actuel	Bien que bénéficiant d'une dynamique très positive, le réseau présente des lacunes en termes de qualité d'aménagement à l'échelle de l'agglomération. Hors des centres, les réseaux de mobilité active sont incomplets, souvent discontinus et globalement peu attractifs. De plus, la visibilité et la lisibilité des parcours sont trop souvent négligées. Le franchissement des infrastructures de transport pose encore d'importants problèmes aux piétons et aux cyclistes (voir mesure 4d pour les passages dénivelés). La mise en œuvre des mesures planifiées dans les générations précédentes du PALM contribue à améliorer la situation.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Aménager un réseau cyclable dense, sûr, lisible et attractif, servant les déplacements quotidiens et de loisirs ‣ Renforcer le réseau piétonnier, support d'une urbanisation de proximité ‣ Prioriser les TP et la MA dans le cœur d'agglomération ‣ Aménager des espaces publics de qualité en faveur des modes actifs ‣ Assurer une bonne intégration des itinéraires dans l'urbanisation existante et projetée.
État final	L'agglomération dispose d'une offre attractive pour les piétons et les cyclistes, lisible et bien intégrée dans les nouvelles urbanisations. L'ensemble du tissu bâti bénéficie d'un maillage fin d'itinéraires cyclables et de cheminements piétonniers et d'une amélioration progressive de la qualité des espaces publics notamment dans les centralités.
Effets escomptés	‣ Augmentation de la part modale de la mobilité active ‣ Usage facilité de la mobilité combinée ‣ Bienfait pour la santé en alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (découvrir).
Instance pilote	Communes, État de Vaud
Partenaires	Bureaux des SD
Instance décisionnelle	Communes, État de Vaud
Localisation	Cœur d'agglomération : sur le réseau routier ou en dehors de celui-ci quand il s'agit de construire des maillons manquants. Couronne : localisation sur le réseau cyclable structurant du PALM 2025.

Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours

- PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2022.
- État de Vaud, Adoption de la stratégie cantonale de promotion du vélo et adoption de deux crédits d'investissement en faveur des mesures « vélo », 2022.
- SDEL, Image directrice intercommunale des modes doux et liste de mesures, 2023.
- SDRM, Voie verte, Étude de faisabilité, 2014.
- SDRM, Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires, 2016.
- SDRM, Planification du réseau de Mobilité douce à l'horizon 2030.
- SDNL, Stratégie Vélo du Nord lausannois, 2018
- SDOL, Étude de faisabilité et de vérification foncière du réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois, 2022.
- SDOL, Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021.
- Ville de Lausanne et Région Morges, Étude voie verte PALM, Charte d'aménagement, 2016.
- Ville de Lausanne, Hiérarchie du réseau vélo, 2023.
- Ville de Lausanne, Analyse des besoins en franchissements MA, établissement de variantes et choix, 2024

CATÉGORIE DE MESURES 4d

Franchissements dénivelés pour la mobilité active

Famille de mesures : Mobilité active

Description	La mesure concerne des projets de passages inférieurs ou supérieurs permettant le franchissement d'obstacles physiques (route, autoroute, voie de chemin de fer) ou naturels (vallon, rivière). Les projets pris en considération sont souvent liés au développement de sites stratégiques ou à des interfaces de transport public. Ils portent une attention particulière aux gabarits et à l'éclairage dès leur conception. Les besoins de franchissement sont identifiés à l'échelle de l'agglomération dans le diagnostic et l'étude des besoins d'actions. Ces aménagements s'inscrivent dans les planifications des communes, du Canton, des schémas directeurs et du PALM 2025. Dans le cœur d'agglomération, certains aménagements ne se situent pas sur les réseau cyclables et piétons planifiés mais permettent d'y connecter des quartiers de logements, d'emplois ou d'équipements ; et de manière générale, l'ensemble des aménagements de mobilité active prévus dans le cœur contribue à rendre la pratique de la marche et du vélo plus agréable et dans de meilleures conditions de sécurité Dans la couronne, les mesures portent uniquement sur les aménagements cyclables localisés sur le réseau structurant, en cohérence avec la stratégie cantonale de promotion du vélo.
État actuel	Les possibilités de franchissement de grands obstacles font défaut dans l'ensemble de l'agglomération, traversée par un nombre important d'infrastructures et dont la topographie est difficile. La mise en œuvre des mesures planifiées dans les générations précédentes du PALM contribue à améliorer la situation.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Constituer un réseau mobilité active attractif, sûr et lisible, servant les déplacements quotidiens et de loisirs ‣ Créer de nouvelles continuités fonctionnelles dans le territoire, densifier le maillage du réseau mobilité active et raccourcir les trajets. ‣ Prioriser les TP et la MA dans le cœur d'agglomération
État final	L'agglomération dispose d'une offre attractive pour les piétons et les cyclistes, lisible et bien intégrée aux nouvelles urbanisations. L'ensemble du tissu bâti bénéficie d'un maillage fin d'itinéraires cyclables et de cheminements piétonniers. Le franchissement d'obstacles physiques ou naturels s'effectue dans la continuité du déplacement, grâce à des infrastructures au gabarit généreux.
Effets escomptés	‣ Aisance accrue pour les déplacements à pied ou à vélo dans les secteurs de l'agglomération traversés par de grandes infrastructures ou présentant une topographie difficile. ‣ Augmentation de la part modale de la mobilité active.
Instance pilote	Communes, État de Vaud
Partenaires	Bureaux des SD
Instance décisionnelle	Communes, État de Vaud
Localisation	Cœur d'agglomération : sur le réseau routier ou en dehors de celui-ci quand il s'agit de construire des maillons manquants. Couronne : localisation sur le réseau cyclable structurant du PALM 2025.
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2022. ‣ État de Vaud, Adoption de la stratégie cantonale de promotion du vélo et adoption de deux crédits d'investissement en faveur des mesures « vélo », 2022. ‣ SDEL, Image directrice intercommunale des modes doux et liste de mesures, 2023. ‣ SDRM, Planification du réseau de Mobilité douce à l'horizon 2030. ‣ SDNL, Stratégie Vélo du Nord lausannois, 2018. ‣ SDOL, Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021. ‣ Ville de Lausanne, Étude prospective sur les besoins en vélos-tations et sur les typologies d'infrastructure, 2020. ‣ Ville de Lausanne, Hiérarchie du réseau vélo, 2023. ‣ Ville de Lausanne, Analyse des besoins en franchissements MA, établissement de variantes et choix, 2024

CATÉGORIE DE MESURES 4e

Stationnement pour les vélos

Famille de mesures : Mobilité active

Description	Cette mesure porte sur la mise en œuvre d'une offre de places de stationnement pour les vélos en nombre suffisant et sécurisées sur le domaine public : dans les centralités et les polarités d'activités ou de services du cœur d'agglomération générant d'importants déplacements ; et aux abords des arrêts et interfaces de transports publics. Dans les gares, de certaines centralités par exemple, l'offre est complétée par des places de stationnement payantes, situées dans un lieu fermé de type vélostation. Des services peuvent venir compléter cette offre (réparation de vélo, par ex).
État actuel	Il existe aujourd'hui une forte disparité de l'offre en stationnement selon les secteurs de l'agglomération. La mise en œuvre des mesures prévues dans les générations précédentes du PALM contribue à améliorer la situation.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Favoriser la mobilité combinée vélo-TP en proposant une offre en stationnement attractive aux principaux arrêts TP de l'agglomération ‣ Compléter l'offre de stationnement public dans les centralités et les polarités d'activités ou de services du cœur d'agglomération générant d'importants déplacements.
État final	Une offre importante et attractive de places de stationnement pour vélos équipe les gares et arrêts TP principaux de l'agglomération ainsi que les centralités et pôles générateurs de déplacements.
Effets escomptés	‣ Amélioration de la synergie entre le vélo et les transports publics. ‣ Augmentation de la part modale de la mobilité active.
Instance pilote	Communes
Partenaires	Bureaux des SD, État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes
Localisation	Cœur d'agglomération : dans les centralités et les polarités d'activités ou de services générant d'importants déplacements ; et aux abords des arrêts et interfaces de transports publics. Couronne: au niveau des interfaces de transports publics.
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce, rév. 2022. ‣ État de Vaud, Adoption de la stratégie cantonale de promotion du vélo et adoption de deux crédits d'investissement en faveur des mesures « vélo », 2022. ‣ État de Vaud, Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs, 2022. ‣ SDEL, Image directrice intercommunale des modes doux et liste de mesures, 2023. ‣ SDRM, Accessibilité mobilité douce aux haltes ferroviaires, 2016. ‣ SDRM, Relevé et diagnostic du stationnement, tous modes, 2023. ‣ SDNL, Stratégie Vélo du Nord lausannois, 2018. ‣ Ville de Lausanne et Région Morges, Étude voie verte PALM, Charte d'aménagement, 2016. ‣ Ville de Lausanne, Étude prospective sur les besoins en vélostations et sur les typologies d'infrastructure, 2020.

CATÉGORIE DE MESURES 4f

Développement d'un réseau de vélos en libre-service

Famille de mesures : Mobilité active

Description	Cette mesure concerne la mise en œuvre d'un réseau de vélo en libre-service (VLS) à l'échelle de l'agglomération. Sous réserve de la confirmation par les communes de leur intérêt à développer un réseau régional coordonné, des principes de développement sont établis et un réseau de stations est progressivement mis en place. Le système utilise une technologie unique, ou du moins des technologies totalement compatibles. La mise en œuvre peut de ce fait être effectuée au gré des intentions communales, ce qui facilite l'adhésion des autorités locales.
État actuel	L'agglomération Lausanne-Morges est la première de Suisse à avoir développé le VLS. Dès l'année 2008, des stations ont ainsi été réalisées à Morges, sur le Campus de Hautes Écoles (UNIL-EPFL) ainsi qu'à Lausanne. Le réseau de base mis en place est normalisé et permet à un usager d'emprunter un vélo à une station et de le rendre dans une autre.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Promouvoir le développement de la mobilité active. ‣ Renforcer la mobilité combinée vélo-TP en donnant accès à un réseau VLS.
État final	Un réseau coordonné de VLS couvre l'ensemble de l'agglomération.
Effets escomptés	‣ Amélioration de la synergie entre le vélo et les transports publics. ‣ Augmentation de la part modale de la mobilité active.
Instance pilote	Communes
Partenaires	Bureaux des SD, État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ Ville de Lausanne, Étude du potentiel VLS, 2010 ‣ SDOL, Réseau de VLS, Étude d'opportunité et d'avant-projet, 2013 ‣ PALM, Étude exploratoire : bilan de fonctionnement du réseau de VLS dans l'agglomération Lausanne-Morges et pistes de développement, 2017

CATÉGORIE DE MESURES 4h

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

Famille de mesures : Aménagement multimodal du réseau routier

Description	L'aménagement de zones à régime spécial permet une gestion intégrée de la mobilité, différenciée selon la typologie du quartier et de la route. L'abaissement de la vitesse participe grandement à améliorer la qualité de vie des riverain·e·s dans les centralités et les localités ainsi que la sécurité et la cohabitation des différents modes de transport. La mise en place d'une zone 30, et encore davantage celle d'une zone de rencontre ou d'une zone piétonne, est l'occasion de revoir l'aménagement des rues et d'améliorer la qualité des espaces publics. 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 ou à faible trafic, est accompagnée le plus souvent d'un réaménagement plus conséquent de l'espace public ; la zone piétonne, notamment dans les centres historiques, requiert un aménagement important et souvent coûteux. Le régime spécial peut également inclure une interdiction de circuler avec des exceptions (bus, taxis, riverains, vélos), ou une limitation de vitesse, le cas échéant, avec un réaménagement de l'espace public. La mesure concerne la création de nouvelles zones ainsi que le renouvellement de zones existantes (ex-rue résidentielle, modernisation « zone 30 »). Le développement des zones à régime spécial tient compte de la modification de l'Ordonnance sur la signalisation routière et de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre en 2023 qui permettent la mise en zone 30 d'un tronçon de route cantonale ou de route communale principale. Suite à des tests conduits à Lausanne entre 2017 et 2019, l'abaissement de la vitesse nocturne à 30 km/h nuit fait désormais partie des outils à disposition des collectivités publiques pour lutter contre le bruit routier et améliorer la santé et la qualité de vie des habitantes et habitants.
État actuel	En 2023, la ville de Lausanne compte près de 90 km de zones modérées de jour et 144 km de zones modérées de nuit ; les zones modérées représentent ainsi 51% des rues en zone urbaine[I]. L'aménagement de zones modérées supplémentaires est planifié, dans tous les secteurs de l'agglomération, poursuivant l'effort important déjà entrepris.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Améliorer la sécurité des usagers ‣ Garantir un cadre de vie agréable ‣ Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ‣ Aménager des espaces publics de qualité en faveur des modes actifs
État final	L'ensemble des quartiers d'habitation et les centralités de l'agglomération sont au bénéfice d'un régime spécial par zone ou secteur, avec un aménagement approprié.
Effets escomptés	‣ Diminution des accidents ‣ Augmentation de la part modale de la mobilité active et des TP ‣ Amélioration de la qualité de vie
Instance pilote	Communes, variable selon les projets
Partenaires	État de Vaud
Instance décisionnelle	Communes
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ État de Vaud, Directive sur la mise en place de zones 30 et de zones de rencontre, 2023. ‣ SDOL, Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021. ‣ Ville de Lausanne, Feuille de route pour la piétonisation du centre-ville, 2022. ‣ Ville de Lausanne, Rues aux écoles, Analyse des besoins de sécurisation de la mobilité autour des écoles et définition de la mise en œuvre (zone piétonne et zone de rencontre notamment), 2023. ‣ Plans directeurs des communes, révisés ou en cours.

I *Observatoire de la mobilité de Lausanne, 2023*

CATÉGORIE DE MESURES 5a

Requalification multimodale d'axes routiers

Famille de mesures : Aménagement multimodal du réseau routier

Description	Les mesures de requalification multimodale d'axes routiers permettent de concrétiser l'objectif de la planification du réseau routier par l'offre. Elles permettent de donner la priorité aux TP (nouvelles voies bus, arrêts sur chaussée, etc.), d'améliorer la qualité des aménagements piétonniers et cyclables, d'adapter l'aménagement d'un axe routier à la structure du réseau et d'améliorer la sécurité des différents modes en supprimant des points noirs. Ces mesures peuvent s'inscrire dans la création de zones de modération du trafic. Ce type de mesures s'accompagne également du réaménagement des espaces publics adjacents. Les aménagements prévus augmentent également la perméabilité transversale de l'axe routier (réduction de la coupure physique) et accroissent l'espace dédié à la mobilité active. 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. Seules les mesures localisées sur des routes appartenant au réseau principal et au réseau de distribution définis dans la hiérarchie du PALM 2025 sont candidates à un cofinancement fédéral. Ces mesures correspondent à la catégorie « 3. valorisation/ sécurisation de l'espace routier » décrite dans les DPTA et portent sur des carrefours, des giratoires, des tronçons routiers ou l'aménagement de places. Celles-ci répondent aux critères définis en termes de potentiel d'habitants et d'emplois concernés et de charges de trafic (> 7'500 véh./jour), présentent un effet important pour l'agglomération (par exemple, en termes de trafic), concernent des flux de mobilité active importants ou se situent à proximité de pôles générateurs de déplacements.
État actuel	Le réseau routier principal, situé à l'intérieur ou en bordure de la ceinture autoroutière entre Morges et Lutry, a conservé une allure très routière, tout en étant absorbé par une urbanisation parfois dense. Ces routes cantonales ou communales, en particulier les pénétrantes d'agglomération, sont ainsi souvent caractérisées par des vitesses limites supérieures à 50 km/h, par une accessibilité latérale réduite et par une faible mixité de l'espace routier. De même certains axes de distribution du cœur d'agglomération ont un à caractère « routier » donnant peu de place aux modes actifs.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Prioriser les TP et la MA dans le cœur d'agglomération ‣ Sécuriser et tranquilliser le trafic au bénéfice de tous les usagers et de tous les modes de transport. ‣ Diminuer les nuisances pour les riverains ‣ Aménager des espaces publics de qualité en faveur des modes actifs
État final	Axes routiers intégrés, à caractère urbain
Effets escomptés	‣ Réduction des nuisances sonores ‣ Amélioration de la sécurité pour les usagers les plus exposés ‣ Réduction de l'effet de coupure dû aux axes routiers principaux
Instance pilote	État de Vaud, Communes
Partenaires	Entreprises TP, Propriétaires privés
Instance décisionnelle	État de Vaud, Communes
Localisation	Cœur d'agglomération : localisation sur le réseau principal et le réseau de distribution du PALM 2025.
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, juillet 2010 ‣ SDNL, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012. ‣ État de Vaud – Région Morges – SDOL, Étude d'accessibilité multimodale en lien avec la future jonction d'Écublens, 2018. ‣ SDEL, chantier 6, Stratégie de développement du secteur de Corsy-La Conversion. ‣ SDEL, Étude préliminaire pour un diagnostic multimodal de la RC777, 2016. ‣ SDOL, Concept d'accessibilité multimodale de l'Ouest lausannois, 2022. ‣ SDRM, Stratégie multimodale régionale, 2023. ‣ Ville de Morges, Plan directeur communal des mobilité, 2022. ‣ Ville de Lausanne, Stratégie d'accessibilité, hiérarchie routière, en cours.

CATÉGORIE DE MESURES 5b

Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée

Famille de mesures : Aménagement multimodal du réseau routier

Description	La desserte efficace et multimodale des (nouveaux) territoires à urbaniser nécessite l'extension du réseau viaire urbain structurant. La création de nouvelles infrastructures, tels que des routes de contournement, de délestage des centres et des routes de desserte selon les DPTA, ou l'adaptation d'infrastructures existantes, en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier d'agglomération, assureront la viabilité de secteurs entiers de l'agglomération en devenir. Le nouveau maillage routier permettra d'irriguer le territoire et de délester des axes existants à fort trafic en évitant des concentrations de flux dommageables pour les transports public et la mobilité active. Il offrira également des liaisons supplémentaires entre quartiers existants ou futurs. En participant à la mise en réseau d'espaces publics de qualité, ces nouveaux axes auront un effet structurant non seulement sur la mobilité multimodale, mais également sur l'urbanisation elle-même, au bénéfice de tous les usagers de la ville.
État actuel	Axes routiers de campagne, de desserte, voire inexistants.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Assurer une accessibilité multimodale des nouvelles zones urbaines planifiées. ‣ Structurer l'urbanisation planifiée via un réseau viaire et d'espaces publics adapté. ‣ Adapter le réseau routier à la hiérarchie adoptée. ‣ Créer un nouvel axe au bénéfice de tous les usagers et de tous les modes de transport.
État final	Réseau viaire intégré, à caractère plus urbain.
Effets escomptés	‣ Amélioration du maillage routier. ‣ Amélioration du réseau de mobilité active. ‣ Amélioration de la sécurité pour les usagers les plus exposés. ‣ Structuration de l'urbanisation future par un réseau d'espaces publics de qualité. ‣ Possibilité d'extension du réseau des transports publics.
Instance pilote	État de Vaud, Communes
Partenaires	Entreprises TP, Propriétaires privés
Instance décisionnelle	État de Vaud, Communes
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, 2010 ‣ SDNL, Chantier 2, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 ‣ SDRM, Secteur H2, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012 ‣ SDRM, Chantier 4, Urbanisation et paysage, 2015 ‣ SDNL, PAC Vernand, en cours ‣ SDRM, Image directrice Morges Est, 2024

CATÉGORIE DE MESURES 5c

Gestion du trafic

Famille de mesures : Aménagement multimodal du réseau routier

Description	Les mesures de gestion du trafic permettent de concrétiser l'objectif de la planification du réseau routier par l'offre, notamment sur des axes routiers ou carrefours où les charges de trafic sont importantes et génèrent des conflits avec les autres modes de transport. Dans le cœur d'agglomération, l'organisation des déplacements TIM repose sur un réseau routier hiérarchisé en cohérence avec le principe d'organisation par bassins versants de jonctions autoroutières. Les mesures permettent de doser le trafic TIM, de donner la priorité aux transports publics (nouvelles voies bus), d'améliorer la qualité des aménagements piétonniers et cyclables et d'améliorer la sécurité des différents modes. L'exploitation du réseau routier du cœur d'agglomération est supervisée par une centrale de gestion coordonnée du trafic d'agglomération (GCTA, mesure 240 du PALM 2012), dans une logique intégrée et multimodale.
État actuel	Axes routiers et carrefours non adaptés aux charges de trafic TIM importantes qui génèrent des conflits avec les autres modes de transport.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Sécuriser le réseau routier et gérer le trafic au bénéfice de tous les usagers et de tous les modes de transport. ‣ Prioriser les TP et la MA dans le cœur d'agglomération ‣ Organiser les accès TIM par bassins versants des jonctions autoroutières
État final	Axes routiers et carrefours améliorant la sécurité des usagers les plus exposés, donnant la priorité aux TP.
Effets escomptés	‣ Amélioration de la sécurité pour les usagers les plus exposés ‣ Amélioration des temps de parcours des TP
Instance pilote	État de Vaud, Communes
Partenaires	Entreprises TP, Propriétaires privés
Instance décisionnelle	État de Vaud, Communes
Localisation	Cœur d'agglomération : localisation sur le réseau principal et le réseau de distribution du PALM 2025.
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, 2010. ‣ SDNL, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012. ‣ SDRM, Étude de gestion du trafic et priorisation des TP, 2019. ‣ SDNL, Étude stratégique d'accessibilité multimodale, 2012. ‣ SDOL, Concept d'accessibilité multimodale de l'Ouest lausannois, 2022. ‣ Ville de Morges, Plan directeur communal des mobilité, 2022. ‣ Ville de Lausanne, Stratégie d'accessibilité, hiérarchie routière, en cours.

CATÉGORIE DE MESURES 6

Métro m1 – Développement à long terme

Famille de mesures f : Axes forts de transports publics urbains

Description	La ligne de métro m1 dessert en particulier le site stratégique D « Hautes Écoles – avenue du Tir-fédéral – Chavannes », secteur présentant un potentiel de développement important. À long terme (horizon 2040 environ), selon des estimations restant à préciser, le métro m1, avec son infrastructure actuelle, ne devrait plus pouvoir garantir un niveau de desserte suffisant de cette partie de l'Ouest lausannois. Diverses options sont envisagées à ce jour, comme l'augmentation de la capacité des rames, le doublement de tronçons de voies ou la dénivellation des certains secteurs.
État actuel	Le métro m1 dispose de 15 arrêts et de 12 points de croisement (y compris les deux terminus). Le tracé comporte 11 passages à niveau avec des routes et 33 passages à niveau en tout. Ces points de croisements représentent la principale contrainte d'exploitation du m1, en limitant la fréquence de passage à sa valeur actuelle (5 minutes durant les heures de pointe). Le métro m1 a fait l'objet de mesures d'optimisation de l'offre et de la demande, avec le décalage des horaires des cours de l'EPFL et de l'UNIL (2005, +25 % de réserve de capacité) et la mise en place progressive de rames doubles (dès 2014, durant la période de pointe ; dès 2018, toute la journée). Toutefois, à l'avenir, compte tenu de la hausse régulière et marquée du nombre d'usagers et de la population des Hautes Écoles, les problèmes de saturation aux périodes d'hyper pointe pourraient être étendus. C'est pourquoi la desserte du site des Hautes Écoles fait l'objet de réflexions stratégiques.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Favoriser le report modal en faveur des transports publics. ‣ Absorber l'accroissement de demande dû à la densification projetée dans le secteur. ‣ Compléter l'armature des axes forts de transports publics urbains
État final	Option possible, à confirmer : le métro m1 circule avec des rames de plus grande capacité, certains tronçons pourraient être dénivelés ou en double voie.
Effets escomptés	‣ Satisfaction des besoins des usagers. ‣ Augmentation de la capacité et régularisation des flux de passagers.
Instance pilote	État de Vaud
Partenaires	tl
Instance décisionnelle	État de Vaud, tl
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ Étude exploratoire de l'évolution du métro m1 et de son intégration dans l'ouest lausannois, en cours

CATÉGORIE DE MESURES 8c, 8d, 8f

LEB, Tronçon Lausanne-Flon – Echallens - Bercher

Famille de mesures: Réseau ferroviaire régional

Description	Le chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) constitue la colonne vertébrale de la desserte par transport public du Nord Lausannois, sur l'axe Prilly – Romanel – Cheseaux, dont les abords sont appelés à se développer de façon très importante, avec une 1re phase de densification du territoire planifiée à court-moyen terme. Par ailleurs, le LEB représente le principal lien en transport public entre Lausanne et le cœur du district du Gros-de-Vaud. Il est prévu de faire évoluer les prestations du LEB par étapes, de manière à le transformer en un véritable moyen de transport d'agglomération, à grande capacité et forte attractivité, en particulier pour les nombreux pendulaires concernés. Diverses interventions sont prévues à court, moyen et long-terme, pour répondre aux besoins liés à l'urbanisation, pour satisfaire à des exigences fédérales ou pour améliorer l'intégration urbaine du chemin de fer décrits ci-dessous.
État actuel	Le couloir du LEB est desservi avec une cadence de 15 minutes entre Lausanne Flon et Echallens, respectivement de 30 minutes entre Echallens et Bercher. Les franchissements de la ligne sont difficiles, en particulier pour les piétons, et concentrés en un nombre limité de points.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Assainir les passages à niveaux selon les directives fédérales, en fonction des besoins locaux. ‣ Atténuer l'effet d'obstacle du LEB pour l'urbanisation existante et future située de part et d'autre de l'axe. ‣ Augmenter la capacité de transport ‣ Desserte Lausanne-Flon – Echallens avec une cadence à 10 minutes (mesure PRODES 2035).
État final	Le couloir du LEB est desservi avec des rames de 120 mètres, selon une cadence de 10 minutes entre Lausanne Flon et Echallens et 30 minutes entre Echallens et Bercher. L'ensemble des passages à niveau sont assainis et, entre Prilly Union et Cheseaux, des passages dénivelés facilitent les déplacements multimodaux en traversée de la ligne ferroviaire.
Effets escomptés	‣ Amélioration de la sécurité aux croisements entre le LEB et les réseaux routier et de mobilité active. ‣ Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique C ‣ Augmentation de l'attractivité et de la fiabilité du LEB.
Instance pilote	État de Vaud, LEB
Partenaires	CH (OFT), Communes
Instance décisionnelle	CH (OFT), État de Vaud
Localisation	Périmètre VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	–

CATÉGORIE DE MESURES 8h

Liaison directe entre Lausanne et Orbe Tronçon Chavornay - Orbe

Famille de mesures : Réseau ferroviaire régional

Description	La ligne R11 Orbe – Chavornay est exploitée par la société TRAVYS, à la cadence demi-horaire. Pour relier Lausanne à Orbe, un transbordement est nécessaire à la gare de Chavornay, pour passer de la ligne R11 au réseau du RER Vaud. Des trains fret sont exploités par TRAVYS entre Chavornay et les diverses zones d'activités raccordées à la ligne ferroviaire Chavornay – Orbe.
État actuel	‣ Temps de trajet Lausanne – Orbe de minimum 42 minutes ‣ Transbordement à Chavornay avec risque de rupture de correspondance
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Intégrer le tronçon Orbe – Chavornay au RER Vaud ‣ Renens – Orbe sans changement à fin 2026. La liaison vers Lausanne sera possible après certains travaux de la gare de Lausanne. ‣ Réaliser une boucle de raccordement ‣ Mettre aux normes les installations d'accueil
État final	La liaison entre Lausanne et Orbe sans transbordement avec un temps de parcours de 30 minutes, avec passage direct des trains régionaux sur le tronçon Chavornay-Orbe.
Effets escomptés	‣ Diminution du temps de parcours ‣ Augmentation de la fréquentation
Instance pilote	État de Vaud, TRAVYS
Partenaires	CH (OFT), Communes
Instance décisionnelle	CH (OFT), État de Vaud
Localisation	Périmètre VACo et hors VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	Travaux préparatoires en cours

CATÉGORIE DE MESURES 8i

MBC, Augmentation du trafic fret, renouvellement et mise en conformité des gares d'Apples, Ballens, Bussy-Chardonney et Morges (CFF)

Famille de mesures : Réseau ferroviaire régional

Description	La société des transports de la région Morges Bière Cossonay (MBC) est active dans le transport ferroviaire de personnes ainsi que dans le fret ferroviaire. Compte tenu de la différence d'écartement entre les voies MBC – écartement métrique – et les voies CFF – écartement normal – les trains de fret sont transbordés en gare de Morges. Les MBC proposent deux prestations distinctes en matière de fret ferroviaire : (1) le transport par train complet, utilisé pour le déplacement de gravier et matériaux d'excavation, (2) le transport de wagons isolés, utilisé pour le déplacement de matériel militaire et de bois.
État actuel	‣ Transport en train complet : 3 allers-retours journaliers entre la gravière des Délices à Apples et les centres de traitement de matériaux de Gland et de Vufflens-la-Ville. ‣ Transport par wagons isolés : 1 train par semaine à destination de Bière
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Adapter de l'infrastructure ferroviaire utile au fret ferroviaire : mise en conformité des gares d'Apples, Ballens, Bussy-Chardonney (MBC) et Morges (CFF). ‣ Permettre le transport de marchandises de manière durable et efficace ‣ Acquérir du nouveau matériel roulant pour le transport de marchandises (locomotives + wagons). ‣ Réflexions sur le développement de l'offre voyageurs entre Morges et Yens/Apples si l'évolution de la fréquentation se poursuivent.
État final	‣ Le transport de gravier et matériaux d'excavation par train complet est doublé, il représente à terme 6 allers-retours journaliers depuis les gravières d'Apples et de Ballens vers les sites de traitement de matériaux de Gland et Vufflens-la-ville ‣ Le trafic fret par wagons isolés est maintenu à long terme
Effets escomptés	‣ Réduction du trafic routier de poids lourds en lien avec les gravières d'Apples et Ballens. ‣ Maintien du nombre de voyageurs transportés par les MBC.
Instance pilote	État de Vaud, MBC
Partenaires	CH (OFT), Communes, exploitants des gravières
Instance décisionnelle	CH (OFT), État de Vaud
Localisation	Périmètre VACo et hors VACO.
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PAP-Mise en conformité des gares de Morges (CFF) et de Ballens, Apples et Bussy-Chardonney.

CATÉGORIE DE MESURES 9a/b

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

Famille de mesures : Infrastructures réseaux nationaux

Description	Le tronçon de l'autoroute A1, compris entre l'échangeur d'Écublens et le giratoire de la Maladière, est un bras autoroutier qui pénètre les zones urbanisées du sud-ouest lausannois. Ce secteur de l'agglomération présente une forte dynamique de développement, avec la présence de nombreux sites stratégiques de développement (équipements universitaires, logements et emplois, site de Malley) et avec une forte perspective d'augmentation de la mobilité induite. Liée à ce développement, la stratégie d'accessibilité multimodale de l'agglomération prévoit notamment d'en améliorer l'accessibilité autoroutière. Aujourd'hui, les jonctions autoroutières de Crissier et de Malley desservent à elles seules l'ensemble de l'Ouest lausannois. Cette situation entraîne une saturation générale du réseau routier cantonal aux abords de ces deux jonctions mais aussi des flux de trafic automobile importants circulant à l'intérieur des zones urbanisées, en lien avec ces jonctions. Les deux mesures de développement de jonctions autoroutières, comme toutes celles visant à améliorer le fonctionnement et donc l'usage de l'autoroute par le trafic individuel, constitue une condition nécessaire à la maîtrise du trafic automobile dans les périmètres urbanisés du sud-ouest lausannois et permettent une requalification du réseau routier local, propice notamment au développement des TP urbains. De plus, une partie de ce secteur, principalement sur la commune de Chavannes-près-Renens, est aujourd'hui « enclavée » dans la boucle du métro m1, avec des carrefours d'accès fortement contraints (Bourdonnette et Pontet). La réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes permettra de desservir cette zone en développement et les mesures d'accompagnement permettront d'en améliorer la desserte en transports publics et la perméabilité pour les modes actifs. Le coût estimatif de la nouvelle infrastructure est de CHF 77.2 mios. Par ailleurs, la desserte routière des activités le long de l'axe Hautes Écoles – Malley, dépend de la jonction de Malley. La création d'une bretelle complémentaire côté nord de cette jonction a pour but d'en améliorer l'exploitation et la sécurité. Les mesures d'accompagnement étudiées améliorent le passage des transports publics et les liaisons de mobilité active. Le coût estimatif de ces compléments est de CHF 11.4 mios.
État actuel	Durant les périodes de pointe, la demi-jonction Ouest de Malley présente un niveau de saturation important avec des files d'attente qui refoulent sur l'autoroute et sur la RC1, suite à la saturation des carrefours de la jonction et de la Bourdonnette. Le mouvement qui vient de St-Sulpice sur la RC1 et s'engage en tourner-à-gauche sur la bretelle autoroutière en direction d'Ecublens est accidentogène, en particulier pour les cycles. Durant les périodes de pointe, la jonction de Crissier connaît de fortes saturations ainsi que ses liaisons avec le sud-ouest lausannois (la RC82 principalement).
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Soulager la jonction de Crissier et mieux répartir le trafic routier en accès à l'Ouest lausannois. ‣ Diminuer le trafic circulant sur le réseau routier local en le reportant sur l'autoroute. ‣ Adapter l'accessibilité routière du sud-Ouest lausannois et du secteur de Malley au développement prévu et maintenir l'accessibilité autoroutière à la Ville de Lausanne.
État final	L'accessibilité autoroutière de l'Ouest lausannois est notamment garantie par la réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes et d'une bretelle nord supplémentaire à la jonction de Malley.
Effets escomptés	Bonne répartition et meilleure canalisation du trafic individuel en accès au sud-ouest lausannois Délestage des axes routiers cantonaux et communaux au profit des TP et de la mobilité active et de l'environnement.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFROU)
Localisation	Cœur d'agglomération

Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours

- OFROU, jonction de Chavannes et complément de la jonction de Malley, Projets généraux selon art.11 LRN approuvés par le Conseil fédéral respectivement le 4 mars 2016 et le 22 juin 2016 et projets définitifs mis à l'enquête publique en novembre 2018
- Enquête fédérale en cours pour Malley, nouveau projet et enquête complémentaire prévue pour la jonction de Chavannes.
- OFROU, État de Vaud, commune de Chavannes-près-Renens, Étude d'évolution de la jonction de Chavannes, 2023
- OFROU, État de Vaud, Ville de Lausanne, Étude exploratoire et image directrice des mobilités du secteur de la jonction de Malley, 2024

CATÉGORIE DE MESURES 10a

Autoroute A1 – Nouvelle jonction d'Écublens

Famille de mesures: Réseau ferroviaire nationaux

Description	Avec les jonctions de Chavannes et de Malley (mesure 9), la nouvelle jonction autoroutière d'Écublens fait partie du dispositif de multiplication des points d'accès autoroutier à l'Ouest de l'agglomération et permet de soulager la jonction de Crissier principalement. En effet, aujourd'hui les jonctions autoroutières de Crissier et de Malley desservent à elles seules l'ensemble de l'Ouest lausannois. Cette situation entraîne une saturation générale du réseau routier cantonal aux abords de ces deux jonctions mais aussi des flux de trafic automobile importants circulant à l'intérieur des zones urbanisées. Desservant plus spécifiquement le secteur de Bussigny-Écublens, déjà très attractif et en plein développement, cette nouvelle jonction, comme toutes les mesures visant à améliorer le fonctionnement de l'autoroute, constitue une des conditions nécessaire à la maîtrise du trafic automobile dans les périmètres urbanisés de l'Ouest lausannois et permet une requalification du réseau routier local, propice notamment au développement des TP urbains et à la mobilité active. Le coût estimatif de cette nouvelle infrastructure est de CHF 97.5 mios. Sur l'autoroute, la proximité de la nouvelle jonction avec l'échangeur d'Écublens nécessite de l'intégrer constructivement au projet d'élimination du goulet de Crissier (mesure 10b).
État actuel	La jonction de Crissier est le principal accès autoroutier à l'Ouest lausannois et au secteur Bussigny-Écublens, par la RC82 et surtout par l'axe RC151-RC79 (via le pont de Bussigny). La forte attractivité de ces secteurs est génératrice d'un important trafic sur la jonction avec de fréquents dysfonctionnements aux heures de pointe sur les axes cantonaux d'accès à la jonction et avec la formation de files d'attente sur les sorties d'autoroute. La proximité avec les échangeurs de Villars-Ste-Croix et d'Écublens accentue les problèmes de sécurité.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Soulager la jonction de Crissier et mieux répartir le trafic routier en relation avec l'Ouest lausannois et l'Est morgien (Lonay, Echandens). ‣ Soulager le réseau routier de l'Ouest lausannois, en particulier aux abords de la jonction de Crissier pour permettre notamment la réalisation des projets AFTPU (prolongement du BHNS de Crissier à Bussigny en franchissement de la jonction). ‣ Sécuriser l'autoroute, en réduisant les files d'attente sur les sorties de Crissier.
État final	La jonction de Crissier peut assumer correctement sa fonction d'accès autoroutier en desserte d'un secteur plus circonscrit de l'Ouest lausannois (Crissier et Renens principalement). Le trafic induit par le développement de ce secteur peut ainsi être absorbé. La sécurité du trafic est améliorée sur l'autoroute. L'intégration et l'exploitation des lignes AFTPU qui circulent sur le réseau cantonal permet une desserte TP efficace en accompagnement de la densification prévue par le PALM. En parallèle, la zone Bussigny-Écublens jouit d'une accessibilité autoroutière directe.
Effets escomptés	‣ Report maximal du trafic sur le réseau routier et meilleure répartition du trafic en accès à l'Ouest lausannois ‣ Développement des AFTPU permettant une maîtrise du trafic routier dans l'agglomération et plus particulièrement sur le réseau routier de l'Ouest lausannois.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFROU)
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ OFROU, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet général approuvé par le Conseil fédéral le 27 janvier 2016 et projets définitifs mis à l'enquête publique en novembre 2018 ‣ Enquête fédérale en cours pour Ecublens ‣ État de Vaud, Étude RC76 et RC79 – Étude des voies d'accès à la jonction autoroutière d'Ecublens, 2024

CATÉGORIE DE MESURES 10b

Autoroute A1 – Élimination du goulet d'étranglement de Crissier

Famille de mesures: Réseau ferroviaire nationaux

Description	La suppression du goulet de Crisser est une des mesures prioritaires du programme d'élimination des goulets d'étranglement de la Confédération. Le projet d'assainissement de ce tronçon autoroutier qui relie les échangeurs d'Écublens et de Villars-Ste-Croix, comprend plusieurs interventions: ‣ augmentation du nombre de voies sur les bretelles de sortie du goulet aux deux échangeurs d'extrémité, pour en améliorer l'évacuation et en section pour en améliorer la capacité, ‣ suppression de certains entrecroisements de flux de trafic problématiques grâce à des nouvelles bretelles dénivelées, au droit des deux échangeurs ; ‣ création de la nouvelle jonction d'Écublens (mesure 10a), celle-ci étant liée à certaines de ces bretelles, fait partie du projet global, ‣ réalisation de voies supplémentaires en section et sur les bretelles d'entrée aux deux échangeurs, ‣ limitation de la vitesse selon le niveau de charge du trafic, pour en améliorer la sécurité et la capacité. Le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier, dont le coût est estimé à CHF 770 mios environ (total des coûts du dossier mis à l'enquête publique), comprend les projets de création des nouvelles jonctions d'Ecublens et de Chavannes ainsi que le complément de la jonction de Malley (mesure 9a/b) et est associé à une opération d'entretien du tronçon de l'autoroute entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière (non comprise dans le coût). L'ensemble de ces mesures permet d'augmenter la capacité de l'un des tronçons autoroutiers les plus chargés de Suisse et d'y multiplier les points d'accès au territoire de l'Ouest lausannois pour renforcer la fonction routière d'agglomération de cette autoroute. La faisabilité du développement urbain qui y est prévu dépend de ces infrastructures. L'ensemble de ces mesures aura pour effet d'améliorer le fonctionnement des jonctions existantes de Crissier et de Malley dans un contexte de densification urbaine. Il a pour but de maximiser l'utilisation de l'autoroute par le trafic en lien avec l'Ouest lausannois afin de maîtriser la circulation sur les routes cantonales et communales à l'intérieur de ce secteur. Ces mesures sont en outre nécessaires pour la mise en œuvre des mesures de modération du trafic et de requalification du réseau routier local, principalement au profit d'un développement des TP urbains, dont le tramway t1 et la ligne de bus à haut niveau de service t2, et au profit de la mobilité active.
État actuel	La jonction de Crissier est le principal point d'accès autoroutier pour l'Ouest lausannois, la demi-jonction-Ouest de Malley desservant une portion réduite de ce territoire (pôles universitaire et de Malley). En lien avec l'importante attractivité de ce secteur, de fréquents dysfonctionnements sont observés aux heures de pointe aux deux jonctions, avec des files d'attente qui se créent sur les sorties autoroutières ainsi que sur l'ensemble du réseau local en lien avec ces jonctions.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Absorber sur une base multimodale la mobilité croissante en lien avec le développement de l'Ouest lausannois (TIM, TP, modes actifs). ‣ Augmenter la sécurité, améliorer le fonctionnement et augmenter la capacité de l'axe autoroutier. ‣ Diminuer les émissions polluantes, conformément au Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges. ‣ Renforcer le rôle de l'autoroute
État final	L'autoroute, en particulier dans le secteur de Crissier, est assainie et sa capacité augmentée permet une utilisation accrue et un trafic individuel plus important en conformité avec la stratégie d'accessibilité du PALM. Sur le réseau principal, l'espace routier est redistribué au profit des TP et de la mobilité active.
Effets escomptés	‣ Meilleure répartition du trafic sur le réseau. ‣ Fonctionnement satisfaisant du réseau autoroutier.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes

Instance décisionnelle	CH (OFROU)
Localisation	Périmètre VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	▸ OFROU, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet général approuvé par le Conseil fédéral le 27 janvier 2016 et projet définitif mis à l'enquête publique en novembre 2018 ▸ Enquête fédérale en cours pour la Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet définitif.

CATÉGORIE DE MESURES 11

Compléments routiers à des infrastructures du réseau national

Famille de mesures : Réseau routier, compléments aux nouvelles jonctions

Description	La réalisation de nouvelles jonctions ou de compléments de jonctions autoroutières existantes (mesures 9a/b, 10a/b et 14a) s'inscrit dans la perspective de structurer l'accessibilité routière de l'agglomération autour de l'ossature autoroutière. L'accrochage des jonctions au réseau routier principal nécessite le réaménagement complet de routes existantes, des mesures de gestion du trafic voire la création de nouveaux barreaux routiers. A vocation multimodale, ces aménagements devront également créer un environnement propice aux mobilités actives et, si nécessaire, faciliter le passage des transports publics. Les compléments routiers envisagés accompagnent les travaux prévus aux jonctions de la Blécherette, d'Écublens, de Chavannes et de Malley. Outre les adaptations nécessaires aux abords directs de ces jonctions, en lien avec la jonction elle-même (voies de raccordement, exploitation des carrefours), des interventions sont prévues sur l'entier des tronçons routiers de transition entre le système autoroutier (approche capacitaire) et le réseau routier urbain (approche intégrée). Si le Nord et l'Ouest lausannois sont principalement concernés par cette mesure, un secteur important de l'Est lausannois est également touché, du fait de l'abandon de la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry. Le concept d'accessibilité du secteur de Corsy-La Conversion prévoit en effet à moyen/long terme le réaménagement du réseau routier améliorant la relation entre l'autoroute et Lutry. Ces mesures peuvent intègrer des aménagements relatifs aux catégories « 1. capacité des routes », « 2. Getion du trafic », « 3. valorisation/sécurisation de l'espace routier » décrites dans les DPTA.
État actuel	Réseau routier principal peu ou pas connecté à l'autoroute, assurant des liaisons internes à l'agglomération ainsi qu'une desserte locale.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Créer les liaisons manquantes ou renforcer celles existantes entre les nouvelles jonctions ou compléments de jonctions et les sites stratégiques. ‣ Organiser les accès TIM par bassins versants des jonctions autoroutières. ‣ Garantir le bon usage du réseau routier par tous les moyens de transport, prioritairement les TP et les moyens non motorisés. ‣ Prioriser les TP et la MA dans le cœur d'agglomération
État final	Réseau routier structurant bien connecté à l'autoroute, assurant une bonne accessibilité à l'agglomération.
Effets escomptés	‣ Développement proportionné du réseau routier garantissant la circulation des TP et de la mobilité active. ‣ Densification territoriale s'appuyant sur une accessibilité TIM basée sur l'autoroute et non sur le réseau routier local.
Instance pilote	État de Vaud, Communes
Partenaires	CH (OFROU), Entreprises TP
Instance décisionnelle	État de Vaud, Communes
Localisation	Cœur d'agglomération

Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours

- PALM, Aménagement du réseau routier, Guide de recommandations, juillet 2010
- État de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette, Projet général selon art.11 LRN
- SDEL, chantier 6, Stratégie de développement du secteur de Corsy-La Conversion
- SDOL, Concept d'accessibilité multimodale de l'Ouest lausannois, 2022.
- OFROU, Jonction de Chavannes et complément de la jonction de Malley, Projets généraux selon art.11
- Enquête fédérale en cours pour Malley, nouveau projet et enquête complémentaire prévue pour la jonction de Chavannes.
- OFROU, Suppression du goulet d'étranglement de Crissier, projet général approuvé par le Conseil fédéral le 27 janvier 2016 et projets définitifs mis à l'enquête publique en novembre 2018
- OFROU, État de Vaud, commune de Chavannes, Étude d'évolution de la jonction de Chavannes, 2023
- OFROU, État de Vaud, Ville de Lausanne Étude exploratoire et image directrice des mobilités du secteur de la jonction
- État de Vaud, Étude RC76 et RC79 – Étude des voies d'accès à la jonction autoroutière d'Ecublens, 2024

CATÉGORIE DE MESURES 14a

Autoroute A9 – Éclatement de la jonction de La Blécherette

Famille de mesures : Infrastructures réseaux nationaux

Description	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. Les aménagements envisagés dans le cadre du projet général « d'éclatement de la jonction de la Blécherette » concernent aussi bien la jonction elle-même que le réseau routier qui l'alimente (voir mesure 11). La jonction étant dédoublée, chacune de ses deux parties dessert son propre bassin versant, ce qui optimise la répartition du trafic sur le réseau routier principal. Ce dernier est par ailleurs adapté à la nouvelle configuration de la jonction (adaptation ou création de tronçons routiers, modification de l'exploitation de certains carrefours). Le coût des travaux est estimé à CHF 97 mio. L'éclatement de la jonction permet également de développer à moyen terme, une nouvelle ligne entre Lausanne et Romanel, en franchissement de la nouvelle jonction par la RC448. Cette mesure, comme toutes celles visant à améliorer le fonctionnement et donc l'usage de l'autoroute par le trafic individuel, constitue une condition nécessaire à la maîtrise du trafic automobile dans les périmètres urbanisés du centre et du nord lausannois en permettant une requalification du réseau routier local qui soit notamment propice au développement des TP urbains.
État actuel	Jonction autoroutière en forme de demi-trèfle Est, quotidiennement saturée, avec concentration des flux de circulation sur la RC449 (en lien avec les couloirs nord du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne et en lien avec l'Ouest de l'agglomération) et sur la route du Chatelard au Sud, en lien avec Lausanne.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Garantir la sécurité des usagers circulant sur l'autoroute en résorbant les files d'attente. ‣ Améliorer le fonctionnement du réseau routier d'accès aux jonctions et de liaison nord-sud en franchissement de l'autoroute. ‣ Organiser les accès TIM par bassins versants des jonctions autoroutières.
État final	La jonction autoroutière « éclatée » permet une répartition des flux de circulation entre les deux jonctions en fonction des directions du trafic et en fonction des capacités disponibles selon les heures. L'axe du Châtelard est délesté par report du trafic sur la RC448, au Sud. Grâce à un barreau routier (Sauge + Montricher) parallèle à l'autoroute, un rabattement direct de la RC401 sur l'autoroute est possible ainsi qu'une répartition entre les RC448 et 449, du trafic en accès à l'autoroute par le Nord. Une ligne TP, entre Lausanne Blécherette et Romanel, circule sur la RC448.
Effets escomptés	‣ Augmentation du niveau de sécurité sur l'autoroute et réduction des périodes de saturation. ‣ Possibilité de faire circuler une ligne TP sur la RC448.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFROU)
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ État 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) ‣ État de Vaud, Service des routes, Eclatement de la jonction de la Blécherette, Projet général selon art.11 LRN approuvé par le Conseil fédéral le 20.09.2013 ‣ Projet définitif mis à l'enquête en 2017 ‣ Enquête fédérale en cours pour l'Eclatement de la jonction de la Blécherette.

CATÉGORIE DE MESURES 18

Développement du réseau TP/bus/trolleybus – Après 2023 Aménagements routiers

Famille de mesures : TP routiers

Description	Cette mesure poursuit le développement du réseau des bus et trolleybus prévu durant les périodes 2011-2014, 2015-2018 et 2019-2022. Elle porte sur les réseaux de transports publics urbains et régional qui couvrent le périmètre VACo. La mise en service successive des différents axes forts de transports publics urbains (tram, BHNS, métro) s'accompagne d'une évolution coordonnée du réseau des bus et trolleybus, en cohérence également avec le développement urbain (nouvelles liaisons offertes, accroissement de la cadence, nouvelles connections avec le train). Des aménagements routiers d'importance variable demeurent nécessaires en vue de faciliter la circulation des véhicules TP et d'améliorer les performances et l'attractivité des bus et trolleybus dans l'ensemble de l'agglomération : portions de couloirs réservés, aménagements de carrefours, d'interfaces, d'arrêts, de lignes aériennes pour les trolleybus, etc. L'électrification de certaines lignes permet de réduire la part de l'offre réalisée en traction thermique et donc d'encourager la décarbonation des transports publics. Elle intègre des aménagements liés au réseau de trolleybus (lignes aériennes de contact, sous stations électriques) et des infrastructures liées à l'acquisition de bus électriques urbains (transport local) sans ligne de contact. Cette catégorie de mesure intègre des aménagements aux arrêts et au dépôt (stations de recharge) et les autres installations électriques indispensables mais elle n'intègre pas l'acquisition de matériel roulant
État actuel	L'offre est en augmentation sensible notamment 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.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Accompagner les nouvelles densifications par des TP routiers performants. ‣ Compléter le maillage des transports publics, en particulier dans les secteurs plus périphériques. ‣ Augmenter la part modale des TP, en particulier hors commune de Lausanne. ‣ Prioriser les TP et la MA dans le cœur d'agglomération. ‣ Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales.
État final	Tous les secteurs de l'agglomération, en particulier ceux ayant concrétisé leur important potentiel de développement, sont desservis par des TP efficaces. L'augmentation de la part modale des TP permet une maîtrise des volumes de trafic routier.
Effets escomptés	‣ Impact significatif sur l'attractivité des TP et leur fréquentation. ‣ Augmentation de la part modale des TP.
Instance pilote	Communes ; entreprises de transport public (électrification)
Partenaires	État de Vaud, communes, schémas directeurs, tl, MBC, Car-Postal
Instance décisionnelle	Communes, tl, MBC
Localisation	Périmètre VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ SDEL – tl, Étude de faisabilité du prolongement des lignes 8 et 25, 2015. ‣ SDCL, Image directrice des transports publics à l'horizon de mise en service du m3. ‣ SDEL, Image directrice des transports publics de l'Est lausannois à l'horizon 2030, 2021. ‣ SDRM, Étude stratégique du réseau TP 2030, 2016. ‣ SDRM, Étude de gestion du trafic et priorisation des TP, 2019 ‣ SDRM, Réseau TP, identification des options de renforcement du raccordement à l'Ouest lausannois, 2023. ‣ SDOL, Image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois à l'horizon 2040, 2024. ‣ Ville de Lausanne, Evolution du réseau bus tl à l'horizon du m3, 2022. ‣ Ville de Morges, Plan directeur communal des mobilité, 2022.

CATÉGORIE DE MESURES 20

Léman 2030 – Développement des nœuds ferroviaires de Lausanne, Renens et Morges

Famille de mesures : Infrastructures réseaux nationaux

Description	En tant que nœud ferroviaire central pour la Suisse romande, la gare de Lausanne est actuellement très sollicitée. La plupart des quais ne peuvent pas accueillir de trains d'une longueur de 400 mètres, et leur largeur est également insuffisante pour assurer un bon écoulement des voyageurs. Par ailleurs, les capacités d'accueil des gares de Renens et Morges doivent également être améliorées, afin d'installer des quais de 400 mètres et de gérer des flux croissants de voyageurs. Les projets de développement retenus à ce jour sont les suivants : ‣ Transformation de la gare de Lausanne (mesure 20a) : Ce projet inclut l'allongement et l'élargissement des quais pour accueillir des trains de 400 mètres, le renouvellement des installations de sécurité et de gestion du trafic, la modification des têtes Est et Ouest (aiguillages d'accès aux voies), ainsi qu'un nouvel espace sous la Place de la Gare, comprenant des zones d'attente et des commerces. Travaux en cours. ‣ 4e voie Lausanne – Renens (mesure 20b) : L'ajout d'une quatrième voie est indispensable pour augmenter la capacité ferroviaire dans le nœud de Lausanne – Renens, et donc le trafic longues distances entre Lausanne et Genève, ainsi que celui du RER Vaud (4 trains régionaux par heure entre Cossonay et Cully, 6 entre Lausanne et Renens). Cette mesure est réalisée, et a été mise en service en décembre 2022. ‣ Saut-de-mouton Prilly-Malley – Renens (mesure 20c) : La construction d'un viaduc qui permet à une voie de passer au-dessus de deux autres, augmente la capacité du tronçon Lausanne – Renens et réduit les conflits de circulation entre les différents trains. Cette mesure est réalisée, et a été mise en service en septembre 2022. ‣ Modernisation des accès aux trains en gare de Renens (mesure 20d) : Pour répondre à l'augmentation actuelle et future de la fréquentation, la gare de Renens a été réaménagée. Les quais 2 et 3 ont été allongés à 400 mètres, et diverses améliorations ont été réalisées facilitant l'accès aux quais. Cette mesure est réalisée, et a été mise en service en décembre 2020. A noter qu'avec les modifications de l'horaire CFF 2025, le prolongement du quai 1 pour accueillir des trains de 400 mètres est également prévu. ‣ Modernisation de la gare de Morges (mesure 20e) : La gare de Morges doit être modernisée et sécurisée pour absorber le flux actuel et futur de voyageurs, en vue de l'augmentation attendue à l'horizon 2035. Les quais devront également être adaptés pour accueillir des trains de 400 mètres. Ces mesures s'inscrivent dans le cadre du programme Léman 2030, développé par les CFF sous l'égide de l'OFT et en collaboration avec les cantons de Vaud et Genève. Le financement est assuré par le fonds FIF.
État actuel	Le nœud ferroviaire de Lausanne est très sollicité et limite le développement de l'offre dans l'ensemble de la Suisse romande. La gare de Renens est modernisée et permet de délester la gare de Lausanne durant les travaux de modernisation. La 4e voie Lausanne – Renens et le saut-de-mouton de Malley sont en service.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Accroître la capacité ferroviaire dans l'agglomération Lausanne-Morges ainsi que la capacité d'accueil dans les gares principales de Lausanne, Renens et Morges.
État final	Le tronçon Lausanne-Renens disposera de 4 voies et d'un saut-de-mouton, les gares de Lausanne, Morges et Renens seront réaménagées et la capacité ferroviaire dans l'agglomération Lausanne-Morges permettra les développements prévus de l'offre pour tous les types de trafic.
Effets escomptés	‣ Augmentation de l'offre ferroviaire pour tous les types de trafic. ‣ Augmentation du nombre de personnes transportées dans les trains.
Instance pilote	CFF, CH (OFT)
Partenaires	État de Vaud, Communes
Instance décisionnelle	CH (OFT)
Localisation	Périmètre VACo

Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours

- 4e voie Renens – Lausanne (mesure 20a), réalisée.
- Saut-de-mouton Lausanne – Renens (mesure 20b), réalisé.
- Modernisation des accès aux trains en gare de Renens (mesure 20d), réalisée excepté concernant le prolongement provisoire coté Lausanne du quai 1 à 420m qui doit être mise en service pour la fin d'année 2024. Un prolongement définitif coté Morges est à l'étude.
- Prolongement du quai 1 à Morges (mesure 20e), réalisé.
- Gare de Lausanne : mise en service prévue en 2037 (en cours).
- Gare de Morges : procédure d'approbation des plans en 2025, début des travaux prévus en 2027, mise en service prévue en 2033 (en cours).

CATÉGORIE DE MESURES 21

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

Famille de mesures : Aménagement des interfaces TP

Description	Les interfaces stratégiques que constituent les gares ferroviaires des 5 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 réalisées et d'autres planifiées dans les gares, sur le domaine privé CFF, pour faciliter les transbordements et optimiser les flux de voyageurs. Cela est notamment le cas à Lausanne, Morges et Renens. Sur le domaine public, des mesures additionnelles viennent compléter le dispositif envisagé par les CFF dans les gares pour répondre à cette augmentation de la fréquentation. Elles visent principalement à améliorer l'organisation globale de l'interface en agissant sur l'aménagement de l'espace public et sur l'accessibilité par les piétons et les cyclistes.
État actuel	L'organisation des interfaces multimodales des gares résulte d'interventions au coup par coup dont le résultat n'est pas optimal.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Améliorer le confort des usagers. ‣ Augmenter la qualité de l'espace public et optimiser le fonctionnement des interfaces TP. ‣ Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité. ‣ Renforcer la continuité des infrastructures de rabattement sur le cœur d'agglomération
État final	Les interfaces multimodales des gares ferroviaires des 5 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 et les modes actifs.
Effets escomptés	‣ Fonctionnement efficace des interfaces, particulièrement durant les périodes de pointe. ‣ Meilleure lisibilité de l'espace public autour des gares. ‣ Augmentation du confort de la clientèle des transports publics.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ SDOL, Étude de faisabilité et de vérification foncière du réseau de voies vertes de l'Ouest lausannois, 2022. ‣ SDOL, Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021. ‣ Ville de Lausanne, Étude d'accessibilité des piétons et vélos à la gare, 2016 ‣ Ville de Lausanne, Étude d'urbanisme et d'aménagements urbains au pôle gare, 2016. ‣ Ville de Lausanne, Démarches participative pour les projets de réaménagements des espaces publics du périmètre Pôle Gare, 2015-2023. ‣ Ville de Morges, PPA Gare-Sud, 2014. ‣ Ville de Morges, Plan directeur communal des mobilité, 2022. ‣ Ville de Pully, Masterplan du centre ville, 2013.

CATÉGORIE DE MESURES 22

Augmentation de la capacité du tronçon Renens – Morges – Allaman

Famille de mesures : Réseau ferroviaire national

Description	À l'heure actuelle, le réseau ferroviaire de la métropole lémanique est saturé par le trafic longues distances, le RER et le transport de marchandises. L'augmentation prévue de l'offre, selon le projet d'offre 2035 (PRODES), vise à répondre à la demande croissante sur la ligne Lausanne – Genève. Cela impose un ensemble de mesures constructives, dont une nouvelle ligne entre Morges et Perroy, ainsi qu'une troisième voie entre Denges et Morges. Ces mesures ont pour but d'augmenter la capacité ferroviaire entre Renens, Morges et Allaman, d'améliorer la redondance sur cette ligne, et de faciliter l'accès à la gare de triage de Lausanne pour le trafic de marchandises. La création d'une nouvelle ligne entre Perroy et Genève, ainsi que l'ajout d'une quatrième voie entre Renens et Morges, permettra à terme de disposer d'un tronçon complet à quatre voies entre Lausanne et Genève. Cela garantira les capacités nécessaires pour le développement de cet axe et améliorera la redondance de la ligne. Les projets de développement retenus à ce jour sont les suivants : ‣ 3e voie Denges – Morges (mesure 22a) : Ce projet comprend l'ajout d'une voie supplémentaire entre Denges et Morges. ‣ Nouvelle ligne Morges – Perroy (mesure 22b) : Le projet prévoit la construction de deux voies supplémentaires sur une plate-forme élargie entre Morges et Le Boiron ainsi qu'en tunnel entre le Boiron et Perroy. ‣ 4e voie Renens – Morges (mesure 22c) : La quatrième voie entre Morges et Renens sera construite sur la plate-forme actuelle, qui devra être élargie. ‣ Voie tiroir à Allaman (mesure 22d) : La création d'une voie tiroir à Allaman permettra en principe de desservir toutes les haltes régionales entre Renens et Allaman à la cadence semi-horaire, en complément à la nouvelle ligne Perroy-Morges.
État actuel	La desserte de la région morgienne (Allaman – Renens) par le trafic régional est limitée par la forte occupation des voies par les trains du trafic grandes lignes, tant ceux qui desservent le Pied du Jura que ceux du Plateau (Genève – St-Gall). La capacité du tronçon ferroviaire Renens – Morges – Allaman ne suffit plus pour envisager un développement de l'offre « Grandes lignes » et régionale.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Rendre possible une offre « Intercity » et « Regio Express » cadencée à 15 minutes entre Lausanne et Genève (mesure PRODES 2035). ‣ Garantir une offre régionale du RER Vaud cadencée à 30 minutes et desservant chaque halte entre Lausanne et Allaman. ‣ Assurer le passage des trains marchandises. ‣ Consolider l'armature ferroviaire.
État final	Le tronçon Renens – Morges – Allaman (–Genève) disposera de nouveaux tronçons à double voie qui augmenteront la capacité de la ligne et qui est nécessaires à assurer la desserte des gares desservies par le RER Vaud avec une cadence semi-horaire. Avec cette capacité supplémentaire disponible sur le réseau ferroviaire, les développements prévus de l'offre « Grandes lignes » avec une cadence de 15 minutes (PRODES 2035) sont rendus possibles.
Effets escomptés	‣ Augmentation de la capacité de la ligne en faveur de tous les types de trafic. ‣ Augmentation du nombre de personnes transportées dans les trains.
Instance pilote	CH (OFT)
Partenaires	État de Vaud, CFF
Instance décisionnelle	CH (OFT)
Localisation	Périmètre VACo et hors VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ Étude prospective à long terme sur les possibilités d'exploitation à 4 voies Lausanne-Genève, 2023.

CATÉGORIE DE MESURES 23a

Développement d'axes forts de transports publics urbains
Réalisation de lignes de BHNS

Famille de mesures : Axes forts de transports publics urbains

Description	Les axes forts de transport public urbains (AFTPU) représentent le moyen choisi par l'agglomération pour concrétiser l'objectif d'une desserte de transports publics optimale, alliant cadence et vitesse commerciale élevées et stabilité d'horaire. Ces transports publics de haut niveau sont principalement destinés à desservir les sites stratégiques, qui accueilleront une part importante de la croissance de population et d'emplois. Le choix technologique d'AFTPU (métro, tramway, BHNS) s'effectue essentiellement sur la base du potentiel de clientèle attendue et de la capacité nécessaire pour y répondre. Les lignes circulant en site propre dans l'espace routier se concrétisent sous la forme d'un tramway (1 ligne prévue) ou d'un bus à haut niveau de service (BHNS, 3 lignes prévues). Cette dernière catégorie se distingue du tramway par un accent mis à court terme sur la qualité de service (fréquence, régularité, vitesse commerciale) plus que sur le besoin de capacité. Les tronçons routiers destinés spécifiquement aux lignes BHNS font l'objet d'un réaménagement multimodal complet bénéficiant également à la mobilité active. Ils sont organisés par « projet partiel » (PP) délimités sur des bases fonctionnelles et administratives.
État actuel	Malgré des cadences parfois élevées (jusqu'à 5-6 min) et l'utilisation de véhicules de grande capacité (trolleybus), la limite de capacité de certaines lignes est atteinte en période de pointe. De plus, la qualité des prestations laisse à désirer (vitesses commerciales faibles, fiabilité et confort déficients).
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Compléter l'armature des axes forts de transports publics. ‣ Augmenter notablement la qualité de desserte des sites stratégiques par les TP. ‣ Augmenter la part modale des transports publics. ‣ Maîtriser le trafic individuel motorisé.
État final	L'agglomération dispose d'un réseau complet d'axes forts, composé d'une ligne de tramway et de 3 lignes BHNS.
Effets escomptés	‣ Accroissement significatif de la part modale TP. ‣ Création des conditions nécessaires à la densification des sites stratégiques.
Instance pilote	Communes, Entreprises de transport public
Partenaires	État de Vaud, schémas directeurs
Instance décisionnelle	Communes, Entreprises de transport public
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ PP5 Crissier-Renens-Prilly, travaux en cours, mise en service 2026. ‣ PP6 Béthusy-Chailly, réalisé (septembre 2015). ‣ PP6 Confrérie-St-François, permis de construire octroyé et crédits d'ouvrage adoptés (procédure liée à la 1re étape du tram). ‣ PP6 Aloys-Fauquez, Étude d'avant-projet en cours. ‣ PP7 Lutry, étude d'avant-projet en cours, horizon de réalisation 2028. ‣ PP8 Av Léman-Rumine-Théâtre, étude d'avant-projet en cours, horizon de réalisation 2027-2029. ‣ PP8 Av. de Lavaux sur Pully, procédure d'autorisation de construire en cours. ‣ PP9 avenue d'Échallens, Étude-test terminée, horizon de réalisation 2028-2030. ‣ PP10 Crissier-Bussigny, Étude d'avant-projet, 1re et 2e étape, 2022. ‣ PP11 Borde, étude préliminaire finalisée, horizon de réalisation 2028-2030.

CATÉGORIE DE MESURES 23e

Métro m3 – Réalisation de la ligne

Famille de mesures : Axes forts de transports publics urbains

Description	Les axes forts de transport public urbains (AFTPU) représentent le moyen choisi par l'agglomération pour concrétiser l'objectif d'une desserte de transports publics optimale, alliant capacités de transport élevées, cadences soutenues, vitesses commerciale performantes, et stabilité d'horaire. Les AFTPU dotent le cœur d'agglomération d'un réseau de transports publics de rang supérieur ciblant les couloirs et desservant les sites concentrant les demandes de déplacement les plus importantes, en particulier les sites stratégiques qui accueilleront une part prépondérante de la croissance de population et d'emplois. Le choix technologique d'AFTPU (métro, tramway, BHNS) s'effectue essentiellement sur la base du potentiel de clientèle attendue et de la capacité nécessaire pour y répondre. La liaison entre le centre et le nord-ouest de Lausanne (projet Métamorphose Nord, site stratégique B) s'effectuera par une nouvelle ligne de métro souterrain, le m3. Cette solution est ressortie comme la seule qui permettait de surmonter les difficultés importantes liées à la topographie accidentée de ce couloir et aux contraintes d'un réseau viaire peu adapté à l'accueil d'une infrastructure TP lourde de type tramway. Elle permet par ailleurs une connexion directe à la gare CFF de Lausanne et apporte une contribution à l'augmentation du nombre de voyageurs attendus entre la gare et le centre-ville. Le développement de cette ligne de métro était initialement prévu en deux étapes indépendantes, toutes deux reconnues comme pouvant bénéficier d'une contribution fédérale dans le cadre du PALM 2012 (1re étape), respectivement 2016 (2e étape). Les retards du projet de modernisation de la gare de Lausanne ont fortement impacté leurs délais initiaux de mise en œuvre, qui ne peuvent plus être respectés. En conséquence, le PALM 2025 intègre une nouvelle mesure de réalisation d'une première étape du métro m3 entre la gare CFF et l'interface de Chauderon, en priorité A. Cette mesure tient compte d'une adaptation du projet m3 qui découle d'une démarche d'optimisation initiée au printemps 2023.
État actuel	Le couloir reliant le centre et le nord-ouest de Lausanne est desservi par des lignes de bus et trolleybus parmi les plus fréquentées du réseau urbain. Malgré des cadences élevées, l'utilisation de véhicules de grande capacité (trolleybus et bus articulés) et la mise en service de lignes de renfort visant à accompagner l'arrivée des premiers habitants de l'écoquartier des Plaines-du-Loup, les limites de capacité sont atteintes, en particulier en période de pointe. De plus, la qualité des prestations laisse à désirer (vitesses commerciales faibles, fiabilité et confort déficients).
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	▸ Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains » (AFTPU) ▸ Augmenter notablement la qualité de desserte du site stratégique B par les TP. ▸ Augmenter la part modale des transports publics. ▸ Maîtriser le trafic individuel motorisé.
État final	La liaison entre le centre et le nord-ouest de Lausanne, et notamment entre la gare CFF et le plateau de la Blécherette, est assurée par le m3, nouvelle ligne de métro souterrain.
Effets escomptés	▸ Accroissement significatif de la part modale TP. ▸ Création des conditions nécessaires à la densification du site stratégique B. ▸ Renforcement de la capacité entre la gare CFF et le centre-ville de Lausanne
Instance pilote	État de Vaud (réalisation du projet sous la responsabilité de SDm3, société fille tl)
Partenaires	Commune de Lausanne, tl, CFF
Instance décisionnelle	État de Vaud
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	▸ EMPD n°148 accordant au Conseil d'État des crédits pour financer le projet du m2 et les études des métros m2 et m3, juin 2019 ▸ Canton de Vaud, tl, Ville de Lausanne, Adaptation du m3 pour améliorer l'accès au centre-ville, présentation de la conférence de presse du 23 mai 2024

CATÉGORIE DE MESURES 24

Métro m2 – Développement de l'infrastructure

Famille de mesures : Axes forts de transports publics urbains

Description	Conçu à l'origine pour 25 millions de voyageurs annuels, le métro m2 en a transporté 35.3 millions en 2023, avec une fréquentation en hausse de près de 45% depuis 2010 (24.5 millions de voyageurs), et de près de 8% depuis 2019 (32.82 millions de voyageurs, dernier chiffre disponible avant la pandémie de COVID). Malgré des augmentations régulières de cadence et des mesures d'optimisation de la capacité des rames ou des flux de voyageurs en station, les limites de capacité et de confort du m2 sont atteintes. En outre, une forte croissance de la demande est prévue, alimentée par une hausse marquée des voyageurs en gare Lausanne et aux interfaces ponctuant le parcours de la ligne (Ouchy, Croisettes, etc.), par le développement de l'urbanisation et par un report modal sur les transports publics. Compte tenu de ces éléments, une augmentation des cadences actuelles (2'10'' en heures de pointe, 4 à 5 minutes le reste de la journée) est indispensable pour augmenter la capacité de la ligne du m2. Le renouvellement des automatismes et la commande de rames supplémentaires permettront un premier renforcement de la capacité à très court terme, pour atteindre une cadence de 1'40'' en heures de pointe. Dans la continuité, des mesures infrastructurelles permettront un renforcement additionnel de la cadence, grâce à la combinaison de la construction d'une arrière-gare aux Croisettes (mesure du PALM 2016) et d'un doublement des voies dans le tunnel historique du métro, actuellement à voie unique, sous la gare de Lausanne (nouvelle mesure en priorité A du PALM 2025).
État actuel	Le m2 fonctionne avec une cadence de 2'10'' durant les heures de pointe et entre 4 et 5 minutes le reste de la journée. Plusieurs tronçons sont régulièrement saturés, notamment en période de pointe, ainsi que les samedis et dimanche à certaines heures, dans un contexte de croissance continue de la demande. Aux heures de pointe, la station de la gare de Lausanne déborde de manière critique, et plusieurs rames peuvent parfois passer avant qu'un voyageur ne soit en mesure de monter à bord.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	▸ Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains » (AFTPU) ▸ Améliorer la qualité de desserte du site stratégique A par les TP. ▸ Augmenter la capacité de la ligne ▸ Augmenter la part modale des transports publics. ▸ Maîtriser le trafic individuel motorisé.
État final	Le métro m2 fonctionne avec une cadence accrue adaptée aux besoins de capacité. Les transbordements en gare de Lausanne s'effectuent avec un minimum d'attente.
Effets escomptés	▸ Accroissement significatif de la part modale TP. ▸ Amélioration des conditions de densification du site stratégique A. ▸ Renforcement de la capacité de la ligne en réponse à la demande actuelle et future
Instance pilote	État de Vaud (réalisation du projet sous la responsabilité des tl)
Partenaires	Commune de Lausanne, tl, CFF
Instance décisionnelle	État de Vaud
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	▸ Canton de Vaud, tl, Ville de Lausanne, Adaptation du m3 pour améliorer l'accès au centre-ville, présentation de la conférence de presse du 23 mai 2024.

CATÉGORIE DE MESURES 25

Création d'une 3e et 4e voie CFF Bussigny – Cossonay – Daillens et amélioration de la capacité du bypass de Bussigny

Famille de mesures : Infrastructures réseaux nationaux

Description	Le tronçon reliant Bussigny à Daillens constitue un goulet d'étranglement sur la ligne du Pied-du-Jura. En effet, il concentre l'offre ferroviaire assurée par les lignes de Vallorbe/Paris (RER Vaud et TGV Lyria) et d'Yverdon-les-Bains/Bienne (RER Vaud et CFF Grandes Lignes). A cela s'ajoute, pour le trafic de marchandises, le fret de transit et la desserte des sites industriels raccordés. Afin de désenchevêtrer les courants de trafic et assurer les conditions de développement de tous les types de trains, la réalisation d'une 3e et 4e voie entre Bussigny et Daillens s'avère indispensable à terme. Les réflexions en cours sur ce tronçon sont coordonnées avec celles de la ligne Lausanne – Genève, notamment en ce qui concerne le développement du bypass de Bussigny. Les projets de développement retenus à ce jour sont les suivants : ‣ 3e et 4e voies Bussigny – Daillens (mesure 25a) : un doublement des deux voies existantes est envisagé sur environ 12 km. ‣ Doublement de la capacité du bypass de Bussigny (mesure 25b) : l'équipement complet du bypass en double voie afin de désenchevêtrer les trafics et d'augmenter les circulations ferroviaires voyageurs et marchandises.
État actuel	Le tronçon ferroviaire reliant Bussigny à Daillens concentre un trafic intense (voyageurs et marchandises) et ne permet pas d'envisager le développement souhaité de l'offre. Le bypass de Bussigny ne permet pas d'absorber les différents types de trafic sur l'axe Genève – Pied-du Jura.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Accroître la capacité du système de transport ferroviaire autour du nœud de Lausanne. ‣ Assurer le passage des trains marchandises.
État final	Le tronçon Bussigny – Daillens dispose de tronçons de 3 et 4 voies, nécessaires à assurer la circulation de tous les types de trains (voyageurs et marchandises) selon les perspectives de croissance attendue (PRODES 2035). Le RER Vaud dessert le couloir Cully-Cossonay avec une cadence au ¼ heure parfait et la capacité du bypass de Bussigny est doublée.
Effets escomptés	‣ Suppression du goulet d'étranglement ferroviaire de la ligne du Pied-du-Jura. ‣ Dynamisation du trafic ferroviaire d'agglomération.
Instance pilote	CH (OFT)
Partenaires	État de Vaud, CFF
Instance décisionnelle	CH (OFT)
Localisation	Périmètre VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ Message PRODES 2035 : Mesure « étoffement de la cadence Pied du Jura et Arc lémanique (Bypass) » en 1er degré d'urgence (2018) ‣ Message 2023 de PRODES : Financement d'une étude d'amélioration du bypass de Bussigny (dès 2024). ‣ 3e voie Morges – Denges : procédure d'approbation des plans en 2024, début des travaux en 2025, mise en service prévue en 2032.

CATÉGORIE DE MESURES 26

Autoroute A1 – Contournement de Morges

Famille de mesures : Infrastructures réseaux nationaux

Description	Sur base des études réalisées, l'OFROU a constaté que le fonctionnement du réseau des routes nationales dans l'agglomération Lausanne - Morges ne peut être garanti à long terme qu'avec la réalisation d'une nouvelle liaison autoroutière « entre Morges/St-Prex et l'échangeur de Villars-Ste-Croix (liaison longue) ». Le refus de l'augmentation du prix de la vignette autoroutière lors de la votation populaire du 24 novembre 2013 a reporté l'entrée en vigueur d'un nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Ce dernier s'avère nécessaire à l'inscription du contournement dans le réseau et à la réalisation d'un projet général. Selon les pronostics de trafic à l'horizon 2030, la surcharge de l'autoroute existante nécessitera une augmentation de sa capacité. En traversée de Morges, l'espace disponible ne permet pas d'élargir l'autoroute dans le respect des normes, puisque cela nécessiterait la démolition d'environ 50 bâtiments. Le contournement de Morges à large échelle, tel que proposé, permet d'éliminer les problèmes de capacité actuels et futurs dans ce secteur, de manière durable. Le tracé précis de ce contournement n'est à ce jour pas arrêté. La nouvelle liaison autoroutière est donc prévue entre un point situé à l'ouest de Morges et l'échangeur de Villars-Ste-Croix. La question d'un raccordement entre cette liaison et la A1 à l'Est de Morges doit encore être examinée. Le contournement de Morges ainsi envisagé permet également de délester le « goulet » de Crissier (entre les échangeurs d'Écublens et de Villars-Ste-Croix) d'un trafic important car les mesures de suppression du goulet de Crissier envisagées à ce jour (mesure 10b) maintiennent un tronçon autoroutier important au cœur de l'Ouest lausannois, qui restera particulièrement sensible aux perturbations
État actuel	Le tracé autoroutier actuel de l'A1 coupe la Ville de Morges et sa région en deux parties. La fonctionnalité de l'autoroute est assurée à court et moyen termes avec l'ouverture à la circulation routière en 2010 des BAU (bande d'arrêt d'urgence) durant les heures de pointe.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	▸ Assurer à long terme les fonctionnalités du réseau des routes nationales ▸ Diminuer les nuisances subies par les secteurs de la région morgienne et de l'Ouest lausannois traversés par l'autoroute.
État final	Une nouvelle autoroute, en bonne partie souterraine, contourne la région morgienne. Les sites stratégiques situés sur le territoire de Région Morges se développent dans un contexte plus urbain et en tout cas moins contraints par la présence d'un important trafic autoroutier. Le contournement de Morges renforce l'assainissement du goulet de Crissier.
Effets escomptés	▸ Atténuation de la coupure occasionnée par l'autoroute dans la région morgienne. ▸ Soulagement du système routier dans l'ensemble de l'agglomération et amélioration de son fonctionnement au profit des TP et de la mobilité active.
Instance pilote	CH (OFROU)
Partenaires	État de Vaud, ARCAM, Région Morges, Commune de Morges
Instance décisionnelle	CH (OFROU)
Localisation	Périmètre VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	▸ OFROU, N1, Région Lausanne-Morges, Étude d'opportunité d'un contournement autoroutier de Morges, 2013.

CATÉGORIE DE MESURES 30

Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP

Famille de mesures : Aménagement des interfaces TP

Description	Afin de pallier aux problèmes induits par la concentration de l'offre et de la demande dans certaines interfaces TP de l'agglomération, un effort particulier doit y être consenti en matière d'espaces publics et de transbordement des voyageurs. L'aménagement de ces interfaces doit fournir aux usagers un bon niveau de confort et de sécurité, tout en garantissant une intégration urbaine de qualité. Des mesures sont prévues aux abords des gares ferroviaires des 4 centralités principales d'agglomération (mesure 21) et des gares de la couronne ou au-delà (hors du périmètre VACo) quand elles s'inscrivent dans la stratégie mobilité/le projet de territoire et que le lien fonctionnel avec l'agglomération Lausanne-Morges est démontrée (mesure 30). Ces actions doivent être complétées par des interventions de portée diverse sur l'ensemble des arrêts du réseau des transports publics (mesure 30). Elles visent principalement à améliorer l'organisation globale de l'interface en agissant sur l'aménagement de l'espace public, sur l'accessibilité par les piétons et les cyclistes et le stationnement des vélos. Une attention particulière doit être portée aux arrêts des axes forts de TP urbains (métros, tram et BHNS) dans le cœur.
État actuel	Certains arrêts TP et gares sont confrontés à des difficultés de conciliation de leurs différentes fonctions et usages, avec un effet potentiellement important sur leur rôle d'interface.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	▸ Développer un reseau d'interfaces multimodales de qualité ▸ Améliorer le confort des usagers. ▸ Augmenter la qualité de l'espace public et optimiser le fonctionnement des interfaces TP ▸ Prioriser les transports publics et la mobilité active dans le cœur de l'agglomération ▸ Renforcer la continuité des infrastructures de rabattement sur le cœur d'agglomération et les centres régionaux
État final	L'aménagement des interfaces TP est adapté à l'importance des flux de voyageurs qui les fréquentent. La transition avec l'espace public alentour permet d'organiser ces flux de façon optimale. Les aménagements réalisés donnent aux gares et arrêts TP une image qui contribue à valoriser les transports publics.
Effets escomptés	▸ Fonctionnement efficace des interfaces, particulièrement durant les périodes de pointe. ▸ Meilleure lisibilité de l'espace public autour des gares et arrêts TP. ▸ Augmentation du confort de la clientèle des transports publics.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, Entreprises TP
Instance décisionnelle	Communes
Localisation	Périmètre VACo et hors VACo
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	▸ État de Vaud, Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs, 2022. ▸ État de Vaud, EMPD accordant au conseil d'État un crédit-cadre de CHF 23.9 mios pour financer la participation de l'État aux études des à la réalisation des interfaces de transport de voyageurs, 2024. ▸ Plans directeurs des communes, révisés ou en cours.

CATÉGORIE DE MESURES 40

Gestion de la mobilité et du stationnement

Famille de mesures : Gestion de la mobilité et du stationnement

Description	La mesure de gestion de la mobilité et du stationnement vise à orienter la demande et reprend le contenu des mesures suivantes du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges (2018) : la mesure MO-2 Stationnement public, MO-3 Stationnement privé , MO-5 Plans de mobilité sont soumises à la mesure MO-5 Plans de mobilité et MO-6 Stratégie cantonale pour le covoiturage. D'une part elle se base sur une politique de stationnement. L'offre en places de stationnement conditionne en effet directement la génération de trafic automobile. La mesure vise à réguler le stationnement public, en maîtrisant le nombre de places et en renforçant leur gestion, dans le but de limiter le trafic automobile, notamment aux heures de pointe. Elle s'applique autant aux places situées sur le domaine public qu'aux places accessibles au public situées sur le domaine privé. Elle porte également sur la maîtrise de l'offre en stationnement privé liée aux activités, en appliquant généralement aux planifications et aux projets de construction le taux minimum de prise en compte des valeurs indicatives de la norme VSS en vigueur. D'autre part, la mesure a pour objectif l'élaboration et la mise en œuvre à large échelle de plans de mobilité qui contribuent à limiter la génération de trafic motorisé d'une entreprise, d'une collectivité publique, d'un établissement ou d'une zone d'activités. Enfin, une stratégie cantonale pour la promotion du covoiturage est en cours d'élaboration et elle s'inscrit dans le cadre de cette mesure.
État actuel	Le stationnement des voitures fait l'objet d'une maîtrise de plus en plus affirmée, reposant notamment sur le Plan des mesures OPAir. Des plans de mobilité se mettent progressivement en place.
Principes d'action du PALM 2025 ou objectifs spécifiques	‣ Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur ‣ Réduire le trafic des pendulaires durant les périodes de pointe et optimiser l'utilisation du réseau routier aux heures de pointe ‣ Encourager l'es plans de mobilité d'entreprises pour favoriser le report modal ‣ Maîtriser le trafic automobile, tout en préservant la vitalité économique des centres, des centralités de quartier, des zones touristiques, etc. ‣ Minimiser l'emprise du stationnement sur le domaine public. ‣ Promouvoir le développement de solutions sur mesure dans les plans de mobilité ‣ Définir la stratégie cantonale de covoiturage.
État final	‣ Maîtrise et gestion du stationnement public et privé selon le Plan des mesures OPAir ‣ Les plans de mobilité se généralisent, de même que le covoiturage.
Effets escomptés	‣ Maîtrise et gestion du stationnement public et privé ‣ Élaboration et mise en œuvre à large échelle de plans de mobilité. ‣ Hausse du taux d'occupation des voitures particulières pour les déplacements pendulaires.
Instance pilote	Communes
Partenaires	État de Vaud, Entreprises TP, privés
Instance décisionnelle	Communes
Localisation	Cœur d'agglomération
Documents disponibles en décembre 2024 et démarches en cours	‣ Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges, 2018. ‣ État de Vaud, Stratégie cantonale des plans de mobilité, en cours. ‣ État de Vaud, Stratégie cantonale pour la promotion du covoiturage en cours. ‣ SDEL, Stratégie stationnement et catalogue de mesures, 2023. ‣ SDOL, Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois, 2021. ‣ PACom, révisés ou en cours.

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
3a. Parkings d'échange							
3a.HCO.300	Allaman, Aménagement de la partie de l'interface de transports de voyageurs d'Allaman située au sud des voies CFF	0,6	A (2028-2032)	x		0,6	
3a.HCO.301	Oron, Aménagement d'un parking d'échange (P+R et B+R) en lien avec l'interface de transports de voyageurs de Palézieux Gare à l'Ouest des voies CFF	2,0	A (2028-2032)	x		2,0	
4c Développement des réseaux de mobilité active							
4c.CL.302	Requalification du secteur Rte de Montblesson – Chemin du Pré d'Yverdon – Ch. de l'Eglise.	1,1	A (2028-2032)	x		1,1	
4c.CL.303	Concept d'aménagement d'une liaison cyclable le long de la route de la Croix-Blanche (secteur sud)	1,5	A (2028-2032)	x		1,5	
4c.CL.300	Création de liaisons pour la mobilité douce entre la Croix-Blanche et les Croisettes	2,3	A (2028-2032)	x		2,3	
4c.CL.301	Réaménagement du carrefour Place du Port – Place de la Navigation – Avenue d'Ouchy et ses abords	7,4	A (2028-2032)	x		7,4	
4c.CO.300	Aménagement cyclable RC317		C (dès 2036)				
4c.CO.301	RC 401, aménagement cyclable Cheseaux-sur-Lausanne -Etagnières - Assens	18,0	C (dès 2036)				
4c.CO.302	RC 1 aménagements cyclables		C (dès 2036)				
4c.CO.303	RC780, aménagements cyclables, Cully-Lutry		C (dès 2036)		x		
4c.CO.304	RC773, aménagements cyclables, Grandvaux-La Croix-sur-Lutry		C (dès 2036)		x		

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
4c.CO.305	RC701, aménagements cyclables Savigny-Lausanne		C (dès 2036)		x		
4c.CO.306	RC77, anénagements cyclables Aclens-Morges		C (dès 2036)		x		
4c.CO.307	RC151, anénagements cyclables Aclens-Moulin-du-Choc		C (dès 2036)		x		
4c.EL.101	Aménagement d'un cheminement mixte piétons-vélos au sentier du Coteau à Pully	3,5	A (2028-2032)	x		3,5	
4c.EL.300	Création d'aménagements cyclables à l'av. C-F Ramuz	8,4	C (dès 2036)			x	
4c.NL.306	Le Mont, itinéraires nouveaux pour la mobilité douce, aménagement Pliauliausiaz		C (dès 2036)			x	
4c.NL.308	Le Mont, itinéraires nouveaux pour la mobilité douce, aménagements Grange de Montricher		C (dès 2036)			x	
4c.NL.120	RC448, Aménagements cyclables, tronçon Stand de Vernand - Quartier des Crottes	2,00	C (dès 2036)				
4c.NL.300	Modération de trafic en zone 30 km/h et amélioration des cheminements mobilité douce au chemin de Rueyre	1,0	A (2028-2032)	x		1,0	
4c.NL.301	Nouveau tracé du chemin de la Fleur-de-Lys sur la commune de Jouxtens-Mézery	2,0	A (2028-2032)	x		2,0	
4c.NL.302	Bois-Murat, liaison MD vers Epalinges	2,0	C (dès 2036)				
4c.NL.303	Clochatte - Isabelle de Montolieu		C (dès 2036)				
4c.NL.304	RC452, Barreau de la Sauge, aménagements pour les mobilités actives	4,3	A (2028-2032)	x	x	x	

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
4c.NL.305	Aménagement d'une liaison de MD entre le Grand-Mont et le centre scolaire du Mottier	0,40	A (2028-2032)	x		0,4	
4c.OL.100	Bussigny-AEC, Cheminement mobilité douce Parc de la Sorge	1,5	C (dès 2036)				
4c.OL.107	Cheminement MD Arc-en-Ciel ex-Filtrona (voie verte)	1,3	A (2028-2032)	x		1,3	
4c.OL.200	Cheminement de mobilité douce Renges-Venoge	1,9	C (dès 2036)				
4c.OL.202	Prilly, Itinéraires mobilité douce, tronçon 1, Galicien-Grand-Pré	5,0	A (2028-2032)	x		5,0	
4c.OL.206	Prilly/itinéraires cyclables: bandes et pistes cyclables	1,0	A (2028-2032)	x		1,0	
4c.OL.208	Développement des réseaux de mobilité douce à l'intérieur du PA Malley-Gazomètre (Renens et Prilly)	2,4	A (2028-2032)	x		2,4	
4c.OL.209	Dévent-Motte	5,0	C (dès 2036)				
4c.OL.21	RC151, Bussigny, Aménagements cyclables Bussigny-Aclens	32,5	A (2028-2032)	x	32,2	0,3	
4c.OL.300	Aménagement des tronçons définitifs de la voie verte De la voie verte Bussigny Malley	3,2	A (2028-2032)	x		3,2	
4c.OL.301	Réseau Voie verte	1,5	A (2028-2032)	x		1,5	
4c.OL.302	Cheminement MD Couchant – Ruayre	2,2	A (2028-2032)	x		2,2	
4c.OL.303	Cheminement MD Arc-en-Ciel – Rte de Bussigny : tronçon ouest (Prodega)	1,8	C (dès 2036)				
4c.OL.304	Cheminement MD Arc-en-Ciel – Rte de Bussigny : tronçon est (Debrunner)		C (dès 2036)				
4c.OL.305	Cheminement MD Marcolet – Carrière	0,9	B (2032-2036)	x		0,9	
4c.OL.306	Cheminement MD Carrière – Chisaz	1,3	B (2032-2036)	x		1,3	

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
4c.OL.307	Malley - balade fleurie	1,3	A (2028-2032)	x		1,3	
4c.OL.308	Voie verte d'agglomération Bois-Crochy (tronçon 15a)	0,60	A (2028-2032)	x		0,6	
4c.OL.309	Voie verte d'agglomération Centres commerciaux (tronçon 15b)	0,50	B (2032-2036)	x		0,5	
4c.OL.310	Voie verte d'agglomération Village de Renges (tronçon 17)	0,30	A (2028-2032)	x		0,3	
4c.OL.311	Voie verte d'agglomération Route de Vallaire (tronçon 18)	0,60	A (2028-2032)	x		0,6	
4c.OL.312	Voie verte d'agglomération Sentier de Denges (tronçon 20)	0,30	C (dès 2036)				
4c.OL.313	Route de Reculan	0,70	A (2028-2032)	x		0,7	
4c.RM.206.01	Voie verte d'agglomération – Traversée du bourg de Préverenges.	1,8	A (2028-2032)	x		1,8	
4c.RM.206.02	Voie verte d'agglomération Liaison Préverenges – Denges (RC79)	1,5	C (dès 2036)		x	x	
4c.RM.206.03	Voie verte d'agglomération – Traversée du bourg de Denges	0,40	A (2028-2032)	x		0,4	
4c.RM.210	RC69 - Lully - Lussy-sur-Morges, RC69, itinéraire de mobilité douce		C (dès 2036)				
4c.RM.300	Echandens, sécurisation de la route d'Ecublens & boucle Chocolatière-Venoge	5,0	A (2028-2032)	x		5,0	
4c.RM.301	Sécurisation des routes cantonales – RC69 B-P Tronçon Lully - Tolochenaz		C (dès 2036)				
4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active							
4d.CL.23	Lausanne – Nouvelle passerelle entre Vidy La Romaine et Rte de Vidy	12,5	C (dès 2036)	x		12,5	

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
4d.CL.300	Passerelle Sallaz-Sauvabelin	4,2	A (2028-2032)	x		4,2	
4d.CL.301	Ascenseur Montbenon	1,5	A (2028-2032)	x		1,5	
4d.CL.302	Ascenseur Barre-Tunnel	1,7	A (2028-2032)	x		1,7	
4d.CL.303	Ascenseur Vallombreuse-Boisy	3,5	C (dès 2036)			3,5	
4d.CL.304	Lausanne - Nouveau passage sous-voie m1 Bourdonnette et Vidy La Romaine	15	A (2028-2032)	x		15,0	
4d.CL.305	Passerelle Vennes – Praz-Séchaud	1,5	C (dès 2036)			1,5	
4d.EL.5	Franchissement Leisis (Pully) - Landar (Lutry)	13,00	A (2028-2032)	x		13,0	
4d.NL.112	Franchissement dénivelé pour la mobilité douce à la gare de Vernand-Camarès	4,9	C (dès 2036)	x	2,5	2,5	
4d.NL.300	Liaison mobilité douce entre la route du Coppoz et le centre sportif de Chataignier	3,0	C (dès 2036)				
4d.NL.301	Passerelle traversée Rte de la Blécherette		C (dès 2036)				
4d.OL.103	Franchissement MD Mèbre (Levant-Baumettes)	0,54	C (dès 2036)				
4d.OL.11	Liaison Vernie-Sorge	13,1	C (dès 2036)				
4d.OL.110	Franchissement M1 Crochy	3,0	C (dès 2036)				
4d.OL.111	Passerelle MD Media Markt	2,1	A (2028-2032)	x		2,1	
4d.OL.113	Franchissement MD Oassis - En Chise	6,3	A (2028-2032)	x		6,3	
4d.OL.114	Passerelle MD Uttins - Blancherie		C (dès 2036)				
4d.OL.116	Passerelle Pont Bleu - Mont Blanc		C (dès 2036)				
4d.OL.117	Franchissement du m1 et de la Sorge pour la mobilité active dans la continuité de l'Avenue Forel	5,0	C (dès 2036)				

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
4d.OL.12b	Crissier, Ecublens, Liaison modes doux entre la route de Bussigny (arrêt de tram), la rue du Jura et le Pont-bleu	2,0	A (2028-2032)	x		2,0	
4d.OL.200	Franchissement MD route du Bois sous A1	3,0	C (dès 2036)				
4d.OL.201	Franchissement M1 Champ-Fleuri	3,0	C (dès 2036)				
4d.OL.300	Nouveau franchissement des voies CFF, site de la gare de Bussigny	19,0	C (dès 2036)				
4d.OL.301	Franchissement MD Closalet – Lentillères sud	2,2	A (2028-2032)	x		2,2	
4d.RM.07	Passage inférieur pour piéton Accès à la gare de Morges et au quartier Sud par l'avenue J-J. Cart	4,5	C (dès 2036)				
4d.RM.17	RC79, Denges, Pont de Denges, assainissement pour la mobilité douce	1,0	C (dès 2036)				
4d.RM.300	Passerelle pour la mobilité douce Franchissement de la Senoge	0,50	A (2028-2032)	x		0,5	
4d.RM.301	Création d'une nouvelle passerelle de mobilité douce Patinoire de Morges	2,8	A (2028-2032)	x		2,8	
4e Stationnement pour les vélos							
4e.OL.200.02	Parking vélo Gare nord (P6)	1,1	A (2028-2032)	x		1,1	
4e.RM.300	Stationnement pour vélos secteur Région Morges	1,0	A (2028-2032)	x		1,0	
5a Requalification multimodale d'axes routiers							
5a.RM.300	Interface CFF Lonay-Préverenges, Place des Pressoirs	3,5	A (2028-2032)	x		3,5	

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
5a.OL.307	Prilly, franchissement mobilité douce route du Chasseur, Pré-Bournoud - Administration communale	3,5	A (2028-2032)	x		3,5	
5a.CL.02	Requalification de la route des Plaines-du-Loup (RC448b) sur une longueur de 1.3 km, entre le carrefour de la Blécherette et celui des Casernes, en coordination avec les PA des Plaines du Loup et le m3.	16,3	C (dès 2036)			16,3	
5a.CL.300	Réaménagement - Giratoire Chablais Provence	2,0	A (2028-2032)	x		2,0	
5a.CL.301	Réaménagement du chemin de Mornex et des avenues de la Gare et L.-Ruchonnet	10,7	A (2028-2032)	x		10,7	
5a.CL.302	Réaménagement du quartier Sous-gare (bd de Grancy, avenues du Rond-point et W.-Fraisse, Passage de Montriond et chemin du Closelet	7,3	A (2028-2032)	x		7,3	
5a.CL.303	Lausanne, Requalification majeure axe principal Langallerie – Mon-Repos	5,0	C (dès 2036)			5,0	
5a.CL.304	Lausanne, Requalification - Avenue de Provence	12,0	C (dès 2036)			12,0	
5a.CL.305	Requalification de l'avenue Tivoli, du carrefour Tivoli – Provence – Belvédère – Sévelin et du carrefour de Chauderon Sud	13,2	A (2028-2032)	x		13,2	
5a.EL.300	Requalification de l'avenue du Tirage pour la mobilité douce	1,1	A (2028-2032)	x		1,1	
5a.EL.301	Pully, réaménagement de l'avenue des Collèges pour le site scolaire et la mobilité active	1,4	A (2028-2032)	x		1,4	

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
5a.EL.302	Pully, réaménagement du ch. de la Damataire et de son carrefour à l'extrémité Sud	1,8	A (2028-2032)	x		1,8	
5a.NL.01.01	Route de Cugy tronçon 1, deux roues et requalification de la pénétrante urbaine	0,85	A (2028-2032)	x		0,9	
5a.NL.01.02	Route de Cugy tronçon 2, trottoir et requalification vers la Culiaironne	2,0	A (2028-2032)	x		2,0	
5a.NL.01.03	Lausanne tronçon 3 amont, réaménagement de chaussée et modération	1,1	A (2028-2032)	x		1,1	
5a.NL.300	Centralité Vernand-Camarès	3,667	A (2028-2032)	x	1,8	1,8	
5a.NL.301	Requalification de la RC401, tronçon Raffort – Bel-Air, partie sud	4,7	A (2028-2032)	x	1,6	3,1	
5a.OL.04	Avenue du Chablais	9,4	A (2028-2032)	x		9,4	
5a.OL.300	RC251/319, requalification Uttins le long du périmètre du PA Les Uttins	8,2	A (2028-2032)	x	3,8	4,4	
5a.OL.301	Réaménagement de la rue du Villars - gestion du trafic et MD	1,5	C (dès 2036)				
5a.OL.302	Avenue François-Alphonse Forel : requalification routière pour les TP et modes actifs	12,5	C (dès 2036)				
5a.OL.303	Ch de Verdeaux-Bugnon-Jouxtens	2,1	A (2028-2032)	x		2,1	
5a.OL.304	Porte d'entrée du campus devant l'Amphimax: Requalifation routière et création d'une zone de rencontre	5,8	C (dès 2036)				
5a.OL.305	Route de Blévallaire: Requalifation routière et création d'une zone de rencontre	1,7	C (dès 2036)				

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
5a.OL.306	RC251/319, aménagements multimodaux entre le giratoire du cimetière et celui de Villars-Ste-Croix sur la RC251, et l'entrée de Crissier sur la RC319		C (dès 2036)				
5a.RM.01.01.01	Requalification des routes cantonales – RC1B-P Temple - Blancherie	5,1	A (2028-2032)	x		5,1	
5a.RM.01.01.02	Requalification des routes cantonales – RC1B-P Blancherie - Préveren-ges	11,3	C (dès 2036)				
5a.RM.301	Requalification des routes cantonales – RC 77 C-S Entrée Ouest de Morges – Place Dufour	5,8	A (2028-2032)	x		5,8	
5b Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée							
5b.NL.202	RC448, Adaptation tronçon Sauge - Bel-Air (y.c. adaptation carrefours Essert et Fontany, hors mesures mobilité douce)	22,40	C (dès 2036)				
5b.NL.300	Desserte secteur ouest zone activité de Vernand	2,933	A (2028-2032)	x	1,5	1,5	
5b.NL.301	Barreau et giratoire de Fontany en lien avec la RC 448	4,4	A (2028-2032)	x	1,5	2,9	
5b.OL.200	RC81 - Ecublens, Saint-Sulpice, rte de Vallaire, tronçon Montaney - Renges (HT)	4,0	C (dès 2036)				
5b.RM.300	Création d'une nouvelles voie industrielle SSDA Morges-Est	13,0	A (2028-2032)	x		13,0	
5c Gestion du trafic							

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
5c.OL.300	Carrefour Longemalle-Usine à Gaz	0,45	A (2028-2032)	x		0,5	
5c.RM.300	Morges, Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus > Réaménagement de route communale - Chemin de Prellionnaz	2,1	A (2028-2032)	x		2,1	
6 Métro m1 – Développement à long terme							
6.OL.200	m1, Développement à long terme		C (dès 2036)		x	x	
11 Compléments routiers à des infrastructures du réseau national							
11.CL.04	RC1, Accès à la jonction de Malley – Aménagements multimodaux	4,7	C (dès 2036)				
11.NL.02	Le Mont, Barreau de Montricher (tronçon RC448-RC449)	10,00	C (dès 2036)				
11.NL.03	Sullens, Route de contournement	10,00	C (dès 2036)				
11.OL.01	Avenue de la Concorde prolongée	7,5	A (2028-2032)	x		7,5	
11.OL.02.03	Ecublens, Echandens, Bussigny - Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens, aménagement modes doux et transports publics (RC79 et RC76), giratoires de Poimbœuf et du Reculan (RC 151)	37	B (2032-2036)	x	x	x	
18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023							
13a.NL.03	Prolongement de la ligne tl-21	7,3	A (2028-2032)	x		3,8	3,5
18.CL.300	Nouvelle ligne de bus tangentielle Prilly-Galicien – Croisettes (ligne 30)	4,75	A (2028-2032)	x		4,8	
18.EL.300	Prolongement de la ligne 24		C (dès 2036)			x	

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
18.OL.300	Prolongement de la ligne tl 6 Lausanne, Praz Séchaud – Lausanne, Maladière jusqu'à Ecublens, Veilloud Mesure découlant de l'Image directrice 2028-2040 des transports publics dans l'Ouest lausannois (IDTP-OL)	8,8	C (dès 2036)				
18.OL.301	Prolongement de la ligne (urbaine, secondaire) tl 16 Lausanne, Grand Vennes – Lausanne, Provence Nord à Prilly, Piscine, se connectant également à la halte de Prilly-Malley. Mesure découlant de l'Image directrice 2028-2040 des transports publics dans l'Ouest lausannois (IDTP-OL)	2,4	A (2028-2032)	x		2,4	
18.OL.302	Liaison ligne 701 MBC à Renens-Gare		C (dès 2036)				
18.RM.02	Requalification des routes cantonales – RC 78 B-P Avenue de Plan – Avenue de Lonay	4,0	C (dès 2036)				
18.RM.300	SSDA Morges-Ouest Nouveau terminus « Tolochenaz, Les Saux »	1,3	A (2028-2032)	x		1,3	
18.TP.300	Installations de supervision et de recharge aux dépôts pour bus électriques	18,5	A (2028-2032)	x			18,5
18.TP.301	MBC, décarbonation des TP : bornes de recharge au dépôt de Denges	2,8	A (2028-2032)	x			2,8
18.TP.302	Installations de recharges en ligne pour ebus	3,6	A (2028-2032)	x			3,6
18.TP.303	Réalisation de 23 mâts de charge pour autobus électriques	15,5	A (2028-2032)	x			15,5
18.TP.304	Décarbonation du parc de véhicules tl	50,9	A (2028-2032)	x			50,9

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
18.TP.305	Acquisition de 4 trolleybus articulés à batterie pour densification de l'offre sur les lignes 3 et 6	3,4	A (2028-2032)	x			3,4
18.TP.306	Surcoûts sur acquisitions (période 2028-32) de matériel roulant route pour conversion de la flotte diesel et croissance de l'offre TP.	12,0	A (2028-2032)	x			12,0
21 Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération							
21.RM.02.01	Morges Gare - Etape 2 (bus)	4,0	C (dès 2036)				
21.RM.02.02	Morges Gare - Etape 2 (Marcelin)	2,0	C (dès 2036)				
23a Développement d'axes forts de transports publics urbains							
23a.02.EL.01	Lutry : réaménagement multimodal des routes cantonales (RC) 780 et 777 au profit d'un axe fort de transports publics urbains	33,0	A (2028-2032)	x		33,0	
23a.02.EL.02	Paudex, réaménagement multimodal de la route cantonale (RC) 780 au profit d'un axe fort de transports publics urbains		C (dès 2036)			x	
23a.CL.01	BHNS t2 - Avenue d'Echallens, Montétan - Chauderon	18,0	A (2028-2032)	x		18,0	
23a.CL.02	BHNS t4 - Place du Tunnel - Bellevaux (rue de la Borde)	10,0	A (2028-2032)	x		10,0	
23a.CL.300	Lausanne, BHNS - Av. du Chablais sud	8,0	C (dès 2036)			8,0	
23a.OL.01.01	Ligne t2, PP10, étape 1 entre Crissier, Bré et Crissier, Lentillères	31,40	A (2028-2032)	x	x	x	
23a.OL.01.02	t2, PP10 Crissier, Bré – Bussigny, centre, étape 2, Crissier, Lentillères à Bussigny - RC179 et RC151	6,00	C (dès 2036)				

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
23a.OL.06	BHNS Malley – Vallaire-Venoge, Prolongement de la ligne tl 7 Pully, Valvert – Prilly, Galicien/Aréna jusqu'à Ecublens, Montaney (Secteur Vallaire-Venoge)	9,5	A (2028-2032)	x		9,5	
23e Métro m3 – Réalisation de la ligne							
23e.CL.01	m3 / Réalisation du tronçon gare CFF – Chauderon	172,89	A (2028-2032)	x	172,9		
24 Métro m2 – Développement de l'infrastructure							
24.CL.300	Doublement de la voie du m2 sous la gare CFF	35,00	A (2028-2032)	x	35,0		
30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP							
30.CL.01	Lausanne, Interface multimodale Bourdonnette	5,0	C (dès 2036)			5,0	
30.CL.02	Aménagements interface multimodal Blécherette	3,0	C (dès 2036)			3,0	
30.CL.300	Lausanne, Aménagement d'une interface à Chauderon	25,5	B (2032-2036)	x		25,5	
30.CL.301	Pôle Flon, requalification de la place de L'Europe et des Pionnière en lien avec l'arrivé du m3 et du Tram	20,0	C (dès 2036)			20,0	
30.CL.302	Epalignes, Aménagement de l'interface de transports publics d'Epalinges - Croisettes	24,00	A (2028-2032)	x	x	x	
30.CL.303	Lausanne, Interface de Chauderon : liaison piétonne souterraine entre le métro m3, le LEB, le tramway et le quartier du Flon	7,69	A (2028-2032)	x	x	x	
30.CO.300	Interface gare Cossonay-Penthalaz	15,0	C (dès 2036)				
30.CO.302	Echallens, nouveau passage inférieur sous les voies du LEB pour les piétons et les cycles	19,10	A (2028-2032)	x	x	x	x

Liste des mesures infrastructurelles du PALM 2025

N° mesure	Libellé	Coût imputable [mio CHF HT - Réf : 09.2024]	Horizon de réalisation	Sources de financement (montant)			
				Fédérale	Locale (selon bases légales)		
				F FORTA	État de Vaud	Commune(s)	Tiers (ETP)
30.CO.303	Echallens, aménagement de l'interface de transports publics de la gare d'Echallens	7,60	A (2028-2032)	x		7,6	
30.CO.304	Interface gare Vufflens-la-Ville		C (dès 2036)				
30.HCO.300	Allaman, Aménagement de la partie de l'interface de transport de voyageurs d'Allaman située au nord des voies CFF	5,5	A (2028-2032)	x		5,5	
30.HCO.301	Oron, Aménagement de l'interface de transports publics de la gare de Palézieux	8,1	B (2032-2036)	x		8,1	
30.OL.300	Bussigny, aménagement interface multimodale Gare-nord + sud	11,9	C (dès 2036)				
30.RM.300	Aménagement de l'Interface multimodale de transport de la gare CFF de Saint-Prex	3,9	A (2028-2032)	x		3,9	

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 4c, 4d, 4e

Mobilité active

Catégorie selon DPTA : 5. Mobilité active

Description de la conception

Le paquet intègre les mesures d'aménagement en faveur des piétons et des vélos favorisant ainsi le report modal des TIM vers la mobilité active :

- Les mesures de développement des réseaux de mobilité active (4c) qui portent sur l'amélioration d'itinéraires existants, la création de nouveaux itinéraires, et le réaménagement de l'espace public qui peut leur être associé ; dans le cas où des aménagements mixtes piétons et vélos sont prévus, une attention particulière est portée à leur cohabitation ;
- des mesures de passages inférieurs ou supérieurs pour la mobilité active (4d) permettant de franchir des obstacles physiques (route, autoroute, voie de chemin de fer) ou naturels (vallon, rivière) ;
- des mesures stationnement pour les vélos (4e) sur le domaine public : dans les centralités et les polarités d'activités ou de services du cœur d'agglomération générant d'importants déplacements ; et aux abords des interfaces de transports publics.

Ces mesures contribuent à améliorer la sécurité et le confort des modes actifs. Elles améliorent la perméabilité piétonne et vélos du territoire et visent une bonne intégration des aménagements dans le milieu bâti ou naturel traversé. Elles favorisent le rabattement en modes actifs sur les interfaces de transport public (complémentarité modes actifs – TP).

La majorité des mesures du paquet se situent dans le cœur d'agglomération ; une des mesures se situent dans la couronne, dans le périmètre du SDRM.

Les aménagements en faveur des piétons et des vélos s'inscrivent dans les planifications des communes, du Canton, des schémas directeurs et du PALM 2025. Dans le cœur d'agglomération, certains aménagements ne se situent pas sur les réseaux cyclables et piétons planifié du PALM 2025 mais permettent d'y connecter des quartiers de logements, d'emplois ou d'équipement et de manière générale, l'ensemble des aménagements de mobilité active prévus dans le cœur d'agglomération contribue à y rendre la pratique de la marche et du vélo plus agréable, efficace et dans de meilleures conditions de sécurité ; ils favorisent ainsi le territoire des proximités et c'est à ce titre que ces mesures répondent à la stratégie de priorisation de la mobilité active.

Le paquet de mesures répond principalement aux besoins d'action suivants : compléter et améliorer le réseau de mobilité active ; aménager et redistribuer l'espace routier en favorisant une cohabitation équilibrée et sécurisée des différents usages et modes de déplacement ; redistribuer l'espace public pour améliorer sa qualité et assurer la cohabitation des différents usages ; compléter et améliorer le réseau de mobilité active ; développer une offre suffisante en stationnement pour vélos privée et publique en quantité et en qualité.

Les mesures s'inscrivent dans les principes d'actions suivants :

- Aménager des espaces publics de qualité en faveur des modes actifs
- Renforcer le réseau piétonnier
- Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif

Coûts (hors taxe)

Priorité A : CHF 76.7 mios HT
Priorité B : CHF 2.7 mios HT

Informations factuelles (synthèse par paquet)

Somme des mètres linéaire aménagés : 23'480
Somme des m² de surface de franchissement (passage inférieur et passage supérieur) : 3'562
Somme des places de stationnement pour vélos : 740

Illustrations

Figure 1: PS de la patinoire (mesure 4d.RM.301)

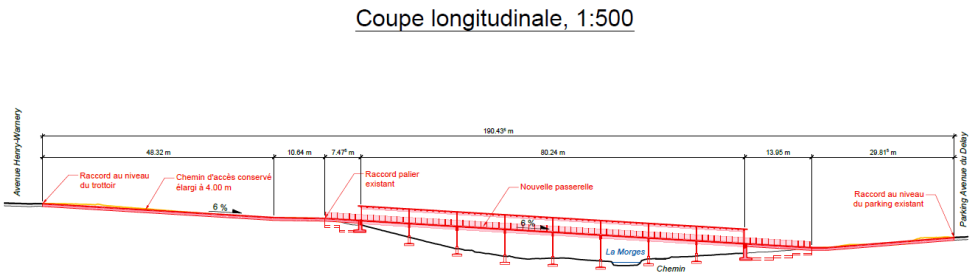


Figure 2: Ascenseur Montbenon (mesure 4d.CL.301)

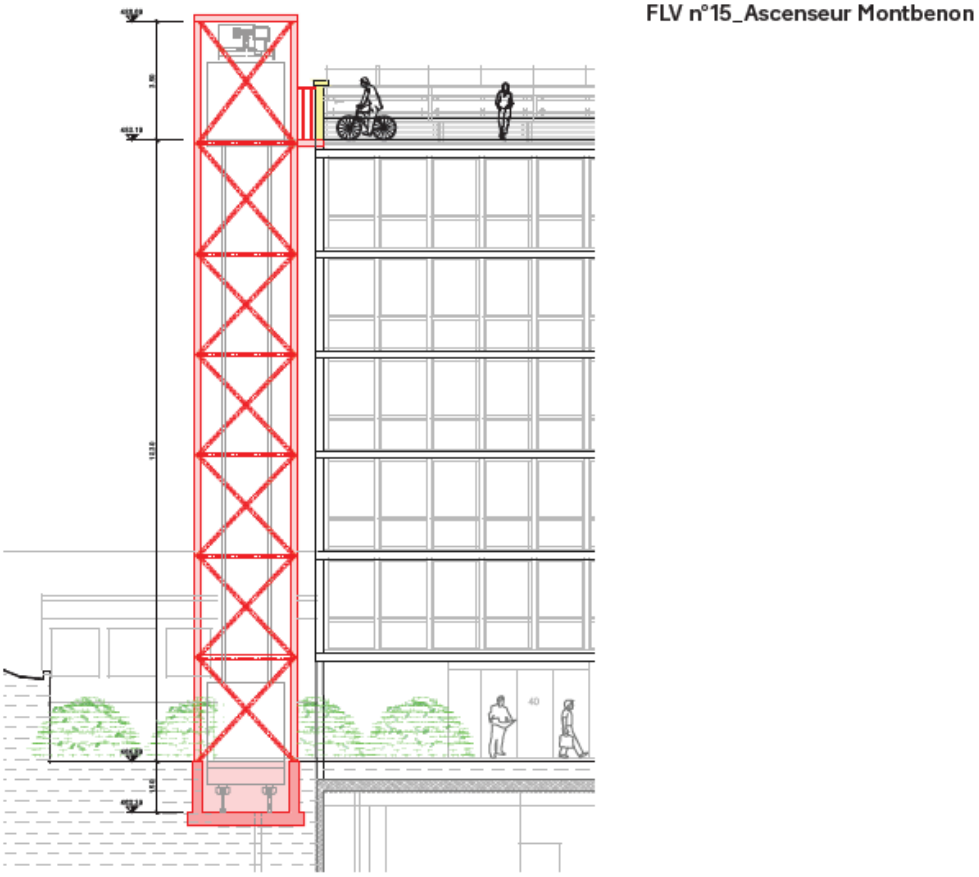


Figure 3: Voie verte de l'Ouest lausannois (mesure 4c.OL.107)

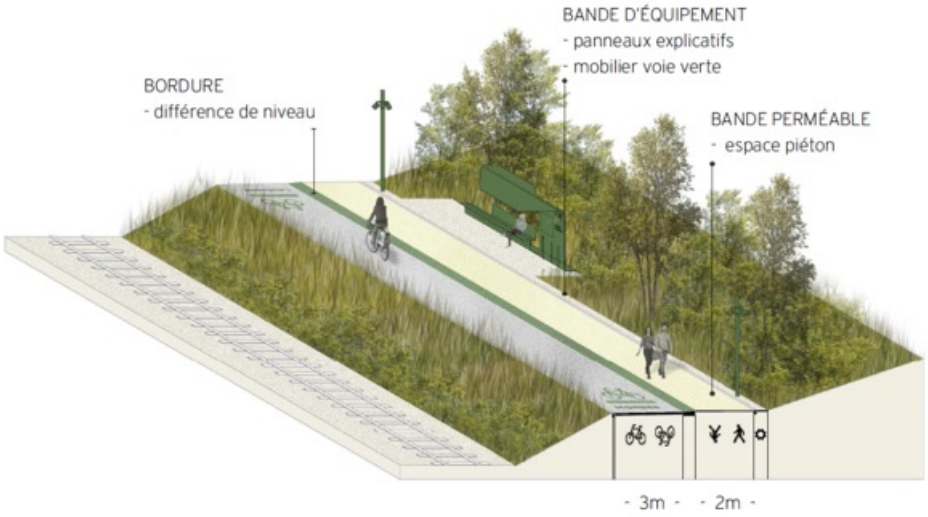


Figure 4 : Aménagement d'une liaison de mobilité douce au Mont-sur-Lausanne (mesure 4c.NL.93.02)

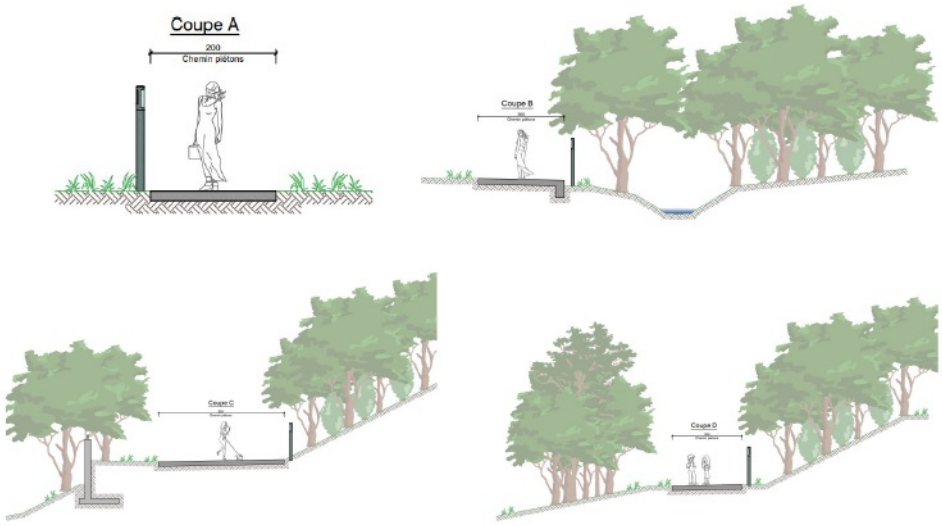
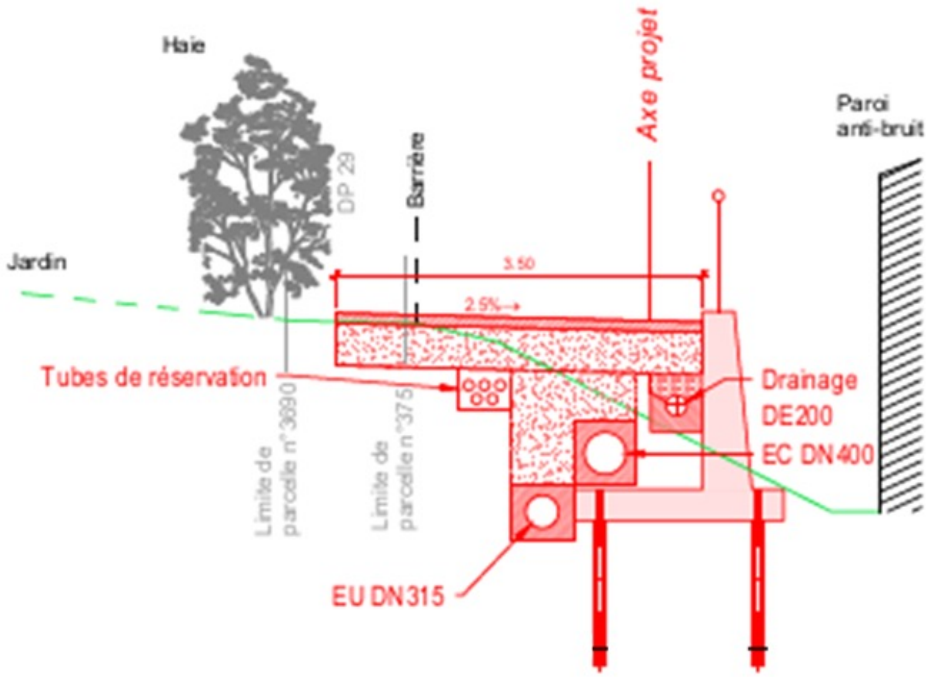
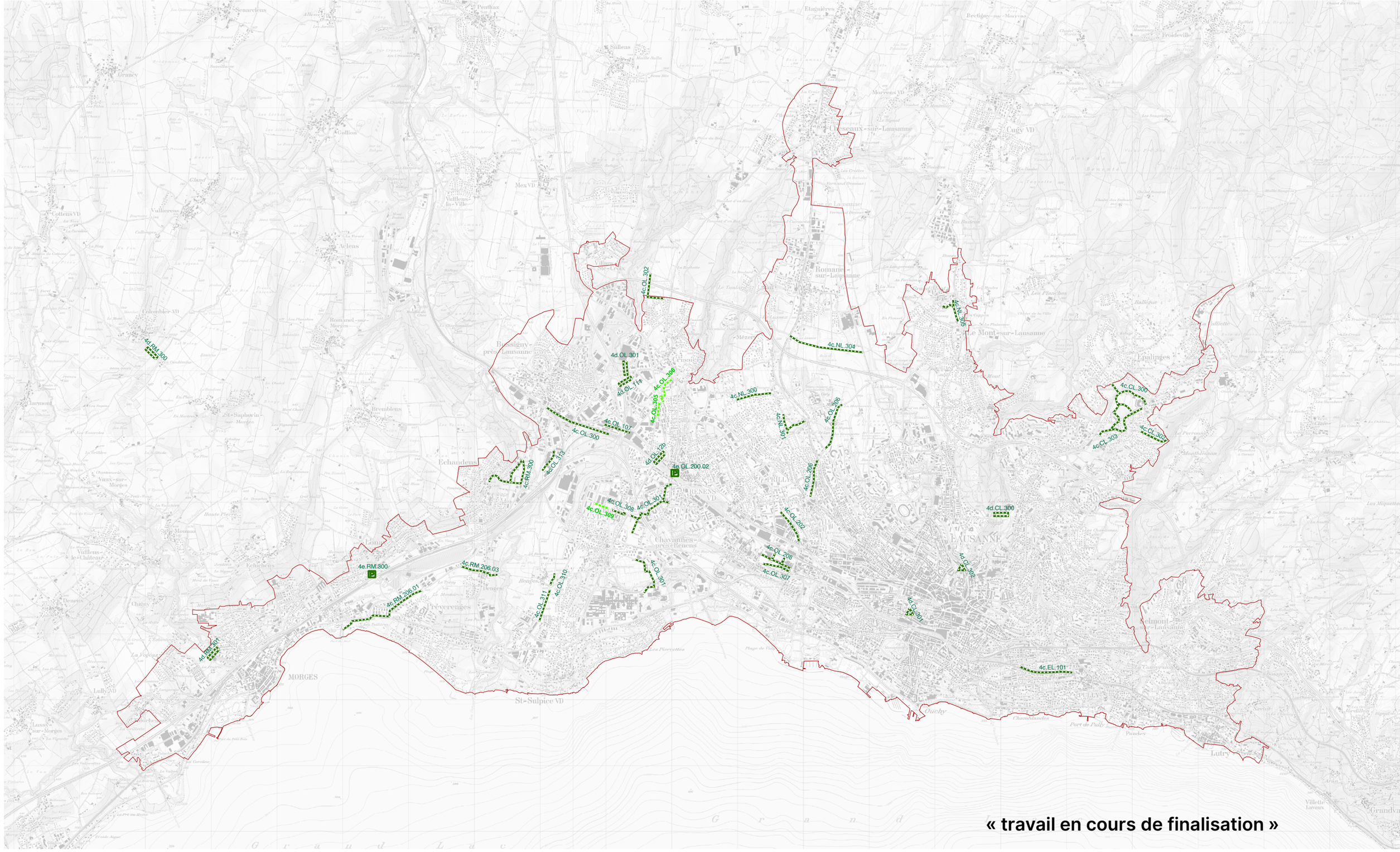


Figure 5 : Coupe de principe (mesure 4c.EL.101)





N

Périmètre

Cœur d'agglomération

échelle 1:50'000

0 km 1 2

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire, Mobilité active, 4c, 4d, 4e

Type de mesures

- Mobilité active
- Passerelle MD
- Vélostation
- Ascenseur

Horizon de la mesure

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2023-2036)

MESURES

ME14

INFRASTRUCTURES FORFAITAIRES
PAQUET : " MOBILITÉ ACTIVE "

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 4c, 4d, 4e

4c Développement des réseaux de mobilité active

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
4c.CL.302	A2 COFIN	Epalinges	Requalification du secteur Rte de Montblesson – Chemin du Pré d'Yverdon – Ch. de l'Eglise.	A	La Commune souhaite améliorer l'accessibilité de l'arrêt «Epalinges, Pré-d'Yverdon» de la ligne de bus tl 64 sur la route de Montblesson pour accompagner l'urbanisation du secteur (PQ Les Planches-Montblesson). Création d'un trottoir et modification de la traversée piétonne au carrefour Pré d'Yverdon, chemin de l'Eglise et route de Montblesson. 80m de trottoir sont créés. La surface routière est réaménagée sur 2'500m^2.	1,1	Commune	Informations à venir
4c.CL.303	A2 COFIN	Epalinges	Concept d'aménagement d'une liaison cyclable le long de la route de la Croix-Blanche (secteur sud)	A	Un élargissement du domaine public est projeté le long de la route de la Croix-Blanche, entre le chemin des Planches et le chemin des Bodérons, créant ainsi l'opportunité d'y déployer l'aménagement d'un trottoir mixte piétons/vélos le long de la route de la Croix-Blanche (secteur sud, sens montée). Le tronçon considéré fait 400m de longueur.	1,5	Commune	Informations à venir
4c.CL.300		Epalinges	Création de liaisons pour la mobilité douce entre la Croix-Blanche et les Croisettes	A	La mesure prévoit la création de liaisons pour la mobilité douce entre les centralités de la Croix-Blanche et les Croisettes pour accompagner l'urbanisation planifiée (PA Le Closalet, La Croix-Blanche et Les Dailles). Avec ces développements prévus, ce bassin de population doit pouvoir bénéficier d'une accessibilité optimale à l'interface de transports publics des Croisettes dont l'importance sera accrue avec l'augmentation sensible du nombre de liaisons locale et régionale par les transports publics. 2'500m de linéraire sont réaménagés avec une largeur de 3m. 100m^2 de passerelle sont également intégrés au projet (sur rte de la Croix-Blanche, liaison avec le chemin de la Cure). 50 places de stationnement pour vélos sont créées.	2,3	Commune	Informations à venir
4c.EL.101	A2 COFIN	Pully	Aménagement d'un cheminement mixte piétons-vélos au sentier du Coteau à Pully	A	Le réaménagement du sentier du Coteau en cheminement mixte piétons-vélos est une mesure de mobilité importante, qui revêt un intérêt autant local (faciliter les déplacements doux à Pully entre les quartiers résidentiels de l'Ouest de Pully et le centre-ville) que régional (faciliter les déplacements doux entre les centres-villes et entre les gares CFF de l'agglomération lausannoise). 900m linéaires de voie verte sont aménagés dans le cadre de ce projet.	3,5	Commune	Informations à venir
4c.NL.300		Jouxtens-Mézery	Modération de trafic en zone 30 km/h et amélioration des cheminements mobilité douce au chemin de Rueyre	A	Le projet propose dans la zone 30 actuelle, la création d'un trottoir permettant de sécuriser le cheminement des piétons en direction du centre de la localité (école) et en direction des arrêts de transports publics. 340 m linéaires sont pévus depuis Boracles jusqu'au virage.	1,0	Commune	Informations à venir
4c.NL.301		Jouxtens-Mézery	Nouveau tracé du chemin de la Fleur-de-Lys sur la commune de Jouxtens-Mézery	A	Le projet consiste à créer un nouveau chemin de la Fleur-de-Lys, plus direct et plus sécurisé entre le haut de la Commune et la route de Broye. Cette mesure prévoit la construction d'une piste mixte en site propre pour les piétons, ainsi que pour les vélos à la montée, ces travaux se feront en même temps que la nouvelle route, longeant la limite communale avec Prilly et se raccordant directement à la route de Broye. La piste mixte fait 150m de long et 3m de large. Une arborisation est également prévue le long de cette piste.	2,0	Commune	Informations à venir
4c.NL.304		État de Vaud	RC452, Barreau de la Sauge, aménagements pour les mobilités actives	A	Création d'une piste mixte piétons-vélos au nord de la chaussée et d'un cheminement piétonnier au sud de la chaussée avec raccordements aux carrefours. Cette mesure est en lien avec la mesure d'intégration du barreau routier de la Sauge au réseau cantonal (mesure 11.NL.01 inscrite au PALM 2012, sans subvention fédérale) qui est une mesure d'accompagnement de la mesure de dédoublement de la jonction autoroutière de la Blécherette (mesure 14a) menée par l'OFROU. Surface mobilité active réaménagée : env. 8'000m^2 Mètres linéaires mobilité active réaménagés : env. 2'600m Nombre de marquages pour les passages pour piétons : 4 Nombre d'îlots pour piétons avec élargissement de la route : 7	4,3	Commune et Canton	Informations à venir
4c.NL.305	A1 COFIN	Le Mont-sur-Lausanne	Aménagement d'une liaison de MD entre le Grand-Mont et le centre scolaire du Mottier.	A	Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce entre le collège du Grand-Mont et le centre scolaire du Mottier et le Centre en devenir. Création ou réaménagement de la traversée piétonne à hauteur de la route de la Blécherette. 530m de cheminement pour la mobilité douce sont prévus."	0,40	Commune	Informations à venir
4c.OL.107	A3 COFIN	Crissier	Cheminement MD Arc-en-Ciel ex-Filtrona (voie verte)	A	Liaison mobilité douce en site propre selon le Réseau voies vertes (partie centrale du tronçon n° 26) : Création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir le long des voies ferrées ainsi que végétalisation et arborisation de l'espace 200 m linéaires de cheminement sont considérés de min. 5 m de large, avec larges bordures végétalisées soit min. 10 m de large au total.	1,3	Commune	Informations à venir

4c Développement des réseaux de mobilité active

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
4c.OL.202	A3 COFIN	Prilly	Prilly, Itinéraires mobilité douce, tronçon 1, Galicien-Grand-Pré	A	Ce tronçon de voie verte permettra de relier les PA Galicien, Grand-Pré au sud-est avec le secteur de Corminjoz au nord. Son point de départ se situe à l'extrémité Sud-Ouest du parking actuel de SICPA pour venir s'accrocher à la future place du Galicien et la nouvelle halte du tram t1 sur la route de Renens. Ce tronçon de voie verte prévoit une «allée principale» mixte parcourue par les différents utilisateurs (piétons, cyclistes, rollers, trottinettes,) et un «chemin secondaire» piéton. La voie verte a une longueur de 600 mètres et occupe une surface de 18'000 m^2. La traversée de la route de Flumeaux sera gérée par feux (un passage pour piétons et vélos).	5,0	Commune	Informations à venir
4c.OL.206	B3	Prilly	Prilly/itinéraires cyclables : bandes et pistes cyclables	A	Réalisation d'itinéraires principaux cyclables nord-sud par création de bandes ou pistes cyclables en fonction des gabarits disponibles et des contraintes locales (accès, stationnement,). Création de connexions avec le territoire lausannois au nord comme au sud. Les aménagements suivants sont prévus : bandes cyclables sur la route du Chasseur et pistes cyclables sur la route du Mont. Route du Chasseur : 700 m linéaires. 8'000 m^2 de surface. 6 passages piétons et 4 îlots pour piétons. Route du Mont : 800 m linéaires. 12'000 m^2 de surface. 1 passage piéton et 1 îlot pour piétons.	1,0	Commune	Informations à venir
4c.OL.208	A3 COFIN	Renens	Développement des réseaux de mobilité douce à l'intérieur du PA Malley-Gazomètre (Renens et Prilly)	A	Dans le cadre du développement du quartier de Malley-Gazomètre, le nouveau Plan d'Affectation prévoit l'aménagement de nouvelles liaisons de mobilité douce traversant le secteur. Ces nouveaux espaces publics permettront de créer un axe pour la mobilité douce entre l'Av. de Malley et l'Av. du Chablais traversant le complexe scolaire, le theatre TKM et le nouveau parc. La longueur total des aménagements est de 800m pour une surface totale de 4'000m^2 consacré à la mobilité douce.	2,4	Commune	Informations à venir
4c.OL.300		Bussigny	Aménagement des tronçons définitifs de la voie verte De la voie verte Bussigny Malley	A	Projet et aménagement de la voie verte de la limite communale à la rue de l'Arc-en-Ciel au franchissement des voies CFF à la gare de Bussigny. La mesure comprend une longueur totale de 565 m (surfaces réaménagées : 2'565 m^2 et murets de soutènement : 350 m).	3,2	Commune	Informations à venir
4c.OL.301		Chavannes-près-Renens	Réseau Voie verte	A	Le projet de voie verte a pour but de créer une voie de mobilité priorisant les modes actifs à l'échelle de l'agglomération. Cette mesure prévoit l'aménagement de 4 tronçons sur le territoire de la Commune : Tronçon 9 : 500m linéaires Tronçon 10 : 170m linéaires et 100m^2 de traversée de chaussée à traiter (zone modérée) Tronçon 11 : 240m linéaires Tronçon 12 – 280 m linéaires	1,5	Commune	Informations à venir
4c.OL.302		Crissier	Cheminement MD Couchant – Ruayre	A	Amélioration de l'accessibilité MD au site de La Ruayre, dans le cadre du développement de l'offre sports et loisirs du centre sportif. Liaison par les chemins du Couchant, du Ferrage et de la Crésentine. Passage à travers le cordon boisé entre Ferrage et Couchant par des escaliers avec rampe à vélos ou piste faisant une boucle. Passage en sens unique montant de la partie nord du chemin de la Crésentine. Connexion directe avec le quartier «Smarthill» et les nouveaux arrêts «Montremoën». 680m linéaires de voies cyclables et piétonne sont prévus par le projet.	2,2	Commune	Informations à venir
4c.OL.305		Crissier	Cheminement MD Marcolet – Carrière	B	Liaison de mobilité douce en site propre selon le Réseau voies vertes (tronçons n° 24c). Création d'un chemin mixte piétons/vélos de 4 m de large et 250m de long.	0,9	Commune	Informations à venir
4c.OL.306		Crissier	Cheminement MD Carrière – Chisaz	B	Liaison de mogilité douce en site propre selon le réseau voies vertes (tronçons n° 25a et 25b). Dans la moitié sud (tronçon 25a) : élargissement du chemin piéton pour en faire une voie verte mixte piétons/vélos de minimum 4m et réaménagement et élargissement de la rampe au nord du collège Dans la moitié nord (tronçon 25b) : création d'une piste cyclable de 3m séparée du chemin piéton) et création d'un aménagement spécifique au droit de l'arrêt bus Longueur de l'aménagement prévu : 450m.	1,3	Commune	Informations à venir

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 4c, 4d, 4e

4c Développement des réseaux de mobilité active

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
4c.OL.308		Ecublens	Voie verte d'agglomération Bois-Crochy (tronçon 15a)	A	Cette mesure prévoit l'amélioration du cheminement de mobilité douce existant. Celui-ci sera élargi afin d'atteindre un minimum de 4m pour des flux mixtes piétons-vélos bidirectionnel. L'élargissement sera complété par du gravier gras pour améliorer la perméabilité des sols. Il est également prévu de planter des arbres le long de ce passage afin d'améliorer le confort des utilisateurs et de développer la canopée sur le territoire communal. Il sera agrémenté d'un parc arboré et d'un point d'eau. Cette mesure vise également à l'amélioration et la sécurisation de l'accès aux Transports publics, en particulier l'arrêt «Crochy» du m1. Longueur de l'aménagement prévu : 230m. Une placette ainsi que la plantation d'arbres sont également prévues.	0,60	Commune	Informations à venir
4c.OL.309		Ecublens	Voie verte d'agglomération Centres commerciaux (tronçon 15b)	B	Tronçon de la voie verte d'agglomération traversant les centres commerciaux de la plaine du Croset, permettant de connecter la gare de Renens et la campagne de Renges. Cette section de la voie verte est caractérisée par des parkings de grandes dimensions sur fonds privés. Le tronçon considéré fait 300m de longueur.	0,50	Commune	Informations à venir
4c.OL.310		Ecublens	Voie verte d'agglomération Village de Renges (tronçon 17)	A	Création d'un cheminement mixte piétons/vélos de minimum 3m de large, dans la continuité du chemin des Chênes et jusqu'à la rue de Renges. Des aménagements paysagers, des plantations d'arbres et du mobilier de qualité accompagneront ce cheminement. Longueur de l'aménagement prévu : 170m.	0,30	Commune	Informations à venir
4c.OL.311		Ecublens	Voie verte d'agglomération Route de Vallaire (tronçon 18)	A	Tronçon de la voie verte partant du village de Renges pour rejoindre le Lac en passant par la zone d'activité de Vallaire. Cette section de la voie verte est caractérisée par une route avec un trafic TIM dans les deux sens, un trottoir et des bandes cyclables. Il est proposé de créer une voie de mobilité active le long de la route de Vallaire afin de la séparer du trafic routier et améliorer la qualité de déplacements des piétons et des cyclistes. Cette mesure inclut le franchissement de la route de Vallaire pour relier le tronçon de voie verte traversant le village de Renges et la continuité le long de la route de Vallaire. Longueur de l'aménagement prévu : 600m.	0,60	Commune	Informations à venir
4c.OL.313		Ecublens	Route de Reculan	A	La route de Reculan est située en zone industrielle avec une forte circulation poids lourds et une forte présence de magasins de grande consommation. Aujourd'hui cet axe relativement étroit (7m de largeur par endroit) possède des infrastructures de mobilité douce discontinues : bande cyclable et trottoir le long de certaines parcelles. L'enjeu est de créer une piste mixte bidirectionnelle piétons-vélos afin d'améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes sur cet axe. 370m linéaire seront réaménagés en piste mixte bidirectionnelle, ainsi qu'un passage piéton et un îlot.	0,70	Commune	Informations à venir
4c.OL.314		Renens	Malley - balade fleurie	A	Dans le cadre du développement du quartier de Malley-Gazomètre, aménagement d'une liaison de mobilité douce qui traversera le quartier de d'ouest en est. Cette liaison est réservée aux modes actifs et vise à relier l'av. de Longemalle et l'av. du Chablais, en passant notamment à travers le parc du Gazomètre. Elle offrira un espace partagé entre piétons et cyclistes d'une largeur minimale de 4 mètres, sur une longueur totale d'env. 575 mètres.	1,3	Commune	Informations à venir
4c.RM.206.01	B3	Préverenges	Voie verte d'agglomération – Préverenges, traversée du bourg	A	Cette mesure reprend une partie de la mesure 4c.RM.205 (priorité A PALM 2016). Infrastructure de 4m de largeur majoritairement en site propre, entre le Parc de Vertou (limite communale de Préverenges) et la traversée du carrefour du Trési. Un tronçon est réalisé sur une rue à trafic et vitesse modérée sans-issue pour les voitures. Le projet minimise les ressources nécessaires à sa réalisation et valorise autant que possible l'existant. Seule l'espace nécessaire à la circulation des vélos est en enrobé bitumineux, le cheminement piétonnier est quant à lui en grave fine. Les eaux de pluies ne sont pas récoltées et s'infiltre dans le sol avoisinant. Des ouvrages de soutènement sur 100m sont nécessaires pour limiter l'iles emprises. Le tronçon considéré fait 1'600m de longueur et environ 6'400m² d'infrastructures sont concernés. 50 arbres sont plantés.	1,8	Commune	Informations à venir
4c.RM.206.02	B3	Préverenges, Denges	Voie verte d'agglomération – Préverenges-Denges	C	Entre Préverenges et Denges, la Voie verte longe la RC79 en site propre. Le trottoir partagé existant le long de la colline du Monteiron est élargi afin de proposer un gabarit de 4m. Le tronçon comprend la traversée de la route d'Yverdon. Afin de limiter l'impact de l'infrastructure sur l'environnement, le projet minimise les ressources nécessaires à sa réalisation et valorise autant que possible l'existant. Seule l'espace nécessaire à la circulation des vélos est en enrobé bitumineux, le cheminement piétonnier est quant à lui en grave fine. Des ouvrages de soutènement sur 600m (1.00 à 2.50m de hauteur) sont nécessaires pour limiter l'impact sur la zone agricole. Le tronçon considéré fait 700m de longueur et environ 3'000m² d'infrastructures sont concernés. 20 arbres sont plantés.	1,5	Commune	Informations à venir

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 4c, 4d, 4e

4c Développement des réseaux de mobilité active

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
4c.RM.206.03	B3	Denges	Voie verte d'agglomération – Traversée du bourg de Denges	A	En traversée du village de Denges, la voie verte emprunte le réseau routier existant. Les rues à trafic et vitesse modérés sont réaménagées de manière à identifier la présence accrue de cyclistes (rues cyclables). Pour sécuriser au maximum les cyclistes, la place centrale de Denges est réaménagée et le transit par la route de la Plaine supprimé. Afin de limiter l'impact de l'infrastructure sur l'environnement, le projet minimise les ressources nécessaires à sa réalisation et valorise autant que possible l'existant. Le tronçon considéré fait 700m de longueur et environ 3'000m² d'infrastructures sont concernés. 20 arbres sont plantés.	0,40	Commune	Informations à venir
4c.RM.300		Echandens	Echandens, sécurisation de la route d'Ecublens & boucle Chocolatière-Venoge	A	Le projet prévoit de procéder au réaménagement de la route d'Ecublens et de la boucle formée par les axes «Chocolatière-Venoge» desservant plus finement la zone industrielle d'Echandens. La route d'Ecublens est élargie pour intégrer une piste mixte «piétons-vélos» à la montée et une bande cyclable à la descente. Les arrêts de bus «Echandens, Chocolatière» sont également déplacés pour permettre de sécuriser les traversées piétonnes. Le boucle «Chocolatière-Venoge» est mise à sens unique afin de permettre un élargissement des trottoirs et éviter le croisement difficile de poids-lourds. Des contre-sens cyclables sont aménagés pour éviter les détours. Des arbres sont plantés pour améliorer l'attractivité du lieu. Longueur du tronçon : 600m (rte Ecublens) + 700m (Chocolatière) Trottoir mixte : 600 m Bandes cyclables : 1'400 m Elargissement trottoir : 700 m Arrêts de bus : 2 Arbres : 30	5,0	Commune	Informations à venir

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 4c, 4d, 4e

4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
4d.CL.300		Lausanne	Passerelle Sallaz-Sauvabelin	A	Passerelle LHand-compatible et adaptée aux vélos, en continuité de la passerelle existante au départ de la Sallaz pour la relier au sud de la colline de Sauvabelin, en créant ainsi une liaison directe entre la Sallaz (m2 et plusieurs lignes de bus) et Sauvabelin (rue du Signal, quartier de la Rouvraie, continuité vers avenue Aloys-Fauquez et secteur Entre-bois). Cet ouvrage constitue un maillon manquant dans une suite de franchissements créant une grande liaison tangentielle entre les secteurs du nord de la commune de Lausanne et en reliant des arrêts d'axes majeurs de transports publics (en l'occurrence l'arrêt Sallaz du m2). La passerelle fait 103m de longueur et 4m de largeur utile.	4,2	Commune	Informations à venir
4d.CL.301		Lausanne	Ascenseur Montbenon	A	Ascenseur reliant le plateau de Montbenon à la rue de Mornex (dénivelé de 19 mètres) le long de la façade ouest du bâtiment du parking de Montbenon. Cet ascenseur créerait une liaison compatible PMR entre la Gare et Plateforme 10 au plateau, et créerait aussi une alternative au m2 entre la Gare et le Flon.	1,5	Commune	Informations à venir
4d.CL.302		Lausanne	Ascenseur Barre-Tunnel	A	Ascenseur reliant la place de la Barre à la place du Tunnel. Ces deux niveaux séparés verticalement d'environ 14 m de dénivelé sont aujourd'hui reliés par les escaliers de la Barre, les vélos et les personnes à mobilité réduite (PMR) devant faire un détour important par l'avenue de l'Université ou par la place du Nord (pente non adaptée aux PMR). Cet ascenseur est l'objet d'une demande citoyenne de PMR du secteur concerné et il fait également partie du concours de réaménagement de la place du Tunnel. Il serait réalisé en coordination avec les travaux d'assainissement du tunnel. Il relierait en outre deux itinéraires cyclables principaux.	1,7	Commune	Informations à venir
4d.OL.111	A2 COFIN	Crissier	Passerelle MD Media Markt	A	Création d'une passerelle MD le long du pont voué à être refait. Passerelle MD le long du pont : longueur de 80 m x 4m largeur (yc accotements). Surface de passerelle = 320m^2. Cheminement MD entre le pont et le rond-point Closalet / Morges : longueur 150 m, largeur 5m Un passage pour piétons nouveau avec ilôt et élargissement de chaussée.	2,1	Commune	Informations à venir
4d.OL.12b	A3 COFIN	Crissier, Ecublens	Crissier, Ecublens, Liaison modes doux entre la route de Bussigny (arrêt de tram), la rue du Jura et le Pont-bleu	A	Ascenseur et escaliers entre la route de Bussigny (arrêt de tram) et le Pont-bleu, associés à une rampe vers la rue du Jura. La différence d'altitude est d'environ 8m entre la route du Pont-Bleu et la route de Bussigny. La rampe fait 70m de long et 3.5m de large (245m^2).	2,0	Communes	Informations à venir
4d.OL.301		Crissier	Franchissement MD Closalet – Lentillères sud	A	Cheminement de mobilité douce depuis la sortie sud de la Migros vers l'entrée nord-est du quartier de Lentillières sud. Réalisation d'une liaison en site propre piétons et vélos en continu. Elargissement de la piste en site propre existante entre la Migros et le pont, élargissement du pont du Chemin du Closalet («pont Migros», côté ouest) dans le cadre de sa réfection programmée, élargissement des trottoirs au sud du pont (ouest du Chemin du Closalet + sud de la Rue de Morges) avec traversée sécurisée de la rue de Morges à l'ouest du rond-point.170m de cheminement entre le pont et le centre commercial. 160m de pont à élargir. Largeur cheminement de 5m. Surface de passerelle MD de 800m^2.	2,2	Commune	Informations à venir
4d.RM.300		Echichens	Passerelle pour la mobilité douce Franchissement de la Senoge	A	Le réseau cyclable croisant la RC75 à proximité du collège de Colombier, la réalisation d'une passerelle dédiée à la mobilité douce a été retenue pour sécuriser l'itinéraire et permettre de traverser la route en un point adéquat du réseau. La mesure intègre également l'aménagement des accès à la passerelle jusqu'au chemin de Crausaz, donnant accès au centre de Colombier. La passerelle fait 5m de long et les cheminements d'accès 250m.	0,50	Commune	Informations à venir
4d.RM.301		Morges	Création d'une nouvelle passerelle de mobilité douce Patinoire de Morges	A	Le cours d'eau de la Morges crée une coupure physique dans le nord de la ville. Le pont existant est étroit et les chemins d'accès ont une topographie très défavorable. De plus, la passerelle n'est pas compatible pour les personnes à mobilité réduite et ne permet pas le passage des vélos. La nouvelle passerelle est réservée à la mobilité douce et est compatible LHand (max 6% de pente). La longueur du PS est de 100m pour 5m de largeur. 90m de raccordement sont considérés dans le projet.	2,8	Commune	Informations à venir

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 4c, 4d, 4e

4e Stationnement pour les vélos

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
4e.OL.200.02	A3 COFIN	Renens	Parking vélo Gare nord (P6)	A	Parking vélo de 200 placessont prévues au nord de la gare dans un futur bâtiment en face des accès gare. La répartition entre places gratuites et places en vélostation sera définie et modulable selon les besoins.	1,1	Commune	Informations à venir
4e.RM.300		Communes	Stationnement pour vélos secteur Région Morges	A	Les 10 communes de Région Morges doivent augmenter en continu leur offre de stationnement à destination des cyclistes. Pour favoriser la dynamique, Région Morges a identifié les sites qui devraient être développés en priorité et a effectué un prédimensionnement. Au total, au moins 1'000 places vélos devraient être renouvelées ou créées dans la période 2028-2032. Les sites suivants sont notamment visés : ‣ Morges – Centre-ville – 200 places ‣ Morges – Halte CFF de St-Jean – 120 places ‣ Lonay – Halte CFF de Lonay-Préverenges – 160 places ‣ Echandens – Halte CFF de Denges-Echandens – 80 places ‣ Préverenges – Centre du village – 100 places ‣ St-Prex – Gare CFF – 80 places	1,0	Commune	Informations à venir

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 5a

Requalification multimodale d’axes routiers

Catégorie selon DPTA : 1. Valorisation/sécurité de l’espace routier

Description de la conception

Les mesures de valorisation et sécurité de l’espace routier permettent de concrétiser l’objectif de la planification du réseau routier par l’offre. Elles visent à donner la priorité aux TP (nouvelles voies bus, arrêts sur chaussée, etc.), améliorer la qualité des aménagements piétonniers et cyclables, adapter l’aménagement d’un axe routier à la structure du réseau et améliorer la sécurité des différents modes en supprimant des points noirs.
Selon le contexte et les charges de trafic, elles intègrent la création ou l’extension de zones de modération du trafic TIM qui visent une meilleure cohabitation des modes au bénéfice des usagers les plus vulnérables.
Ce type de mesures s’accompagne également du réaménagement des espaces publics adjacents et accroissent l’espace dédié à la mobilité active.
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 (réduction des nuisances liées au trafic TIM) de même que pour l’ensemble des usagers de l’espace routier.
Le paquet de mesures répond principalement aux besoins d’action suivants : aménager et redistribuer l’espace routier en favorisant une cohabitation équilibrée et sécurisée des différents usages et modes de déplacement ; redistribuer l’espace public pour améliorer sa qualité et assurer la cohabitation des différents usages ; compléter et améliorer le réseau de mobilité active.

Les mesures s’inscrivent dans les principes d’actions suivants :
- Aménager des espaces publics de qualité en faveur des modes actifs
- Optimiser la hiérarchie et la gestion du réseau routier
- Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales

Les mesures situées sur le réseau principal et le réseau de distribution du cœur d’agglomération du PALM 2025 sont candidates à un cofinancement fédéral.

Coûts (hors taxe)

Priorité A : CHF 24.5 mios HT
Priorité B : -

Informations factuelles (synthèse par paquet)

Somme des m^2 de surfaces réaménagées : 58’500

Illustrations

Figure 1: Etude de variante pour la requalification du giratoire (mesure 5a.CL.300)

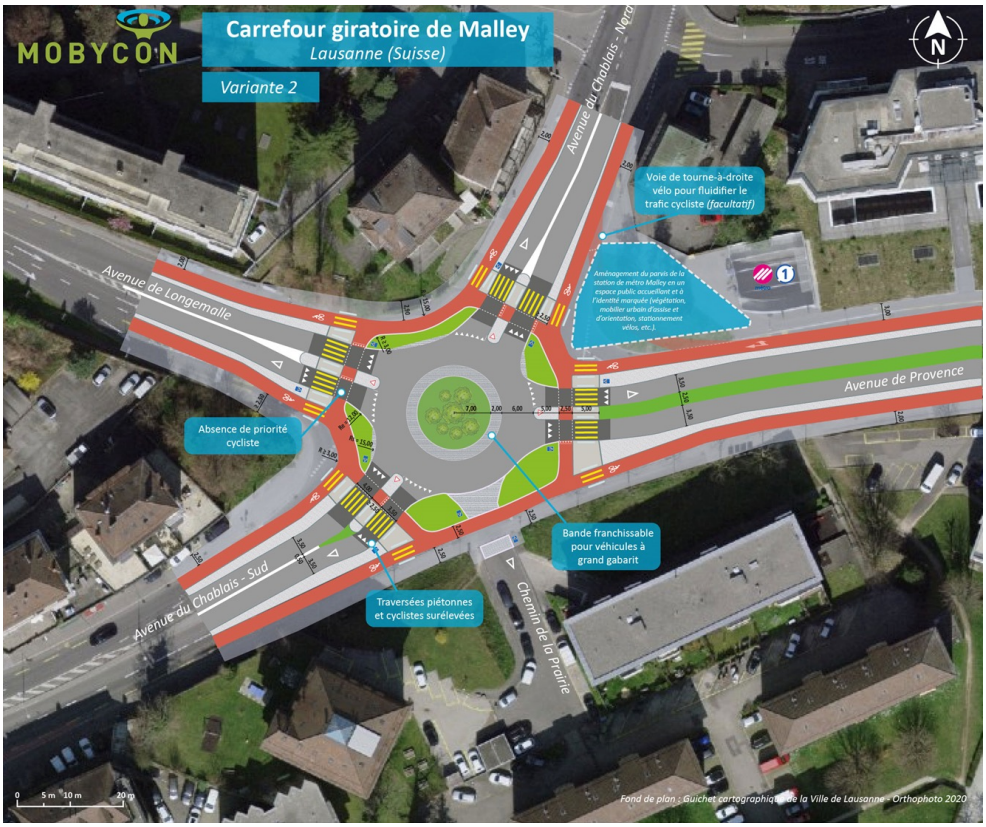


Figure 2: Vue de synthèse (mesure 5a.EL.300)



Figure 3 : Coupe de principe (mesure 5a.NL.01.02)

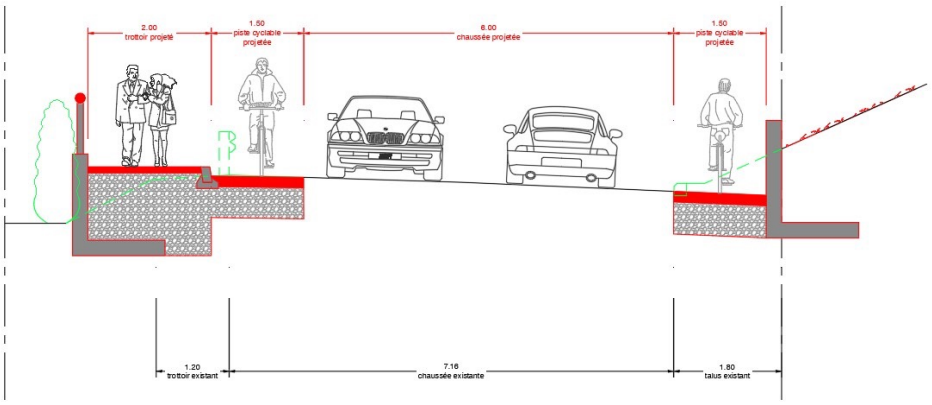
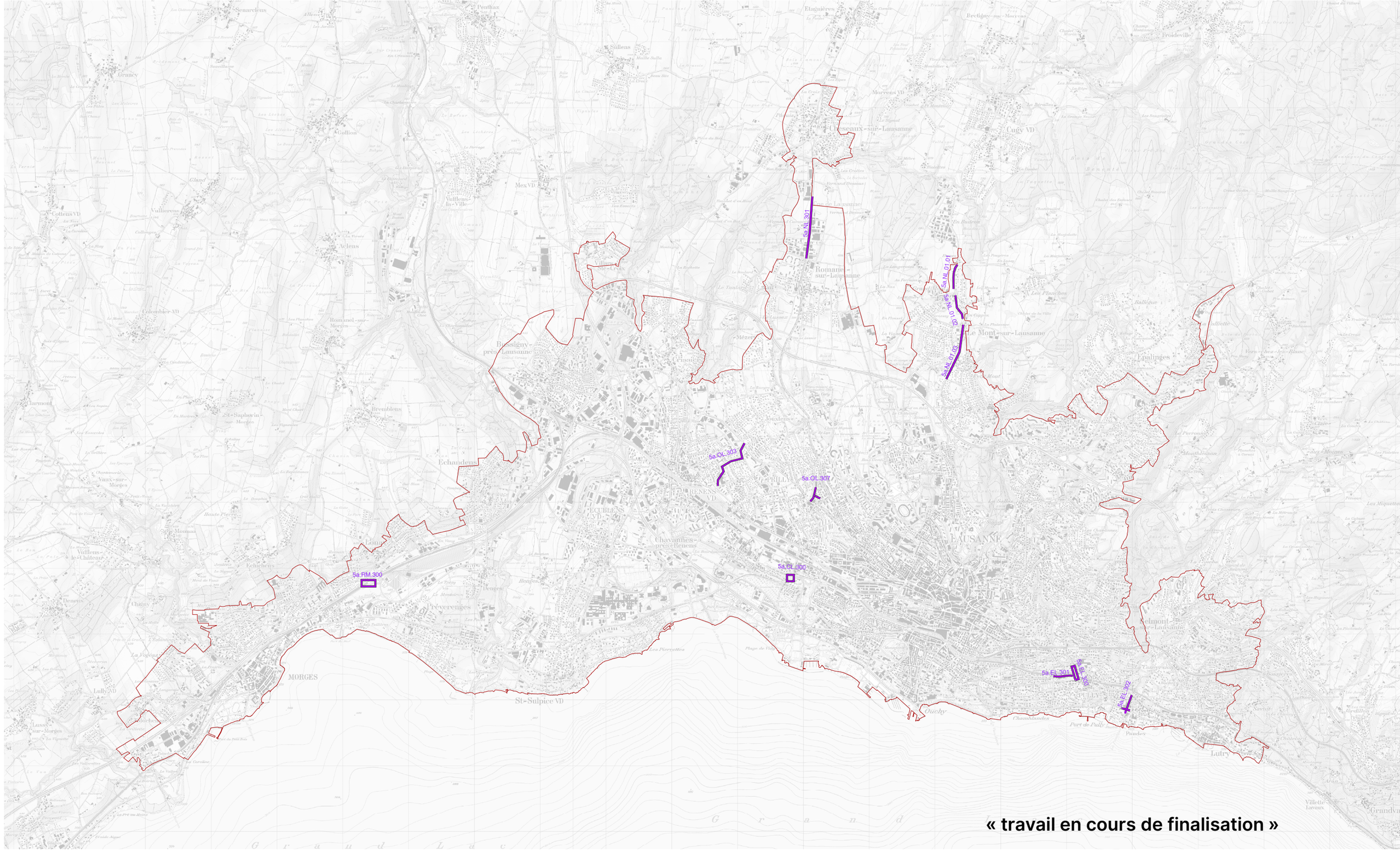


Figure 4 : Images d'ambiance, projet lauréat (mesure 4d.OL.203)





N

Périmètre

Cœur d'agglomération

échelle 1:50'000

0 km 1 2

Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire, Requalification multimodale d'axes routiers, 5a

Type de mesures

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Gare CFF
- Interface
- Carrefour

Horizon de la mesure

- Horizon A (2028-2032)

MESURES

ME15

INFRASTRUCTURES FORFAITAIRES PAQUET : "REQUALIFICATION MULTIMODALE D'AXES ROUTIERS"

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 5a

5a Requalification multimodale d’axes routiers

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
5a.OL.307	A3 COFIN	Prilly	Prilly, franchissement mobilité douce route du Chasseur, Pré-Bournoud - Administration communale	A	Le projet du Pré-Bournoud vise au réaménagement qualitatif, fonctionnel et paysager du secteur dans le but de le rendre plus attractif, convivial, verdoyant et d’inviter la population à s’y arrêter et en profiter pleinement. Le projet a été retenu à l’issue d’un concours et d’une démarche participative. La requalification de la route du Chasseur permettra notamment un élargissement des trottoirs. Surface routière réaménagée pour la partie inférieure de la route du Chasseur : 2’000 m²	3,5	Commune	2’000m²
5a.CL.300		Lausanne	Réaménagement - Giratoire Chablais Provence	A	Le carrefour giratoire Chablais-Provence est identifié comme le point noir de sécurité routière le plus dangereux du réseau routier lausannois. Le projet d’assainissement de ce point noir comprend la requalification du giratoire ainsi que la création d’un itinéraire cyclable en site propre. Cela permettra d’améliorer la continuité de l’itinéraire cyclable direct entre le centre-ville de Lausanne et le site des Hautes Écoles. La surface de la zone réaménagée est de 6’000m².	2,0	Commune	6’000m²
5a.EL.300		Pully	Requalification de l’avenue du Tirage pour la mobilité douce	A	L’avenue du Tirage relie les axes traversant le centre de Pully, soit les av. de la Poste et de Lavaux. Elle permet de contourner le cœur de la centralité principale définie dans la vision d’ensemble du PALM et la préserver du trafic. Cet axe est aujourd’hui exploité à sens unique, avec un contresens pour les bus. Le projet prévoit la création d’une piste cyclable à la montée et d’un trottoir à l’est de l’avenue. Les gabarits routiers, en particulier dans l’extrémité nord, seront revus afin de mettre l’axe à double sens pour le trafic. La mesure prévoit également la mise à 30 km/h de l’axe. Ce projet s’inscrit dans la continuité des mesures du BHNS, de la rue de la Poste et de l’interface gare CFF de Pully. 2’000m² sont réaménagés	1,1	Commune	2’000m²
5a.EL.301		Pully	Itinéraire de mobilité douce à l’avenue des Collèges	A	L’av. des Collèges traverse un site scolaire qui subira une importante transformation entre 2025 et 2027 pour accueillir 700 élèves ainsi que des équipements sportifs utilisés pour et en dehors du cadre scolaire (salles multisports, piscine). Le projet prévoit de réaménager l’avenue pour en faire un espace public dédié à la mobilité douce, en particulier les déplacements à pied, tout en intégrant un itinéraire cyclable permettant de connecter le site à la future voie verte située sur le chemin du Coteau (4c.EL.101). Le projet intègre une fermeture au trafic motorisé. Le tronçon considéré fait 350m de long.	1,4	Commune	3’960 m²
5a.EL.302		Pully	Réaménagement du ch. de la Damataire et de son carrefour à l’extrémité Sud	A	Le ch. de la Damataire permet de relier deux axes routiers structurants, l’av. de Lavaux qui est un axe fort de transports publics et la RC 777. Ce chemin offre un accès important au pôle de loisirs des rives du lac. Cet axe de 240m de long, pour un TJM de 4’700 vhc/j en 2021 est un maillon du réseau cyclable secondaire mais ne comporte aucun aménagements cyclables et des aménagements piétonniers peu confortables. La mesure prévoit une réduction du gabarit routier (vitesse de projet à 30 km/h), la création de bandes cyclables sur toute la longueur et en particulier à l’approche des intersections ainsi que le réaménagement du carrefour situé au sud. Les points faibles du réseau piétonnier seront également traités, de même que la qualité des espaces publics, en particulier ceux situés au sud (carrefour avec la route de Vevey). Le carrefour situé au nord est déjà concerné par une autre mesure du PALM.	1,8	Commune	5’240 m²
5a.NL.01.01	A2 COFIN	Le Mont-sur-Lausanne	Route de Cugy tronçon 1, deux roues et requalification de la pénétrante urbaine	A	Requalification du 1er tronçon de la pénétrante urbaine, entre le carrefour du Chalet-à-Gobet et le giratoire du Grand-Mont y compris. Intégration d’une voie cyclable afin d’en avoir une dans chaque sens et amélioration de la mobilité piétonne. Complémentarité et harmonie à coordonner avec le quartier de Etavez-Devant, ainsi que de la zone de villas en termes de perméabilité. La surface de la zone réaménagée est de 5’000m², pour une longueur de 420m.	0,85	Commune	5’000m²
5a.NL.01.02	A2 COFIN	Le Mont-sur-Lausanne	Route de Cugy tronçon 2, trottoir et requalification vers la Culiaironne	A	Requalification du 2e tronçon de la pénétrante urbaine, entre le giratoire du Grand-Mont et le giratoire de Coppoz y compris. Intégration d’une voie cyclable et amélioration de la mobilité piétonne. Complémentarité et harmonie à coordonner avec le secteur du centre (plan directeur localisé tel que Coppoz-Nord et Est). La surface de la zone réaménagée est de 5’300m², pour une longueur de 480m.	2,0	Commune	5’300m²

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 5a

5a Requalification multimodale d'axes routiers

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
5a.NL.01.03	A2 COFIN	Le Mont-sur-Lausanne	Lausanne tronçon 3 amont, réaménagement de chaussée et modération	A	Requalification du 3e tronçon de la pénétrante urbaine, entre le giratoire de Coppoz, et le giratoire du chemin du Verger y compris. Intégration d'une voie cyclable et amélioration de la mobilité piétonne. Tranquillisation de la circulation et priorité aux transports publics et aux besoins des riverains. Complémentarité et harmonie à coordonner avec les quartiers de Praz-Prévôt et du Mont-Centre, notamment en termes d'espaces publics. La surface de la zone réaménagée est de 11'000m², pour une longueur de 900m.	1,1	Commune	11'000m²
5a.NL.300	-	Lausanne, Romanel-sur-Lausanne	Centralité Vernand-Camarès	A	Création d'une centralité piétonne / vélos à la hauteur de la gare de Vernand-Camarès et du passage dénivelé mobilité douce sous la gare. Surface de la centralité : env. 50 × 50 = env. 2'500 m²	3,666	Communes et canton	2'500m²
5a.OL.303	-	Renens	Ch de Verdeaux-Bugnon-Jouxtens	A	Le projet prévoit de ‣ Créer un trottoir classé comme bande cyclable (espace à partager entre les piétons et les vélos) sur la montée du chemin de Jouxtens vers la route de Cossonay ; ‣ Sécuriser le carrefour entre le chemin de Jouxtens et la rue du Bugnon ; ‣ Création d'un nouvel espace vert ; Il est prévu la création de 350m de trottoir, la plantation de 18 arbres et le réaménagement de 8'200m² sur 820m de linéaire (incluant 5 noeuds et carrefours).	2,1	Commune	8'200m²
5a.RM.300	-	Lonay	Interface CFF Lonay-Préverenges, Place des Pressoirs	A	«La mesure consiste à requalifier l'espace public du carrefour des Pressoirs sur la commune de Lonay. Des quais bus y sont aménagés afin de garantir la desserte de la gare de Lonay-Préverenges par les lignes 702 (axes structurant) et 705 (axe secondaire), tout en permettant le transfert entre lignes. Le carrefour est entièrement revu pour faciliter sa traversée par les piétons. De nouveaux trottoirs sont réalisés et un escalier est créé pour rejoindre le centre de Lonay. La passerelle piétonne existante est réhaussée pour libérer un gabarit routier suffisant. Surface à aménager : 6'000m² Places vélos couvertes : 80 Places vélos spéciaux : 7 Nouveaux arrêts de bus : 3 Traversées piétonnes régulées : 2 Passage supérieur pour piétons : 21m (60m²)»	3,5	Commune	6'000m²
5a.NL.301		Romanel-sur-Lausanne	Requalification de la RC401, tronçon Raffort – Bel-Air, partie sud	A	Requalification de la RC401, tronçon Raffort – Bel-Air, y compris carrefours et aménagements piétons-vélos. La surface de la zone réaménagée est de 10'500m², pour une longueur de 750m.	4,7	Commune et Canton	10'500m²

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 5c

Gestion du trafic

Catégorie selon DPTA : 2. Gestion du trafic

Description de la conception

Les mesures du paquet Gestion du trafic répondent principalement au besoin d'action suivant : aménager et redistribuer l'espace routier en favorisant une cohabitation équilibrée et sécurisée des différents usages et modes de déplacement, en particulier sur des axes routiers ou des carrefours où les charges de trafic sont importantes et génèrent des conflits avec les autres modes de transport.
Dans ce cadre et selon le contexte, les mesures visent à doser le trafic individuel motorisé (mise en place de contrôle d'accès) en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier et l'urbanisation ; à donner la priorité aux transports publics (par exemple, avec de nouvelles voies bus ou une priorité aux carrefours) afin d'augmenter leur vitesse commerciale ; à améliorer la qualité des aménagements des modes actifs et la sécurité de l'espace routier.
Ce paquet intègre des mesures dans le cœur d'agglomération où l'organisation des déplacements TIM repose sur un réseau routier hiérarchisé et en cohérence avec le principe d'organisation par bassins versants de jonctions autoroutières. Les mesures situées sur le réseau principal et le réseau de distribution du cœur d'agglomération du PALM 2025 sont candidates à un cofinancement fédéral.

Les mesures s'inscrivent dans les principes d'actions suivants :
- Optimiser la hiérarchisation et la gestion du réseau routier
- Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
- Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif

Coûts (hors taxe)

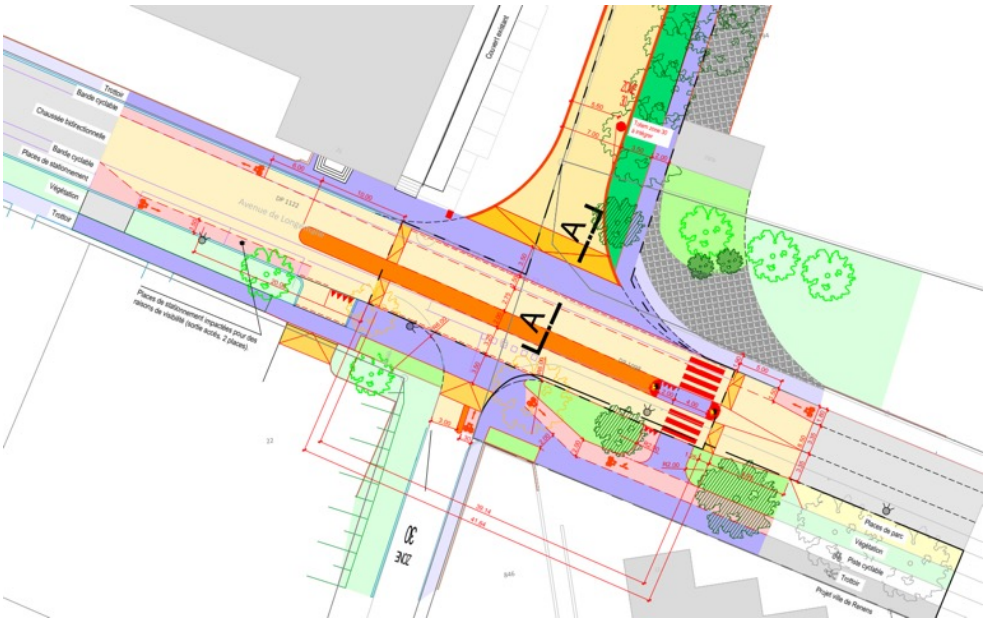
Priorité A : CHF 2.6 mios HT
Priorité B : -

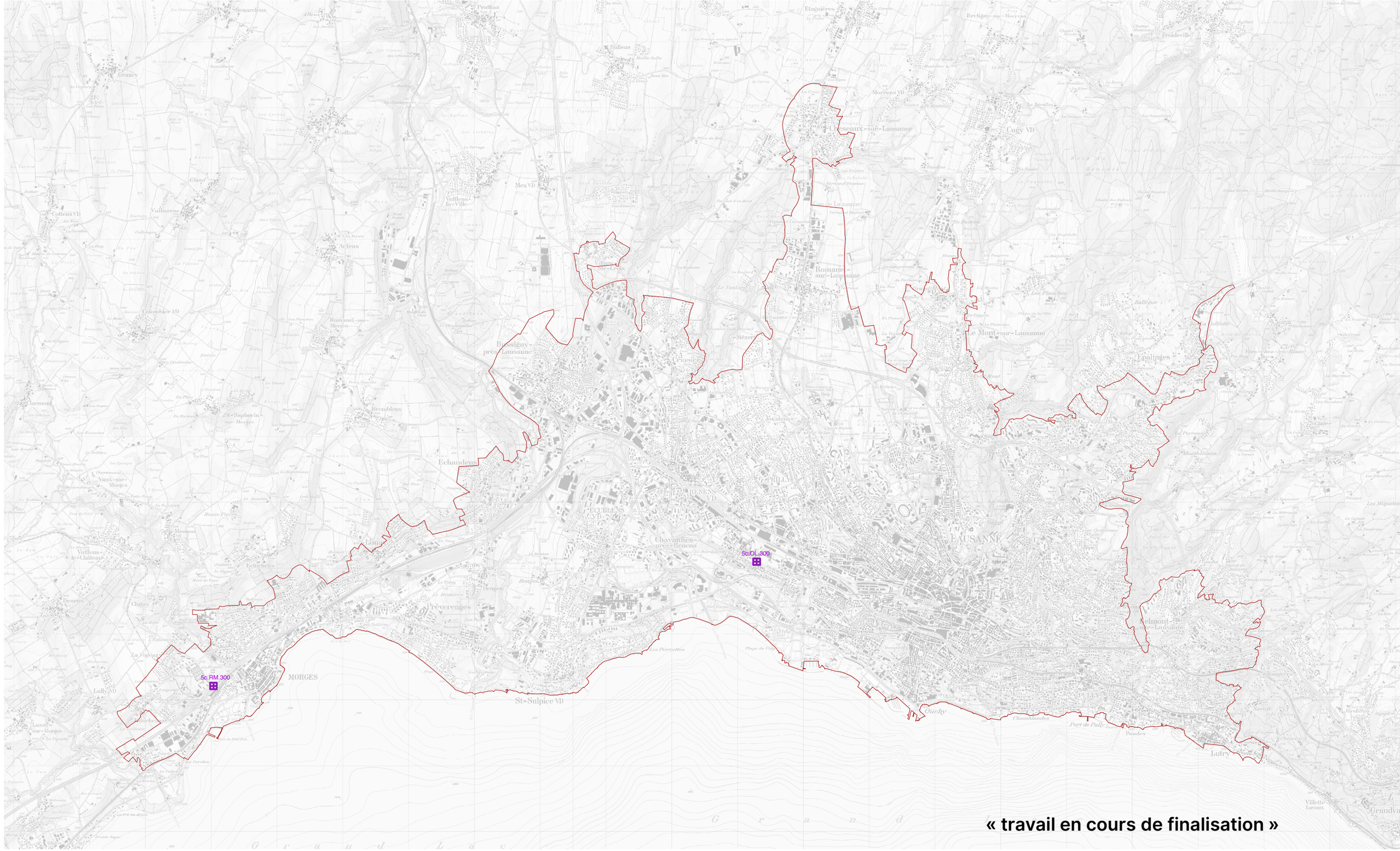
Informations factuelles (synthèse par paquet)

Somme des mètres linéaire aménagés : 460
Somme des m^2 de surfaces aménagées : 7'700
Somme des noeuds : 2

Illustration

Figure 1: Etude du carrefour (mesure 5c.OL.300)





Paquet de mesures avec demande de contribution forfaitaire, Gestion du trafic, 5c

N

Périmètre

Cœur d'agglomération

échelle 1:50'000

0 km 1 2

Type de mesures

Carrefour

Horizon de la mesure

Horizon A (2028-2032)

MESURES

ME16

INFRASTRUCTURES FORFAITAIRES PAQUET: " GESTION DU TRAFIC "

→| PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

PAQUET DE MESURES AVEC DEMANDE DE CONTRIBUTION FORFAITAIRE, 5c

5c Gestion du trafic

N° mesure partielle	Priorité dans PALM 2007 / 2012 / 2016	Porteur	Libellé	Priorité retenue pour le PALM 2025	Description	Coût [mio CHF HT]	Sources de financement	Unités de prestation
5c.OL.300	-	Renens	Carrefour Longemalle-Usine à Gaz	A	Dans le cadre de la gestion de l'accessibilité aux quartiers de Malley-Gazomètre et Malley-Gare, la réfection du carrefour entre l'avenue de Longemalle et la rue de l'Usine à gaz s'avère nécessaire. Cette réfection permettra ‣ D'intégrer le trafic MD et véhicule induit par les quartiers de Malley-Gazomètre et Malley-Gare. ‣ D'améliorer la sécurité des piétons et des vélos au voisinage du carrefour. D'améliorer le cheminement de la ligne TP 33. ‣ De réguler la vitesse des véhicules motorisés.	0,45	Commune	1'700m^2 1 nœud
5c.RM.300	A3 COFIN	Morges	Morges, Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus > Réaménagement de route communale - Chemin de Prellionnaz	A	Le chemin de Prellionnaz est réaménagé afin de permettre une meilleure progression des bus et donner aux piétons et cyclistes davantage de confort et de sécurité. L Aujourd'hui exploité en perte de priorité, le carrefour Prellionnaz/Monod est réaménagé en carrefour à feux. Cela permet de prioriser les bus lors de leur sur l'avenue Monod.	2,1	Commune	460m linéaire 6'000m^2 1 nœud

18.TP.306

MBC : Décarbonation des transports publics – Acquisition de bus électriques pour la période 2028-2032

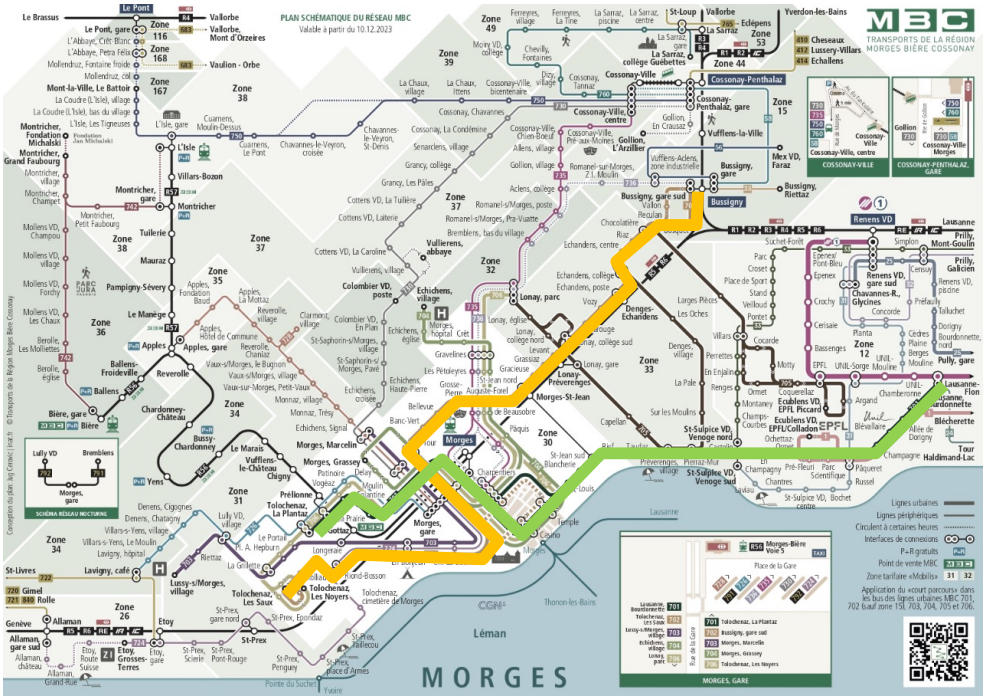
Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	Période 2028-2032
Porteur de projet	MBC
Partenaires	Canton de Vaud (DGMR) / 9 Communes membres des TPM / Région Morges
Description et faisabilité	**Acquisition de 23 bus articulés à batterie pour le réseau urbain** Dans une logique de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'anticipation de la fin de la vente des véhicules thermiques, les MBC ont établi une stratégie de migration de sa flotte de véhicules thermiques vers des véhicules électriques. Cette stratégie prévoit de passer au tout électrique d'ici à 2036 avec des mises en service échelonnées de bus disposant de batteries. L'analyse conclut que l'acquisition de bus à batterie, rechargeables en ligne, est la solution la plus économique pour le réseau des TPM. Un appel d'offres commun avec les TL a été lancé en 2024 afin d'obtenir le prix le plus avantageux. La présente mesure concerne la seconde étape de mise en service des bus électriques, comprenant 23 autobus articulés pour la période 2028-2032. Elle n'intègre que les surcoûts d'acquisition des véhicules électriques vis-à-vis des véhicules thermiques, soit +520'200 CHF par véhicule selon l'offre retenue.
Opportunité et utilité	La mesure vise une décarbonation complète de la flotte des bus des MBC, par migration des véhicules thermiques vers des véhicules électriques. Outre la diminution des émissions de gaz à effet de serre qu'elle permet, l'électrification de la flotte réduit également les nuisances sonores. De plus, dès 2028, certains fournisseurs ne livreront plus de bus thermiques et l'augmentation de l'offre pourrait s'avérer plus compliquée. La stratégie de migration prend en compte la durée de vie et d'amortissement des véhicules. Ainsi, seuls les véhicules thermiques en fin de vie sont remplacés. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Encourager l'électrification du parc automobile
Coûts (hors taxe)	CHF 11'964'600.-
Clé de répartition du financement	50% Communes (TPM) / 50% Etat de Vaud (LMTP)
État de la planification	Stratégie de migration de la flotte vers le véhicule électrique (validée par la direction & le CA des MBC en 2023)
Étapes de planifications ultérieures	Image directrice des transports publics 2040 (validation en 2025)
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ Projets d'ouvrage des installations (2026) ‣ Validation des investissements (2028) ‣ Enquêtes publiques (2028)
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Cette mesure est en lien avec les mesures suivantes : ‣ Installation de 23 bornes de recharge au dépôt de Denges ‣ Installation de 6 bornes de recharge en ligne
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-

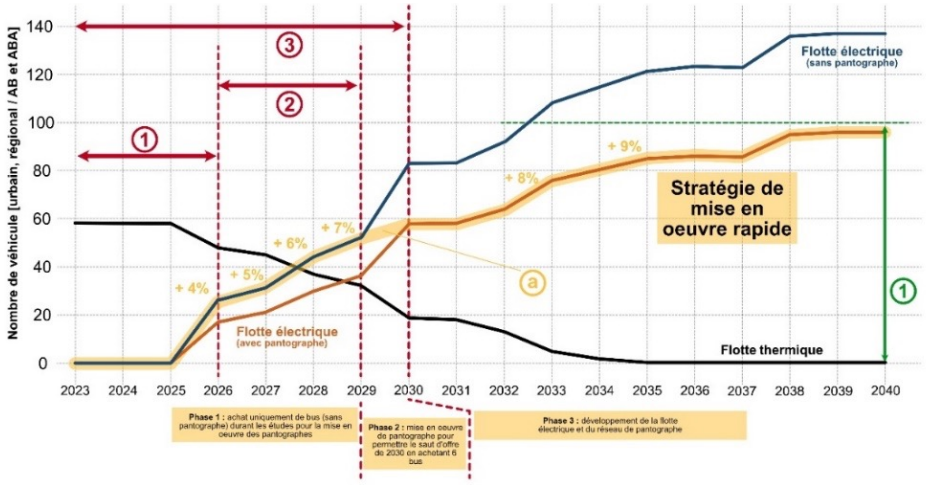
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	Cette mesure permet de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre lié à la propulsion des bus. Cette mesure permet également de diminuer l'impact sonore des transports publics. Bien que la mesure touche les transports publics, il est estimé que celle-ci ne permettra pas d'augmentation significative de la demande. Elle permet cependant de renforcer l'image «verte» des transports publics.
Documents mis à disposition	▸ Stratégie de transition énergétique de la flotte de bus MBC / Août 2023 ▸ OITRV bus électrique / Mars 2024

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan du réseau des MBC et affectation prioritaire des bus articulés (lignes structurantes 701 et 702)



Stratégie de transition énergétique de la flotte de bus MBC (trafic urbain et régional).



1. Construction site de Denges - seul le dépôt de Denges permettra de charger des véhicules électriques

2. Délai pour la mise en oeuvre de pantographe - environ 4 années sont nécessaires pour affiner la position des pantographes, réaliser les études techniques, les procédures administratives et la gestion des oppositions.

3. Délai pour l'électrification du dépôt de Cossonay - environ 6 années sont nécessaires pour réaliser l'électrification complète du dépôt de Cossonay, incluant les projets et les procédures administratives (OITRV).

1. Capacité du dépôt - atelier de Denges - le dépôt permet d'accueillir environ 100 bus (selon répartition actuelle ABA et AB).

a. Phase de développement des pantographes

+ X% : évolution des coûts kilométriques par rapport à une situation avec des véhicules thermiques

PALM 2028-2032
OITRV 2026-2029
Offres 2025-2028 V1

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Thermique	ABA urbain	9	12	12	10	10	10	4	4	4
	AB urbain	31	28	28	17	17	17	13	13	9
	ABA régional	2	4	4	4	4	4	2	2	2
	AB régional	16	19	19	11	11	11	5	4	3
	TOTAL flotte thermique	**58**	**63**	**63**	**42**	**42**	**42**	**24**	**23**	**18**

Électrique	ABA urbain			0	2	2	2	21	21	25
	AB urbain			0	15	15	15	15	15	15
	ABA régional			0	0	0	0	2	2	2
	AB régional			0	11	11	11	14	15	16
	TOTAL flotte électrique			**0**	**28**	**28**	**28**	**52**	**53**	**58**

18.TP.301

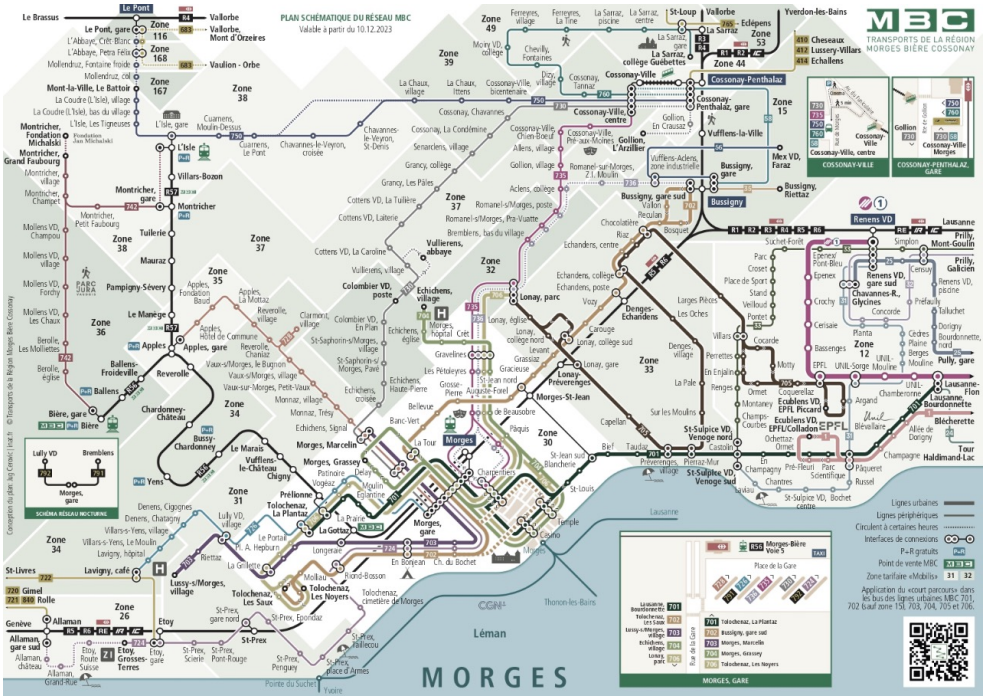
MBC : Décarbonation des transports publics - Bornes de recharge au dépôt de Denges

Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	Décembre 2029
Porteur de projet	MBC
Partenaires	Canton de Vaud (DGMR) / 9 Communes membres des TPM / Région Morges
Description et faisabilité	**Installation de 23 bornes de recharge au dépôt de Denges** Dans une logique de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'anticipation de la fin de la vente des véhicules thermiques, les MBC ont établi une stratégie de migration de sa flotte de véhicules thermiques vers des véhicules électriques. Cette stratégie prévoit de passer au tout électrique d'ici à 2036 avec des mises en service échelonnées de bus disposant de batteries. Les bus électriques à batterie nécessitent des bornes de recharge au dépôt. D'ici 2028, 17 bornes y seront installées (phase 1 non comprise dans la présente mesure). Pour couvrir les besoins du réseau urbain à moyen terme, l'installation de 23 bornes de recharge supplémentaires est nécessaire pour la période 2028-2032. Elles permettront la recharge simultanée de la flotte électrique de transport urbain.
Opportunité et utilité	La mesure est indispensable à la migration de la flotte des bus des MBC de véhicules thermiques vers des véhicules électriques.Outre la diminution des émissions de gaz à effet de serre qu'elle permet, l'électrification de la flotte réduit également les nuisances sonores. De plus, dès 2028, certains fournisseurs ne livreront plus de bus thermiques et l'augmentation de l'offre pourrait s'avérer plus compliquée. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Encourager l'électrification du parc automobile
Coûts (hors taxe)	CHF 2'760'000 HT
Clé de répartition du financement	50% TPM (Communes) / 50% Etat de Vaud (LMTP)
État de la planification	Stratégie de migration de la flotte vers le véhicule électrique (validée par la direction & le CA des MBC en 2023)
Étapes de planifications ultérieures	Image directrice des transports publics 2040 (validation pour début 2025)
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ Projets d'installations (2027) ‣ Validation des investissements (2028) ‣ Pas d'enquête publique
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Cette mesure est en lien avec les mesures suivantes : ‣ Installation de 6 bornes de recharge en ligne ‣ Acquisition de 23 bus articulés à batterie
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	Cette mesure permet de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre lié à la propulsion des bus. Cette mesure permet également de diminuer l'impact sonore des transports publics. Bien que la mesure touche les transports publics, il est estimé que celle-ci ne permettra pas d'augmentation significative de la demande. Elle permet cependant de renforcer l'image «verte» des transports publics.
Documents mis à disposition	‣ Stratégie de transition énergétique de la flotte de bus MBC / Août 2023 ‣ OITRV bus électrique / Mars 2024

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan du réseau des MBC et localisation du dépôt de Denges (en cours de construction)


PLAN SCHÉMATIQUE DU RÉSEAU MBC
Valable à partir du 10.12.2023
MBC
TRANSPORTS DE LA RÉGION MORGES BIÈRE COSSONAY
MORGES
Léman
Lausanne
Thonon-les-Bains
Cossonay-Penthalaz
Cossonay-Ville
Bussigny
Renens VD
Morges
Tolochenaz
Lonay
Denges-Echandens
Vufflens-le-Château
Allaman
Etoy
St-Prex
Lussy-s/Morges, village
Bière, gare
Apples, gare
Reverolle
Ballens
Montricher, gare
L'Isle
Villars-Bozon
Le Pont, gare
Vallorbe
Vaulion - Orbe
Le Brassus
Yverdon-les-Bains
Cheseaux
Lussery-Villars
Echallens
Mex VD, Faraz
Prilly, Galicien
Prilly, Mont-Goulin
Renens VD, gare sud
Chavannes-R., Glycines
Renens VD, piscine
Prilly, gare
Lausanne-Flon
Lausanne-Bourdonnette
Bléchérette
Tour Haldimand-Lac
EPFL
UNIL-Sorge
UNIL-Chamberonne
Lausanne, Bochet
Lausanne, Ouchy
Lausanne, Gare
Lausanne, Flon
Lausanne, Bellevaux
Lausanne, Jomini
Lausanne, Vennes
Lausanne, Sallaz
Lausanne, Malley
Lausanne, Prélaz
Lausanne, Bourdonnette
Lausanne, Blécherette
Lausanne, Tour Haldimand
Lausanne, Chalet-à-Gobet
Lausanne, Vers-chez-les-Blanc
Lausanne, Croisettes
Lausanne, Les Cases
Lausanne, Les Plaines-du-Loup
Lausanne, Les Bossons
Lausanne, Les Fiches
Lausanne, Les Cerisiers
Lausanne, Les Pins
Lausanne, Les Saugettes
Lausanne, Les Bergières
Lausanne, Les Pâquerettes
Lausanne, Les Pâquis
Lausanne, Les Pâquis-Centre
Lausanne, Les Pâquis-Nord
Lausanne, Les Pâquis-Sud
Lausanne, Les Pâquis-Ouest
Lausanne, Les Pâquis-Est

18.TP.302

MBC : Décarbonation des transports publics - Bornes de recharge en ligne

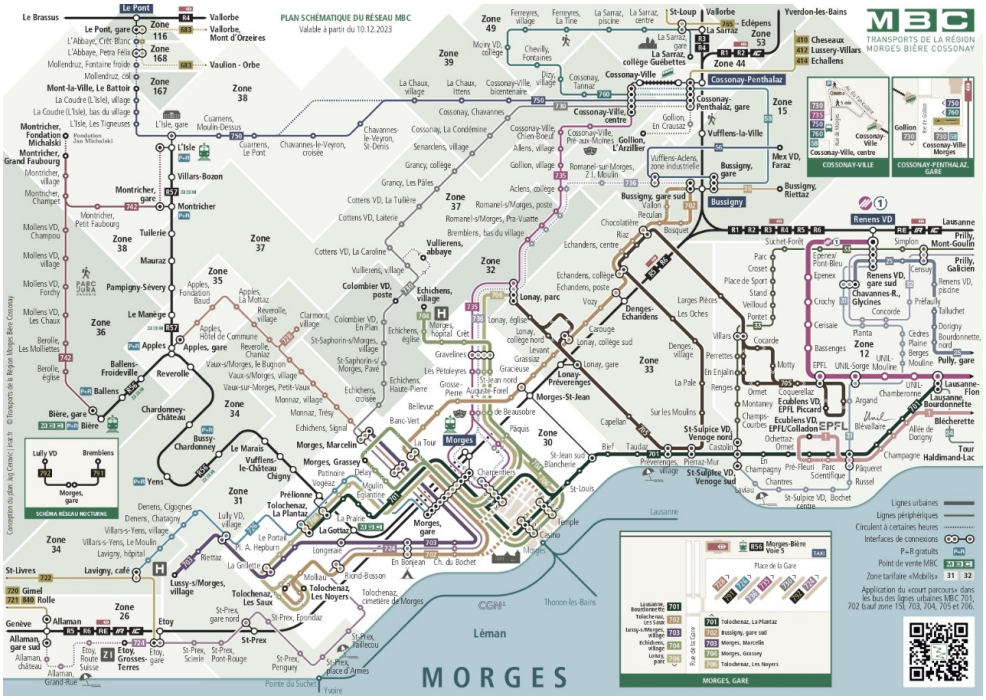
Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	Décembre 2029
Porteur de projet	MBC
Partenaires	Canton de Vaud (DGMR) / 9 Communes membres des TPM / Région Morges
Description et faisabilité	**Installation de 6 bornes de recharge aux arrêts** Dans une logique de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'anticipation de la fin de la vente des véhicules thermiques, les MBC ont établi une stratégie de migration de sa flotte de véhicules thermiques vers des véhicules électriques. Cette stratégie prévoit de passer au tout électrique d'ici à 2036 avec des mises en service échelonnées de bus disposant de batteries. Les bus électriques à batterie présentent une autonomie inférieure aux bus thermiques. L'absence de possibilité de rechargement en cours de service implique d'acquérir des véhicules supplémentaires pour produire la même offre. L'installation de 6 bornes de recharge permet l'exploitation du réseau urbain avec le nombre de véhicules le plus restreint possible.
Opportunité et utilité	La mesure est indispensable à la migration de la flotte des bus des MBC de véhicules thermiques vers des véhicules électriques. Outre la diminution des émissions de gaz à effet de serre qu'elle permet, l'électrification de la flotte réduit également les nuisances sonores. De plus, dès 2028, certains fournisseurs ne livreront plus de bus thermiques et l'augmentation de l'offre pourrait s'avérer plus compliquée. Le prix d'une station de recharge en ligne est proche de celui d'un bus électrique (environ CHF 600'000.-, études et génie civil compris). Sur le réseau urbain des MBC, il est plus avantageux d'installer des stations à partir du moment où la réserve de bus supplémentaires atteint 6 bus pour compléter le manque d'autonomie des bus électriques. Ceci sera le cas à l'horizon 2030. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Encourager l'électrification du parc automobile
Coûts (hors taxe)	CHF 3'600'000.-
Clé de répartition du financement	50% TPM (Communes) / 50% Etat de Vaud (LMTP)
État de la planification	Stratégie de migration de la flotte vers le véhicule électrique (validée par la direction & le CA des MBC en 2023)
Étapes de planifications ultérieures	Image directrice des transports publics 2040 (validation pour début 2025)
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ Projets d'ouvrage des installations (2026) ‣ Validation des investissements (2028) ‣ Enquêtes publiques (2028)
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Cette mesure est en lien avec les mesures suivantes : ‣ Installation de 23 bornes de recharge au dépôt de Denges ‣ Acquisition de 23 bus articulés à batterie
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-

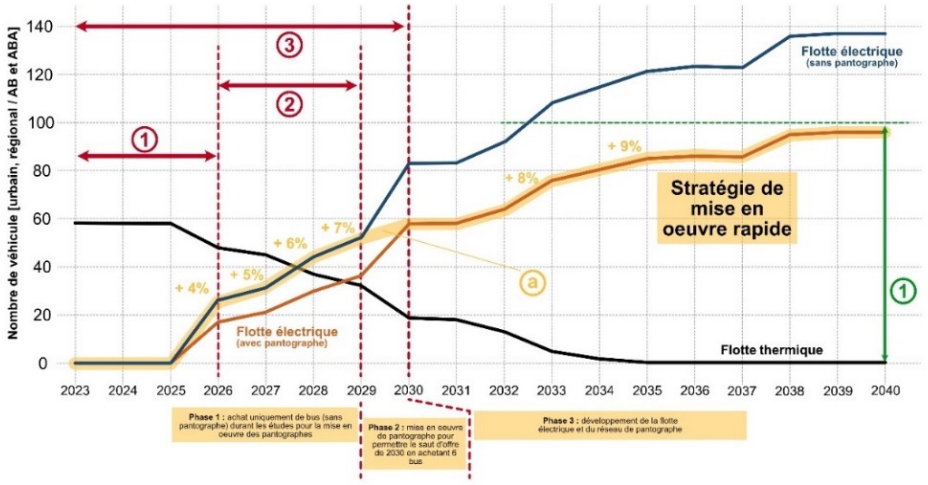
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	Cette mesure permet de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre lié à la propulsion des bus. Cette mesure permet également de diminuer l'impact sonore des transports publics. Bien que la mesure touche les transports publics, il est estimé que celle-ci ne permettra pas d'augmentation significative de la demande. Elle permet cependant de renforcer l'image «verte» des transports publics.
Documents mis à disposition	▸ Stratégie de transition énergétique de la flotte de bus MBC / Août 2023 ▸ OITRV bus électrique / Mars 2024

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan du réseau des MBC et localisation présumée des bornes (à actualiser après validation de l'image directrice 2040)



Stratégie de transition énergétique de la flotte de bus MBC (trafic urbain et régional).



1. Construction site de Denges - seul le dépôt de Denges permettra de charger des véhicules électriques

2. Délai pour la mise en oeuvre de pantographe - environ 4 années sont nécessaires pour affiner la position des pantographes, réaliser les études techniques, les procédures administratives et la gestion des oppositions.

3. Délai pour l'électrification du dépôt de Cossonay - environ 6 années sont nécessaires pour réaliser l'électrification complète du dépôt de Cossonay, incluant les projets et les procédures administratives (OITRV).

1. Capacité du dépôt - atelier de Denges - le dépôt permet d'accueillir environ 100 bus (selon répartition actuelle ABA et AB).

a. Phase de développement des pantographes

+ X% : évolution des coûts kilométriques par rapport à une situation avec des véhicules thermiques

PALM 2028-2032
OITRV 2026-2029
Offres 2025-2028 V1

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Thermique	ABA urbain	9	12	12	10	10	10	4	4	4
	AB urbain	31	28	28	17	17	17	13	13	9
	ABA régional	2	4	4	4	4	4	2	2	2
	AB régional	16	19	19	11	11	11	5	4	3
	TOTAL flotte thermique	**58**	**63**	**63**	**42**	**42**	**42**	**24**	**23**	**18**

Électrique	ABA urbain			0	2	2	2	21	21	25
	AB urbain			0	15	15	15	15	15	15
	ABA régional			0	0	0	0	2	2	2
	AB régional			0	11	11	11	14	15	16
	TOTAL flotte électrique			**0**	**28**	**28**	**28**	**52**	**53**	**58**

18.TP.304

Décarbonation du parc de véhicules voyageurs·euses tl

Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

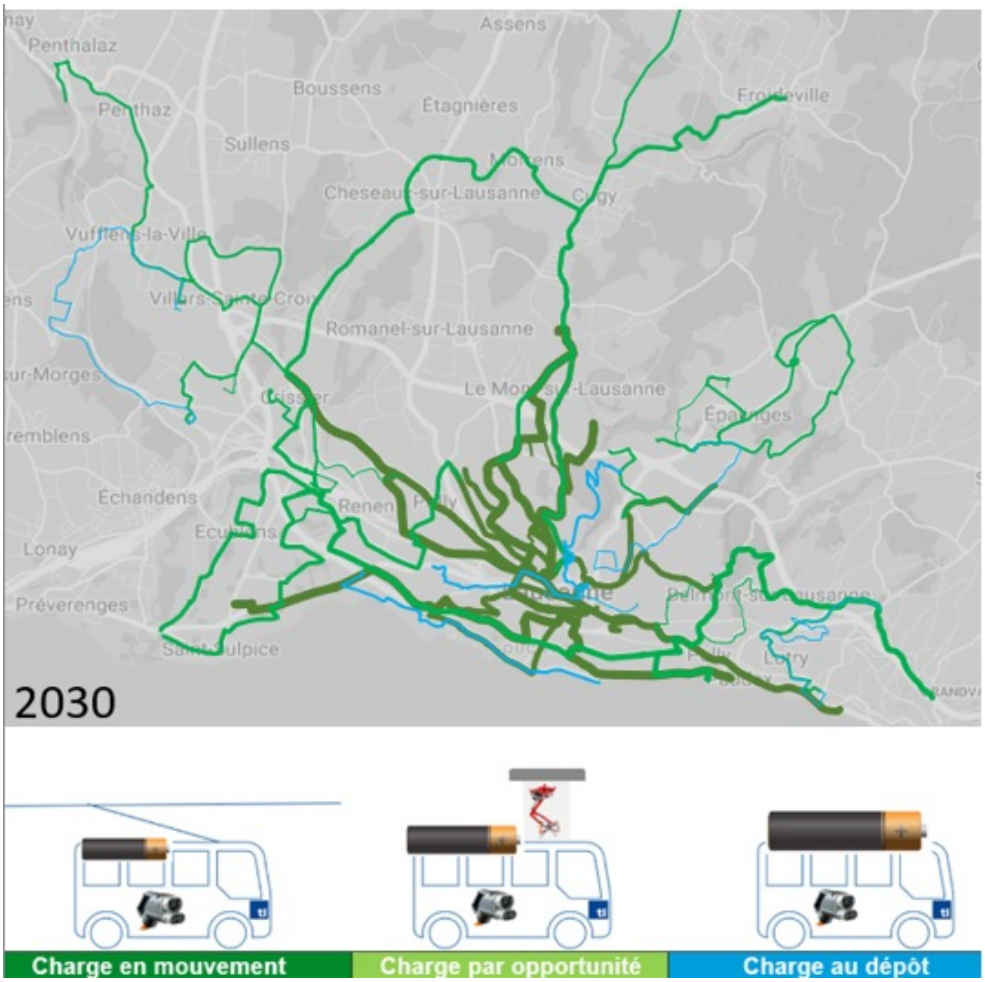
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	Lots successifs répartis entre 2028 et 2032.
Porteur de projet	Transports publics de la région lausannoise SA (tl)
Partenaires	État de Vaud
Description et faisabilité	Les renouvellements de flotte et nouvelles acquisitions dans la période doivent se faire avec du matériel n'émettant pas de gaz à effet de serre en exploitation. Ceci implique, pour tl, l'acquisition de trolleybus et ebus en remplacement de bus diesel, avec un surcoût. La présente mesure traite du matériel roulant. Les coûts connexes d'infrastructures sont portés par d'autres mesures. Sur la période visée, 42 autobus articulés et deux-étages, 18 autobus standards, 15 autobus midi et 12 minibus sont à remplacer par 6 trolleybus articulés, 36 ebus articulés, 18 ebus standards, 15 ebus midi et 8 e-minibus tandis que les évolutions d'offre nécessiteront l'acquisition supplémentaire de 13 ebus standards et 13 ebus midi. (les développements d'offre planifiés en trolleybus ne sont pas pris en compte)
Opportunité et utilité	Les renouvellements de flotte et nouvelles acquisitions dans la période doivent se faire avec du matériel n'émettant pas de gaz à effet de serre en exploitation, selon plans cantonaux et communaux. Ceci implique, pour tl, l'acquisition de trolleybus et ebus en lieu et place de bus diesel, et d'équiper les dépôts avec les infrastructures de supervision et de recharge nécessaires. La mesure est la concrétisation directe des plans environnementaux fédéraux, cantonaux et d'agglomération. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Encourager l'électrification du parc automobile
Coûts (hors taxe)	Conformément aux surcoûts prix en compte dans les évaluations transmises au travers de l'UVTP et actualisés à la suites des 2 appels d'offre eBus et Trolleybus conduits en 2023 et 2024 par les tl, le coût de la mesure est évalué à 50,9 mio CHF (correspondant à la part de surcoût des technologies et quantités citées dans plus haut)

	coût unitaire		surcoût
	thermique	électrique	
Autobus 10,50 m	370 000	778 500	408 500
Autobus standard 12 m	370 000	813 000	443 000
AB articulé 18 m	470 000	1 006 500	536 500
Trolleybus Batterie	470 000	1 330 000	860 000
Minibus	300 000	450 000	150 000

Clé de répartition du financement	Transports publics de la région lausannoise SA (tl)
État de la planification	Appel d'offre en cours
Étapes de planifications ultérieures	L'objectif d'adjudication est fixé en décembre 2024. Les commandes seront ensuite lancées par lots.

Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Les réceptions et mis en exploitations seront réparties sur le long terme, entre 2026 et 2032, en adéquation avec le respect de la durée d'amortissement des véhicules diesel, les développements d'offre et les travaux d'aménagements des systèmes de charge au dépôt et sur le réseau.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesures sur les infrastructures de recharges sur sites tl et sur le réseau.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	-
Documents mis à disposition	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



18.TP.300

Installation de supervision et de recharge aux dépôts pour bus électriques tl

Catégorie de mesure: 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028 pour l'aménagement des dépôts de Bus
Date de mise en service	Lots successifs répartis en 2028-29 et qui correspondent aux dernières phases d'équipement des dépôts de Perrelet et de la Borde au fur et à mesure que la part d'ebus dans la flotte augmente.
Porteur de projet	Transports publics de la région lausannoise SA (tl)
Partenaires	Sans objet
Description et faisabilité	Sur la période visée, il s'agira d'équiper et de raccorder l'ensemble des pistes des dépôts concernés avec le matériel qui aura été adjugé en amont. Chaque place de stationnement pour un eBus doit être équipée d'une armoire électrique appelé chargeur, d'un boitier d'interface et d'une prise CSS2 (comme pour les voitures) ou d'un dôme de charge permettant la connexion par pantographe au système de charge. Les chargeurs sont mutualisés entre plusieurs places de stationnement et équipés d'une gestion intelligente de l'énergie pour prioriser la distribution en fonction des affectations futures sur le réseau.
Opportunité et utilité	La mesure est la concrétisation directe des plans environnementaux fédéraux, cantonaux et d'agglomération. Les renouvellements de flotte et nouvelles acquisitions dans la période doivent se faire avec du matériel n'émettant pas de gaz à effet de serre en exploitation, selon plans cantonaux et communaux. Ceci implique, pour tl, l'acquisition de trolleybus et ebus en lieu et place de bus diesel, et d'équiper les dépôts avec les infrastructures de supervision et de recharge nécessaires. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants: ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Encourager l'électrification du parc automobile
Coûts (hors taxe)	CHF 18'500'000 HT
Clé de répartition du financement	Transports publics de la région lausannoise SA (tl)
État de la planification	Études en cours
Étapes de planifications ultérieures	Un appel d'offre de fournitures sera lancé courant 2024 avec objectif d'adjudication début 2025. Une étude préliminaire pour l'étude des aménagements est en cours au 2e semestre 2024. Les commandes et les travaux seront ensuite lancées par lots.
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Les réceptions et mises en exploitations seront réparties sur 2028-2029.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure «décarbonation tl – mâts de charge» Mesure «acquisition de bus électriques»
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	-
Documents mis à disposition	-

18.TP.303

Réalisation de 23 mâts de charge pour autobus électriques tl

Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028 pour les premières réalisations
Date de mise en service	De 2028 à 2032
Porteur de projet	Transports publics de région lausannoise SA
Partenaires	Les Communes de Crissier, Ecublens, Epalinges, Lausanne, Prilly, Pully, Romanel et Villars-Sainte-Croix, Etat de Vaud
Description et faisabilité	La mesure implique les études et les travaux (SIA 31 à 53), pour l'implantation de 23 mâts de charge rapide aux terminus ainsi que la fourniture des équipements électriques. Mesures localisées aux arrêts suivant (existant ou à créer, emplacement et dénomination précis susceptibles d'évoluer selon les projets des communes) : Crissier, Millenium ; Crissier, Ley-Outre ; Crissier, Montremoëns ; Crissier Timonet ; Ecublens, Larges-Pièces ; Ecublens, EPFL ; Epalinges, Ballègue (2) ; Epalinges, Croisettes (2) ; Lausanne, Chalet-à-Gobet (2) ; Lausanne, Grand-Vennes ; Lausanne, Blécherette ; Lausanne, Bourdonnette ; Prilly, Piscine ; Prilly, Galicien (2) ; Prilly, Mont-Goulin ; Pully, Daillettes ; Pully, Clergère ; Romanel, gare, Villars-Ste-Croix, En Coulaye (2). La mesure a été étudiée plus précisément au moyen d'une étude préliminaire pour un aménagement pilote des 2 terminus de la ligne 33.
Opportunité et utilité	La mesure est la concrétisation directe des plans environnementaux fédéraux, cantonaux et d'agglomération. Elle s'inscrit notamment dans le plan Climat Cantonal Vaudois et le Plan Climat Lausannois. Elle permettra de soutenir l'objectif de «zéro émission directe et locale de CO_2» à l'horizon 2030. La stratégie des tl s'appuie sur 2 axes : Le premier vise à soutenir la croissance de l'offre avec des trolleybus à batterie, simple et double articulés, pour la partie centrale du réseau, équipée de ligne aérienne de contact. Certaines lignes verront ainsi des prolongements réalisés sans infrastructures de ligne aérienne, où le véhicule peut circuler jusqu'à une dizaine de km aller – retour sur batterie. Le second vise à remplacer tous les véhicules thermiques circulant sur des lignes secondaires et de quartiers avec des véhicules à batterie. Ces véhicules sont chargés à chaque rentrée au dépôt, mais également en circulation aux terminus des lignes, équipés dans la plupart des cas d'un mât de charge. Le choix du bus à batterie, en complément des trolleybus déjà exploités aux tl, s'explique principalement ainsi : aucune des lignes concernées ne circulent sous de la ligne aérienne de contact existante et l'investissement à consentir pour décarboner le réseau avec du trolleybus est considéré comme environ 3 fois supérieur. Une note sur le potentiel d'utilisation des trolleybus, et le différentiel de coût entre les technologies, est jointe en annexe. La présente demande ne concerne que des installations permettant d'exploiter le réseau urbain. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Encourager l'électrification du parc automobile
Coûts (hors taxe)	CHF 15'500'000 HT
Clé de répartition du financement	Transports publics de région lausannoise SA
État de la planification	Une étude préliminaire pour l'implantation des mâts de la L33 a été diligentée en 2023 pour étudier les conditions d'implantation, établir un planning et des coûts pour le niveau d'étude préliminaire.

Étapes de planifications ultérieures	Un appel d'offre a été lancé en mars 2024 et sera adjugé en septembre 2024, pour la réalisation des mâts sur la période 2026-2028. Les travaux à réaliser en 2028 sont prévus dans la présente fiche (les études ne sont pas comprises). Un second appel d'offre sera passé en 2027 pour l'étude et la réalisation des mâts sur la période 2028-3036 ; les études et les travaux sont couverts par la présente demande de cofinancement
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Les autorisations de construire seront délivrées au plus tôt en 2027 pour les premières réalisations de 2028. Les demandes d'investissements seront faites sur la base de l'adjudication des contrats, après le 1er janvier 2028. Le tout sera échelonné par paquet d'environ 4 à 5 mâts de charge à construire par année.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure infrastructures de charge dans les dépôts ; mesures des communes pour les nouveaux terminus ou les réaménagements, notamment en lien avec l'image directrice des transports publics dans l'ouest lausannois.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	Cette mesure contribue à la réduction des GES du secteur des transports publics.
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	-
Documents mis à disposition	Étude préliminaire d'implantation d'un mât de charge à Mont-Goulin (L33)

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Mesures localisées aux arrêts suivant (existant ou à créer, emplacement et dénomination précis susceptibles d'évoluer selon les projets des communes) : Crissier, Millenium ; Crissier, Ley-Outre ; Crissier, Montremoëns; Crissier Timonet; Ecublens, Larges-Pièces ; Ecublens, EPFL ; Epalinges, Ballègue; Epalinges, Croisettes ; Lausanne, Chalet-à-Gobet; Lausanne, Grand-Vennes ; Lausanne, Blécherette ; Lausanne, Bourdonnette; Prilly, Piscine ; Prilly, Galicien ; Prilly, Mont-Goulin; Pully, Daillettes; Pully, Clergère ; Romanel, gare, Villars-Ste-Croix, En Coulaye.



Localisation indicative des positions de mâts de recharge



18.TP.305

Acquisition de 4 trolleybus articulés à batterie pour densification de l'offre sur les lignes 3 et 6

Catégorie de mesure: 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	Priorité A
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	Lots successifs répartis entre 2028 et 2032.
Porteur de projet	Transports publics de la région lausannoise SA (tl)
Partenaires	-
Description et faisabilité	Il s'agit d'acquérir des trolleybus à batterie permettant de renforcer l'offre sur les lignes 3 et 6 qui sont des lignes structurantes du réseau tl.
Opportunité et utilité	Les renouvellements de flotte et nouvelles acquisitions dans la période doivent se faire avec du matériel n'émettant pas de gaz à effet de serre en exploitation. Ceci implique, pour tl, l'acquisition de trolleybus et ebus en remplacement de bus diesel, avec un surcoût. La mesure est la concrétisation directe des plans environnementaux fédéraux, cantonaux et d'agglomération. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Encourager l'électrification du parc automobile
Coûts (hors taxe)	CHF 3'044'000 HT Conformément aux surcoûts prix en compte dans les évaluations transmises au travers de l'UVTP, le coût de la mesure est évalué à ce montant (correspondant à la part de surcoût des technologies et quantités citées plus haut).

	coût unitaire		surcoût
	thermique	électrique	
TB	470 000	1 330 000	860 000

Clé de répartition du financement	Transports publics de la région lausannoise SA (tl)
État de la planification	Appel d'offre adjugé et crédit d'investissement obtenu
Étapes de planifications ultérieures	-
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Les réceptions et mis en exploitations seront réparties sur la durée
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	-
Documents mis à disposition	-

3a.HCO.300

Allaman, Aménagement de la partie de l'interface de transports de voyageurs d'Allaman située au sud des voies CFF (P+R, B+R)

Catégorie de mesure : 3a P+Rails régionaux (catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	CFF Immobilier
Partenaires	Communes d'Allaman et d'Aubonne
Description et faisabilité	L'aménagement de l'interface au sud des voies CFF porte sur la réalisation d'un parking d'échange composé de deux parties : une en surface et l'autre en ouvrage. Des places B+R (26 places) et des places deux roues motorisées (13 places) sont également prévues au sud des voies. Elles seront reliées à la gare par un passage inférieur existant qui pourrait être revu dans le cadre des travaux CFF mais qui ne fait pas partie de cette mesure. L'accès au P+R en surface et en ouvrage est prévu depuis la route des Grangettes. Pour répondre au besoin en stationnement P+R identifié à l'échelle régionale (objectif de 250 places P+R au total), l'aménagement de l'interface nécessite la réorganisation des places P+R existantes en surface (86 places et plus à long terme), ainsi qu'une augmentation de l'offre en stationnement avec 120 places en ouvrage localisées sur la parcelle 91, au sud de la ligne ferroviaire. Cette planification en ouvrage tient compte des perspectives d'urbanisation du secteur sud de la gare.
Opportunité et utilité	La réalisation de ce parking d'échange s'inscrit dans le cadre de la Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et les objets du projet qui relèvent de l'intérêt régional, sont subventionnés par le canton de Vaud selon les dispositions en vigueur. Cette mesure se situe hors du périmètre VACo. Le projet de réaménagement est porté conjointement par la commune d'Aubonne, qui se trouve dans la couronne d'agglomération, et la commune d'Allaman, située hors du périmètre VACo. Compte tenu de sa localisation et des flux importants de voyageurs entre cette gare et l'agglomération Lausanne-Morges, l'interface figure dans le projet de territoire du PALM 2025. En effet, 38% des actifs originaires du bassin d'influence de l'interface d'Allaman sont reliés au périmètre du PALM (voir carte des flux dans la fiche de mesure de l'interface d'Allaman). L'étude régionale de planification des P+R pour le district de Morges menée par l'ARCAM (Association Régionale Cossonay Aubonne Morges) évalue le besoin en places de P+R à 250 places, compte tenu du potentiel de rabattement important, de l'excellente desserte ferroviaire de la gare d'Allaman, de sa situation hors de zones sensibles au trafic et de la bonne accessibilité routière du site pour la région. Cette mesure répond au principe d'action suivant : ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	**CHF 600'000 HT** (Coûts imputables : places en surface, aménagement des accès) Coûts non imputables financés par un tiers (CFF Immobilier) : 7 mio pour les 120 places en ouvrage
Clé de répartition du financement	100% commune (pour les coûts imputables). Les principes de répartition finançières sont en cours de définition à ce stade.
État de la planification	Étude préliminaire d'aménagement en cours de finalisation, devant aboutir fin 2024 à l'établissement d'un plan d'aménagement au niveau de l'avant-projet sommaire et un devis

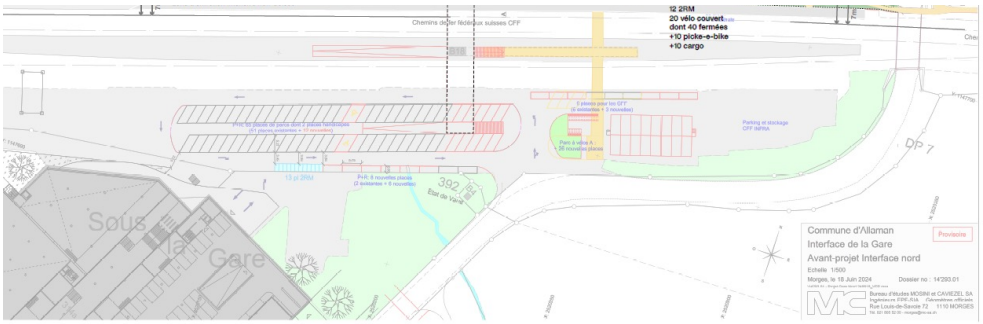
Étapes de planifications ultérieures	Les dates et procédures sont en cours de définition à ce jour, le planning intentionnel est le suivant : ‣ Convention de financement entre partenaires financeurs et convention de subventionnement au titre de la stratégie des interfaces avec la DGMR, 2025 ‣ Demande de crédit d'études de projet pour la partie en surface, 2025 ‣ Étude spécifique du bief de l'Armary, 2026 ‣ Études de projet de la partie du P+R en ouvrage, 2026 ‣ Études de projet pour la partie en surface, pour le réaménagement du site et de son accès routier, 2026
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ Accord-convention-servitude CFF-Mobimo, 2025 ‣ Permis de construire, 2027 ‣ Obtention du financement, 2027
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	30.HCO.300, Allaman, aménagement de la partie de l'interface de transport de voyageurs d'Allaman située au nord des voies CFF (gare routière, B+R, places 2 roues motorisée, dépose minute)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	**Trafic TJM (2022) :** ‣ RC54 B-P : 3'700 véh./j Lignes ferroviaires desservant l'interface (2024) : ‣ ligne S3 (Allaman – Lausanne) ; ‣ ligne S4 (Allaman-Palézieux) ; ‣ ligne RE Genève-Lausanne-St-Maurice. Lignes de bus régionales (horaire 2025) ‣ 720/725 (regroupée) Gimel, La Vernette – Allaman gare – Cadence 60 min (HP et HC) ; ‣ 721 Rolle gare nord - Allaman gare - Cadence 60 min (HP) et horaires spécifiques HP matin et soir ; ‣ 723 Gimel, La La Vernette – Allaman gare – Cadence 60 min (HP et HC) ; ‣ 846 Rolle, La Prairie – Allaman gare – Cadence 60 min (HP et HC) ; ‣ 724 – Morges, gare - Allaman gare (sud) – Cadence 60 min (HP et HC) + renforcement 30 min. (Allaman-Etoy) ‣ 727 Yens, gare – Allaman gare (ligne passante) – Cadence 60 min (HP et HC)
Documents mis à disposition	‣ Note de synthèse de l'étude préliminaire d'aménagement de l'interface d'Allaman ‣ Plan de l'aménagement pour la partie en surface issue de l'étude (niveau avant-projet sommaire) ‣ Plan du projet de parking en ouvrage développé sur la parcelle 91

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation.
Périmètre de l'interface d'Allaman - P+R en surface (bleu) et en ouvrage (orange) futurs



Partie sud de l'interface



3a.HCO.301

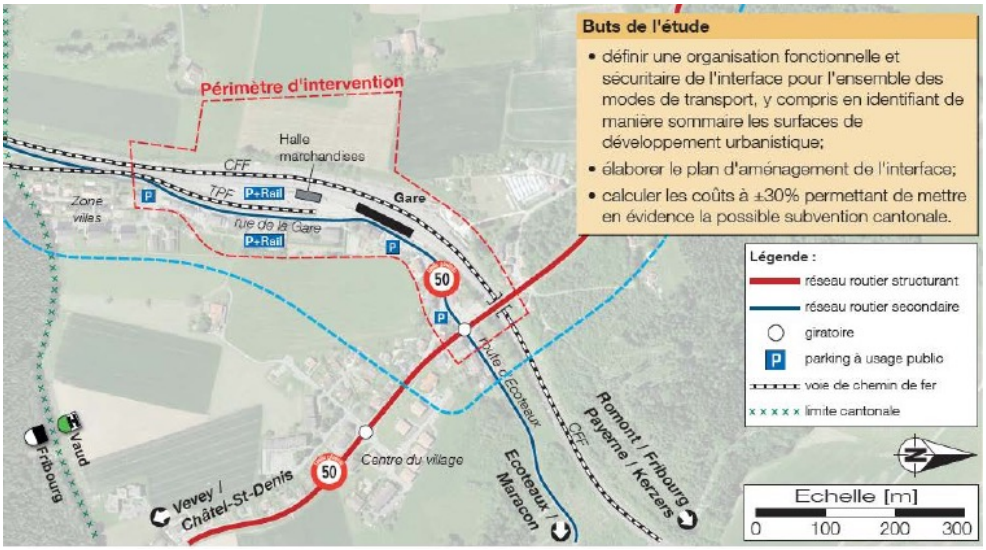
Oron, Aménagement d'un parking d'échange (P+R et B+R) en lien avec l'interface de transports de voyageurs de Palézieux Gare à l'Ouest des voies CFF

Catégorie de mesure: 3a P+Rails régionaux (catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

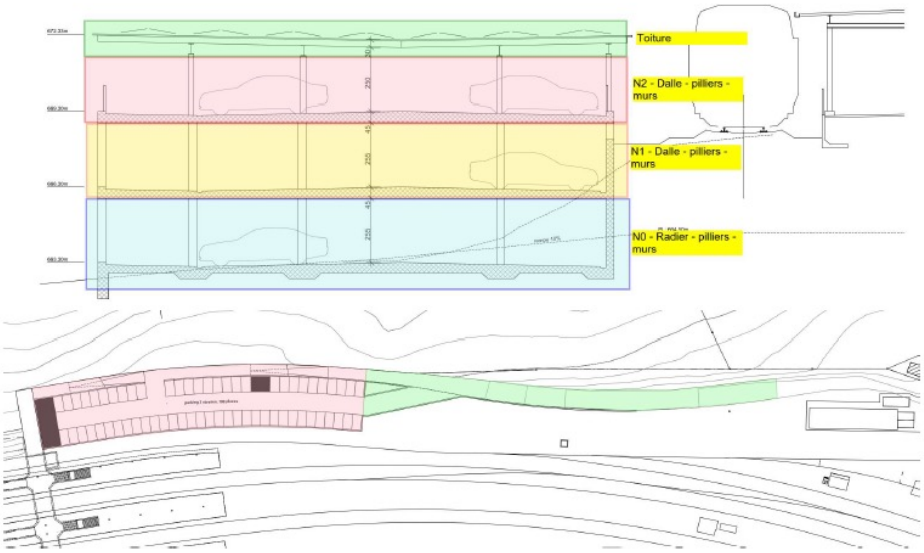
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	CFF Immobilier
Partenaires	Commune d'Oron
Description et faisabilité	La mesure consiste à réaliser un P+R à l'Ouest des voies CFF, à la gare de Palézieux. Le P+R compte 180 places de stationnement automobile réparties sur 3 étages et intègre 15 places vélos «bike et ride» (B+R), en complément des places B+R prévues à l'est des voies CFF (230 places vélos au total entre l'Est et l'Ouest). L'étude préliminaire de l'ouvrage du P+R et de sa voie d'accès est finalisée (2024). L'ouvrage est l'un des projets partiels de la PAP en cours d'élaboration pour le renouvellement des gares CFF et TPF de Palézieux gare. Parallèlement au P+R, la mesure intègre aussi le branchement de la voie d'accès au P+R à la route cantonale RC 749 qui est un projet de la commune et fera l'objet d'un projet routier.
Opportunité et utilité	La réalisation de ce parking d'échange s'inscrit dans le cadre de la Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs. Il accueillera notamment des usagers des communes voisines non équipées de P+R à leurs arrêts de transports publics. Les objets du projet qui relèvent de l'intérêt régional, sont subventionnés par le canton de Vaud selon les dispositions en vigueur. L'interface de transport de voyageurs de Palézieux gare se trouve sur la ligne S4 Allaman-Romont et sur l'axe national du Plateau. Elle est desservie par 7 trains par heure et par sens toute la journée. Elle constitue l'un des principaux points de rabattement pour les usagers du district d'Oron et du sud du Canton de Fribourg qui veulent accéder au cœur d'agglomération. L'interface de Palézieux se situe hors du périmètre VACo. Compte tenu des flux importants de voyageurs entre cette gare et l'agglomération Lausanne-Morges, elle représente un nœud clé du réseau de transports publics qui articule les déplacements des habitants et des communes environnantes. En effet, 48% des actifs originaires du bassin d'influence de l'interface de Palézieux sont reliés au périmètre du PALM (voir carte des flux dans la fiche de mesure de l'interface de Palézieux).Cette mesure s'inscrit dans un projet de réaménagement global de l'interface de Palézieux-gare qui prévoit aussi l'aménagement de la gare routière,d'un P+Rà l'est des voies CFF Les deux parties est et ouest de l'interface sont reliées entre elles par un nouveau passage inférieur (PI) qui permet notamment d'accéder aux quais CFF et TPF mais qui ne fait pas parie de la présente mesure. Le projet de P+R répond à la nécessité de déplacer le P+R existant (180 places) dans le cadre des projets ferroviaires en gare de Palézieux, qui suppriment le P+R existant. Cette mesure répond au principe d'action suivant: ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 2'000'000 HT (Coûts imputables pour la voie et le carrefour d'accès au P+R) Coûts non imputables financés par un tiers (CFF Immobilier): CHF 10.13 mio CHF pour le P+R en ouvrage.
Clé de répartition du financement	100% commune (coûts imputables). Les principes de répartition finançières sont en cours de définition à ce stade.
État de la planification	‣ Étude préliminaire du P+R par CFF Immobilier finalisée, 2024 ‣ Avant-projet du P+R par CFF Immobilier, en cours ‣ Étude de la voie d'accès au P+R de Palézieux et branchement sur la RC 749, par la commune, en cours

Étapes de planifications ultérieures	Les dates et procédures sont en cours de définition à ce jour, le planning intentionnel est le suivant: ‣ Convention de financement et de subventionnement, sous réserve d'adoption de l'EMPD Interfaces 2, 2025 ‣ Études de projets par CFF (P+R et voie d'accès) et par la commune d'Oron (carrefour d'accès sur RC749), 2025
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ Enquêtes publiques – DAP fédérale pour le P+R et voie d'accès, 2026 ‣ Permis de construire cantonal pour l'accès sur la RC749, 2026 ‣ Dépôt PAP pour le P+R et voie d'accès, 2025 ‣ DAP pour le P+R et voie d'accès, 2027 ‣ Obtention des financements pour le P+R et voie d'accès, 2026 ‣ Obtention des financements pour le carrefour d'accès, 2027
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	30.HCO.301, Oron, Aménagement de l'interface de transports publics de Palézieux-Gare à l'est des voies CFF
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	Emprise partielle sur une surface agricole: implantation partielle de la voie d'accès au P+R sur des SDA Changement d'affectation de ces deux emprises traitées dans le volet Affectation de la PAP qui font l'objet d'une compensation.
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	**Lignes ferroviaires desservant l'interface (2024)** ‣ Ligne IR 15 Genève-aéroport – Lucerne ‣ Ligne S9 Lausanne – Kersers ‣ Ligne S8 Palézieux-Gare – Payerne ‣ Ligne S5 Grandson – Palézieux-Gare ‣ Ligne S4 Allaman-Palézieux-Gare **Lignes de bus et train régionales (horaire 2025)** ‣ Ligne CarPostal 381- Palézieux-gare- Cully (via Forel) - 6 courses par jour depuis Palézieux / 2 courses par jour depuis Cully ‣ Ligne CarPostal 382 Palézieux-gare- Cully (via Puidoux) - 5 courses par jour depuis Palézieux / 5 courses par jour depuis Cully ‣ Ligne CarPostal 385 Servion – La Rogivue – 1 à 2 bus par heure aux heures de pointe ‣ Ligne TPF S50 Bulle – Palézieux-Gare – 2 trains par heure et par sens ‣ Ligne TPF 472 Palézieux-Gare – Romont (via Bouloz) – 2 bus par heure et par sens ‣ Ligne TPF 472 Palézieux-Gare – Romont (via Ursy) – 1 à 2 bus par heure et par sens Ligne TPF Attalens – Palézieux-Gare – 2 bus par heure et par sens
Documents mis à disposition	‣ Étude préliminaire de l'interface TP de Palézieux Gare par la commune d'Oron, 2024 ‣ Études P+R (CFF Immobilier) en vue de la PAP, 20xx ‣ Étude d'accès au P+R de Palézieux par la commune d'Oron, en cours de finalisation)

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



P+R en ouvrage – Plan CFF – 03.2024



Accès au P+R et branchement sur la RC 749 – Esquisses de principe - Etude en cours - Commune d'Oron 09.2024



30.CO.302

Echallens, Nouveau passage inférieur sous les voies du LEB pour les piétons et les cycles

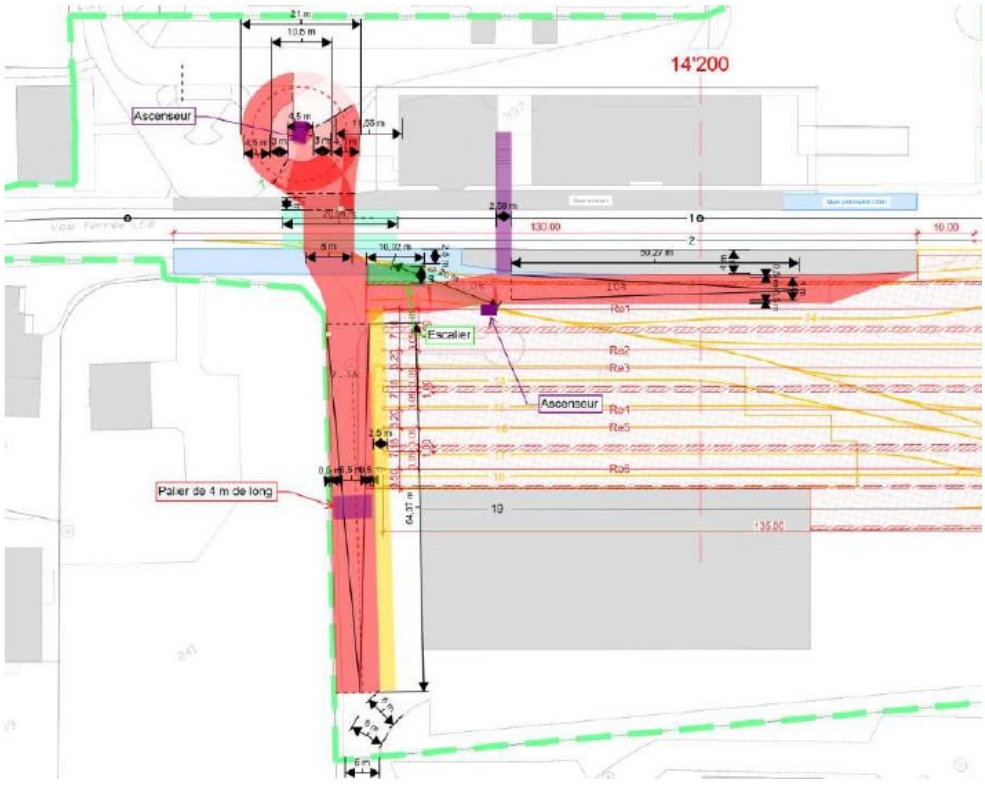
Catégorie de mesure: 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP
(catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2029
Porteur de projet	LEB
Partenaires	Commune d'Echallens, Etat de Vaud (DEIEP)
Description et faisabilité	Dans le cadre de l'interface de la gare d'Echallens, la mesure consiste à construire un nouveau passage inférieur pour les piétons et les cycles en lien avec la gare routière, la gare LEB (accès direct aux quais) et les quartiers sud dans lequel un nouveau gymnase est en cours de construction Les circulations des deux modes dans le PI sont séparées et des rampes ainsi qu'un ascenseur sont prévus pour y accéder. Une étude préliminaire de construction du passage inférieur a été finalisée par le LEB en novembre 2023. Elle démontre la faisabilité de plusieurs variantes et des plans de construction.
Opportunité et utilité	La construction d'un nouveau passage inférieur (PI) doit permettre de répondre à l'augmentation de fréquentation du LEB prévisible avec l'ouverture d'un nouveau gymnase et le développement de quartiers au Sud des voies du LEB. Selon les estimations, le nombre de piétons attendus à l'heure de pointe du matin entre 7h et 8h passera de 400 en 2022 à 1'500 en 2030. Le PI existant n'est pas suffisamment capacitaire pour répondre à cette hausse des flux attendue. Le nouveau PI est donc traversant et offre des accès directs aux quais du LEB. Cette mesure offre ainsi une nouvelle liaison vélo directe permettant de traverser les voies et qui n'existe pas aujourd'hui. Ce PI permet également de relier entre eux les quartiers nord et sud, l'interface TP de la gare d'Echallens et le gymnase d'Echallens, pour les piétons et les cycles. La construction de ce nouveau passage inférieur doit bénéficier à la sécurité des usagers et favoriser l'usages des modes actifs. Cette mesure favorise le rabattement sur les transports publics pour accéder au cœur d'agglomération. Le rôle de centre régional est également valorisé par cette mesure. Cette mesure répond aux principes d'action suivants: ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
Coûts (hors taxe)	CHF 19'100'000 HT
Clé de répartition du financement	Clé de répartition non encore validée et sera précisée ultérieurement. ‣ La clé de répartition de la partie piétonne du passage inférieur estimée à CHF 16.4 millions entre le LEB (accès aux quais), la Commune et le Canton reste à établir ‣ La partie cyclable du PI estimée à CHF 2.7 millions est entièrement à charge de la Commune
Planning	-
État de la planification	Convention financière
Étapes de planifications ultérieures	‣ Étude de projet du passage inférieur à développer par le LEB, 2024-2026 ‣ Procédure fédérale d'approbation des plans (PAP), 2026-2028 ‣ Obtention du financement
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	-

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	30.CO.303, Aménagement de l'interface de transports publics de la gare d'Echallens 8c, 8d, 8f, LEB, tronçon Lausanne-Flon – Echallens – Bercher
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	-
Documents mis à disposition	Étude préliminaire par le LEB du passage inférieur, plan (2023)

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





30.CO.303

Echallens, Aménagement de l'interface de transports publics de la gare d'Echallens

Catégorie de mesure : 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP
(catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Commune d'Echallens
Partenaires	État de Vaud, LEB, CarPostal
Description et faisabilité	La mesure consiste à requalifier l'espace public et aménager six quais de bus pour le trafic régional et des cheminements d'accès à la gare du LEB attractifs pour les modes actifs. L'interface accueille en effet 7 lignes de bus en terminus. Des espaces de stationnement pour les cycles sont également prévus (de l'ordre de 140 places) et le stationnement des véhicules individuels motorisés P+R, de courte et très courte durée sont réorganisés. Le nombre de places de P+R actuel est conservé (34 places). Ces places sont entièrement localisées à la place Rochat à proximité. Le schéma de circulation interne à l'interface est modifié de même que la gestion des carrefours d'accès. Une étude préliminaire de l'aménagement de l'interface a été finalisée par la Commune en été 2024. Elle démontre la faisabilité du projet, propose un plan d'aménagement.
Opportunité et utilité	L'aménagement de cette interface s'inscrit dans le cadre de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et les objets du projet qui relèvent de l'intérêt régionnal, pourraient être subventionnés par le Canton de Vaud selon les dispostions en vigueur. Il permet de gérer les accès de tous les modes et de faciliter les transbordements en prévision de l'accroissement du nombre de voyageurs et de l'amélioration de la cadence du LEB. L'aménagement et la réorganisation des accès et du stationnement doivent bénéficier à la sécurité des usagers et favoriser l'usages des modes actifs. Le rabattement sur les transports publics est ainsi favorisé pour accéder au cœur d'agglomération. Le rôle de centre régional est également valorisé par cette mesure. Cette mesure répond au principe d'action suivant : ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 7'600'000 HT
Clé de répartition du financement	100% Commune
Planning	-
État de la planification	Étude préliminaire de l'aménagement de l'interface, 2024
Étapes de planifications ultérieures	▸ Conventions de subventionement des études de projet, en cours ▸ Études de projet à développer par la Commune, 2024-2025
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	▸ Permis de construire, 2026 ▸ Obtentio du financement, 2027
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	30.CO.302 Nouveau passage inférieur sous les voies du LEB pour les piétons et les cycles. 8c, 8d, 8f, LEB, tronçon Lausanne-Flon – Echallens – Bercher.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-

Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	**TJM 2022 :** 1’500 véhicules/jour sur la place de la Gare **Offre ferroviaire (LEB) :** ‣ 2024 : cadence 15’ aux HP ‣ 2031-2033 : cadence 10’ aux HP entre Lausanne-Flon et Echallens et 15’ en heures creuses / 30’ Echallens – Bercher **Offre régionale routière :** ‣ 2024 et futur : 7 lignes en terminus, cadence 60’ à 30’ en HP
Documents mis à disposition	Étude préliminaire interface, plan et chiffrage (2024)

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





30.HCO.300

Allaman, Aménagement de la partie de l'interface de transport de voyageurs d'Allaman située au nord des voies CFF

Catégorie de mesure : 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP
(catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2031
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	Communes d'Aubonne et d'Allaman
Partenaires	Etat de Vaud, CFF Immobilier, CFF Infrastructures
Description et faisabilité	L'aménagement de l'interface au Nord des voies CFF comprend sept quais bus et leurs accès, du stationnement vélo (objectif 190 places selon la Stratégie régionale des interfaces de transport de voyageurs), dont une partie en vélostation, des places pour les deux-roues motorisés (40 places), ainsi que des places de dépose minute (5 places). L'espace public attenant à la gare fait également l'objet d'une requalification.
Opportunité et utilité	La réalisation de cette interface s'inscrit dans le cadre de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et les objets du projet qui relèvent de l'intérêt régional, sont subventionnés par le canton de Vaud selon les dispositions en vigueur. L'interface de transport de voyageurs se situe entre les communes d'Aubonne et d'Allaman, à proximité de la jonction autoroutière d'Aubonne. Elle est en partie localisée hors du périmètre VACo. Le projet de réaménagement est porté conjointement par la commune d'Aubonne, qui se trouve dans la couronne d'agglomération, et la commune d'Allaman, située hors du périmètre VACo. Compte tenu de sa localisation et des flux importants de voyageurs entre cette gare et l'agglomération Lausanne-Morges, l'interface figure dans le projet de territoire du PALM 2025. En effet, 38% des actifs originaires du bassin d'influence de l'interface d'Allaman sont reliés au périmètre du PALM (voir carte dans les illustrations). La gare d'Allaman est le terminus des lignes ferroviaires S3 (Allaman – Lausanne) et S4 (Allaman-Palézieux), elle est desservie par le RE Genève-Lausanne-St-Maurice et permet un accès sans transbordement entre les communes de la Région et le cœur d'agglomération. Elle est desservie par 5 lignes de bus régionales. La gare d'Allaman est également une articulation majeure du site stratégique de développement d'activités (SSDA) Littoral Parc, en cours d'adaptation. A l'occasion d'un développement du site d'IKEA, une révision du PAC Littoral parc pour ce secteur est nécessaire et offre l'occasion d'une implantation foncière de la gare routière plus large qu'aujourd'hui. Cette mesure répond au principe d'action suivant : ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 5'500'000 HT
Clé de répartition du financement	100% Communes d'Aubonne et d'Allaman. Les principes de répartition finançières sont en cours de définition à ce stade.
État de la planification	▸ Étude préliminaire d'aménagement en cours de finalisation et doit aboutir courant 2024 à un plan d'aménagement au niveau de l'avant-projet sommaire et un chiffrage. ▸ Révision du PAC Littoral Parc pouvant aboutir à une modification du réseau router et du foncier avec affectation d'une partie de la parcelle 84 au domaine public communal, en cours

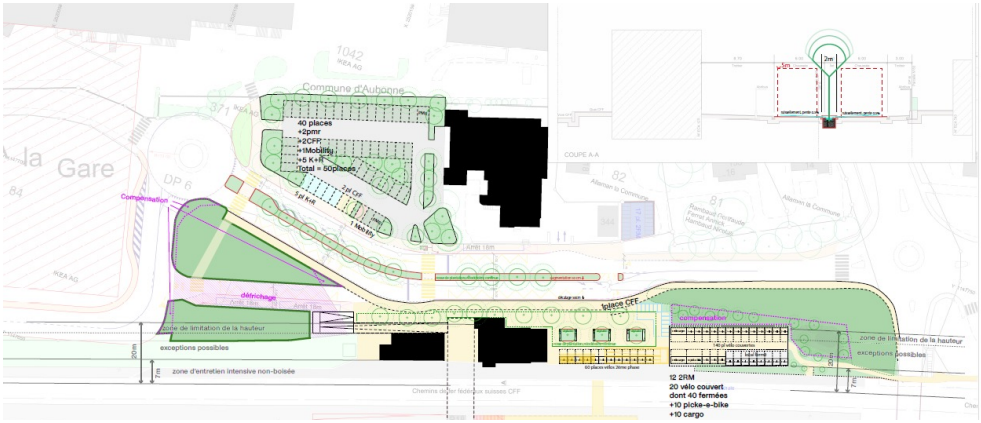
Étapes de planifications ultérieures	Les dates et procédures sont en cours de définition à ce jour, le planning intentionnel est le suivant : ‣ Convention de financement entre partenaires financeurs, 2025 ‣ Convention de subventionnement au titre de la stratégie des interfaces avec la DGMR pour les études de projet, sous réserve d'adoption de l'EMPD Interfaces 2, 2025 ‣ Demande de crédit d'études pour les études de projet, 2025 ‣ Étude spécifique du bief de l'Armary, 2026 ‣ Études de projet, 2026
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ Accord cadre communes-IKEA pour révision du PAC, 2025 ‣ Mise à l'enquête de la révision partielle du PAC, 2025 ‣ Permis de construire, 2027 ‣ Demande de crédit d'ouvrage et obtention du financement, 2027 ‣ Conventions de subventionnement sous réserve d'adoption de l'EMPD Interfaces 2, 2028
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	3a.HCO.300, Allaman, Aménagement de la partie de l'interface de transports de voyageurs d'Allaman située au sud des voies CFF (P+R, B+R)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	Afin d'assurer les transbordements et le fonctionnement optimisé et pérenne de l'interface, une partie des quais bus nécessitera une emprise sur la parcelle 84 affectée en aire forestière. Le défrichement est justifié par une étude de variantes établie dans le cadre de l'étude préliminaire. Les communes prévoient la compensation respective en partie dans le périmètre de l'interface. Le bief de l'Armary devra par ailleurs faire l'objet d'une étude spécifique.
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	**Trafic TJM (2023)** ‣ Route communale de la gare : 1340 véh./j **Lignes ferroviaires desservant l'interface (2024)** ‣ ligne S3 (Allaman – Lausanne) ; ‣ ligne S4 (Allaman-Palézieux) ; ‣ ligne RE Genève-Lausanne-St-Maurice. **Lignes de bus régionales (horaire 2025)** ‣ 720/725 (regroupée) Gimel, La Vernette – Allaman gare – Cadence 60 min (HP et HC) ‣ 721 Rolle gare nord - Allaman gare - Cadence 60 min (HP) et horaires spécifiques HP matin et soir ‣ 723 Gimel, La Vernette – Allaman gare – Cadence xx min (HP et HC) ; ‣ 846 Rolle, La Prairie – Allaman gare – Cadence 60 min (HP et HC) ‣ 724 – Morges, gare - Allaman gare (sud) – Cadence 60 min (HP et HC) + renforcement 30 min. (Allaman-Etoy) ‣ 727 Yens, gare – Allaman gare (ligne passante) – Cadence 60 min (HP et HC)
Documents mis à disposition	‣ Note de synthèse de l'étude préliminaire d'aménagement de l'interface d'Allaman ‣ Plan de l'aménagement issue de l'étude (niveau avant-projet sommaire) ‣ Accord cadre entre la commune d'Allaman, la Direction générale du territoire et du logement, Etat de Vaud et IKEA Suisse, pour la modification du PAC n° 299 bis et élaboration du projet routier

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

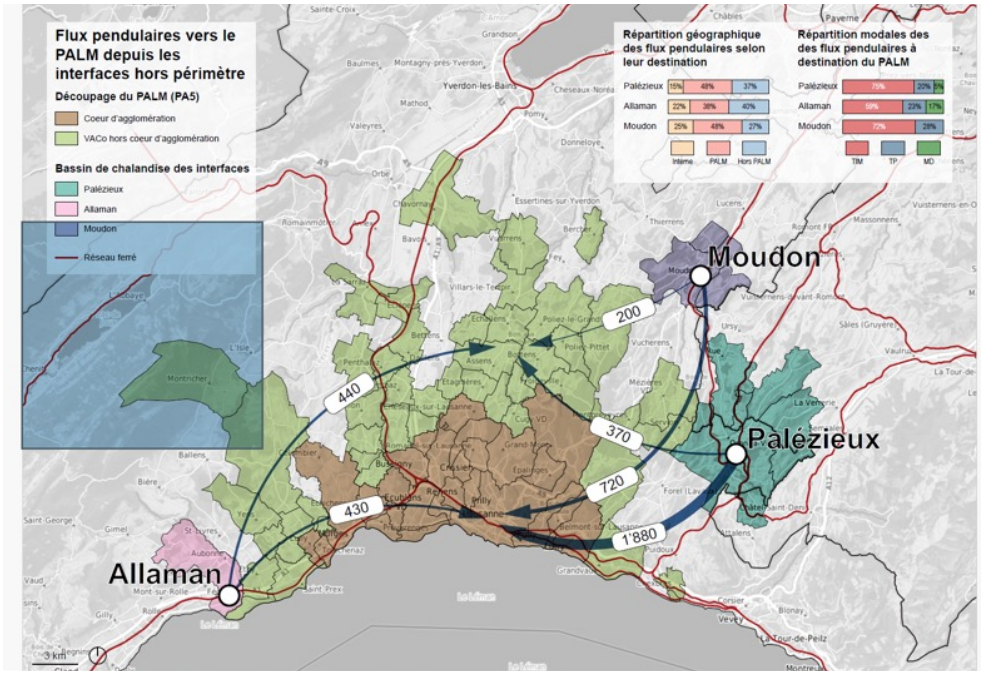
Plan de situation. Périmètre de l'interface d'Allaman



Partie nord de l'interface.



Cartes des flux pendulaires tous modes depuis les bassins de chalandise des interfaces situées hors du périmètre VACo (source : OFS, Relevé structurel, 2018-2022)



30.HCO.301

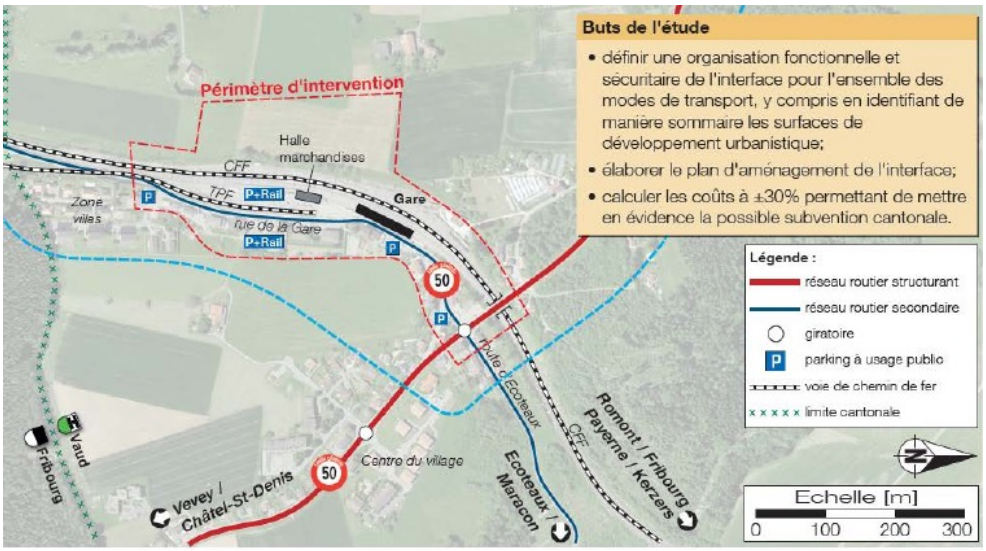
Oron, Aménagement de l'interface de transports publics de Palézieux-Gare à l'est des voies CFF

Catégorie de mesure: 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP
(catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

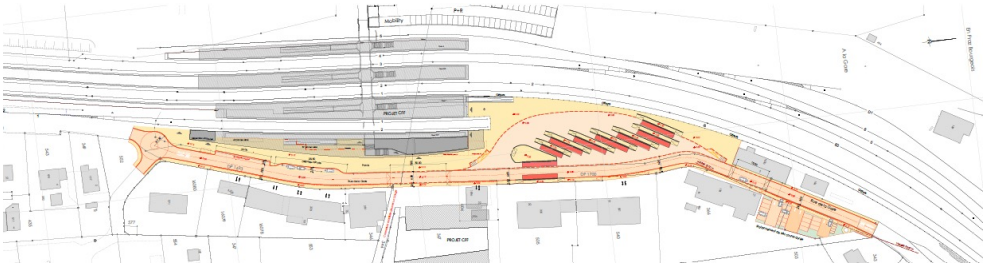
Priorité PALM 2025	B (2032-2036)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2032 en coordination avec la fin des travaux CFF et TPF
Date de mise en service	2033, en coordination avec les mises en services des infrastructures CFF et TPF
Porteur de projet	Commune d'Oron
Partenaires	-
Description et faisabilité	Situé à l'est des voies CFF, l'aménagement de l'interface de transport de voyageurs de Palézieux-Gare comprend une gare routière (avec un quai de dépose et 8 quais bus en terminus ainsi que leurs accès), une vélostation de 69 places, 60 places de B+R couvertes, 25 places pour les deux-roues motorisés et une aire de dépose-minute. Les liaisons piétonnes entre cette interface et les accès au nouveau PI menant aux quais CFF, TPF et à un P+R situé au l'ouest des voies CFF, sont améliorés et l'espace public attenant à la gare est requalifié. L'étude préliminaire d'aménagement est finalisée et permet de disposer d'un plan d'aménagement au niveau préliminaire et d'un chiffrage.
Opportunité et utilité	La réalisation de cette interface s'inscrit dans le cadre de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et les objets du projet qui relèvent de l'intérêt régional, sont subventionnés par le canton de Vaud selon les dispositions en vigueur. L'interface de transport de voyageurs de Palézieux-Gare se trouve sur la ligne S4 Allaman-Romont et sur l'axe national CFF du Plateau. Elle est desservie par 7 trains par heure et par sens toute la journée. Elle constitue l'un des principaux points de rabattement pour les usagers du district d'Oron et du sud du Canton de Fribourg qui veulent accéder au cœur d'agglomération. L'interface de Palézieux se situe hors du périmètre VACo. Compte tenu des flux importants de voyageurs entre cette gare et l'agglomération Lausanne-Morges, elle représente un nœud clé du réseau de transports publics qui articule les déplacements des habitants et des communes environnantes. En effet, 48% des actifs originaires du bassin d'influence de l'interface de Palézieux sont reliés au périmètre du PALM (voir carte ci-dessous). Cette mesure s'inscrit dans un projet de réaménagement global de l'interface de Palézieux-gare qui prévoit aussi l'aménagement d'un P+R et B+R raccordés à la RC749, situé au l'ouest des voies CFF. Les deux parties est et ouest sont reliées entre elles par un nouveau passage inférieur (PI) qui permet notamment d'accéder aux quais CFF et TPF mais qui ne fait pas partie de la présente mesure. L'aménagement de l'interface de Palézieux-gare est fait en coordination avec les travaux de renouvellement des gares ferroviaires CFF et TPF, nécessitant le déplacement du P+R à l'ouest des voies CFF. Cette opération est l'occasion de revoir l'organisation de la gare routière actuellement trop à l'étroit et non conforme à la LHand, pour répondre à la nécessité d'accueillir les nombreuses lignes de bus régionales qui desservent la gare. Cette mesure répond au principe d'action suivant: ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 8'100'000 CHF
Clé de répartition du financement	100% communes. Les principes de répartition finançières sont en cours de définition à ce stade.
État de la planification	‣ Etude préliminaire de l'interface finalisée, 2024 ‣ Etudes de projet à charge de la commune d'Oron, 2025

Étapes de planifications ultérieures	Les dates et procédures sont en cours de définition à ce jour, le planning intentionnel est le suivant : ‣ Convention de subventionnement des études de projet sous réserve d'adoption de l'EMPD Interfaces 2, 2025 ‣ Etudes de projet à réaliser par la Commune, 2026
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ Approbation des plans / permis de construire, 2029 ‣ Demande de crédit, obtention des financement, 2031
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	3a.HCO.301, Oron, Aménagement d'un parking d'échange (P+R et B+R) en lien avec l'interface de transports de voyageurs de Palézieux Gare à l'Ouest des voies CFF
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts) = Informations quantitatives dans DPTA	**Lignes ferroviaires desservant l'interface (2024)** ‣ Ligne IR 15 Genève-aéroport – Lucerne ‣ Ligne S9 Lausanne – Kersers ‣ Ligne S8 Palézieux-Gare – Payerne ‣ Ligne S5 Grandson – Palézieux-Gare ‣ Ligne S4 Allaman-Palézieux-Gare **Lignes de bus et train régionales (horaire 2025)** ‣ Ligne CarPostal 381- Palézieux-gare- Cully (via Forel) - 6 courses par jour depuis Palézieux / 2 courses par jour depuis Cully ‣ Ligne CarPostal 382 Palézieux-gare- Cully (via Puidoux) - 5 courses par jour depuis Palézieux / 5 courses par jour depuis Cully ‣ Ligne CarPostal 385 Servion – La Rogivue – 1 à 2 bus par heure aux heures de pointe ‣ Ligne TPF S50 Bulle – Palézieux-Gare – 2 trains par heure et par sens ‣ Ligne TPF 472 Palézieux-Gare – Romont (via Bouloz) – 2 bus par heure et par sens ‣ Ligne TPF 472 Palézieux-Gare – Romont (via Ursy) – 1 à 2 bus par heure et par sens ‣ Ligne TPF Attalens – Palézieux-Gare – 2 bus par heure et par sens
Documents mis à disposition	‣ Etude préliminaire de l'interface TP de Palézieux Gare - commune d'Oron, 2024 ‣ Planning des coordinations des projets CFF, TPF et commune, 2023

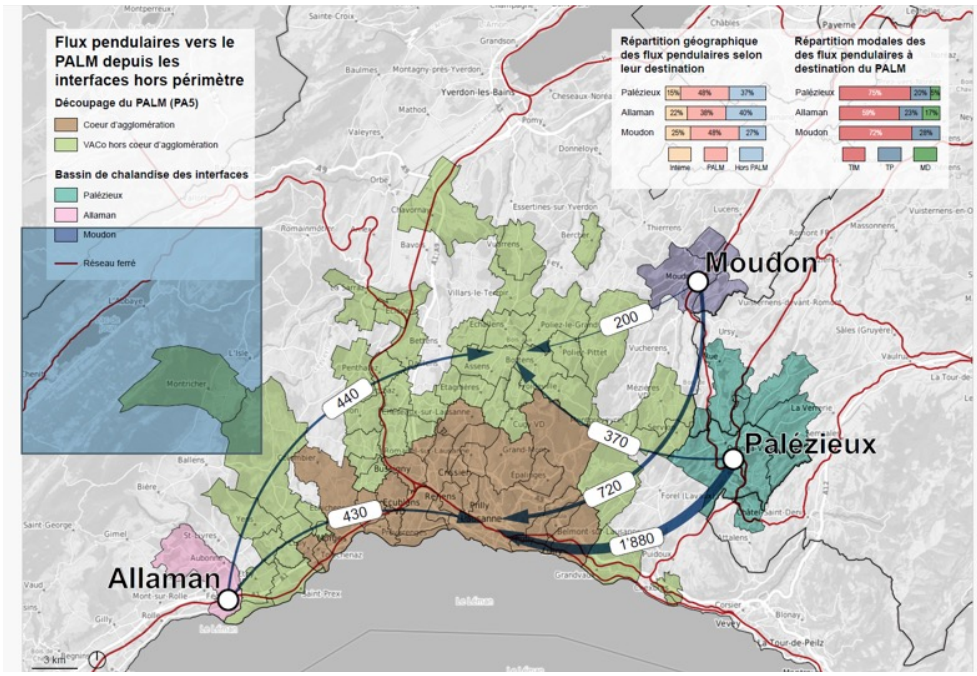
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Plan – Septembre 2024



Cartes des flux pendulaires tous modes depuis les bassins de chalandise des interfaces situées hors du périmètre VACo (source: OFS, Relevé structurel, 2018-2022)



Priorité C - Secteur Couronne et Hors Couronne

N° mesure	Commune	Libellé de la mesure	Horizon de réalisation	Coût [mio CHF HT]
4c Développement des réseaux de mobilité active				
4c.CO.300	Cheseaux, Sullens, Penthaz, Penthalaz	Aménagement cyclable RC317	C (dès 2036)	-
4c.CO.301	Assens, Etagnières, Cheseaux	RC 401, aménagement cyclable Cheseaux-sur-Lausanne - Etagnières - Assens	C (dès 2036)	18,0
4c.CO.302	Allaman, Buchillon, Etoy, St-Prex	RC 1 aménagements cyclables	C (dès 2036)	-
4c.CO.303	Cully, Lutry	RC780, aménagements cyclables, Cully-Lutry	C (dès 2036)	-
4c.CO.304	Bourg-en-Lavaux, Lutry	RC773, aménagements cyclables, Grandvaux-La Croix-sur-Lutry	C (dès 2036)	-
4c.CO.305	Lausanne, Savigny	RC701, aménagements cyclables Savigny-Lausanne	C (dès 2036)	-
4c.CO.306	Aclens, Morges	RC77, aménagements cyclables Aclens-Morges	C (dès 2036)	-
4c.CO.307	Aclens, Romanel-sur-Morges	RC151, aménagements cyclables Aclens-Moulin-du-Choc	C (dès 2036)	-
30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP				
30.CO.300	Penthalaz	Interface gare Cossonay-Penthalaz	C (dès 2036)	15,0
30.CO.304	Vufflens-la-Ville	Interface gare Vufflens-la-Ville	C (dès 2036)	-

2

Schéma directeur Centre Lausanne – SDCL

2.1 Mesures paysage et mesures environnement et énergie
2.2 Mesures d’urbanisation
2.3 Mesures infrastructurelles

2.1
Mesures paysage et environnement et énergie

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures paysagères et celles du volet environnement et énergie à l'échelle du SDCL inscrites dans le PALM 2025. Chaque mesures paysagère ou environnementale fait l'objet d'une fiche descriptive.

DOCUMENTS



ME8-SDCL – Mesures paysage, environnement et énergie

Barreau Essert

Pétause Vernand

Millière Nord

La Croix

Blécherette

Millière Sud

Les Dailles

Sauvabelin

Vennes

Rovéréaz

Le Riolet

La Broye

Le Fossau

La Sorge

Talluchet

Le Bief Nord

La Maraîchère

Le Bief Est

STEP
Lausanne

La Chamberonne

Plaine de Vidy

« travail en cours de finalisation »

Mesures environnementales et paysagères reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDCL

PALM 2016

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

PALM 2025

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

MESURES

MESURES ENVIRONNEMENT PAYSAGE ET ÉNERGIE

ME8
SDCL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

MESURE DU PALM 2016

Parc d'agglomération des rives du lac (Lausanne)

Catégorie de mesure : Parcs d'agglomération

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	État de Vaud - Direction générale de l'environnement (DGE), (pour la partie Ouest du Parc)

Description de la mesure	L'enjeu principal de cette mesure est de renforcer et valoriser les qualités naturelles et paysagères des rives du lac tout en améliorant l'accueil du public sur le site et en intégrant au mieux les diverses infrastructures. Il est également proposé que le périmètre du parc soit étendu par rapport au PALM 2016.
	
	Pour ce faire plusieurs mesures sont envisagées :
	‣ Etendre le périmètre :
	  ‣ Au Nord en englobant la Vallée de la Jeunesse et les cimetières du Bois-de-Vaux et de Montoie.
	  ‣ A l'Est en englobant l'ensemble des rives du lac lausannoises : quai du Vent Blanc, jetée de la Compagnie place Bellerive, place de la Navigation, place du port, vieux port, allée des Bacouni, quai de Belgique, quai d'Ouchy, parc du Denantou, embouchure de la Vuachère, etc.
	‣ Pérenniser et renforcer la réserve naturelle du Bourget, notamment par la renaturation de la Chamberonne ;
	‣ Etablir une vision stratégique autour de la place Bellerive et du quai du Vent Blanc ;
	‣ Mettre en place de nouveaux aménagements favorables au développement de la biodiversité ;
	‣ Mettre en place de nouvelles infrastructures d'accueil du public
	‣ Renforcer les accès au lac ;
	‣ Etablir et mettre en œuvre une vision globale de la mobilité et du stationnement ;
	‣ Intégrer et décloisonner les infrastructures sportives, touristiques, culturelles ou institutionnelles ;
	‣ S'appuyer sur l'expérience et les pistes de réflexions développées dans le cadre de la manifestation Lausanne Jardins 24.

Opportunité et utilité	Les rives du lac représentent un poumon vert essentiel dans le maillage vert de l'agglomération en termes de biodiversité, de paysage et d'accueil du public. Ce territoire accueille également diverses infrastructures (sportives, culturelles, institutionnelles, ...) qu'il s'agit d'intégrer au mieux. L'accessibilité au site depuis le nord et les liaisons Est-Ouest représentent des enjeux de mobilité importants pour pouvoir permette au plus grand nombre de profiter de ce site. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Promouvoir la mobilité active ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles
Coordination entre transports et paysage	Le site est actuellement desservi par plusieurs lignes de bus, notamment la récente ligne 24 qui parcourt l'ensemble du parc d'Est en Ouest. Des études sont en cours afin d'améliorer les liaisons Nord-Sud, non seulement par des prolongements de lignes de bus, mais également pour les piétons et vélos. Une hiérarchisation du réseau de cheminements sera également étudiée en fonction des différents enjeux du site. Des réflexions sur le stationnement au sein du site sont également en cours d'étude.

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure infrastructurelle liée :** Lausanne - Réaménagement du carrefour Place du Port – Place de la Navigation – Avenue d'Ouchy et ses abords (nouvelle) - vise notamment à valoriser les espaces touristiques et de loisirs du bord du lac. La mise en service de cette mesure est prévue à l'horizon 2030. **Mesures environnementales liées :** Lausanne – Renaturation de la Chamberonne (nouvelle) - sera accompagnée par l'aménagement d'une île aux oiseaux migrateurs à proximité immédiate du nouveau delta de la Chamberonne, dans la baie de Vidy. Les travaux sont prévus pour 2025-2027. Lausanne - Renaturation de la Vuachère au Denantou (nouvelle) - Une étude d'avant-projet pour la renaturation de la Vuachère dans le secteur du Denantou a été réalisée. Elle intègre notamment les enjeux de biodiversité, accueil du public, préservation du patrimoine, espaces publics et mobilité. Les travaux sont prévus à l'horizon 2025-2027.
État de la planification	2022 : Plan directeur communal (PDCom) (Ville de Lausanne) 2024 : Manifestation Lausanne Jardins En cours : Révision du Plan d'affectation communal (PACom) (Ville de Lausanne) En cours : Vision directrice des Rives – en cours d'étude (Ville de Lausanne) En cours : Projet de renaturation de la Chamberonne – en cours d'étude (Ville de Lausanne) En cours : Projet de renaturation de la Vuachère – en cours d'étude (Ville de Lausanne) En cours : Projet de construction du stade de Vidy – en cours d'étude (Ville de Lausanne) En cours : Etude mobilité – en cours d'étude (Ville de Lausanne)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	

Source : PDCom Lausanne



Source : PDCom Lausanne



MESURE DU PALM 2016

Parc d'agglomération de Rovéréaz

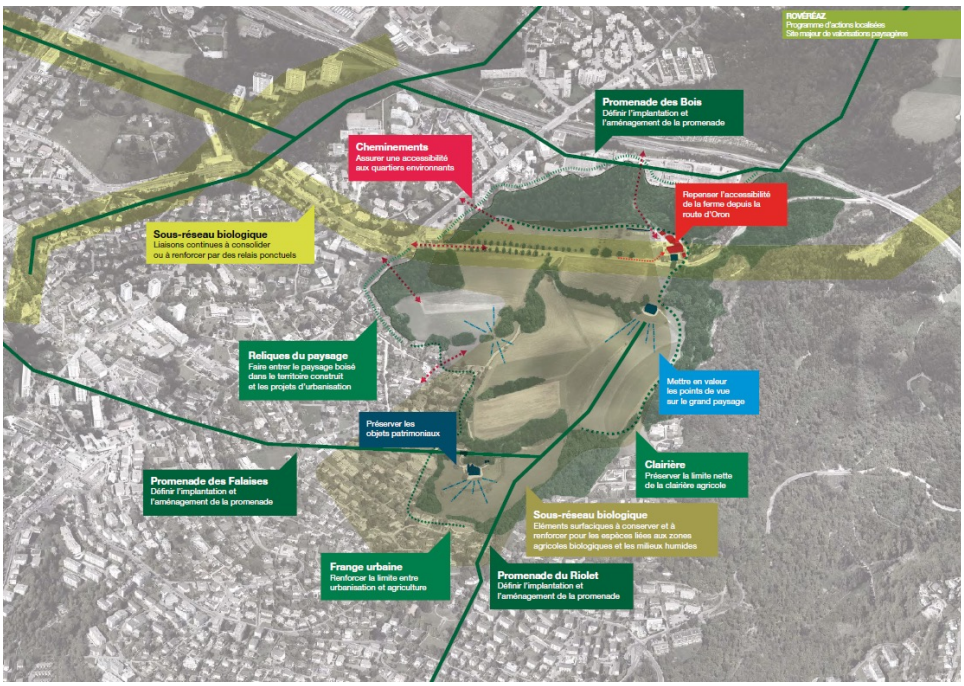
Catégorie de mesure : Parcs d'agglomération

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	‣ L'enjeu principal de cette mesure et de renforcer et valoriser les qualités agricoles, naturelles, paysagères et forestières de ce site. ‣ Pour ce faire, plusieurs mesures sont envisagées : ‣ Poursuivre la mise en œuvre du projet d'agriculture biologique de la ferme de Rovéréaz ; ‣ Améliorer l'accueil du public et l'accessibilité au site ; ‣ Mettre en place de nouveaux aménagements favorables au développement de la biodiversité ; ‣ Préserver et mettre en valeur les qualités paysagères du site.
Opportunité et utilité	La vocation agricole de Rovéréaz a été confirmée dans l'affectation de ce site, dans les projets agricoles développés et dans les démarches menées, comprenant le développement d'une agriculture maraîchère biologique de proximité, des volets pédagogiques, économiques et sociaux, ainsi que la mise en valeur des écosystèmes. Ce territoire représente également un poumon essentiel dans le maillage vert de l'agglomération en termes de biodiversité (infrastructure écologique) et de paysage. L'accueil du public sur ce site privilégié est également un objectif important dans le développement de ce site, qui représente un espace vert majeur pour les habitants des quartiers du Nord-Est lausannois et du secteur du Biopôle de Vennes. À terme, le site deviendra un carrefour d'échanges avec la population et un pôle d'innovation pour l'agriculture périurbaine biologique. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Promouvoir la mobilité active ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles
Coordination entre transports et paysage	Situé en périphérie de la Ville de Lausanne, l'accessibilité représente un enjeu de ce site, notamment pour permettre au plus grand nombre de se rendre en transport public au domaine. Le site est accessible en transport public par les lignes de bus n° 6, 41, 360 et 365. Des études sur l'accessibilité à la ferme depuis les arrêts de bus les plus proches ont été menées afin d'assurer la sécurité des utilisateurs. Des études plus fines du maillage piéton et vélo à l'intérieur du site seront menées.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure infrastructurelle liée :** Lausanne – Plan d'affectation communal (PACom) - Le plan d'affectation communal de Lausanne affectera ce secteur. **Mesures environnementales liées :** Lausanne - Remise à ciel ouvert du Riolet (nouvelle) - La remise à ciel ouvert du Riolet est prévue dans le périmètre du parc d'agglomération. La renaturation est planifiée pour 2024-2025.

État de la planification	2016 : Choix des fermiers (Ville de Lausanne) 2019 : Vision directrice paysagère et mobilité active (Ville de Lausanne) 2019 : Envoi du plan d'affectation au Canton pour étude préliminaire (Ville de Lausanne) 2022 : Abandon du plan d'affectation pour Rovéréraz et décision du classement en zone agricole (à intégrer au PACom de Lausanne) (Ville de Lausanne) 2024 : Demande de permis de construire pour l'accès à la ferme (véhicule, piétons, vélo et bus) (Ville de Lausanne) 2024-25 : Projet de renaturation du cours d'eau du Riolet (Ville de Lausanne)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Projets en partie hors zone à bâtir – pas d'emprise SDA prévue. Les projets sis hors zone à bâtir restent soumis à autorisation.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source : PDCom Lausanne



Source : Ville de Lausanne



MESURE DU PALM 2016

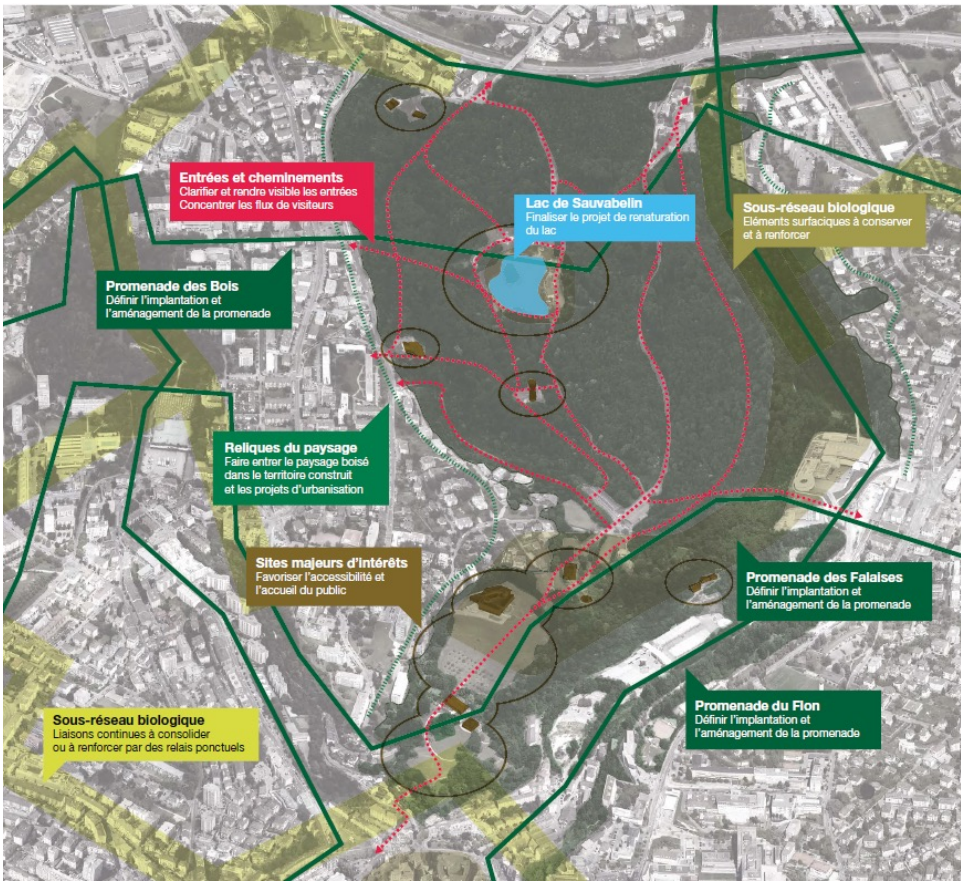
Parc d'agglomération de Sauvabelin

Catégorie de mesure : Parcs d'agglomération

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	État de Vaud – Direction générale de l'environnement (DGE)
Description de la mesure	L'enjeu principal de cette mesure est de renforcer et valoriser les qualités forestières, naturelles et paysagère du massif boisé de Sauvabelin tout en assurant un accueil du public de qualité. Plusieurs mesures ont d'ores et déjà été entreprises (renaturation du lac de Sauvabelin, extension de la réserve des vieux Chênes, création de milieux humides, etc...). La mise en œuvre du plan de gestion forestier permettra de poursuivre dans la direction souhaitée en définissant les zones de protection, de production ou d'accueil du public. En complément du plan de gestion, la poursuite de la mise en place d'aménagements en faveur de la biodiversité (création de milieux humides, amélioration des connections, etc.) est prévue. En parallèle, une réflexion liée à la mobilité est nécessaire à l'échelle du parc d'agglomération. Le renouvellement du réseau de cheminements est à étudier. La hiérarchisation du réseau, la remise en question de certains itinéraires, et le renouvellement des revêtements (désimperméabilisation) seront étudiés dans ce cadre.
Opportunité et utilité	Situé au cœur de l'agglomération et très accessible, le site de Sauvabelin représente un véritable poumon vert urbain. Il se caractérise par son relief, son couvert forestier et présente plusieurs facettes et pôles d'intérêts : au sud, le parc urbain de l'Hermitage (musée, tribunal cantonal, etc.) ; à l'est, le vallon boisé du Flon ; sur la partie amont, la colline boisée, couronnée par le lac et diverses structures d'accueil et de loisirs, à l'image de la tour de Sauvabelin. Par le développement de son offre de loisirs et de détente dans un cadre naturel, le site constitue un lieu de socialisation très fréquenté par les lausannois depuis la fin du XX^{e} siècle. Le site de Sauvabelin est également un maillon essentiel de l'infrastructure écologique de l'agglomération. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Promouvoir la mobilité active ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles
Coordination entre transports et paysage	Le site de Sauvabelin est accessible en transport public ; au cœur du site par la ligne de bus n°16 ; par l'ouest via le métro m2 et les lignes de bus 6, 41, 42 ; depuis l'Est par les lignes de bus 18, 60, 3, qui seront encore renforcée par la mise en place du BHNS Borde – Aloys-Fauquez. Le site est également accessible pour les piétons et les cyclistes. Des études plus fines du maillage piéton et vélo à l'intérieur du site seront menées.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure infrastructurelle liée :** Lausanne - Passerelle Sallaz-Sauvabelin (nouvelle) -Passerelle de mobilité active en continuité de la passerelle existante au départ de la Sallaz pour la relier au sud de la colline de Sauvabelin. La passerelle sera réalisée à l'horizon 2030. Lausanne - Nouvelle ligne de bus tangentielle Prilly-Galicien – Croisettes (nouvelle) - Nouvelle ligne de bus tangentielle (ligne 30) qui permettra notamment de relier des quartiers séparés par les contraintes topographiques de la vallée du Flon et de la forêt de Sauvabelin directement sans passer par le centre-ville. La ligne de bus sera réalisée à l'horizon 2030.

État de la planification	2016 : Projet de renaturation du lac de Sauvabelin, réalisé (Ville de Lausanne) 2016 : Plan de gestion forestier (Ville de Lausanne) 2022 : Plan directeur communal (PDCom) (Ville de Lausanne) En cours : Mise en œuvre du plan de gestion forestier (Ville de Lausanne) A venir : Vision stratégique en termes de mobilité active (Ville de Lausanne)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	

Source : PDCom Lausanne



Copyright : Régis Colombo
www.diapo.ch/LT



NOUVELLE MESURE

Parc urbain au lieu-dit «Les Dailles»

Catégorie de mesure : Parcs urbains

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Epalinges
Partenaires	-
Description de la mesure	La Commune d'Epalinges projette de créer un parc urbain comprenant des équipements sportifs, de détente et de loisirs. Le secteur des Dailles est situé entre les deux centralités communales des Croisettes et de la Croix-Blanche.
Opportunité et utilité	Etant donné sa localisation à proximité immédiate du métro m2 et jouissant d'un magnifique panorama sur le lac Léman et les Alpes, il s'agit d'un endroit idéal pour réaliser un espace de loisirs et de détente. Ce secteur constituera un trait d'union entre les Croisettes-Tuileries et la Croix-Blanche. Avec la forêt d'accueil des Dailles, le centre sportif et la future passerelle du Closalet, il constituera également un espace de verdure, un poumon vert au centre d'Epalinges. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les parcs urbains ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et paysage	Le projet ne prévoit aucun accès TIM, le site sera uniquement accessible par la mobilité active.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure infrastructurelle liée :** Plan d'affectation «Croix-Blanche» à Epalinges (1255840010) **Mesure infrastructurelle liée :** Création de liaisons pour la mobilité active entre les centralités de la Croix-Blanche et les Croisettes (franchissement mobilité active, paquet de mesure 4.d)
État de la planification	2027-2028 : Projet (Commune d'Epalinges) 2029 : Préavis au Conseil communal (Commune d'Epalinges) 2030-2032 : Aménagement du site (Commune d'Epalinges)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: PDCom Lausanne



Figure 1extrait de la «vision urbanistique communal», KCAP, 2022



NOUVELLE MESURE

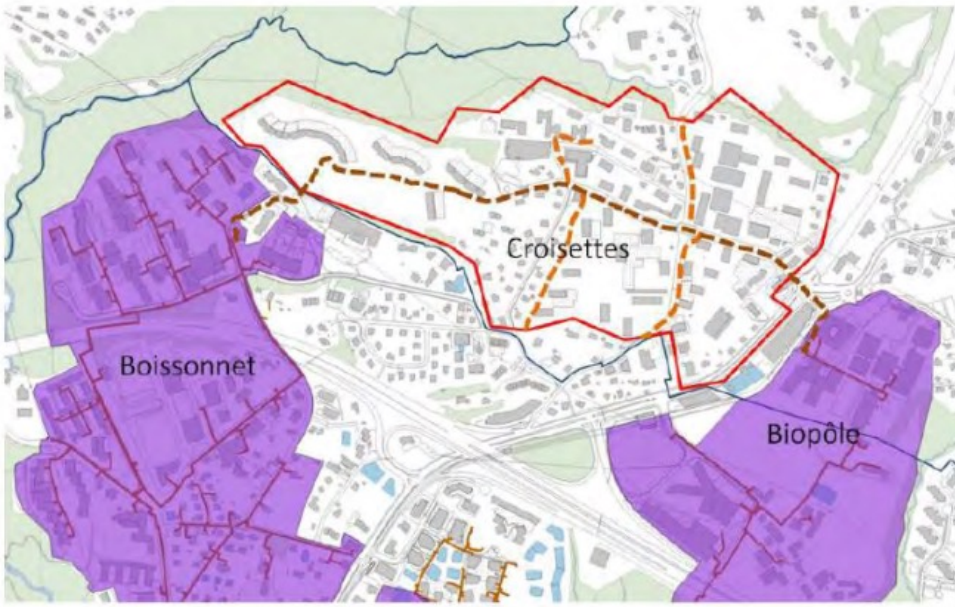
Développement du chauffage à distance à Epalinges

Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Services Industriels de Lausanne (Service Patrimoine)
Partenaires	Epalinges, Romande EnergieS
Description de la mesure	La mesure vise à réaliser le bouclage du réseau de chauffage à distance entre les zones de Boissonnet et du Biopôle. Celui-ci permettra d'assurer la sécurité d'approvisionnement de la zone du Biopôle, qui n'est plus garantie dès 2022 du fait de l'accroissement important de la puissance raccordée. Cette solution permettra également d'alimenter le quartier des Croisettes, puis dans un deuxième temps le quartier de la Croix-Blanche, que la Commune d'Epalinges souhaite raccorder à un réseau de chauffage à distance. La Commune d'Epalinges prévoit en outre la réalisation d'une chaufferie à bois dans la zone de la Croix-Blanche qui permettra de couvrir les besoins des clients de cette zone, de celles des Croisettes, et du Biopôle, ainsi qu'une partie de celle de Boissonnet durant l'entre-saison. Cet apport de chaleur renouvelable locale est une opportunité d'améliorer la qualité énergétique de l'approvisionnement du réseau de chauffage à distance.
Opportunité et utilité	Un gazéificateur de 7MW va être installé pour produire autour de 7 GWh/an d'électricité par an et 40 GWh/an de chaleur. Cela permettra une économie de l'ordre de 8 $ktCO_2$/an. Les forêts lausannoise fourniront près d'un quart des 50'000 m^3 de bois-énergie nécessaires Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures d'urbanisation :** ‣ PA Croix-Blanche ‣ PACom Epalinges
État de la planification	(en milliers de CHF) / 2021 / 2022 / 2023 / 2024 / 2025 / 2026 / 2027 / Total Dépenses d'investissements / 2'000 / 2'800 / 3'200 / 1'000 / 2'500 / 2'500 / 1'300 / 15'300 Prélèvement sur le fonds ReR / -800 / -1'000 / -800 / -1'000 / -500 / -100 / -100 / -4'300 Subventions cantonales / / / / / / -1'200 / / -1'200 **Total net** / **1'200** / **1'800** / **2'400** / **0** / **2'000** / **1'200** / **1'200** / **9'800** Le déploiement du réseau est en cours, un léger retard est probablement à prévoir pour la chaufferie à bois, mais pas au-delà de 2028.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation



NOUVELLE MESURE

Création d'une centrale de chauffe à énergie renouvelable, parcelles RF n°1934 et 906

Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Epalinges
Partenaires	Services industriels de Lausanne Romande Energie
Description de la mesure	Dans le cadre de la stratégie cantonale de l'énergie, l'ambition est de réduire drastiquement la consommation d'énergies fossiles au profit de ressources renouvelables. En ce sens le développement de réseau de chauffage à distance alimenté par une ressource renouvelable telle que le bois s'inscrit parfaitement dans la volonté cantonale d'utiliser les ressources indigènes. La commune d'Epalinges forte d'une ressource en bois importante liée à ses forêts planifie le développement d'un chauffage à distance alimenté au bois.
Opportunité et utilité	Selon l'étude d'impact réalisée en 2022, il apparait que le projet de mise en place d'une centrale de chauffage à distance n'induit pas de modification notable de la qualité de l'air dans le périmètre du projet (tant au niveau du trafic que du fonctionnement de l'installation). Il est à noter que ce type d'installation permet à terme le branchement de nombreux logements sur le réseau, diminuant d'autant les systèmes de chauffage individuel qui ont un effet néfaste sur la qualité de l'air (gaz, mazout). En ce sens le projet offre une opportunité non négligeable de diminuer, à l'échelle d'Epalinges et de Lausanne, les émissions de polluants atmosphérique en lien avec le chauffage. La centrale de chauffe palinzarde produira environ 40 GWh sur une période de chauffage de 8 mois (les rejets de chaleur de TRIDEL prenant le relais durant les mois estivaux) pour une puissance thermique maximale de 7 MW avec cogénération. Les besoins en chauffage et eau chaude sanitaire des bâtiments du périmètre de raccordement au CAD du territoire d'Épalinges sont en réalité estimés à 44 GWh : 11 GWh pour le plat de la Croix-Blanche (dont 1.8 GWh pour les bâtiments communaux), 10 GWh pour le Biopôle, 18 GWh pour Croisettes-Roches-Tuileries-Bois-Murat-Vaugueny et 5 GWh pour les Ormeaux. La politique énergétique incitative d'Épalinges permettrait d'atteindre entre 40 et 50% de taux de raccordement en CAD en 2030 et environ 90% en 2040. Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Une demande de permis d'implantation (A) a été soumise à l'enquête publique en 2022. La délivrance du permis d'implantation en 2023 a fait l'objet de recours actuellement en traitement à la CDAP. **Calendrier indicatif :** ‣ Entrée enforce du permis d'implantation : 2025 ‣ Demande de permis de construire : 2026 ‣ Entré en force du permis de construire : 2028
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Figure 1: plan de situation, CCHE, 2024

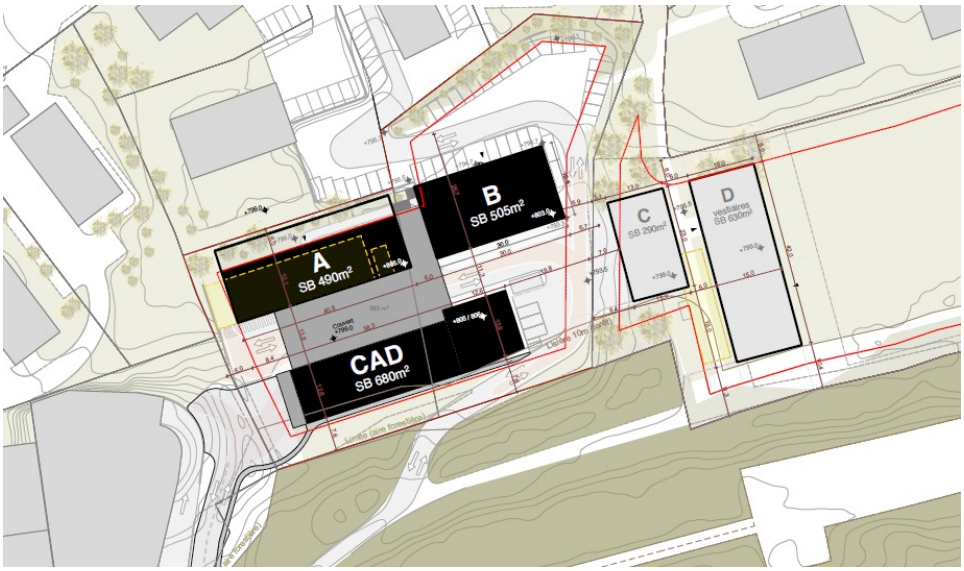
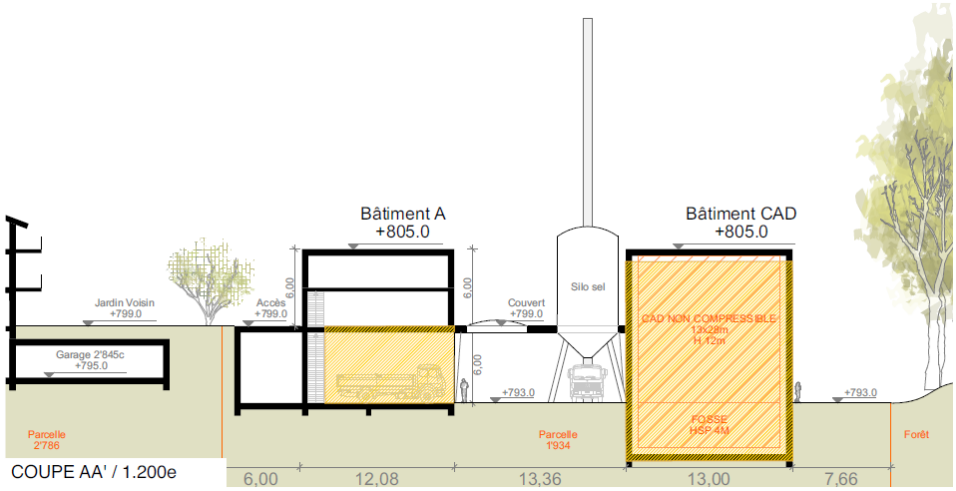


Figure 2: extrait du dossier d'enquête, CCHE, 2022



COUPE AA' / 1.200e

NOUVELLE MESURE

Développement du CAD dans le quartier Maupas-Valency

Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Services Industriels de Lausanne (Service Patrimoine)
Partenaires	-
Description de la mesure	Développement du chauffage à distance dans le Nord-Ouest de la Ville dans le quartier de Maupas-Valency. Quartier assez dense et permettant aussi plus d'interconnexions avec CAD Ouest, sécurisant leur développement.
Opportunité et utilité	140 bâtiments se trouvent sur le long du tracé principal du réseau de chauffage à distance à construire, dont 61 sont raccordés au réseau de gaz et 79 alimentés au mazout. Parmi ces bâtiments, 98 sont éligibles à un raccordement au chauffage à distance. La promotion du chauffage à distance auprès des propriétaires concernés a déjà débuté.

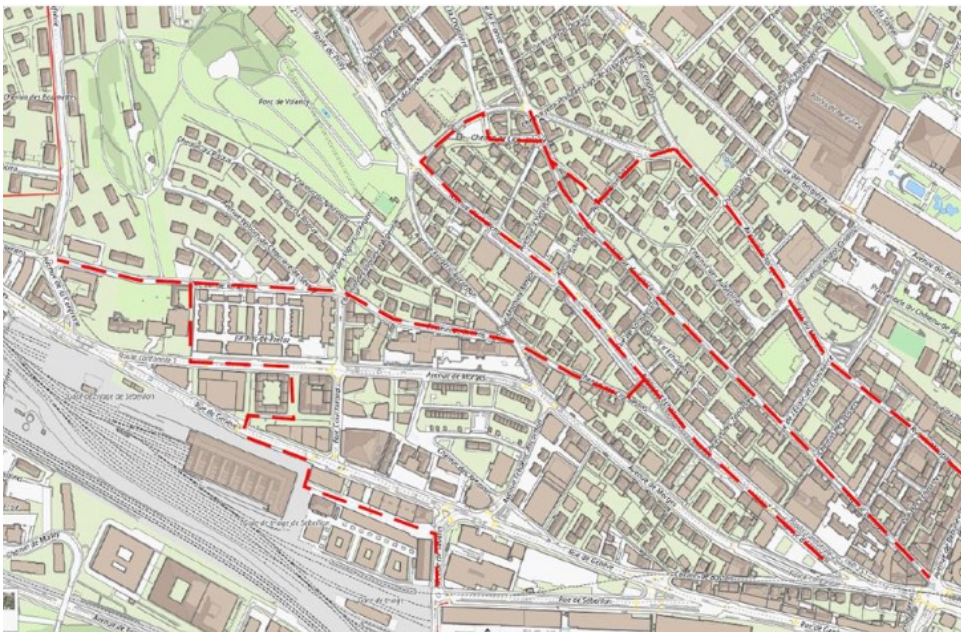
	Répartition actuelle[4]	Répartition future
Chauffage à distance	-	18.53 MW
Gaz	9.84 MW	
Mazout	17.20 MW	
Electricité renouvelable (pompes à chaleur)	-	8.51 MW
Total	27.04 MW	27.04 MW

Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant :
- Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesures d'urbanisation PALM 2025 : PACom Lausanne Mesure mobilité PALM 2025 : BHNS T2 Avenue d'Echallens
État de la planification	▸ A ce jour, 32 réponses favorables ont déjà été reçues pour ce secteur. ▸ Les premières conduites vont être posées en 2024 et vont se développer jusqu'en 2030.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: PDCom Lausanne



NOUVELLE MESURE

Développement du chauffage à distance dans la zone sud-ouest (préavis 2023/06)

Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Services Industriels de Lausanne (Service Patrimoine)
Partenaires	
Description de la mesure	Projets de développement de la production de chaleur renouvelable locale et du réseau de chauffage à distance à l'ouest et au sud pour améliorer grandement le mix énergétique du chauffage à distance en contribuant à l'objectif de le rendre 100% renouvelable en 2035 et atteindre les objectifs du Plan climat. Afin d'intégrer ces nouvelles sources de production de chaleur, tous les nouveaux réseaux seront construits pour une utilisation à plus basse température qu'actuellement (85°C) et une unité permettra d'abaisser la température de la chaleur injectée sur le réseau ouest de 130°C à 85°C.
Opportunité et utilité	En développant le réseau dans le Sud Ouest, c'est un potentiel de valorisation thermique qui est exploité au niveau du lac (20 MWth, 66 GWh/an) et de la STEP (40-50 MWth, 180 GWh/an). De plus, le réseau de froid permettra une économie d'électricité de 2 [GWh/an]. Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesures d'urbanisation PALM 2025 : PACom Lausanne
État de la planification	

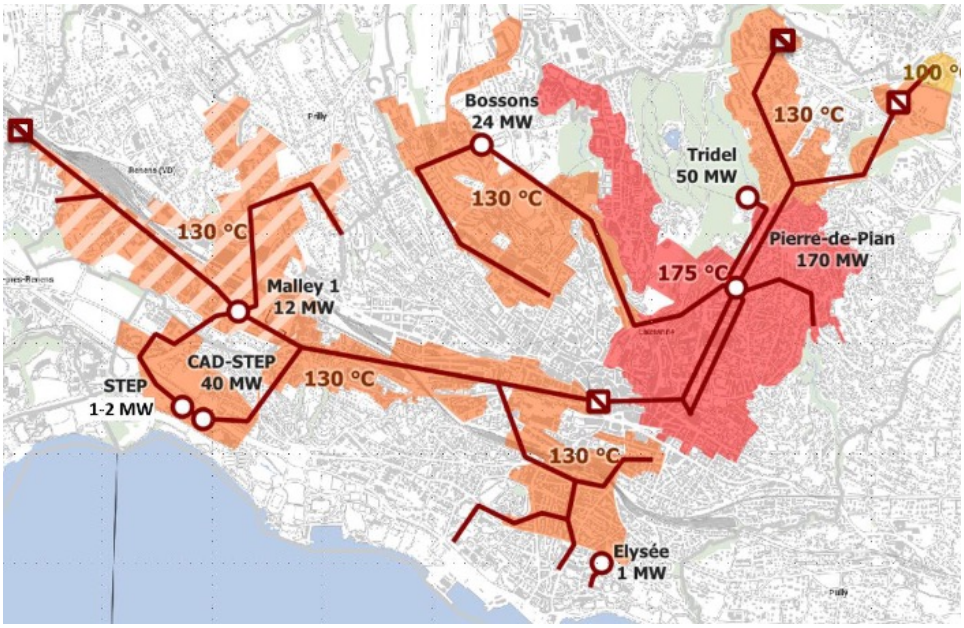
En kCHF	Montant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Centrale de Malley - dépenses	13'000	2'300	10'700							**13'000**
Centrale de Vidy - dépenses	74'600	800	5'100	26'100	8'600	5'000	1'700	18'800	8'500	**74'600**
Centrale d'Ouchy - dépenses	54'330	660	1'850	2'570	25'970	21'020	2'260			**54'330**
Total patrimoine financier	**141'930**	**3'760**	**17'650**	**28'670**	**34'570**	**26'020**	**3'960**	**18'800**	**8'500**	**141'930**

En kCHF	Montant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Conduite Malley - dépenses	8'400	600	2'400			3'000	2'400			**8'400**
Conduite Malley - recettes	-8'400	-600	-2'400			-3'000	-2'400			**-8'400**
Réseau Ouchy - dépenses	13'800	1'440	2'970	3'670	2'860	2'860				**13'800**
Réseau Ouchy - recettes	-13'800	-1'440	-2'970	-3'670	-2'860	-2'860				**-13'800**
Réseau froid - dépenses	6'470	130	300	800	1'385	1'375	1'225	1'255		**6'470**
Réseau froid - recettes										
Total brut pat. administratif	**28'670**	**2'170**	**5'670**	**4'470**	**4'245**	**7'235**	**3'625**	**1'255**	**0**	**28'670**
Total net pat. administratif	**6'470**	**130**	**300**	**800**	**1'385**	**1'375**	**1'225**	**1'255**	**0**	**6'470**

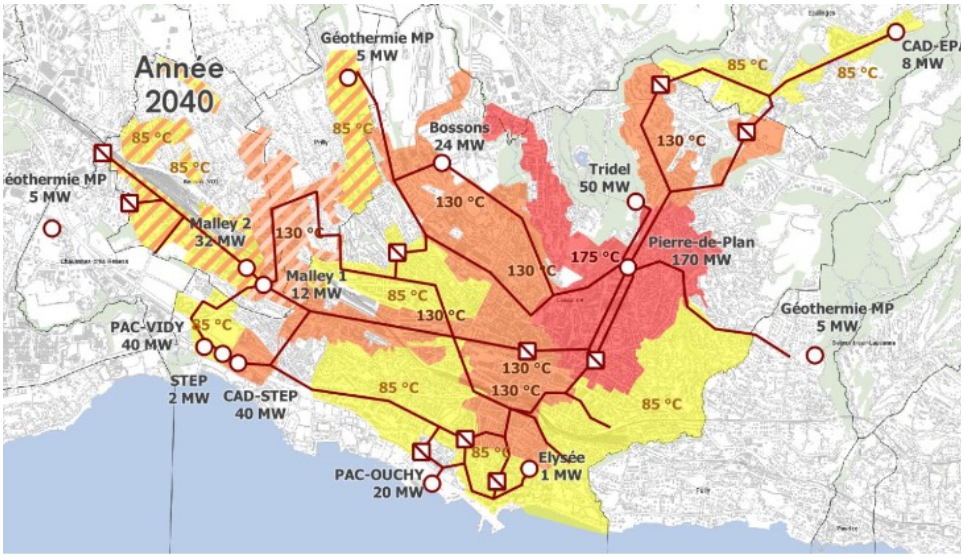
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

2020



2040



MESURE DU PALM 2016 (3.1)

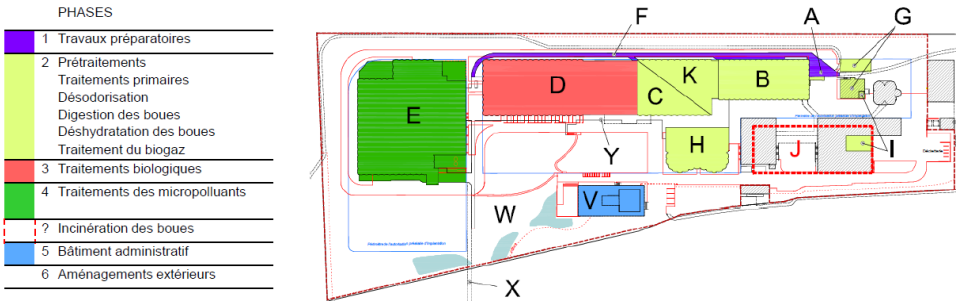
Modernisation de la STEP de Lausanne

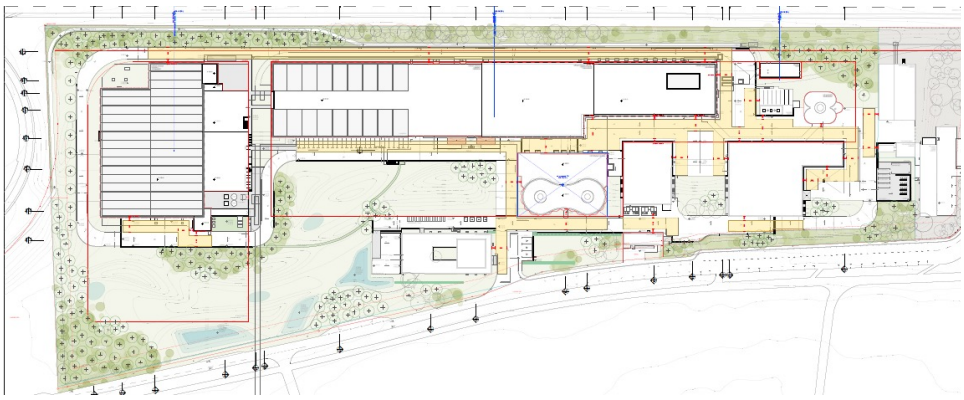
Catégorie de mesure : Modernisations de STEP

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Epura SA
Partenaires	Ville de Lausanne Direction général de l'environnement, Etat de Vaud Office fédéral de l'environnement
Description de la mesure	La société Epura SA a été créée par la Ville de Lausanne en septembre 2015. Elle est chargée de réaliser et d'exploiter les chaînes de traitement de la nouvelle STEP de Vidy qui desservira à terme 350'000 habitants (contre 250'000 aujourd'hui) et sera mieux adaptée aux nouvelles exigences environnementales.
Opportunité et utilité	Le renouvellement et la remise à niveau de la station d'épuration (STEP) de Vidy constituent une priorité cantonale. La STEP de Vidy, située sur le territoire communal de Lausanne, traite les eaux usées et les boues d'épuration de la ville de Lausanne et d'une grande partie de son agglomération. Mise en service en 1964, elle a été modifiée au fil des années pour répondre à l'accroissement de la population et aux nouvelles exigences légales. Les filières de traitement des eaux usées et des boues d'épuration de la STEP de Vidy sont néanmoins vieillissantes et doivent être changées. De plus, elles doivent intégrer de nouvelles étapes de traitements (notamment le traitement avancé des micropolluants), qui sont désormais imposées par la législation fédérale. Le renouvellement des filières de traitement des eaux usées et des boues de la STEP de Vidy doit répondre à trois objectifs : ‣ satisfaire les besoins d'épuration actuels et futurs de la région lausannoise, dont la population et la production d'eaux usées devraient augmenter de 20 %, entre 2010 et 2040 (étude SCRIS) ; ‣ respecter les normes de rejets de l'Ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), notamment en matière de micropolluants ; ‣ intégrer la STEP dans le tissu urbain de la région sud lausannoise Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	2015-2020 Réalisation des ouvrages d'entrée et des prétraitements (bâtiments A et B) 2015-2020 Réalisation des ouvrages d'entrée et des prétraitements (bâtiments A et B) 2015-2020 Réalisation du traitement primaire et du traitement des boues (bâtiments C, K et H) 2015-2021 Réalisation du gazomètre et de l'épuration du biogaz (bâtiment G) 2021 Début de construction du traitement biologique (bâtiment D). Mise en service prévue en 2025. 2027 Début de construction prévue du traitement des micropolluants (bâtiment E). Mis en service prévue en 2030. Les retards s'expliquent par des travaux d'une durée effective plus longue que prévue. Le report du début de la réalisation du traitement des micropolluants (bâtiment E) s'explique par les indemnités (subventions) attendus de l'Office fédérale de l'environnement qui n'ont pas encore été octroyé.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure









NOUVELLE MESURE

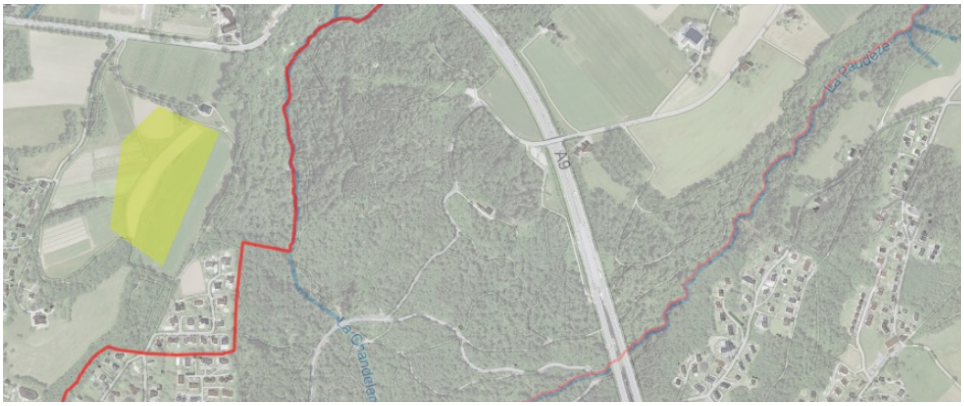
Remise à ciel ouvert du Riolet

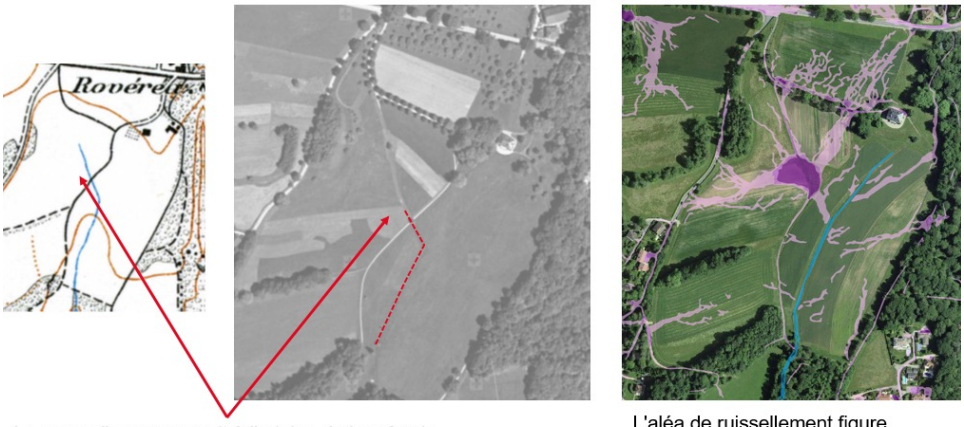
Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne, Service de l'eau
Partenaires	DGE-EAU, DGE-Forêts, OFEV
Description de la mesure	Le Riolet, affluent de la Vuachère, prend sa source en dessous de la route d'Oron (Maison de maître de Rovéréaz). Autrefois prairie humide, les deux premiers kilomètres de linéaire sont aujourd'hui fortement drainés et le cours d'eau est corseté dans une tranchée étroite. Il s'écoule ensuite en forêt sur 725 m avant d'être enterré en amont de l'avenue de Chailly jusqu'à sa confluence avec la Vuachère. En 2015, un avant-projet de revitalisation a été réalisé par le bureau n+p pour la partie amont du Riolet, à la demande du service des parcs et domaines de la Ville de Lausanne. Ce projet faisait suite à une convention établie entre Pro Natura Vaud et la Ville de Lausanne en guise de compensations écologiques pour certains travaux en ville. L'avant-projet propose trois mesures complémentaires : A. Elargissement du lit actuel et de sa roselière B. Aménagement d'un plan d'eau temporaire C. Reconnexion du Riolet avec une de ses sources historiques. Ces mesures ne sont qu'une version provisoire du projet. Elles doivent encore être étudiées de manière plus approfondie, en partenariat avec les gestionnaires fonciers et l'exploitant agricole. Le projet sera adapté en conséquence.
Opportunité et utilité	La remise à ciel ouvert du Riolet apportera une plus-value écologique au site La revitalisation aura pour bénéfice de recréer une zone humide à haut potentiel écologique avec des milieux aquatiques diversifiés. Il permettra également, avec une meilleure rétention des eaux de pluie, de soulager le réseau d'évacuation des eaux en aval qui est actuellement surchargé. Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure paysage - parc d'agglomération de Rovéréaz : la renaturation de ce tronçon du Riolet est située au cœur du parc d'agglomération.
État de la planification	2024-25 : avant-projet, projet d'ouvrage, autorisation et travaux
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Le projet se trouve sur une surface d'assolement.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Localisation du périmètre (secteur jaune)

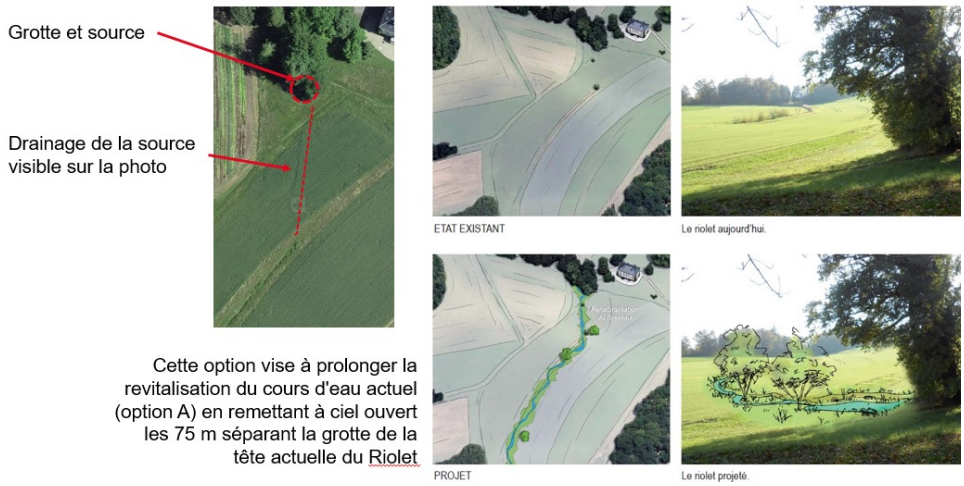




Le cours d'eau provenait à l'origine du bas-fonds

L'aléa de ruissellement figure clairement le bas-fonds





Cette option vise à prolonger la revitalisation du cours d'eau actuel (option A) en remettant à ciel ouvert les 75 m séparant la grotte de la tête actuelle du Riolet

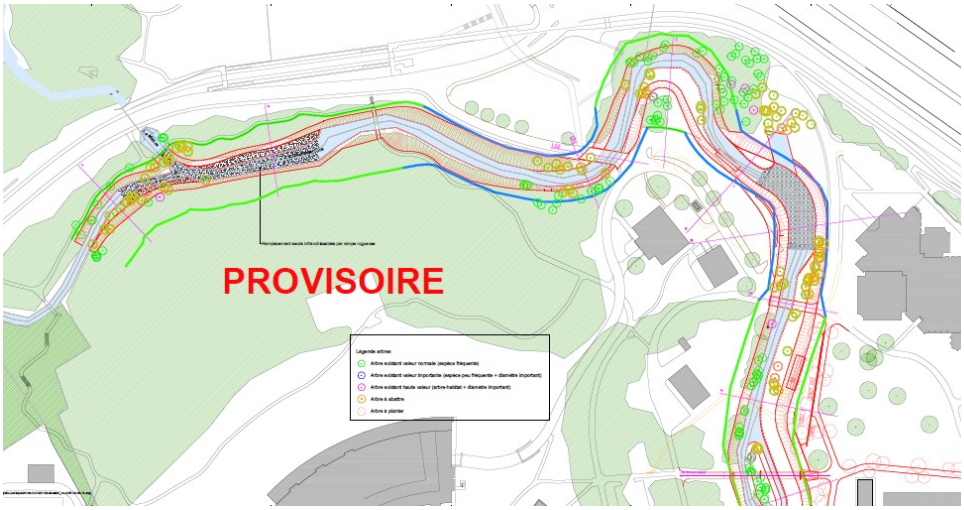
NOUVELLE MESURE

Renaturation de la Chamberonne

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	DGE-EAU, (répondant Ville de Lausanne : Service de l'eau)
Partenaires	Communes de Lausanne, Ecublens, Chavannes-près-Renens, Saint-Sulpice, UNIL, DGE-EAU, OFEV
Description de la mesure	La gestion des crues du ruisseau de Broye impose la mise en œuvre de mesures de protection conséquentes qui comprennent la construction d'une galerie de dérivation entre Prilly et l'UNIL pour évacuer les crues des ruisseaux de Broye et des Baumettes. L'exutoire de cette galerie est prévu dans la Chamberonne, sur le site de l'UNIL. Pour contenir les débits de crues, le gabarit hydraulique de la Chamberonne sera élargi entre l'exutoire de la galerie de dérivation et l'embouchure au lac au moyen d'une renaturation. De plus, une île aux oiseaux migrateurs sera construite à proximité immédiate du nouveau delta de la Chamberonne, dans la baie de Vidy.
Opportunité et utilité	La renaturation de ce tronçon de la Chamberonne lui permettra d'assurer l'évacuation des débits de crues en apportant une plus-value écologique au site. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure paysage - parc d'agglomération des rives du lac : la renaturation de la Chamberonne est située dans le périmètre du parc d'agglomération et est une mesure de ce site
État de la planification	▸ 2015 : démarrage des études (hydraulique, biologie, d'impact sur l'environnement, urbanisme, trafic routier, mobilité douce, etc.) et des échanges avec le Canton et la CH. ▸ 2024 : dépose du dossier de demande d'autorisation de construire ▸ 2025-27 : travaux
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure







NOUVELLE MESURE

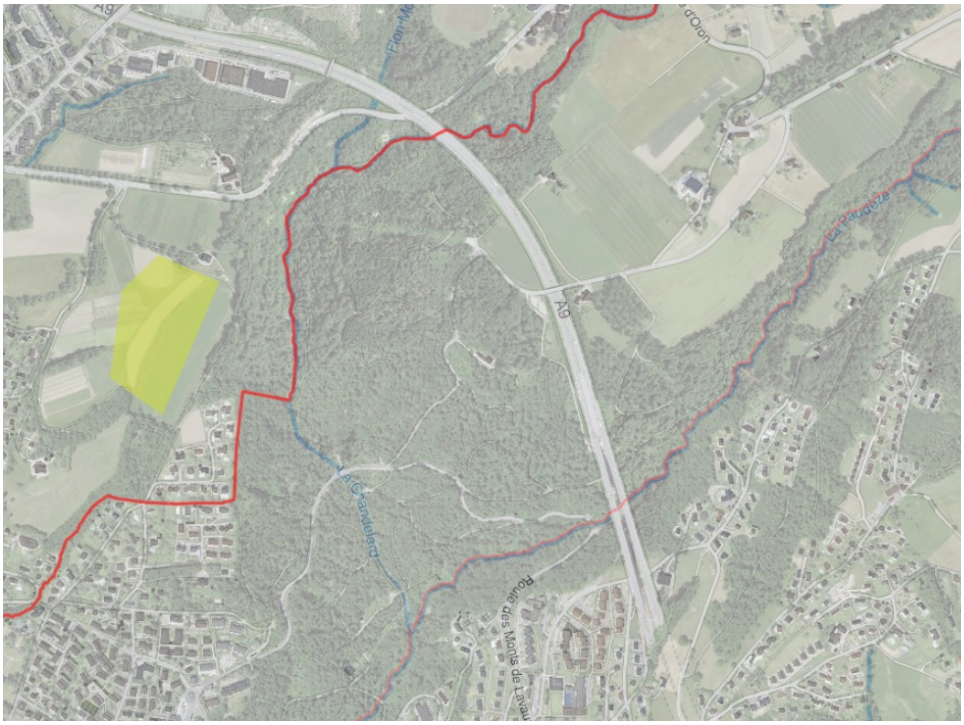
Renaturation de la Millière et du Petit-Flon (tronçon entre l'A9 et la RC44)

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne, Service de l'eau (pour le tronçon compris entre l'A9 et la RC449)
Partenaires	Le Mont-sur-Lausanne (partenaire limitrophe), DGE-EAU, OFEV
Description de la mesure	La Millière et le Petit-Flon sont deux affluents du Petit-Flon situés sur le territoire de Romanel-sur-Lausanne et du Mont-sur-Lausanne. La réfection du voûtage sous l'A9 dans le cadre de la construction de la nouvelle jonction autoroutière du Solitaire est l'occasion de rétablir la capacité hydraulique de cet ouvrage, actuellement limiteur de débit. La mesure concerne le tronçon aval, entre l'A9 et la RC449. Celui-ci sera renaturé de façon à permettre – notamment - la rétention de 25'000 m³ d'eaux claires dans le vallon, en prévision de la construction des surfaces autoroutières supplémentaires. Le service de l'eau de la Ville de Lausanne finance et pilote les études et les travaux subventionnés par la DGE-EAU, en collaboration avec la commune du Mont-sur-Lausanne. Le tronçon situé sous l'A9 fait l'objet d'une autre mesure de renaturation (SDNL).
Opportunité et utilité	La renaturation de ce tronçon du Petit-Flon apportera une plus-value écologique au site et permettra également de remplir un rôle de rétention/régulation des débits de crues, protégeant ainsi son lit et les infrastructures situées en aval à l'échelle du bassin versant. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure paysage - parc d'agglomération de la Blécherette : la renaturation de la Millière et du Petit-Flon est située dans le périmètre du parc d'agglomération et est une mesure de ce site. Mesure environnement : renaturation de la Millière et du Petit-Flon (tronçon sous l'A9)
État de la planification	▸ 2015 : étude de faisabilité d'une rétention de 25'000 m³ dans le vallon du Petit-Flon ▸ 2024-25 : avant-projet de renaturation du Petit-Flon entre l'A9 et la RC449 ▸ 2026-2027 : autorisation et travaux
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Périmètre d'étude (secteur jaune)



Etude volumétrique: vérification de la répartition d'une rétention de 31'000 m³ dans le vallon du Petit-Flon entre l'A9 et la RC449.



MESURE PALM 2016 (2.5)

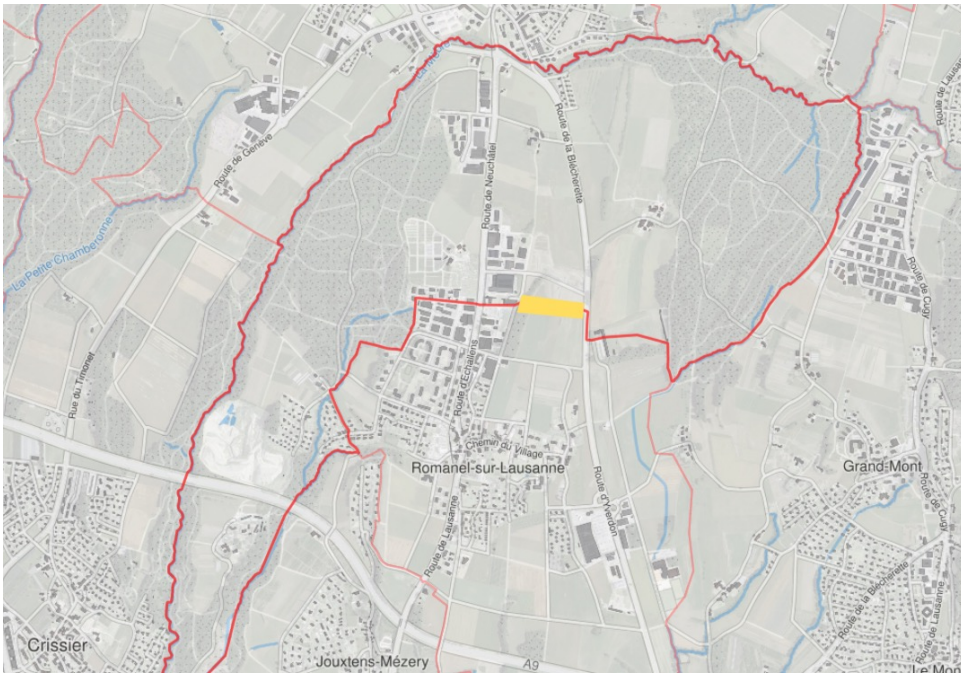
Renaturation de la Pétause – secteur Vernand Dessous

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne, Service de l'eau
Partenaires	Orllati SA, Impact-concept SA
Description de la mesure	La remise à ciel ouvert de la Pétause le long de la décharge type 4 de Vernand-Dessous est une mesure de compensation écologique prévue dans la convention du 3 mai 2013 signée par l'Etat de Vaud, LMT-Orllati SA et la commune de Lausanne. LMT-Orllati SA finance les études et les travaux, sous la supervision du service de l'eau et de la DGE-EAU.
Opportunité et utilité	La renaturation prévue par ladite convention permet la remise à ciel ouvert d'un tronçon de cours d'eau actuellement sous tuyau. Elle apportera une plus-value écologique au site et permettra également de remplir un rôle de rétention/régulation des débits de crues, protégeant ainsi son lit et les infrastructures situées en aval à l'échelle du bassin versant. Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivants : ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	2013 : signature de la convention 2023 : fin de l'exploitation de la décharge type 4 par Orllati SA 2024-2025 : études et demande d'autorisation de construire 2025-2026 : travaux
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Le projet se trouve sur des surfaces d'assolements.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation (rectangle jaune)



Illustration(s) parlante(s) de la mesure (ex. carte, schéma, coupe, concept, photo)



NOUVELLE MESURE

Revitalisation de l'embouchure de la Vuachère au Denantou

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Projet intercommunal Lausanne-Pully
Partenaires	DGE-EAU, DGE-Forêts, OFEV
Description de la mesure	Lors d'épisodes orageux, le ruissellement des eaux de pluie sur les surfaces bâties du bassin versant de la Vuachère génère des débits importants qui érodent le lit du cours d'eau, éprouvent les aménagements hydrauliques et menacent les biens et les personnes. Parmi les tronçons de ce cours d'eau susceptibles d'être aménagés pour améliorer la gestion des crues et de l'érosion par une renaturation, celui situé entre l'avenue du Denantou et l'embouchure au lac présente plusieurs avantages qui ne se limitent pas à la seule gestion des débits de crues. Une étude préliminaire de renaturation dans le secteur particulier du Denantou et de création d'une île aux oiseaux a été réalisée. Une étude d'avant-projet va être lancée concernent l'évacuation des eaux, la biodiversité, l'accueil du public, la préservation du patrimoine, les espaces publics et la mobilité. Les objectifs de cette étude d'avant-projet seront de vérifier la faisabilité des aménagements et de définir plus précisément les coûts à investir.
Opportunité et utilité	La renaturation de ce tronçon de la Vuachère au Denantou permettra d'assurer l'évacuation des débits de crues en rétablissant la connexion biologique lac-cours d'eau et, de façon plus générale, une plus-value écologique au site. Le projet de renaturation de la Vuachère est inscrit dans le plan d'actions du «Concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives» du SDEL validé en 2023. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois – lien de localisation et de contenu
État de la planification	‣ 2023 : démarrage des études (hydraulique, biologie, d'impact sur l'environnement, urbanisme, trafic routier, mobilité douce, etc.) et des échanges avec le Canton et la CH. ‣ 2026 : dépose du dossier de demande d'autorisation de construire ‣ 2027-28 : travaux.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Périmètre d'étude





NOUVELLE MESURE

Renaturation du ruisseau de Vennes

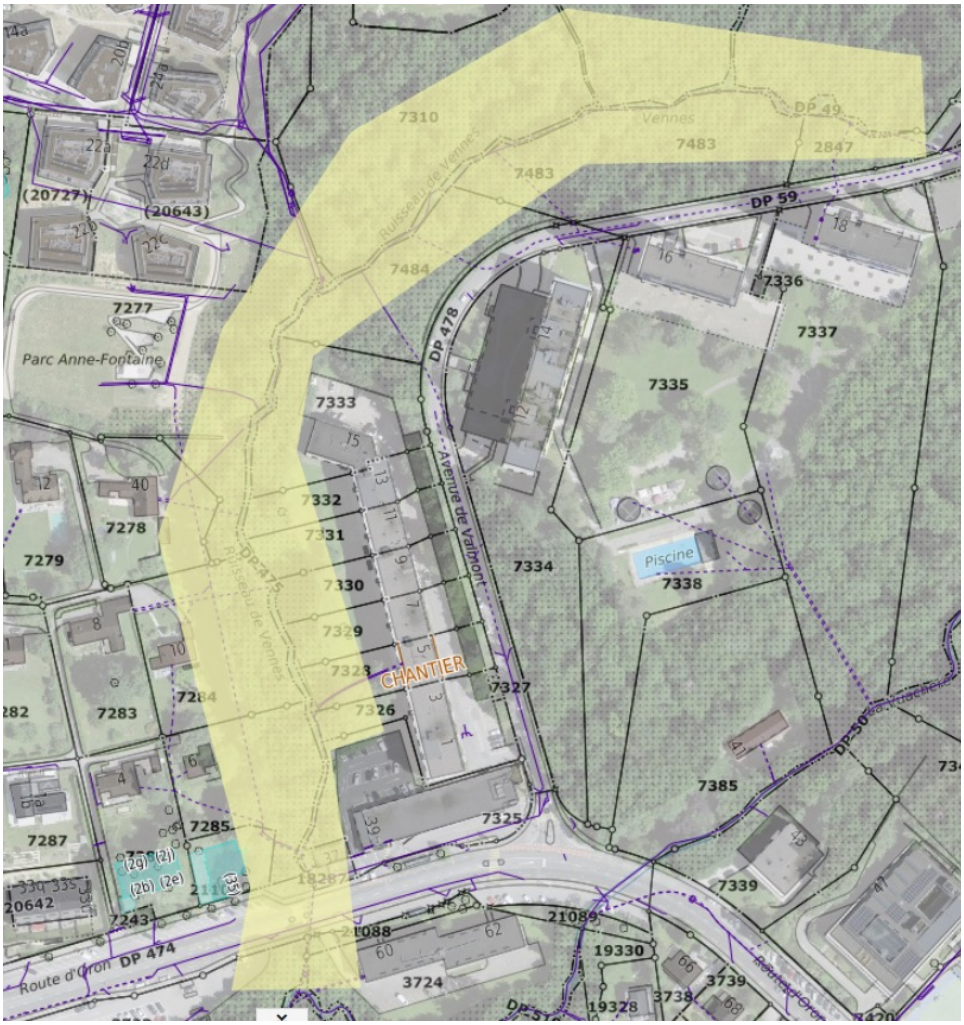
Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne, Service de l'eau
Partenaires	DGE-EAU, DGE-Forêts, OFEV
Description de la mesure	Le ruisseau de Vennes, affluent de la Vuachère, à ciel ouvert et long de 540 m, est situé en bordure ouest de l'avenue de Valmont, entre l'autoroute A9 et la route d'Oron. Un collecteur public d'évacuation des eaux usées construit en 1960 est présent sur l'ensemble du linéaire. Affleurant, il occupe une grande partie du lit du ruisseau. Les berges de la moitié inférieure du cours d'eau sont partiellement aménagées (mur et enrochement). Depuis 2017, le collecteur public a été endommagé par trois glissements de terrain successifs en rive gauche, à la hauteur de la barre d'immeubles Valmont 1 à 15. Ces glissements récurrents provoquent une perte d'étanchéité du collecteur public d'eaux usées conduisant à des pollutions chroniques (fissuration progressive du collecteur) et aigües (rupture) du cours d'eau par les eaux usées. Le service de l'eau de la Ville de Lausanne a confirmé que les conditions topographiques et foncières du ruisseau de Vennes étaient favorables au déplacement du collecteur public d'eaux usées hors du cours d'eau, en rive droite. Ces travaux se sont achevés en mars 2023. Le déplacement du collecteur public et les problèmes d'instabilités récurrentes des berges ont conduit le service de l'Eau à envisager la renaturation du cours d'eau. Pour ce faire, une étude de faisabilité pour la renaturation de l'ensemble du tronçon a été réalisée pendant le 2e semestre 2022. Le rapport de cette étude, déjà validé par le service de l'Eau, a été transmis le 9 décembre 2022 à la DGE-EAU pour détermination. Ce projet permettra de stabiliser la berge gauche sur près de 150 m et d'améliorer la morphologie et l'écologie du site. Le quartier de Valmont abritant l'une des plus grandes densités de larves de salamandres connues de Suisse, la revitalisation leur sera favorable.
Opportunité et utilité	La renaturation du ruisseau de Vennes et l'élargissement du passage sous la route d'Oron apporteront une plus-value écologique au site en résolvant également les problèmes d'instabilité récurrente de sa rive gauche sur 150 m. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	‣ 2024 : avant-projet et projet d'ouvrage ‣ 2025-26 : autorisation et travaux
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Localisation du site





2.2
Mesures d’urbanisation

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures d’urbanisation à l’échelle du SDCL inscrites dans le PALM 2025. Les mesures d’urbanisation nouvelles sont inscrites à l’horizon A (2028-2032) et font l’objet d’une fiche descriptive. Les mesures de l’inventaire de projets inscrites à l’horizon B (2032-2036) sont listées.

DOCUMENTS



ME9-SDCL – Mesures urbanisation

Nonceret-La Croix
Route d'Yverdon
La Rochette
Est-Cheseaux
Vernand Ouest (PAC)
Vernand Est (PAC)
Les Gollettes
Le Raffort
Sansy
Croix-du-Péage
Le Mont-Centre
Praz-Prévôt
PACom Bussigny
PACom Jouxtens-Mézery
Lentillère Sud
Café du Soleil
Buyère Ouest-S4
En Chise 2,0
Croix-de-Plan / Voirie
Ley Outre Est (7)
Secteur A1
Secteur B
Secteur A2
Arc-en-Ciel
Secteur C
Secteur D
Gare Sud
Palettes
Pont-Bleu boucle et terminus
PACom Prilly
Plaines-du-Loup étape 4
Florimont
La Croix-Blanche
La Source
PACom Epalinges
Les Planches Montblesson
Boveresses A9
ZA Chocolatière
En Crochy
Corminjoz Sud
Corminjoz Est
PACom Renens
PACom Lausanne
Plaines-du-Loup étape 2
Plaines-du-Loup étape 3
Grand-Pré Ouest
Migros Bergières
Galicien
Flumeaux
Beaulieu
Le Vallon
Les anciennes Serres
En Carouge
Parcelle 344
Malley-Gazomètre Renens et Prilly
Malley Manufacture
Arcades-Pont de Chailly
PACom Belmont-sur-Lausanne
PACom Ecublens
Les jardins de Vidy
Sébeillon A (partie ouest)
Sévelin B (partie nord)
Sévelin A (partie sud)
Record Buchet
Denges-centre I La Pâle
Vallaire-Venoge Ecublens
La Plaine (PAC 229)
Pré-de-Vidy Vidy la Romaine
Ruchonnet-Savoie
En Arnier III
PACom Pully
Sud-Est morgien
2ème
1er
Grand Record
Le Bochet Sud et Le Pâqueret
Paroisse St-Thérèse
Alpha-Palmiers
La Roseraie II
Vallon du Flonzel (En rueyres 2)
PACom Morges
Cour-Square
Gare CFF
La Rasude
Morges Gare-Nord
Sablon Nord
PACom Préverenges
Vallaire-Venoge St-Sulpice Ouest et Est
Campagne de Cèdres
Piscine de Montchoisi
En Rochettaz
Périmètre IIIa Monteiller
Clergère Nord
Roches Rochettaz
Secteur Gare Sud
Clergère-Gare
PACom Lutry
Les Jardins
Brillancourt-Roseneck
Montolivet
Claire-Fontaine II
Chamblandes Dessous

« travail en cours de finalisation »

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Périmètre

SDCL

Carte sans échelle

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé du PALM 2025

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises
- Mesure avec empiètement SDA
- Mesure PACom ou PGA

MESURES

MESURES URBANISATION

ME9
SDCL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

1255840012

Plan d'affectation communal d'Epalinges

Catégorie de mesure : Plans d'affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Epalinges
Partenaires	-
Description de la mesure	Le plan général d'affectation (PGA) et son règlement (RPGA) ont été adoptés en 2005, soit il y a plus de 15 ans. Les changements structurels et les modifications récentes du cadre légal imposent leur révision, notamment afin de redimensionner la zone à bâtir dans le respect des dispositions du PDCn (mesure A11).
Type d'affectation	Divers types d'affectations pour du logement et des emplois.
Nombre d'habitants et d'emplois	Le PACom prévoit de réduire la zone à bâtir hors périmètre compact du PALM au vu du sur-dimensionnement de ce secteur et d'augmenter les droits à bâtir dans le périmètre compact pour des secteurs particulièrement bien desservis par les transports publics. Ces changements d'affectation engendreront un potentiel d'accueil d'environ 500 habitants/emplois sur le territoire communal. A cela s'ajoute le potentiel d'accueil lié à d'autres plans d'affectation en cours (env. 1500 hab/emp.). A l'horizon 2036, ces 2'000 habitants/emplois supplémentaires permettront d'atteindre une population d'environ 12'000 habitants (9984 hab au 01.01.2024).
Opportunité et utilité	**La révision du PGA est nécessaire en particulier pour :** ‣ Adapter l'ensemble des zones à bâtir (pour l'habitation et mixtes, les équipements publics et les activités économiques) aux besoins à 15 ans, conformément aux objectifs fixés par le Plan directeur communal (PDCom) entré en vigueur le 7 juillet 2023. ‣ Mettre en conformité la règlementation avec la législation en vigueur en matière de protection de l'environnement (eaux, forêts, sols, etc.) et de protection contre les dangers naturels ‣ Protéger le patrimoine bâti et naturel ‣ Se conformer aux planifications énergétiques ‣ Fixer la délimitation de l'aire forestière en limite de la zone à bâtir ‣ Analyser la conformité des plans d'affectations spéciaux et les abroger si nécessaire ‣ Adapter le projet à l'état cadastral actuel selon le nouveau système de projection MN 95 ‣ Identifier les terrains bénéficiant d'une plus-value Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Maintenir la diversité des polarités d'équipements collectifs ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Promouvoir la mobilité active ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur
Coordination entre transports et urbanisation	L'élaboration du PACom s'appuie sur le PDCom entré en vigueur le 5 juillet 2023. Ce dernier assure la coordination au niveau des différentes thématiques dont la mobilité. Le PACom proposera des densifications pour des secteurs particulièrement bien desservis par les transports publics et une réduction de la zone à bâtir située hors périmètre compact du PALM.

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Le PACom est en lien avec l'ensemble des mesures communales et intercommunales.
État de la planification	Examen préliminaire : 2019 Examen préalable : 2024 Enquête publique : 2025 Adoption par le Conseil communal : 2027 Entrée en vigueur : 2028 (sous réserve de recours)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	Le Plan du PACom est en projet

1255840010

Plan d'affectation Croix-Blanche

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Epalinges
Partenaires	-
Description de la mesure	Parcelles RF n° 342, 489, 490, 494, 2027, 2028, 2029, 2030 et 2737. Révision de l'affectation afin de répondre aux futurs enjeux de développement de cette centralité communale, ainsi qu'aux attentes de la population. L'objectif principal est de donner une nouvelle impulsion et d'accompagner la modernisation de ce centre, notamment en répondant aux besoins de lieux de convivialité et de rencontre et d'espaces de verdure. Le projet prévoit également une densification.
Type d'affectation	A définir / Logements et équipements publics
Nombre d'habitants et d'emplois	Environ 200 habitants et emplois supplémentaires.
Opportunité et utilité	Ce secteur est hautement stratégique, non seulement pour la commune, mais également pour le projet d'agglomération Lausanne-Morges puisqu'il est identifié comme centre local d'agglomération. La commune a plusieurs projets pour répondre aux besoins de la population (agrandissement des locaux de l'administration communale, extension de la salle de gym, agrandissement de la caserne des pompiers, réorganisation du centre commercial, réaménagement de l'espace public, etc.). Le plan d'affectation a donc pour objectif de réviser l'actuel PEP afin de permettre l'évolution du plateau de la Croix-Blanche en cohérence avec les enjeux identifiés pour les 15 prochaines années dans le plan directeur communal (PDCom) entré en vigueur le 5 juillet 2023. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant
Coordination entre transports et urbanisation	Le projet de PA prévoit la réalisation d'un site d'intérêt régional (gymnase). La prolongation du métro m2 jusqu'au centre de la Croix-Blanche doit être étudié dans le cadre de ce projet.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Lien avec la mesure 24.CL.03 (voir ci-dessus) Lien avec la mesure : Création de liaisons pour la mobilité douce entre les centralités de la Croix-Blanche et les Croisettes
État de la planification	Le projet de PA a fait l'objet d'un examen préliminaire au début de l'année 2024. Calendrier indicatif : ‣ Examen préalable : 2025 ‣ Enquête publique : 2026 ‣ Adoption par le Conseil communal : 2027 ‣ Entrée en vigueur : 2028 (sous réserve de recours)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Si une mesure relève du plan directeur cantonal, l'état de coordination dans le plan directeur cantonal approuvé doit être (état au 1er janvier 2021) : «pas d'information», «informations préalables», «coordination en cours» ou «coordination réglée». Estimation / indications quantitatives sur la surface utilisée si de nouveaux classements en zone à bâtir sont nécessaires pour la mise en œuvre de la mesure ; il en va de même si des surfaces d'assolement ou des aires protégées d'importance nationale sont concernées. Mention des éventuels conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



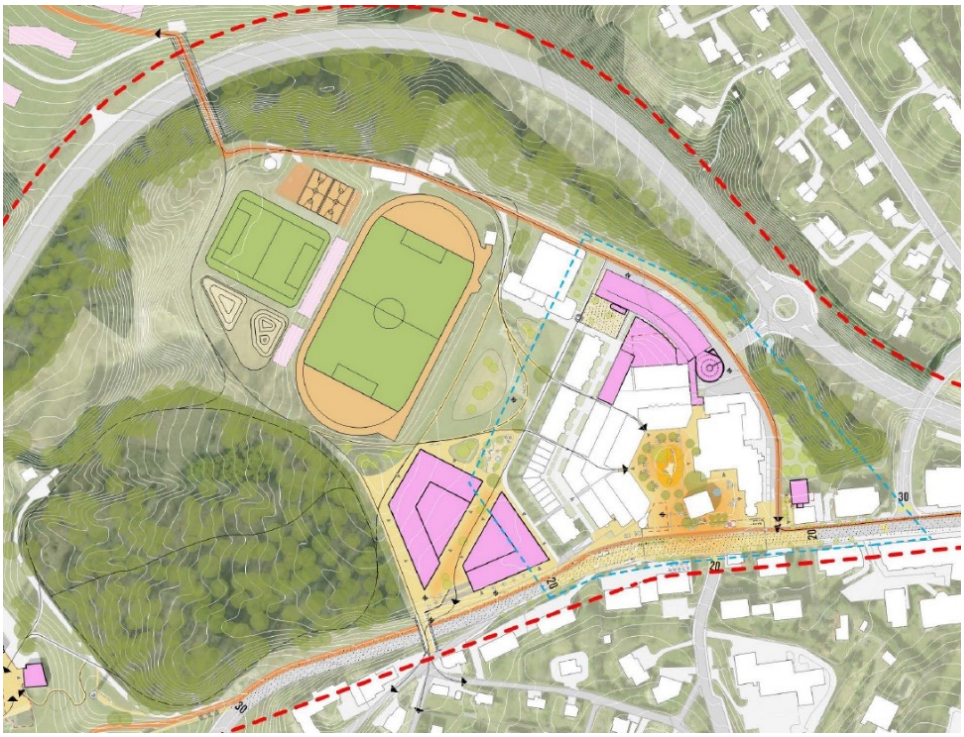


Figure 2 : extrait de la vision urbanistique communale, KCAP, 2022

1255840011

Plan d'affectation Florimont

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Epalinges
Partenaires	-
Description de la mesure	parcelles RF n° 389, 390 et 1982 d'Epalinges Réalisation d'un quartier de moyenne densité (IUS de 0,625 à 0,8) avec une zone de verdure d'au moins 8'000 m^2. L'IUS est calculé sur la surface de l'ensemble du Plan d'affectation hors forêt (33143 m^2). Une surface d'au moins 2'700 m^2 de surface de plancher déterminant est prévue pour des logements d'utilité publique pour un IUS de 0.625. Le stationnement sera réalisé en souterrain. De manière à équilibrer le rythme de développement des zones à bâtir sur la commune, il est prévu que le plan d'affectation prévoie un développement en 2 étapes, dans le respect du cadre légal (art. 52 LATC).
Type d'affectation	Zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT et Zone de verdure 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	Environ 450 nouveaux habitants
Opportunité et utilité	Le périmètre est actuellement affecté en zone de plans directeurs localisés ou de plans spéciaux à légaliser selon le plan général d'affectation de 2005. Cette affectation correspond à une zone à bâtir qui est subordonnée à l'adoption préalable d'un plan d'affectation spécial. Le plan directeur communal (PDCom) entré en vigueur le 5 juillet 2023 prévoit un développement du site avec une zone de moyenne densité et le maintien d'une zone de verdure. Situé dans le périmètre compact du PALM, ce PA permettra d'augmenter l'offre en logements dans un secteur particulièrement adapté (excellente desserte en transport public). Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Confirmer le périmètre des sites stratégiques d'agglomération ● Garantir la diversité du tissu bâti existant
Coordination entre transports et urbanisation	La charge en trafic sur le chemin du Vaugueny est de 3'100 véhicules/jour (état 2020), Le chemin des Croisettes, qui conduit à la route de Berne a des charges de trafic de 6'900 vhcl/j. Le carrefour des Croisettes qui concerne la route de Berne, le chemin des Croisettes et la route de la Croix-Blanche connait une charge aux heures de pointe de 3'280 véhicules le matin et de 3'500 véhicules le soir. Compte tenu du développement prévisible du trafic à l'horizon 2030, principalement sur la route de Berne, sa capacité maximale sera presque atteinte. Si la charge du trafic sur les chemins du Vaugueny et du Polny pourra être absorbée sans trop de difficulté, l'impact sur le carrefour des Croisettes devra être pris en compte. Considérant cette situation et le besoin de limiter les charges en bruit et en pollution de l'air, une attention particulière devra être portée sur l'offre de stationnement pour les véhicules motorisés dans la planification. La proximité des transports publics devra ainsi être prise en compte dans l'application des normes VSS de dimensionnement de l'offre de stationnement. Une étude de trafic devra être réalisée dans le cadre de la planification.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Le dossier a été soumis à l'examen préliminaire au début de l'année 2024. Calendrier indicatif : ‣ Examen préalable : 2025 ‣ Enquête publique : 2026 ‣ Adoption par le Conseil communal : 2028 ‣ Entrée en vigueur : 2029 (sous réserve de recours)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Figure 2 : image d'illustration, CCHE, 2021



1255840009

Plan d'affectation La Source

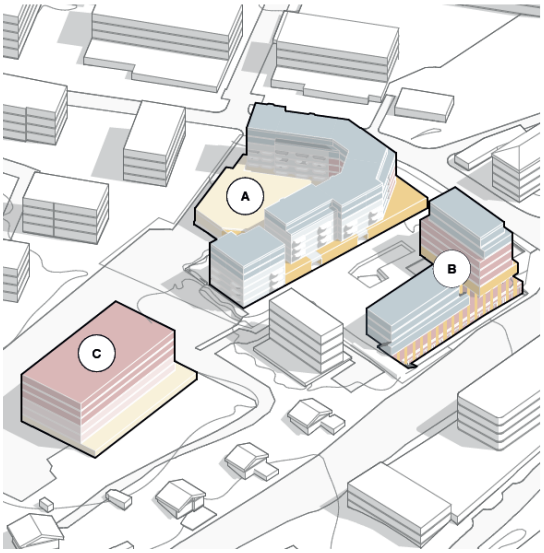
Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Epalinges
Partenaires	-
Description de la mesure	parcelles RF n°69, 75, 475 et 2888 d'Epalinges. Le périmètre du projet regroupe cinq propriétaires fonciers qui souhaitent valoriser leurs bien-fonds : agrandissement de la surface de vente de la COOP, surélévation des bâtiments de logements, densification et valorisation du parc public existant. Le projet prévoit une valorisation des espaces publics en général (meilleure perméabilité piétonne, lisibilité, valorisations des rues, etc.).
Type d'affectation	Zone mixte 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	176 habitants + emplois actuels.
Opportunité et utilité	La réalisation de ce plan d'affectation permettra de répondre à de nombreux objectifs fixés dans le Plan directeur localisé «Les Croisettes» entré en vigueur le 25 mai 2022. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et urbanisation	Au vu de l'excellente desserte en transport public du site situé à proximité immédiate du pôle d'échange multimodal des Croisettes, le projet de PA retiendra des valeurs inférieures aux valeurs prévues par les normes VSS en matière de stationnement.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Le projet de plan d'affectation a fait l'objet d'un examen préliminaire en 2020. Calendrier indicatif : ‣ Examen préalable : 2025 ‣ Enquête publique : 2026 ‣ Adoption par le Conseil communal : 2028 ‣ Entrée en vigueur : 2029 (sous réserve de recours)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Figure 1: projet de plan d'affectation, CCHE, 2022



A. COOP - CDF, parcelle n°69

7'118 m² | 672 m² | 2'660 m² / 2'000 m² SV

B. RP, parcelle n°75

1'850 m² | 1'290 à 2'160 m² | 505 à 1'375 m² - 505 m² restaurant - 0 à 870 m² commerce

C. CIEPP, parcelle n°475

0 m² | 5'660 m² | 1'810 m² / 1'410 m² SV

1255860054

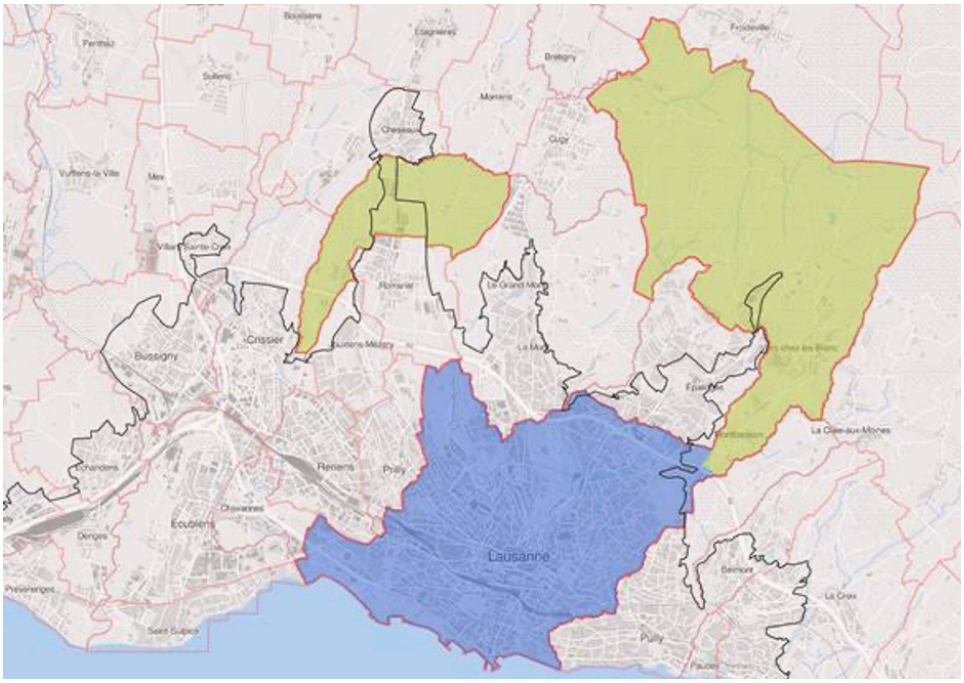
Plan d'affectation communal de Lausanne

Catégorie de mesure : Plans d'affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Le Plan général d'affectation en vigueur date de 2006. Il fixe les règles en matière d'affectation, de constructibilité et d'utilisation du sol. Sa révision, engagée depuis 2018, vise à mieux prendre en compte les aspects qualitatifs du développement urbain dans les domaines de l'urbanisation, de la protection du patrimoine naturel et construit, de l'environnement, de la mobilité et de l'animation des espaces publics, dans la continuité des orientations du nouveau PDCom. La révision porte autant sur le territoire urbain que sur les territoires forains. Au vu de la complexité du territoire lausannois et l'urgence à développer le projet, la Ville de Lausanne divise son plan d'affectation communal selon différents quartiers dans un but d'efficience et de priorisation.
Type d'affectation	Divers types d'affectations pour du logement et des emplois.
Nombre d'habitants et d'emplois	15'000 habitants/emplois environ
Opportunité et utilité	Le futur PACom a pour objectif de répondre à plusieurs enjeux importants pour le développement futur de la ville de Lausanne, en adéquation avec le Plan directeur communal adopté en 2022. Il vise notamment à : ‣ Mieux mettre en valeur l'identité et la spécificité des quartiers. Non seulement le cadre légal mais également les attentes en matière d'urbanisme et de construction ont évolué. Tandis que les règles actuelles amènent à une certaine standardisation des formes urbaines, la révision prône une approche plus fine des quartiers pour valoriser leur singularité. ‣ Mieux protéger le patrimoine bâti et naturel. Le projet de PACom s'appuie sur les outils existants de connaissance du patrimoine : inventaires fédéraux et recensements. Ces données ne sont pas figées et sont régulièrement complétées et mises à jour. L'actualisation des connaissances du patrimoine permet de formuler des objectifs de sauvegarde pour les objets mais également pour les ensembles bâtis. ‣ Adapter la ville au changement climatique. Les règles de construction doivent être adaptées afin qu'il soit possible d'habiter demain dans une ville plus chaude et plus souvent soumise à des événements extrêmes. Surfaces perméables, plantations, exigences énergétiques sont autant d'éléments à intégrer dans le nouveau PACom. Les sites stratégiques de développement définis dans le PDCom (à l'instar des Plaines-du-Loup, du secteur Sébeillon-Sévelin ou des Prés-de-Vidy p.ex.), font l'objet de projets de plan d'affectation spécifiques.
Opportunité et utilité	Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les parcs urbains ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées

	▸ Réduire la consommation d'énergie ▸ Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ▸ Renforcer le rôle des centralités principales ▸ Spécifier les polarités d'activités ▸ Maintenir la diversité des polarités d'équipements collectifs ▸ Renforcer les centralités du quotidien ▸ Confirmer le périmètre des sites stratégiques d'agglomération ▸ Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ▸ Garantir la diversité du tissu bâti existant ▸ Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ▸ Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ▸ Promouvoir la mobilité active ▸ Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur ▸ Encourager les plans de mobilité d'entreprises pour favoriser le report modal
Coordination entre transports et urbanisation	Le PACom vise à concentrer l'urbanisation dans les sites les mieux connectés aux transports publics et au réseau de mobilité active.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Le PACom est en lien avec l'ensemble des mesures communales et intercommunales.
État de la planification	**PACom – territoires forains** Enquête publique : Avril 2024 Adoption conseil communal : Début 2025 Mise en vigueur : Courant 2025 (selon oppositions) **PACom – Territoires urbains** Examen préalable : Dès fin 2024 Enquête publique : Dès 2026
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	

Territoire urbain (en bleu) et territoire forain (en vert) de la Ville de Lausanne



1255860053

Plan d’affectation Alpha Palmiers

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Surélévation de l’hôtel existant
Type d’affectation	Zone centrale 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	61 habitants + emplois actuels
Opportunité et utilité	Le propriétaire foncier souhaite modifier le PA en vigueur datant de 1993 (n°662) afin de pouvoir surélever l’hôtel existant (Alpha-Palmiers). Le PA en vigueur autorise une hauteur de bâtiment jusqu’à environ 485 mètres d’altitude. Celle-ci correspond à la hauteur du bâtiment existant. Une modification de cette hauteur s’avère donc nécessaire pour autoriser la surélévation. La Municipalité est entrée en matière le 13 février 2020 pour une surélévation jusqu’à 490 mètres d’altitude. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Garantir la diversité du tissu bâti existant
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est très bien desservi par les transports publics : il est situé en face de la gare CFF (1 min. à pied). Le projet ne prévoit aucune place de stationnement supplémentaire (parking souterrain public existant sans place réservée aux clients).
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Pas de mesure particulière.
État de la planification	Le PA a fait l’objet d’un examen préliminaire le 21 décembre 2020 et d’un examen préalable le 21 juin 2024. L’enquête publique est prévue fin 2024, début 2025
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1255860004

Plan d’affectation Boveresses A9

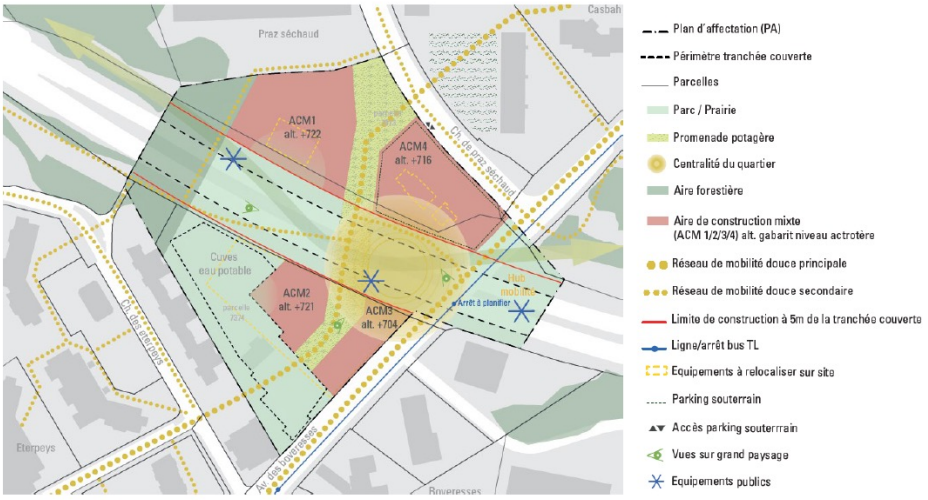
Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	OFROU
Description de la mesure	Plan d’affectation Boveresses - Couverture A9 Projet de révision du PQ 484 (1966) et du PPA 670 (1994) dans le cadre du projet de couverture de l’autoroute A9. Le futur PA, y compris le recouvrement de l’autoroute, permettra la création d’un nouveau quartier de logements, activités et équipements (para-) publics. L’objectif cible de ce futur quartier est de 32’000 m² SPd (non compris les bâtiments Praz-Séchaud 1 à 12).
Type d’affectation	Zone mixte 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	5 habitants + emplois actuels 802 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Construction d’une tranchée couverte sur l’autoroute A9 pour relier deux quartiers et créer un grand parc de quartier sur la tranchée couverte. Renforcement du réseau d’espaces publics et paysagers du quartier. Opportunité pour améliorer la desserte en transports publics du quartier avec ajout d’un nouvel arrêt de bus sur l’Avenue des Boveresses. Opportunité de proposer de nouveaux logements et nouveaux équipements publics et para-publics dans le quartier. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coordination entre transports et urbanisation	Une coordination sera effectuée dans le cadre des futures études du PA via l’étude mobilité. Actuellement la desserte en transports publics est peu satisfaisante, avec la ligne de bus n°6 qui se termine à Praz-Séchaud. Une étude d’opportunité sera réalisée pour un nouvel arrêt de bus au niveau de la future tranchée couverte, ainsi que pour le prolongement éventuel (ou le raccordement via une nouvelle ligne) de la ligne 6 en direction du métro m2 Vennes.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Passerelle mobilité active Vennes – Praz-Séchaud
État de la planification	2023-24 : précisions cahier des charges et périmètre de projet 2025-26 : suite des études et traduction en PA 2027 : enquête publique PA 2028-29 : adoption PA + AO investisseurs + procédures d’autorisation tranchée couverte et bâtiments 2030-2034 : construction (tranchée et bâtiments)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Principes directeurs du futur PA (état dernières études de 2021)



1255860021

Plan d'affectation Campagne des Bergières

Catégorie de mesure: Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	L'objectif principal ayant motivé la réalisation du présent projet est la valorisation de la parcelle 1826 selon deux axes: la densification de la parcelle pour utiliser son potentiel constructible au profit de la création de logements, la requalification profonde du centre commercial MIGROS par un réaménagement des espaces intérieurs et extérieurs, des accès et des fronts bâtis. Le projet permet également une valorisation du site en complétant le tissu bâti ainsi qu'un traitement qualitatif et une valorisation des espaces ouverts à la hauteur de son rôle central à l'échelle du quartier.
Type d'affectation	Zone centrale 15 LAT Zone de verdure 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	159 emplois actuels 269 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	La situation au cœur de la centralité principale de l'agglomération, la qualité de la desserte en transports publics et la position structurante des Bergières comme centralité de quartier en font un site idéal pour accueillir de nouveaux logements. En effet, ce quartier bénéficie de nombreux atouts: proximité du centre-ville, bonne desserte en transports publics, proximité aux équipements publics (écoles primaires et secondaires, centre socio-culturel, Palais de Beaulieu), diversité des types d'habitats dans le périmètre environnant (Chemins de Boisy et de Pierrefleur, Chemins des Noisetiers et des Pâquerettes). Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants: ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et urbanisation	Transports publics: Les lignes de bus tl 2 (Désert-Maladière) et 21 (Blécherette-Paudex) assurent une bonne desserte en transports publics du quartier. TIM: Le quartier est desservi principalement par les Avenues des Bergières (à l'Est) et par l'Avenue du Grey (au Nord et à l'Ouest), et dans une moindre mesure au Sud par l'Avenue de Collonges. Le projet, avec une augmentation de 6'650 m^2 de SPd pour le logement et 3'900 m^2 d'activités modifie légèrement à la baisse la charge du réseau existant. La diminution de la charge de trafic s'exprimera principalement sur l'avenue des Bergières et sur le Grey. Mobilité douce: Le projet permet de favoriser les déplacements piétons, par une libération d'espaces aujourd'hui dévolus à la voiture et aux camions de livraison. Le réseau des cheminements de mobilité douce est amélioré par la création d'un escalier linéaire reliant plus directement la Place et la toiture du socle – chemin qui fait l'objet d'une servitude préexistante. De plus, la requalification de la façade sur l'Avenue des Bergières rendra le cheminement le long de l'Avenue plus attractif.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Examen préalable: 2023 Adoption par le Conseil Communal: 2025 Mise en vigueur: 2026 Permis d'habiter: 2029
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1255860047

Plan d’affectation Campagne des Cèdres

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Révision du PE 614 (1983) et du PPA 724 (2007) pour répondre aux besoins d’extension des institutions présentes sur le site des Cèdres : Vaudoise Assurances, HEP, FMEL, IMD, etc. Dans le futur, les développements attendus sont les suivants : ‣ Haute Ecole Pédagogique : prise de possession des bâtiments actuels du Gymnase Auguste Piccard (qui va déménager hors site à terme) et construction de nouveaux bâtiments à proximité du GAP actuel. Le nombre d’étudiant (inscription et non forcément tous sur place en même temps) : environ 4500 (environ 2’000 sur place simultanément) ; ‣ La Vaudoise : construction d’un nouveau bâtiment de 7’800 m^2 de surface de plancher pour l’ensemble de l’institution à côté du bâtiment existant ; ‣ IMD : augmentation de la surface à bâtir de 4’250 m^2 de surface de plancher, via la démolition puis reconstruction d’un bâtiment ; ‣ FMEL : ajout d’un étage pour la réalisation d’environ 85 logements d’étudiants (336 au lieu de 251 actuellement) ; ‣ EPFL : des bureaux ainsi que des laboratoires se situent actuellement sur le site, mais aucun développement n’est prévu au stade actuel.
Type d’affectation	Zone centrale 15 LAT ; Zone affectée à des besoins publics 15 LAT ; Zone de desserte 15 LAT ; Zone ferroviaire 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	836 habitants + emplois actuels
Opportunité et utilité	‣ Permettre un développement maîtrisé et intégré au paysage des différentes institutions présentes sur le site ; ‣ Requalifier le cœur du parc et mettre en valeur le patrimoine naturel, paysager et construit de la Campagne des Cèdres ; ‣ Qualifier les espaces vides et préserver les vues vers le lac et le grand paysage, dont la vue emblématique depuis le hall d’entrée du siège de Vaudoise Assurances ; ‣ Assurer les continuités écologiques notamment entre le parc de Milan et les bords du lac ; ‣ Redonner de la perméabilité à la Campagne des Cèdres, en favorisant la mobilité active, entre le parc de Milan et les rives du lac, l’avenue des Bains et le chemin de Bellerive, afin de garantir un accès et un usage public des espaces non bâtis ; ‣ Mettre en place des mesures de compensation paysagère qualitative et quantitative accompagnant l’évolution du site dans son ensemble, compte tenu de la densification du site ; ‣ Mettre en place des mesures favorisant l’adaptation au changement climatique en respectant les ambitions du Plan climat de la Commune. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Utiliser le stationnement comme un levier d’action majeur

Coordination entre transports et urbanisation	Coordination effectuée dans le cadre du PA via l'étude mobilité. Le site est actuellement déjà bien desservi par les transports en commun et des aménagements pour la mobilité douce. Il offre 439 places de stationnement, ce qui est supérieur aux besoins selon la norme actuelle. Au niveau de la circulation, les conditions sont bonnes au niveau des intersections, avec des capacités utilisées de l'ordre de 80% sur les différents carrefours. Des files peuvent néanmoins se former ponctuellement ou sont induites par des intersections en aval. Selon les normes en vigueur, les besoins de stationnements pour l'entier du site est de 290 places, dont 80% en souterrain et 944 places vélos. Le nombre de place de stationnement est donc fortement réduit sur l'ensemble du site dans le cadre du PA puisqu'on passe de 439 places actuelles à 290 places permises par le PA (dont 58 en surface). Les réaménagements prévus entrainent aussi une relocalisation de certaines places.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Juillet 2024 : examen préalable PA Printemps 2025 : approbation du PA par la Municipalité Mi-2025 : enquête publique (30 jours) 2025-2026 : processus adoption du PA par le Conseil communal 2026 : approbation du PA par le Canton
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Plan d'affectation (état 2023)



1255860046

Plan d’affectation Cour-Square

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Quartier existant, bâtiments figurants au recensement communal en note *3* et *2*. Volonté d’accorder un droit de démolir reconstruire un bâtiment existant (non recensé) et de créer une galette en sous-œuvre pour accueillir un programme public : bibliothèque et APEMS.
Type d’affectation	Zone à définir pour du logement et des équipements publics
Nombre d’habitants et d’emplois	223 habitants + emplois actuels Le projet prévoit 30 nouveaux logements.
Opportunité et utilité	Le projet permet la revitalisation de deux squares chers aux habitants de ce centre de quartier vivant en proposant quelques logements supplémentaires, un programme d’intérêt public et une requalification des espaces paysagers. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant
Coordination entre transports et urbanisation	Déjà bien desservi en transports publics : lignes 1 et 25 sur l’avenue de Cour, arrêt directement vers le périmètre et la ligne 6 au-dessus sur l’avenue du Mont-d’Or
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	2024 : envoi à l’examen préalable 2025 : Adoption par le conseil communal 2026 : Mise en vigueur
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1255860031

Plan d’affectation Les Jardins de Vidy

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	–
Description de la mesure	La Municipalité de Lausanne a pour objectif de développer un écoquartier sur les deux sites des Prés-de-Vidy avec des logements, activités et équipements publics afin d’accueillir environ 2’000 habitantes et habitants et 1’500 emplois à l’horizon 2029 – 2032. Dans le secteur des Jardins de Vidy, un quartier principalement de logements est envisagé tout en gardant le caractère horticole du site. Il accueillera un complexe scolaire pour les enfants des nouveaux logements et des quartiers avoisinants. L’établissement horticole sera remanié et concentré afin de laisser la place aux nouvelles constructions. L’orangerie, quant à elle, sera réhabilitée et mise en valeur avec un programme ouvert au public. Le site actuel de l’établissement horticole dit « Les Jardins de Vidy » est actuellement soumis aux dispositions du plan général d’affectation (PGA) relatives à la zone d’utilité publique. Une procédure de plan d’affectation est donc nécessaire. Le périmètre du PA Les Jardins de Vidy inclut les parcelles N°4208 et 4232. Il prévoit une surface de 45’000 m^2 SPd neufs réservée à l’habitation et quelques petits commerces de proximité au rez-de-chaussée, une surface pour les installations publiques à l’est du secteur et l’établissement horticole réduit mais maintenu au cœur du quartier.
Type d’affectation	Zone centrale 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	1300 nouveaux habitants + emplois
Opportunité et utilité	Le périmètre de l’actuel établissement horticole représente un emplacement stratégique du territoire lausannois. Véritable porte d’entrée de la ville, il est en même temps au cœur de l’agglomération et joue un rôle de transition entre les secteurs des Hautes Ecoles et des quartiers urbains au tissu hétérogène et plus resserré. Ce site est adapté à un développement urbain mixte compte tenu de sa localisation et de la qualité de la desserte en transports publics
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est situé dans l’aire de desserte de nombreuses lignes de transports publics, comme l’illustre la figure 5. Le périmètre du PA se trouve entièrement dans le périmètre d’influence de la station de métro m1 Bourdonnette (rayon de 500m), dont la cadence est à moins de 10 minutes. Cinq lignes de bus (tl n° 24, 25, 32, 33 et MBC n° 701) et une ligne nocturne (tl n° N5), viennent compléter cette offre en desservant les différents arrêts à proximité du PA (Bourdonnette Nord, Rue du Lac, Longemalle, Bourdonnette). Le PA se trouve à cheval entre les rayons d’influence de ces arrêts (300m). Ces différentes lignes disposent d’une fréquence de desserte allant de moins de 10 minutes pour certaines, à 15 minutes pour d’autres. L’accessibilité actuelle du site en transports publics peut donc être qualifiée de très bonne.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Prés-de-Vidy, PA Vidy La Romaine (5586.2.186)
État de la planification	2018-2019 : Examen préliminaire Début 2025 : Examen préalable Fin 2025 : Enquête publique Courant 2026 : Adoption du PA par le Conseil communal 2026-2027 : Approbation du PA par le Canton
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	–

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Image directrice du bureau AWP



Schéma directeur des Prés-de-Vidy

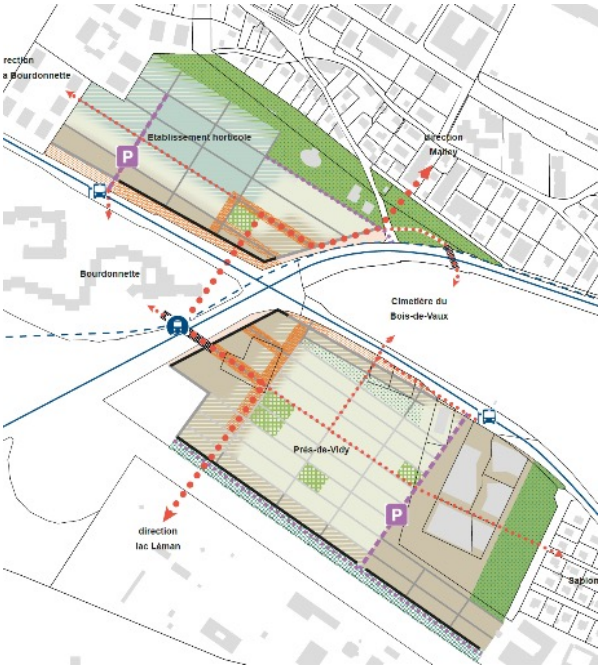
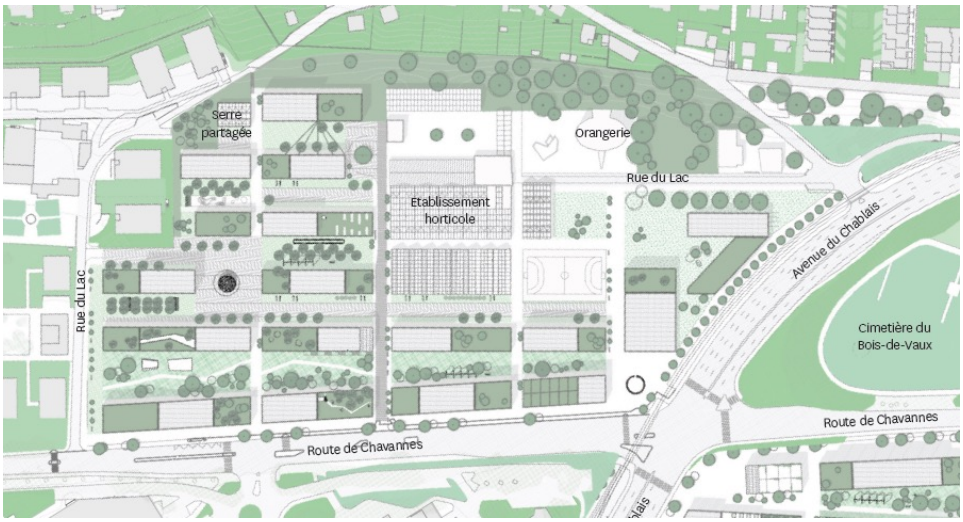


Image directrice des Jardins de Vidy



Axonométrie schématique du PA Les Jardins de Vidy.



1255860048

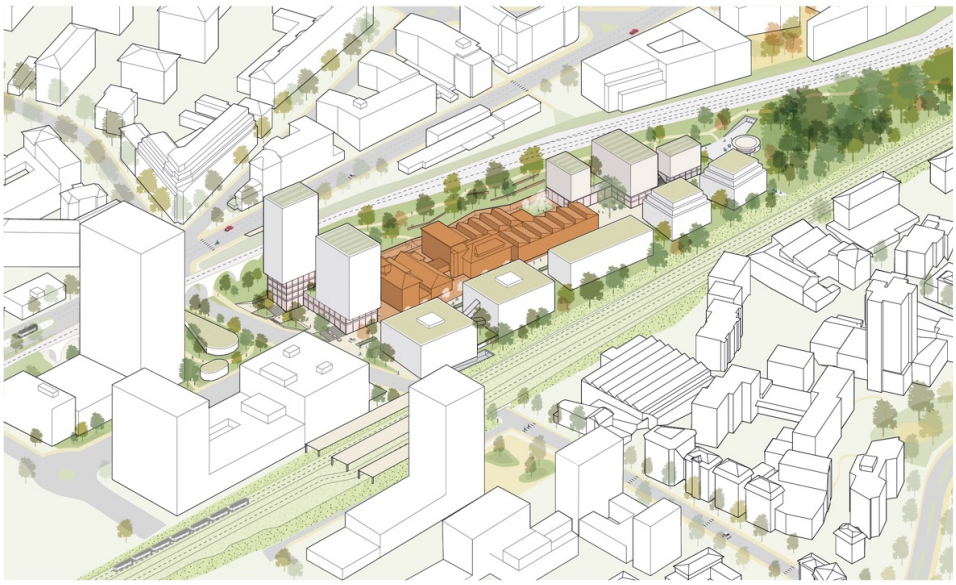
Plan d’affectation Malley Manufacture

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Ce site enclavé, au caractère industriel et fonctionnel, peu connu du grand public, amorce sa mutation, transformant ainsi le profil du quartier. En effet, la proximité de la nouvelle halte CFF de Prilly-Malley ainsi que la planification et le développement de plusieurs secteurs alentours, lui donnent un nouvel essor. L’objectif est de reconvertir le site en créant un quartier vivant, qualitatif, cohérent, durable et mixte, dont l’impact dépasse les limites du périmètre. Des logements de différents types, des bureaux, des surfaces commerciales constitueront ce nouveau quartier et entoureront l’extension de la Haute École des Arts de la scène «La Manufacture».
Type d’affectation	zone centrale 15 LAT zone affectée à des besoins publics 15 LAT zone de desserte 15 LAT zone ferroviaire 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	405 nouveaux habitants + emplois
Opportunité et utilité	Ce projet vise à valoriser et requalifier en profondeur un secteur de ville en mutation et renforce le développement de la HES inter-cantonale de la Manufacture. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Garantir la diversité du tissu bâti existant
Coordination entre transports et urbanisation	Extrêmement bien desservi en transports publics : ligne du futur Tram sur la rue de Genève, halte CFF de Malley à moins de 300m.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	2024 : envoi à l’examen préalable 2025 : adoption par le Conseil communal 2026 : Mise en vigueur
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1255860022

Plan d’affectation Montolivet

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Changement d’affectation, conservation des bâtiments et création de deux nouvelles implantations des constructions
Type d’affectation	Zone d’habitation de moyenne densité 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	102 habitants + emplois actuels 188 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Le projet de PA "Montolivet" a pour objectif de changer l’affectation actuelle (zone para-publique pour une école privée) en zone centrale de moyenne densité, de définir des mesures de préservation du site et d’augmenter la densité bâtie (env. + 3’000 m^2 sur un total d’env. 9’400 m^2). L’école a définitivement fermé ses portes en 2016 et la propriété a été vendue. Le site comporte des bâtiments remarquables (objectif de sauvegarde A pour la villa et B pour l’ensemble selon l’ISOS) et un jardin historique ICOMOS. Le bâtiment IV est actuellement partiellement loué par la Ville de Lausanne (APEMS et salle de gym). Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Utiliser le stationnement comme un levier d’action majeur
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est très bien desservi par les transports publics : bus TL lignes 8, 21 et 25. Il est situé à environ 10 min. à pied de la gare CFF. Le projet ne prévoit aucune place de stationnement, hormis des places visiteurs, PMR et de co-voiturage.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Pas de mesure particulière.
État de la planification	À la suite de l’enquête publique survenue en 2021, le projet a été modifié en raison des nombreuses oppositions (en lien principalement avec la mobilité et la protection des arbres). L’objectif est de le mettre à l’enquête publique complémentaire fin 2024, début 2025. L’examen préalable complémentaire a été transmis le 10 juillet 2024.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1255860052

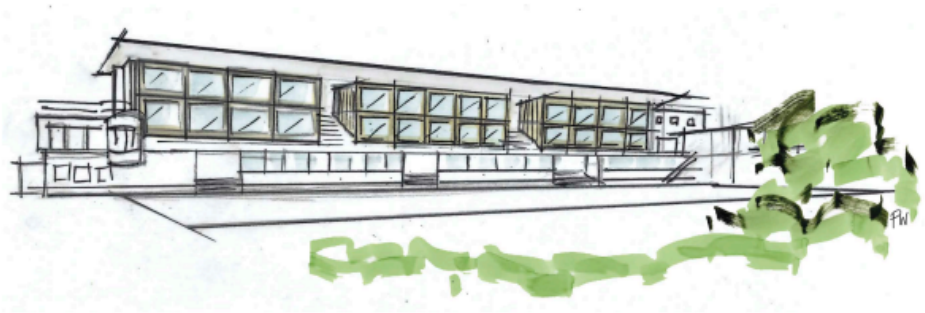
Plan d’affectation Piscine/patinoire de Montchoisi

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	Privés
Description de la mesure	Sur le site de la piscine / patinoire de Montchoisi, un projet d’hôtel (40-50 chambres) est envisagé par un porteur de projet privé sur la partie Est de la parcelle 5551. Le projet présente des qualités intéressantes pour compléter l’offre hôtelière lausannoise et contribuer à animer le site de Montchoisi. L’offre hôtelière s’inscrit dans le site de Montchoisi dans le respect de la haute valeur patrimonial de ce dernier. La piscine/patinoire n’est pas impactée par le projet.
Type d’affectation	A définir, équipements hôteliers.
Nombre d’habitants et d’emplois	66 emplois actuels
Opportunité et utilité	Le projet est intéressant pour la Ville sur plusieurs aspects : ‣ le développement d’une offre hôtelière supplémentaire dans le secteur sud de la ville, à proximité du bord du lac ; ‣ le développement d’une offre hôtelière originale (hôtel + piscine / patinoire), dans un segment (moyen de gamme) aujourd’hui moins étoffé, qui pourra contribuer à l’attractivité touristique de la destination ; ‣ donner un nouvel usage à un bâtiment historique, qui n’est plus utilisé dans son affectation d’origine (gradins) ; ‣ assurer des rentrées économiques (taxes de séjour et rentes de droit de superficie) dans un bâtiment aujourd’hui peu valorisé. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant
Coordination entre transports et urbanisation	Transports publics : Les lignes de bus 2, 21 et 25 assurent une bonne desserte du site. Aussi, un arrêt du m2 est situé à environ 500m. TIM : Le site est desservi principalement par les Avenues de l’Elysée et de Servant. Le projet ne devrait pas impacter la charge du réseau actuelle. Mobilité douce : pas d’impact du projet sur le réseau de mobilité douce
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Examen préliminaire : 2023 Examen préalable : 2025 Adoption par le Conseil Communal : 2026 Mise en vigueur : 2027 Permis d’habiter : 2029
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1255860049

Plan d’affectation Ruchonnet Savoie

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Surélévation de l’immeuble existant (à l’angle de l’Av. Ruchonnet et de l’Av. de Savoie)
Type d’affectation	Zone centrale 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	210 habitants + emplois actuels 36 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Le but est de pouvoir surélever d’1 niveau le bâtiment existant sur la parcelle n°5806. La surélévation n’étant pas permise par l’actuel plan d’affectation, une révision s’avère nécessaire. La révision permettra également d’actualiser les dispositions règlementaires. Il s’agit d’un bâtiment administratif comprenant des surfaces commerciales (au rez) et des services (cabinets médicaux, salles de cours, etc.). Le maître de l’ouvrage aimerait assainir le bâtiment (énergie) et l’agrandir (surélévation) car il existe une forte demande pour des surfaces médicales en lien avec la clinique Cécil. Des logements pourraient toutefois aussi être envisagés, mais en très faible proportion. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Garantir la diversité du tissu bâti existant
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est très bien desservi par les transports publics : il est situé à côté d’un arrêt de bus TL (lignes 3 et 21) et se situe à 5 min. à pied de la gare CFF. Le projet ne prévoit aucune place de stationnement supplémentaire (parking souterrain existant).
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Pas de mesure particulière.
État de la planification	Le PA a fait l’objet d’un examen préliminaire le 22 novembre 2021. Il est prévu de le mettre à l’examen préalable fin 2024 ou début 2025. Enquête publique fin 2025 ou 2026.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





Inventaire de projets à l'horizon B (2032-2036)

ID	Commune	Libellé	Type	Habitants + emplois supplémentaires
1255860023	Lausanne	Paroisse St-thérèse	PA	52
1255860051	Lausanne	Arcades-Pont de Chailly	PA	0

2.3
Mesures infrastructurelles

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures infrastructurelles à l'échelle du SDCL inscrites dans le PALM 2025.

Les mesures infrastructurelles du SDCL retenues en liste A (2028-2032) ou B (2032-2036), et pour lesquelles un cofinancement fédéral est sollicité, font l'objet d'une fiche descriptive. Les mesures inscrites à l'horizon C (2036-2040) sont listées.

La liste de toutes les mesures du PALM 2025, ainsi que la présentation des paquets de mesures figurent dans le cahier 1 (voir volume D, chapitre 1).

DOCUMENTS



ME10-SDCL – Mesures infrastructurelles, cœur d'agglomération, Horizon A5, B5 et C5
ME6-SDCL – Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors mobilité active), Horizon A1, A2, A3, A5, B5

« travail en cours de finalisation »

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDCL

Mesures infrastructurelles, horizons A5, B5, C5, cœur d'agglomération

Type de mesures

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Mobilité active
- Passerelle MD
- Gare CFF
- Interface
- Vélostation
- Ascenseur
- Carrefour

Horizon de réalisation

Mobilité douce

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

Autres mesures

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

MESURES

MESURES INFRASTRUCTURELLES COEUR D'AGGLOMÉRATION HORIZONS A5, B5 ET C5

ME10 SDCL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

« travail en cours de finalisation »

Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles - horizons A1, A2,A3, A5, B5 (hors mobilité active)

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDCL

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises

Pour des raisons de lisibilité, les mesures d'urbanisation PACom ou PGA ne sont pas représentés.

Mesures infrastructurelles - Type

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Interface, Arrêt de bus
- Gare CFF

Mesures infrastructurelles - horizons

- A5 PALM 2025
- B5 PALM 2025
- A3 PALM 2016
- A2 PALM 2012
- A1 PALM 2007

MESURES

MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES (HORS MOBILITÉ ACTIVE)

→ PALM 2025, Volume D

ME6
SDCL

palm Agglomération Lausanne-Morges

4d.CL.02

Lausanne - Passage sous voie m1 Bourdonnette et Vidy La Romaine

Catégorie de mesure : 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	A (PALM 2012)
Justification du retard	Retard dû au développement des projets des Prés-de-Vidy et aux réflexions liées au carrefour de la Bourdonnette, au projet de développement du métro m1 et au projet de jonction autoroutière. Retard dû à une infrastructure nationale liée.
Date début des travaux	2030
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	Ville de Lausanne - Métamorphose
Partenaires	OFROU et Canton
Description et faisabilité	Les sites de la Bourdonnette et de Vidy La Romaine sont situés en contrebas de l'avenue du Chablais et de l'arrêt du m1 - Bourdonnette. Un passage inférieur dédié à la mobilité active est prévu pour relier les deux quartiers. Voir : Etude de faisabilité du passage sous voie Vidy La Romaine – Bourdonnette, bureau Perret-Gentil (2024).
Opportunité et utilité	Dans le cadre du développement du secteur des Prés-de-Vidy, une liaison de mobilité active en passage inférieur entre le quartier de la Bourdonnette et le nouveau quartier de Vidy La Romaine permettra notamment : ‣ Le désenclavement du secteur ; ‣ Un lien entre les espaces publics des deux quartiers permettant de rejoindre les différents équipements publics des quartiers (complexes scolaires, activités, services, etc.) ; ‣ La sécurité de la mobilité active entre les quartiers notamment pour les enfants ; ‣ Des liaisons sécurisés vers les arrêts de transports publics notamment le m1 ; ‣ D'éviter les temps d'attente longs aux feux. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active
Coûts (hors taxe)	CHF 15'000'000 HT
Clé de répartition du financement	-

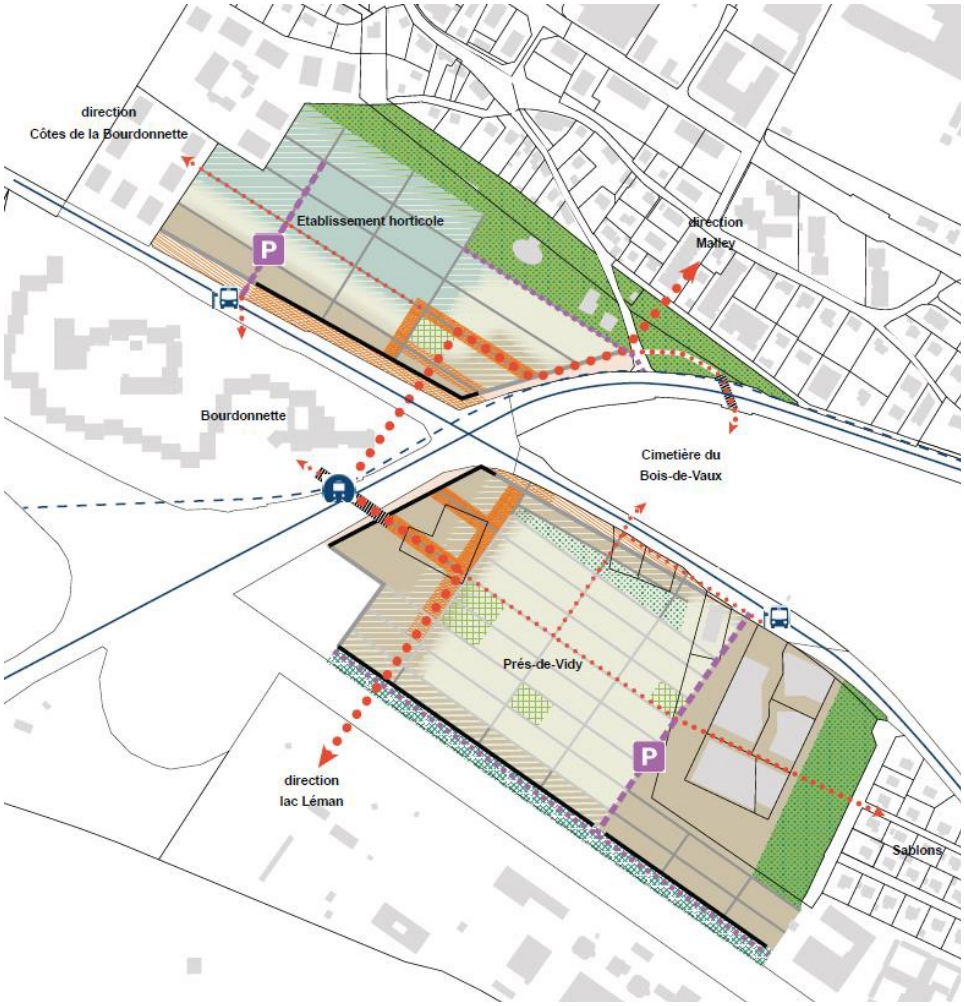
Planning

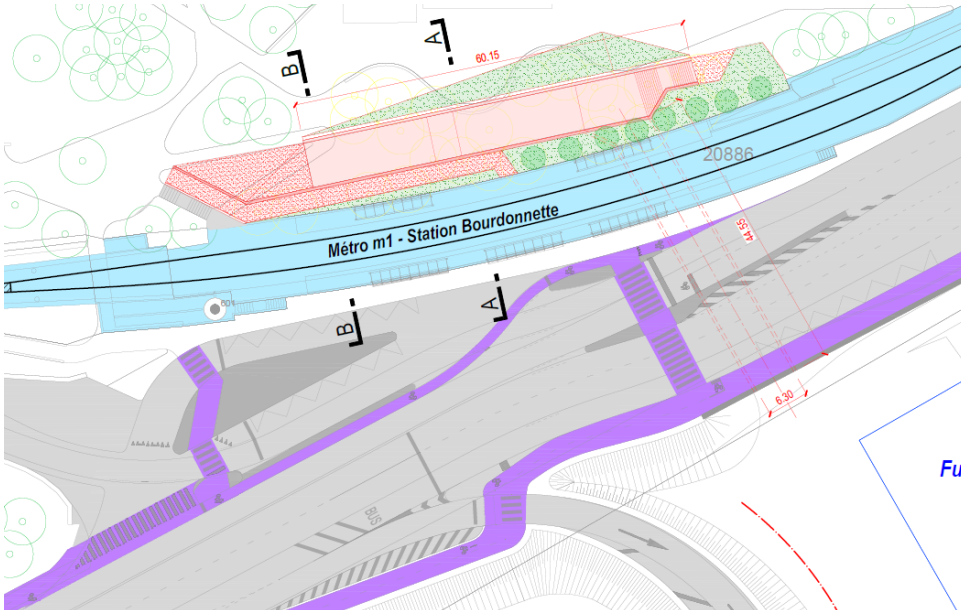
Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
‣ Concept - 11	2019
‣ Étude préliminaire - 21	2024
‣ Appel d'offre (études) - 22	2026
‣ Avant-projet - 31	2026
‣ Projet d'ouvrage - 32	2027
‣ Autorisation de construire - 33	2028
‣ Obtention du financement	2028
‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2029
‣ Projet d'exécution – 51	2029
‣ Début des travaux	2030

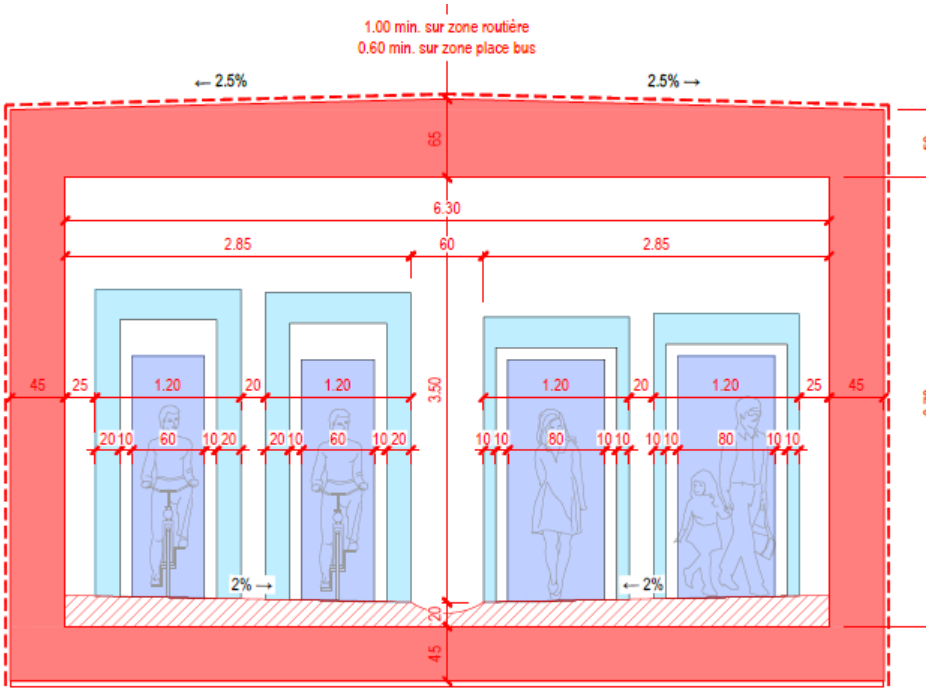
État de la planification	Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure urbanisation : PA Prés-de-Vidy (PALM 2012)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	Il n'y a pas d'impact négatif de la mesure sur l'environnement. La mesure permet de faciliter l'usage de la mobilité active dans les modes de déplacement et éviter au maximum l'usage des TIM.
Informations factuelles (documents distincts)	La mesure prévoit un passage sous voie d'une largeur de 6.3 m, d'une hauteur de 3.5 m et d'une longueur de 54 m. Le passage est au niveau du terrain du côté de Vidy La Romaine et remonte en rampe vers le quartier de la Bourdonnette puis du métro m1.
Documents mis à disposition	Plan et coupes de l'étude de faisabilité (2024)

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

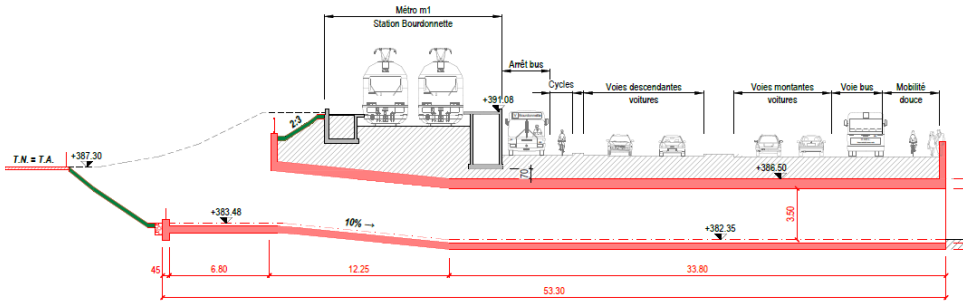






Etude de faisabilité
du passage sous voie Vidy La Romaine – Bourdonnette.

Source: Perret-Gentil (2024)



4c.CL.301

Lausanne – Requalification du sud de l'avenue d'Ouchy, de la route cantonale et de ses abords en traversée de la place de la Navigation (secteur nord), et de la rue du Liseron

Catégorie de mesure: 4c Développement des réseaux de mobilité active

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	Retard dû au développement des projets des Prés-de-Vidy et aux réflexions liées au carrefour de la Bourdonnette, au projet de développement du métro m1 et au projet de jonction autoroutière. Retard dû à une infrastructure nationale liée.
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	Transports publics de la région lausannoise (tl) Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) Société de développement des intérêts d'Ouchy (SDIO)
Description et faisabilité	Le périmètre est composé du sud de l'avenue d'Ouchy, de la route cantonale et de ses abords en traversée de la place de la Navigation (secteur nord), et de la rue du Liseron. Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan climat, la Ville de Lausanne souhaite requalifier les espaces publics de ce secteur, en vue notamment d'améliorer les connexions de mobilité active et l'interface de transports d'Ouchy. **Constat et déficits de mobilité active** La place de la Navigation est un lieu touristique avec une forte affluence piétonne (jusqu'à 2'900 piétons / heure de pointe les week-ends estivaux de beau temps) et cycliste (TJOM de 1'380 vélos / jours). L'interface au terminus du métro m2 fait le lien avec les bateaux internationaux de la CGN et le réseau de bus tl. La CGN ambitionne d'accroître à la fois la capacité de ses bateaux et leur fréquence, tandis que les tl prévoient d'augmenter la cadence du métro m2 et des lignes de bus existantes, et de rajouter 2 lignes de bus supplémentaires. Principalement en raison du gabarit octroyé aux circulations, les liaisons de transbordement au sein de cette interface sont aujourd'hui de faible qualité et encombrées, les aménagements vélos très insatisfaisants (manque global de continuité et d'uniformité, tourne-à-gauche non sécurisés, etc.), et les aménagements piétons insuffisants (trottoirs de faibles largeurs, par moment saturés, quais de bus très sollicités, sans espace d'attente qui leur est propre, menant à un encombrement des trottoirs, revêtement asphalté prédominant et zones ombragées insuffisantes, etc.). La place du Port, et les quais de Belgique dans sa continuité, étaient déjà attractifs pour les usagers et usagères du bord du lac avec leurs commerces de part et d'autre de la route (cafés / restaurants / hôtels avec terrasses, glacier, loueurs de pédalos, etc.), et la promenade arborée et fleurie des quais de Belgique reliant le musée olympique, le parc du Denantou et les plages de Pully. Ils le sont devenus davantage avec l'ouverture récente de la zone de baignade et du deck au niveau du Vieux-Port, et celle de la buvette Côté Lac un peu plus loin. Ce développement va se poursuivre avec la création d'une plateforme supplémentaire et un accès PMR au niveau du Vieux-Port, et l'ouverture d'une nouvelle zone de baignade sur 400m le long des quais, menant à des cohabitations entre les différentes mobilités toujours plus importantes. Le constat d'aménagements déficitaires pour la mobilité active porté sur la place de la Navigation se répète sur ce secteur, et notamment au niveau du carrefour avec l'avenue d'Ouchy et la place de la Navigation, dans lequel le nombre d'accidents impliquant piétons et vélos a mené à l'identification d'un point noir, requérant une intervention de la Ville de Lausanne pour améliorer la situation.

	Enfin, la promenade de la ficelle est un axe piéton lausannois majeur pour relier la ville au lac, mais aujourd'hui interrompue par la rue du Liseron, majoritairement aménagée à destination des transports individuels motorisés (TIM). Le cheminement en direction du métro est peu lisible, et celui en direction de l'avenue d'Ouchy, et plus loin du Vieux-Port, des quais de Belgique et du lac, est encombré et de faible qualité pour les mobilités actives. **Propositions** Le projet propose de rééquilibrer l'espace voirie en faveur de la mobilité active pour pallier ces déficits. La diminution de la limitation de vitesse de 50 à 30 ou 20 km/h, la réduction des gabarits actuels de chaussée très larges, la suppression de voies de circulations non essentielles, la diminution du nombre de places de stationnement ou encore la coupure de la rue du Liseron à la circulation des TIM sont autant de leviers pour libérer cet espace nécessaire, alors utilisé à la mise en place de pistes cyclables confortables là où elles manquaient, à l'élargissement des trottoirs, à la création de zones d'attentes propres aux arrêts de bus et hors de l'emprise des trottoirs, àa la mise en place d'arceaux vélos ou encore à la plantation d'arbres. Ces aménagements permettront : ‣ de proposer un véritable itinéraire de mobilité ville-lac sécuritaire et qualitatif depuis la ficelle jusqu'au Vieux-Port en passant par l'avenue d'Ouchy ; ‣ d'assurer des liaisons de transbordement confortables et sécurisées au sein de l'interface d'Ouchy et avec ses environs directs que sont les bords du lac et la ficelle.
Opportunité et utilité	Une multimodalité qui répond aux enjeux de durabilité et de qualité de vie ‣ Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables Le Plan climat lausannois, adopté par la Municipalité en 2021, implique d'engager des transformations ambitieuses de l'espace public, tant sous l'angle de l'adaptation aux changements climatiques, que de celui de l'atténuation de ces derniers par une mobilité décarbonée. L'engagement du projet d'Ouchy s'inscrit dans cette dynamique en s'appuyant sur trois éléments concomitants : ‣ l'amélioration de l'interface de transports d'Ouchy avec le confortement de la connexion métro-bateau-bus, acte essentiel pour le développement des mobilités durables et la sécurisation de ces dernières (voir point précédent : pistes cyclables manquantes, trottoirs trop étroits, point noir de mobilité identifié au carrefour Navigation-Ouchy-Vieux Port), et indispensable au regard des usages toujours plus nombreux du bord du lac et des trajets pendulaires par bateau en forte augmentation ; ‣ l'amélioration des espaces publics existants dans le secteur sud de l'avenue d'Ouchy et au nord de la place du Vieux-Port, pour favoriser l'attractivité des commerces et restaurants qui l'occupent, rejoignant la préoccupation de la Ville de Lausanne de valoriser les espaces touristiques et de loisirs du bord du lac ; ‣ le confortement des liaisons de mobilité active à l'échelle de la ville, ici celle entre la ficelle, et plus haut la gare et le centre-ville, et le Vieux Port, et plus généralement les rives du lac, au regard de l'attractivité grandissante de ces derniers ; ‣ le déploiement programmé par les Services industriels de Lausanne d'un important projet d'extension du chauffage à distance sur l'avenue d'Ouchy, la place de la Navigation et l'avenue de la Harpe, qui implique des travaux de voirie conséquents : la mutualisation de ces travaux avec ceux en vue des améliorations précédemment citées permet de limiter l'impact pour les usagères et usagers dans ce lieu emblématique et très sollicité, et d'optimiser les coûts. Ces enjeux croisés, confortés par les enjeux de mobilité, d'environnement et économiques portés par la Ville pour ce site emblématique, justifient d'engager une requalification complète de l'espace public sur le périmètre précité. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active
Coûts (hors taxe)	CHF 7'360'000 HT
Clé de répartition du financement	Ville de Lausanne

Planning	**Phase de projet**	**Année d'achèvement de la phase**
	‣ Concept - 11	2024
	‣ Étude préliminaire - 21	2024
	‣ Appel d'offre (études) - 22	2025
	‣ Avant-projet - 31	2025
	‣ Projet d'ouvrage - 32	2025
	‣ Autorisation de construire - 33	2026
	‣ Obtention du financement	2027
	‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2027
	‣ Projet d'exécution – 51	2028
	‣ Début des travaux	2028
État de la planification	Mandat «Ouchy : aménagement des espaces publics» couvrant l'ensemble des phases SIA (31 à 53) attribué à un groupement pluridisciplinaire le 21 décembre 2023. Groupement rassemblant architecte-paysagiste, ingénieur civil spécialiste en démarche participative, ingénieur mobilité et spécialiste en environnement. Démarrage de l'avant-projet (phase SIA 31) en janvier 2024. Voir planning ci-dessus	
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus	
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus	
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure paysage PALM 2025 : parc d'agglomération des rives du lac (mesure partiellement comprise dans le périmètre du parc d'agglomération, permettra une meilleure accessibilité) Mesure urbanisation PALM 2025 : PACom Lausanne	
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-	
Impact sur l'environnement	Pas de conflit avec des zones de protection de la nature.	
Informations factuelles (documents distincts)	Flux TIM, TJOM comptages 2023 : ‣ 12'000 véh/j Avenue de Rhodanie ‣ 6'100 véh/j Avenue d'Ouchy ‣ 9'000 véh/j Quai de Belgique Flux TIM, TJOM estimation 2030, hypothèse de réduction du trafic de 25% hors impact projet : ‣ 9'000 véh/j Avenue de Rhodanie ‣ 4'600 véh/j Avenue d'Ouchy ‣ 6'800 véh/j Quai de Belgique Flux cyclistes, TJOM comptages 2023 : ‣ 1'380 vélos/j Place de la Navigation Flux piétons, comptages 2023 Place de la Navigation : ‣ 2'900 piétons/h jours de week-ends estivaux ; ‣ 1'400 piétons/h heure de pointe du matin (7h à 8h) ; pics à 700 piétons/15 min entre 7h30 et 7h45 concentrés sur la traversée piétonne devant le m2 lors du débarquement de bateaux de la CGN.	
Documents mis à disposition	Etude de mobilité préliminaire du secteur Ouchy-Sud. Aménagement de l'interface TP et de l'espace public du secteur d'Ouchy-Sud (21 août 2023)	

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Figure 1 - Périmètres d'intervention

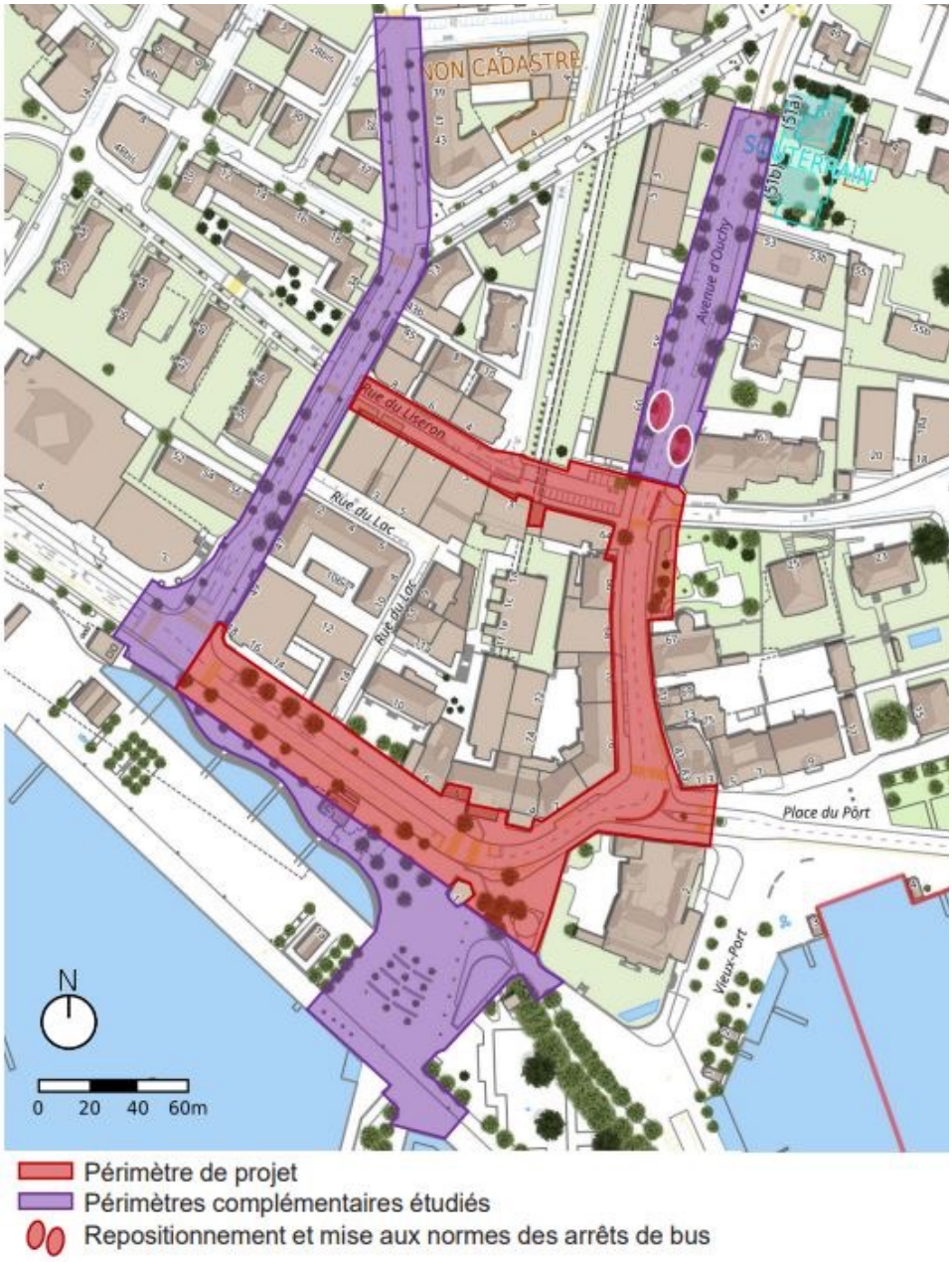


Figure 2 - Plan d'avant-projet (en cours)



Légende:
1 Zone 30km/h (précédemment 50)
2 Zone de rencontre (précédemment 30)
3 Trottoirs élargis
4 Pistes cyclables continues de 2,50m de largeur (ponctuellement 1,80m)
5 Nouveaux arceaux vélos
6 Zones d'attentes propres aux arrêts de bus hors de l'emprise des trottoirs
7 Continuité piétonne de la ficelle (trafic TIM interrompu au centre de la rue du Liseron)
8 Nouvelles plantations arborées

5a.CL.302

Lausanne, réaménagement du quartier Sous-gare (boulevard de Grancy, avenues du rond-point et William-Fraisse, passage de Montriond et chemin du Closelet)

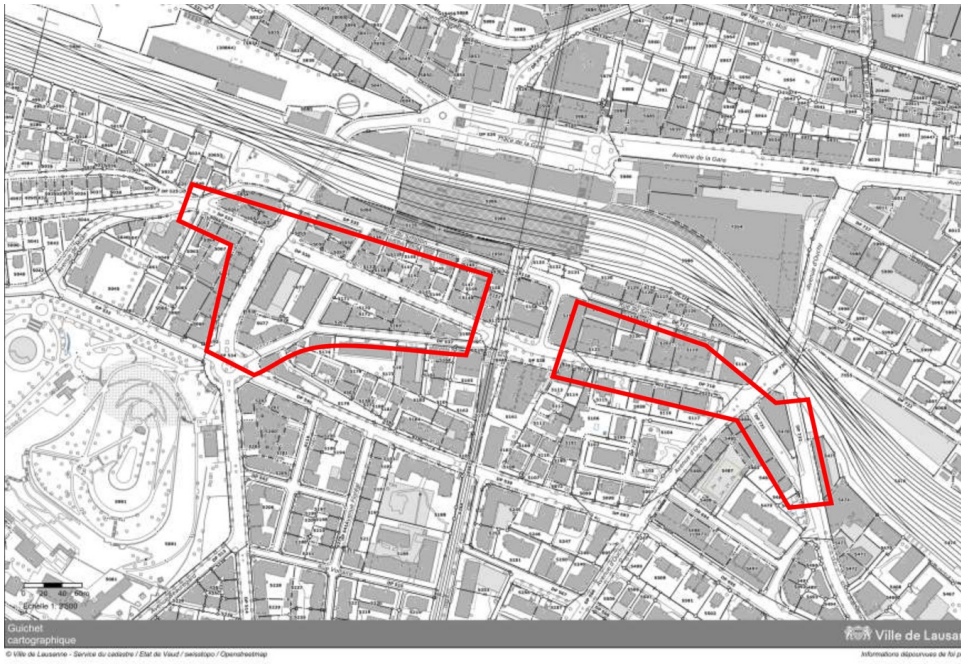
Catégorie de mesure : 5a Requalification multimodale d'axes routiers

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2033
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description et faisabilité	Le projet de requalification du boulevard de Grancy comprend la piétonisation du boulevard. Les avenues attenantes (avenue Willima-Fraisse, Av. d'Ouchy, Boulevard de Grancy secteur ouest) passeront en zone 20 ou en zone 30. De manière générale le réaménagement prévoit une redistribution de l'espace au profit de la mobilité active et la réalisation de pistes et de bandes cyclables, notamment sur l'itinéraire sud de la Voie verte d'Agglomération inscrite dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2016). Voir : Etude de mobilité des espaces publics Sous-Gare, Team+, Juin 2024
Opportunité et utilité	Ayant pour objectif d'accompagner les évolutions du quartier induites par le projet CFF d'agrandissement et de modernisation de la gare, le réaménagement des espaces publics du quartier Sous-Gare s'est imposé comme une nécessité. Le projet vise à préserver le tissu commercial et l'esprit du quartier par l'aménagement d'espaces de vie conviviaux où la végétalisation et l'arborisation seront d'importance, la mobilité active prioritaire, l'offre en stationnement vélos augmentée et prioritairement en ouvrage pour les voitures. L'accessibilité à ce quartier, extrêmement bien connecté aux transports publics (métros, trains, bus), est repensée pour répondre aux besoins tant des riverains, des commerçants, des personnes en situation de handicap que des voyageurs. En outre, la qualité et la convivialité des espaces publics conjuguées avec une mobilité active et apaisée ont été confirmées comme enjeux de la Ville de Lausanne et comme moyen de contribuer aux objectifs du Plan climat de réaliser «zéro émission» en matière de mobilité d'ici 2030, de lutter contre les îlots de chaleurs et d'augmenter la canopée. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Confirmer le périmètre des sites stratégiques d'agglomération ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active
Coûts (hors taxe)	CHF 7'300'000 HT
Clé de répartition du financement	Ville de Lausanne

Planning	**Phase de projet**	**Année d'achèvement de la phase**
	‣ Concept - 11	-
	‣ Étude préliminaire - 21	2017
	‣ Appel d'offre (études) - 22	2018
	‣ Avant-projet - 31	2024
	‣ Projet d'ouvrage - 32	2024-2025
	‣ Autorisation de construire - 33	2026
	‣ Obtention du financement	2026
	‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2027
	‣ Projet d'exécution – 51	2027
	‣ Début des travaux	2028
État de la planification	Voir planning ci-dessus	
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus	
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus	
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure 21_CL_01 : ce projet de réaménagement est le complément de l'aménagement de l'interface de la gare CFF ; il permet d'améliorer l'accueil et la qualité de vie du périmètre Pôle Gare, le tout pensé pour l'ensemble de la population, des usagers de la gare, des personnes en situation de handicap, des habitants et des commerçants. Mesure 4c.CL.201 : Aménagement de la voie verte d'agglomération – séquence Lausanne PACom Lausanne	
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-	
Impact sur l'environnement	-	
Informations factuelles (documents distincts)	TJM 2021 : ‣ Boulevard de Grancy : 3'500 TJM ‣ Avenue William-Fraisse : 3'600 TJM ‣ Avenue d'Ouchy : 7'400 TJM TJM 2033 : ‣ Boulevard de Grancy : 900 TJM ‣ Avenue William-Fraisse : 2'100 TJM ‣ Avenue d'Ouchy : 6'400 TJM Surface routière réaménagée : 17'000m^2 Concernant les mesures de mobilité active, il est noté que le projet prévoit une piétonisation du boulevard de Grancy et des réductions des régimes de vitesses sur les axes routier du projet (Zone de rencontre, zone 30km/h) Nombre de places vélos dans le projet futur : env. 350 pl. Mètres linéaires réaménagés : 1'530ml	
Documents mis à disposition	‣ Concours 2018 – projet lauréat ‣ Projet partielle (32) 2024	

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Sous-Gare - Localisation



Source :
Archigraphie – Cointault
Boulevard de Grancy



5a.CL.303

Lausanne, Réaménagement du chemin de Mornex et des avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet

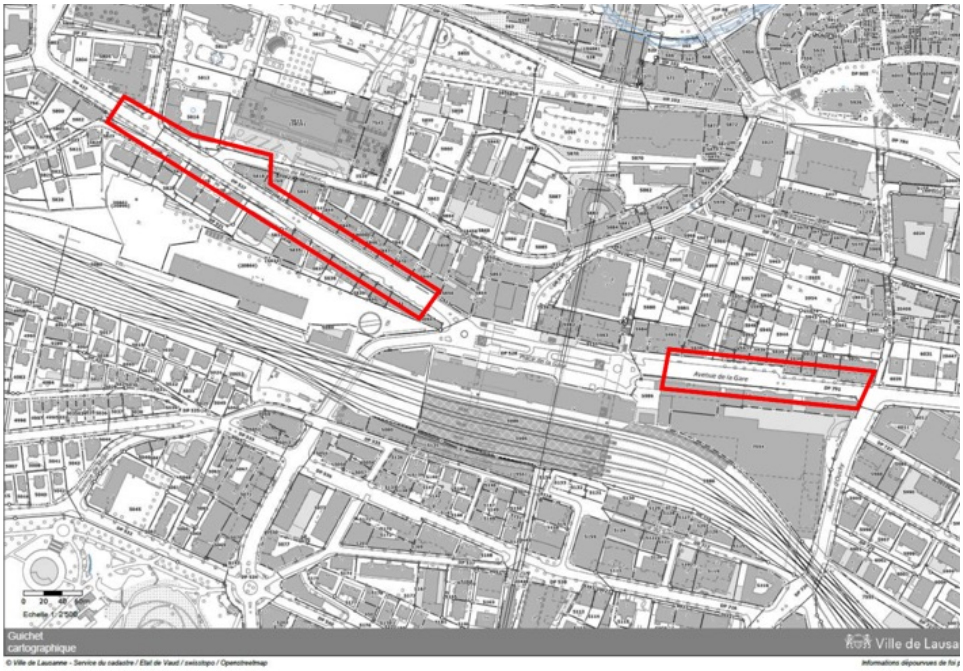
Catégorie de mesure: 5a Requalification multimodale d'axes routiers

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2033
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	-
Description et faisabilité	Le projet de requalification des avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet prévoit le passage en zone 30 des deux avenues et une nouvelle répartition de l'espace entre modes de déplacement au profit de la mobilité active, avec notamment la création d'aménagements cyclables en site propre et de connexions piétonnes entre le Nord et le Sud de la ville. Voir l'étude mobilité de MRS, Transitec et DIALOG (mai 2024).
Opportunité et utilité	Dans le cadre du projet d'agrandissement et de modernisation de la gare de Lausanne, il est prévu la construction de l'interface multimodale de la place de la Gare (PDG) constituée de la place en surface et d'un hall enterré sous la PDG qui accueillera entre autres des espaces de circulation pour les piétons, une nouvelle station de métro et des espaces commerciaux. L'espace partagé de mobilité sur la place exige notamment une requalification des parties basses des avenues de Ruchonnet et de la Gare avec la volonté d'aménager des pistes cyclables et des espaces libres généreux pour les piétons, de prioriser le déplacement des transports publics et de créer une ambiance très végétalisée. En outre, la qualité et la convivialité des espaces publics conjuguées avec une mobilité active et apaisée ont été confirmées comme enjeux de la Ville de Lausanne et comme moyen de contribuer aux objectifs du Plan climat de réaliser «zéro émission» en matière de mobilité d'ici 2030, de lutter contre les îlots de chaleurs et d'augmenter la canopée. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants: ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Confirmer le périmètre des sites stratégiques d'agglomération ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 10'700'000 HT
Clé de répartition du financement	100% Commune

Planning	**Phase de projet**	**Année d'achèvement de la phase**
	▸ Concept - 11	-
	▸ Étude préliminaire - 21	2014
	▸ Appel d'offre (études) - 22	2016 (concours)
	▸ Avant-projet - 31	2022
	▸ Projet d'ouvrage - 32	2024
	▸ Autorisation de construire - 33	2026
	▸ Obtention du financement	2026
	▸ Appel d'offres (réalisation) - 41	2027
	▸ Projet d'exécution – 51	2028
	▸ Début des travaux	2028
État de la planification	Voir planning ci-dessus	
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus	
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus	
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	PALM 2012 – Mesure 21_CL_01 : ce projet de réaménagement est le complément de l'aménagement de l'interface de la gare CFF ; il permet d'améliorer l'accueil et la qualité de vie du périmètre Pôle Gare, le tout pensé pour l'ensemble de la population, des usagers de la gare, des personnes en situation de handicap, des habitants et des commerçants. Les avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet font partie intégrante du projet de la Place de la Gare. L'approche retenue pour la place de la Gare consiste à la libérer autant que possible des éléments de stationnement, afin de garantir des flux fluides et un espace dégagé. Les avenues, qui sont concernées par cette fiche, permettent d'intégrer les éléments de mobilité qui ont été déplacés depuis la place. Des arrêts de bus sont prévus, notamment avec la relocalisation de l'arrêt Villard sur l'avenue Ruchonnet. PALM 2025 : PACom Lausanne	
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-	
Impact sur l'environnement	-	
Informations factuelles (documents distincts)	Surface routière réaménagée : 13'820m^2 (Av. Ruchonnet : 8'500m^2 / Av. de la Gare : 5'320m^2) TJM 2021 : Av. Ruchonnet TJM 14'100 – Av.Gare. TJM 10'500 TJM 2033 : Av. Ruchonnet TJM 9'000 – Av.Gare. TJM 6'500 Mètres linéaires réaménagés : 675ml (Av. Ruchonnet : 460ml / Av. de la Gare : 215ml) Stationnement vélos : 200pl Marquages passages piétons : 6	
Documents mis à disposition	▸ Projet d'ouvrage partiel (2023) ▸ Place de la Gare de Lausanne – rapport technique – Examen préalable	

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Avenues de la Gare et L.-Ruchonnet - Localisation



Source:
Archigraphie – Cointault
Vue sur l'avenue de la Gare



5a.CL.304

Lausanne - Requalification de l’avenue Tivoli, du carrefour Montelly (Tivoli – Provence – Belvédère – Sévelin) et du carrefour de Chauderon Sud

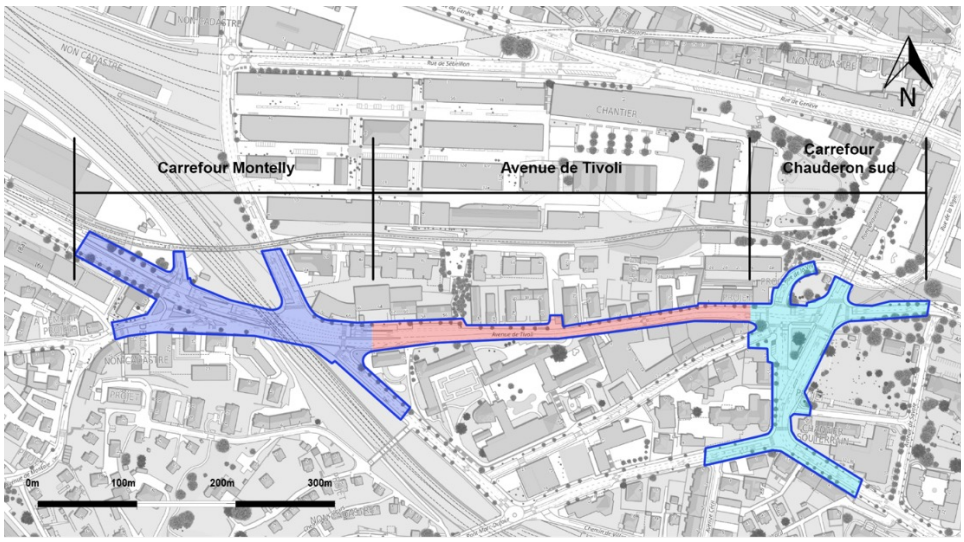
Catégorie de mesure: 5a Requalification multimodale d’axes routiers

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	Transports publics de la région lausannoise tl
Description et faisabilité	Requalification de l’avenue Tivoli ainsi que des deux carrefours à ses extrémités notamment le carrefour Montelly et le carrefour de Chauderon Sud. Le projet comprend la simplification des deux carrefours, l’aménagement de trottoirs élargis et de traversées sécurisées, la création d’itinéraires vélo sécurisés et continus, l’amélioration de la progression des bus et de la qualité et accès des interfaces, l’amélioration des espaces publics par la création d’espaces de séjour, ainsi que le renforcement de la trame verte et des surfaces perméables. Les aménagements cyclables seront, si possible, de nature piste cyclable, où la place le permet, et en bande cyclable dans les endroits où le gabarit routier ne le permet pas. Les arrêts de bus seront bloquants à l’exception de la partie haute du périmètre (Chauderon Sud) où ils seront en site propre dans des voies bus.
Opportunité et utilité	L’avenue de Tivoli et ses deux carrefours font partie du réseau TIM principal urbain et se caractérisent par de grands gabarits très routiers, bruyants et peu attractifs, où la grande majorité de l’espace public est affectée à la voiture. Ce secteur comptabilise trois points noirs de sécurité routière à assainir. Cet axe est également un itinéraire principal vélo, notamment utilisé pour l’accès aux Hautes Ecoles depuis le centre-ville, et est aussi un axe emprunté par les transports publics. L’avenue Tivoli est également une des portes d’entrée de la ville de Lausanne et il a été définit dans le PDCom qu’un contrôle d’accès devait prendre place dans ce secteur. En effet, une grande partie du trafic en provenance de l’autoroute depuis la jonction de Malley emprunte cet itinéraire. Afin de maitriser le trafic routier dans le centre-ville, il est nécessaire d’agir sur cet accès principal. Cette infrastructure représente un véritable effet de coupure pour les quartiers avoisinants ainsi que l’Établissement primaire et secondaire du Belvédère (EPS) qui compte actuellement plus de 1000 d’élèves. La Voie verte d’agglomération doit également franchir en sécurité le carrefour de Montelly. Pour ces raisons, il est opportun de repenser l’espace routier et viser les objectifs du Plan climat de la Ville de Lausanne en termes de développement des itinéraires pour la mobilité active, améliorer le réseau des transports publics, favoriser le report modal, augmenter la canopée des arbres. Dans cette optique le projet prévoit des espaces généreux pour la mobilité active et pour de nouvelles plantations, tout en permettant une meilleure gestion des eaux de surface. La mise en œuvre du projet doit être coordonnée avec des projets majeurs annexes, ainsi qu’aux mesures de chantier liées au métro m3 et à la requalification de la Gare de Lausanne. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants: ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s’appuyant sur les réseaux de mobilité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active

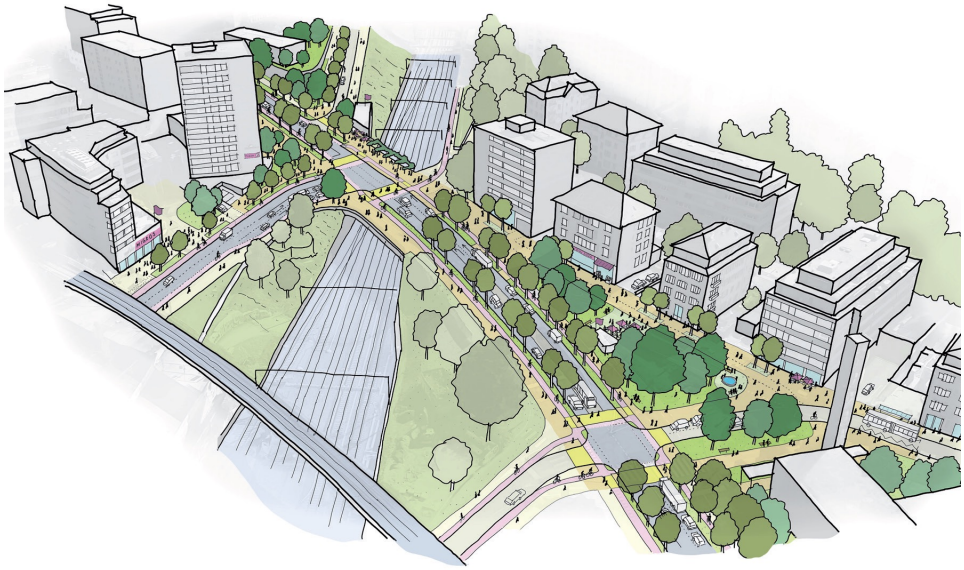
Coûts (hors taxe)	CHF 13’200’000 HT
Clé de répartition du financement	Ville de Lausanne
Planning	**Phase de projet** — **Année d’achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — 2023 ‣ Étude préliminaire - 21 — 2023 ‣ Appel d’offre (études) - 22 — 2024 ‣ Avant-projet - 31 — 2025 ‣ Projet d’ouvrage - 32 — 2026 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2028 ‣ Obtention du financement — 2029 ‣ Appel d’offres (réalisation) - 41 — 2029 ‣ Projet d’exécution – 51 — 2030 ‣ Début des travaux — 2030
État de la planification	Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	4c.CL.102 Trottoir est de l’avenue de Tivoli PALM 2012 (horizon A) Ce projet prévoit une requalification complète du secteur, la mesure de 2012 devient caduque car intégrée dans ce projet. Mesure urbanisation PALM 2025 : PACom Lausanne
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l’environnement	Pas de conflit avec des zones de protection de la nature.
Informations factuelles (documents distincts)	Surface d’intervention d’environ 35’000m^2 TJM 2021 (veh/j) ‣ Provence : 20’000 véh/j ‣ Tivoli : 12’850 véh/j ‣ Montoie : 7’400 véh/j ‣ Belvédère : 8’750 véh/j ‣ Sévelin : 14’600 véh/j ‣ Ruchonnet : 14’100 véh/j ‣ Dufour : 14’100 véh/j ‣ Pont Chauderon : 20’200 véh/j ‣ Jules-Gonin : 12’700 véh/j TJM 2030 (veh/j) hypothèse de report de trafic avec l’impact du projet ‣ Provence : 19’600 véh/j ‣ Tivoli : 11’800 véh/j ‣ Montoie : 600 véh/j ‣ Belvédère : 5’600 véh/j ‣ Sevelin : 9’800 véh/j ‣ Ruchonnet : 9’000 véh/j ‣ Dufour : 7’200 véh/j ‣ Pont Chauderon : 9’700 véh/j ‣ Jules-Gonin : 7’300 véh/j
Documents mis à disposition	Etudes de diagnostics préliminaires ‣ Sécurité routière (RSI), bpa, 2022 ‣ Mobilité- Urbanistique- Paysager, Van de Wetering et MRS, 2022 ‣ Environnement qualité des sols, réseaux écologiques, micro climat, Planisol, N+P, 2022 ‣ Usages et économie, CBRE, 2022 ‣ Sondages (HAP, pollution des sols, Ertech, Ecoscan, 2022 ‣ Analyse foncière, Ville de Lausanne, 2022 Etude préliminaire, Van de Wetering et MRS, 2023

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Périmètre d'intervention du projet



«Images directrices issues des ateliers» Carrefour Montelly – Horizon 2030



Avenue Tivoli – Horizon 2030





18.CL.300

Lausanne - Nouvelle ligne de bus tangentielle Prilly-Galicien – Croisettes (ligne 30)

Catégorie de mesure: 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

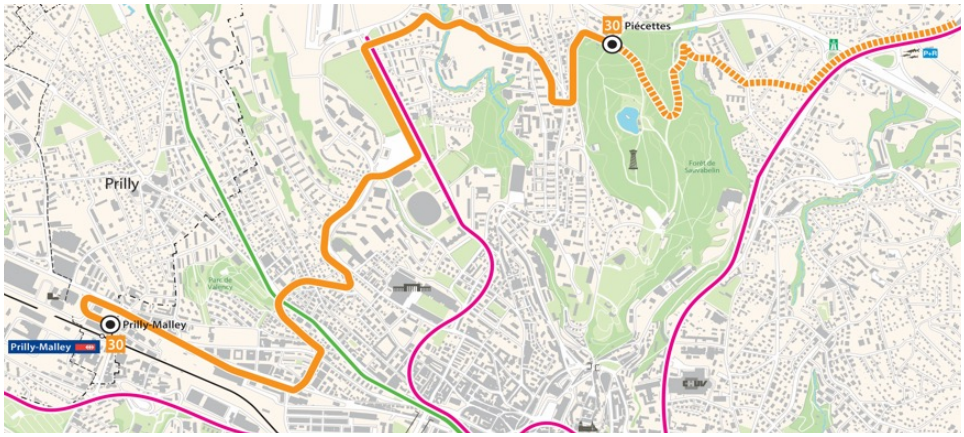
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Date début des travaux	2030
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	Transports publics de la région lausannoise, tl
Description et faisabilité	La nouvelle ligne 30 vient combler un manque de liaison tangentielle de l'agglomération lausannoise en transports publics. Elle relie la gare CFF de Prilly-Malley avec les quartiers du centre et du nord de Prilly ainsi que ceux de la Blécherette(futur terminus du m3), de Maillefer et de Croisettes (terminus du m2) directement sans devoir faire un transbordement au centre-ville. Des aménagements d'adaptation de la voirie et de carrefours sont à prévoir afin que ce bus puisse circuler: ‣ Cette ligne comptera 25 arrêts, dont 4 doivent être créés et 5 arrêts existants doivent être réaménagés pour permettre les manœuvres ‣ L'aménagement et régulation de 5 carrefours sur le parcours doivent être modifiés afin de permettre le passage et la priorisation des bus ‣ Les tronçons sur les avenues Recordon, Collonges et le chemin de Clochatte, sont à adapter pour permettre le passage des bus (renforcement de la chaussée, élargissement de gabarit routier pour croisement, modification de bordures, etc.).
Opportunité et utilité	Ce développement du réseau accompagne la densification du territoire en connectant les bassins de population avec le réseau d'axes forts (m2, m3, t1, t2, t3). Cette nouvelle ligne reliera des importants pôles d'emploi et habitation: l'interface de la gare de Malley, le nouveau quartier des Plaines-du-Loup (8000 nouveaux habitants et 3000 emplois) et le Pôle Vennes notamment. Le potentiel de fréquentation est estimé à 1'500'000 voyageurs/an. La création de cette ligne est aussi en lien avec les objectifs de report modal afin de créer une nouvelle offre de transports publics en complétant le réseau par une liaison cruciale manquante. Il permet également de relier des quartiers séparés par les contraintes topographiques de la vallée du Flon et de la forêt de Sauvabelin directement sans passer par le centre-ville. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants: ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coûts (hors taxe)	CHF 4'750'000 HT
Clé de répartition du financement	Ville de Lausanne

Planning

Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
‣ Concept - 11	2024
‣ Étude préliminaire - 21	2025
‣ Appel d'offre (études) - 22	2026
‣ Avant-projet - 31	2026
‣ Projet d'ouvrage - 32	2027
‣ Autorisation de construire - 33	2028
‣ Obtention du financement	2029
‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2029
‣ Projet d'exécution – 51	2030
‣ Début des travaux	2030

État de la planification	Document de planification TL : la ligne est intégrée au réseau bus futur Analyse sommaire de faisabilité réalisée dans le cadre de la planification conjointe du réseau bus entre la Ville de Lausanne et les TL : «Développement du réseau TL à l'horizon de mise en service du m2 (septembre 2022)» Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure paysage : parc d'agglomération de Sauvabelin (permettra une meilleure desserte du parc) Mesure urbanisation : PA Migros Bergières (permettra une meilleure desserte du quartier), PA Plaines du Loup (PALM 2012) Mesure mobilité : interface Croisettes (horizon C) (permettra de relier une interface majeure de l'agglomération) Mesure mobilité : 13a.NL.03 / 5586.025 Le Mont-sur-Lausanne : Prolongement de la ligne tl-21 Les lignes 21 et 30 partagent 3 arrêts sur un tronçon dans le quartier de Maillefer. Les arrêts seront réalisés dans le cadre de la mesure 21, deux ans avant l'arrivée de la ligne 30.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	La nouvelle ligne 30 aura une fréquence à l'heure de pointe de 15min. Elle desservira un total de 25 arrêts.
Documents mis à disposition	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





23a.CL.01

Lausanne - BHNS t2 - Avenue d'Echallens, Montétan - Chauderon

Catégorie de mesure: 23a Développement d'axes forts de transports publics urbains

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	B (PALM 2016)
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2031
Porteur de projet	Commune de Lausanne
Partenaires	tl, LEB
Description et faisabilité	Requalification de l'avenue d'Echallens entre le carrefour de Montétan et celui de Chauderon (carrefours non compris), sur une longueur de 720 mètres. Le projet consiste principalement à profiter de la mise en souterrain du LEB pour rééquilibrer la répartition entre les différentes mobilités, et d'accueillir le futur BHNS qui circulera entre Bussigny et Lutry. Seront notamment créés des nouveaux arrêts bus et des aménagements cyclables continus. Les différents débouchés des rues perpendiculaires à l'avenue seront aménagés de manière à garantir la priorité du bus.
Opportunité et utilité	Une étude sociologique (2020), une analyse mobilité (2021) et une étude climatique (2020) ont été effectuées dans le cadre des études préliminaires. Puis, une étude-test, conforme à la SIA 143, a été menée pour établir une première recherche de partis du projet (Étude-test réaménagement Av. d'Echallens – mars 2023). Le développement de l'avenue d'Echallens et la mise en souterrain du LEB sont l'occasion de repenser cet axe routier, afin d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, d'augmenter la qualité de l'offre en matière de transports publics et d'offrir des aménagements qualitatifs destinés à la mobilité active, conformément à la vision du plan directeur communal de Lausanne et à la stratégie des AFTPU. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants: ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains »
Coûts (hors taxe)	CHF 18'000'000 HT
Clé de répartition du financement	Ville de Lausanne

Planning

Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
▸ Concept - 11	2024
▸ Étude préliminaire - 21	2024
▸ Appel d'offre (études) - 22	2025
▸ Avant-projet - 31	2026
▸ Projet d'ouvrage - 32	2026
▸ Autorisation de construire - 33	2027
▸ Obtention du financement	2028
▸ Appel d'offres (réalisation) - 41	2028
▸ Projet d'exécution – 51	2028
▸ Début des travaux	2028

État de la planification	Voir planning ci-dessus

Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure urbanisation du PALM 2025 : PACom Lausanne
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	**Arrêts :** ‣ 2 arrêts dans le périmètre de réflexion : Boston et St-Paul **Lignes :** ‣ Aujourd'hui : ‣ ligne 9 / fréquence HPM : 7,5 minutes ‣ Futur : ‣ ligne 9 / fréquence HPM : 7,5 minutes
Documents mis à disposition	Étude-test réaménagement Av. d'Echallens – mars 2023

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Longueur du projet :
720 mètres





23a.CL.02

Lausanne - BHNS t4 - Place du Tunnel - Bellevaux (rue de la Borde)

Catégorie de mesure : 23a Développement d'axes forts de transports publics urbains

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	B (PALM 2016) Ce projet reprend une partie de la mesure du PALM 2016, le périmètre et les besoins ont été mis à jour grâce à l'avancement des études.
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2031
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	tl
Description et faisabilité	Le projet vise un rééquilibrage de l'espace alloué aux différents modes au profit des transports publics et actifs, tout en végétalisant un axe aujourd'hui minéral et peu planté. La volonté est en outre d'améliorer l'attractivité du réseau TP en facilitant la progression des bus, leur accueil et leur accessibilité pour les usagers, tout en profitant de la requalification pour améliorer l'espace public dans son ensemble, autant en termes de végétalisation, d'accessibilité universelle ou de promotion de la mobilité active. Les études du projet ont été commencées avec une étude transversale et une étude fine de mobilité, qui ont pu confirmer la faisabilité des intentions. Seront notamment créés des nouveaux arrêts bus et des aménagements cyclables continus. Les différents débouchés des rues perpendiculaires à l'avenue seront aménagés de manière à garantir la priorité du bus, des voies bus seront créés sur les tronçons ou cela est nécessaire à la progression.
Opportunité et utilité	La requalification de la rue de la Borde vise à intégrer un bus à haut niveau de service (BHNS) et s'inscrit dans le projet des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) du projet d'agglomération Lausanne-Morges. Ce projet fait partie de d'une dynamique générale de rééquilibrage de l'espace alloué aux différents modes au profit des transports publics et actifs. Il vise à développer un schéma fonctionnel de mobilité et proposer des solutions efficaces pour l'aménagement de la ville de demain. Le but est de répondre aux objectifs de durabilité de la Ville de Lausanne par le développement d'un projet volontariste favorisant les transports publics, les mobilités actives, et la valorisation des espaces ouverts et construits. L'enjeu est d'insuffler de nouveaux comportements modaux afin qu'un changement de paradigme puisse se faire dans les années à venir. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains »
Coûts (hors taxe)	CHF 10'000'000 HT
Clé de répartition du financement	Ville de Lausanne

Planning	**Phase de projet**	**Année d'achèvement de la phase**
	‣ Concept - 11	2023
	‣ Étude préliminaire - 21	2024
	‣ Appel d'offre (études) - 22	2025
	‣ Avant-projet - 31	2025
	‣ Projet d'ouvrage - 32	2026
	‣ Autorisation de construire - 33	2027
	‣ Obtention du financement	2028
	‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2029
	‣ Projet d'exécution – 51	2029
	‣ Début des travaux	2029
État de la planification	Voir planning ci-dessus	
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus	
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	Voir planning ci-dessus	
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure urbanisation : PACom Lausanne	
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-	
Impact sur l'environnement	De par la topographie lausannoise et l'emplacement du projet sur un axe en pente, une réflexion fine sur la gestion des eaux de ruissellement sera à étudier. Aucun impact particulier sur l'environnement n'est prévu à ce stade.	

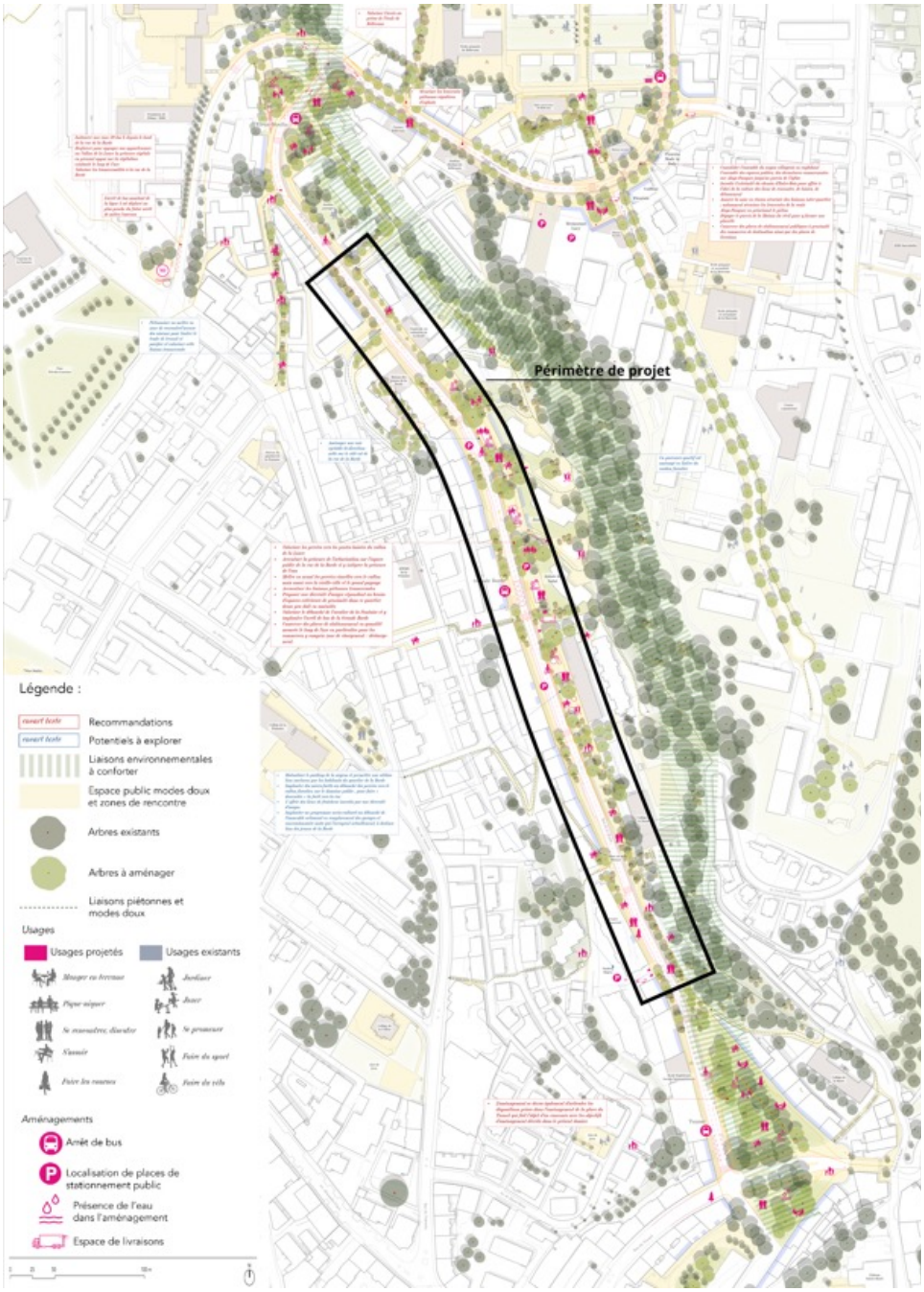
Informations factuelles (documents distincts)	**Arrêts :**
	‣ 2 arrêts dans le périmètre : Mémise et Grande Borde
	Lignes :
	‣ Actuellement
	  ‣ ligne 8 / fréquence HPM : 10 minutes
	  ‣ ligne 16 (uniquement en descente) / fréquence HPM : 15 minutes
	  ‣ ligne 18 / fréquence HPM : 10 minutes
	  ‣ ligne 60 (uniquement en montée) / fréquence HPM : 15 minutes
	‣ Horizon de mise en service du tram T1 (2026)
	  ‣ ligne 8 / fréquence HPM : 7.5 minutes
	  ‣ ligne 16 (uniquement en descente) / fréquence HPM : 15 minutes
	  ‣ ligne 18 / fréquence HPM : 10 minutes
	  ‣ ligne 60 (uniquement en montée) / fréquence HPM : 15 minutes
	‣ Horizon de mise en service du métro m3
	  ‣ ligne 1 / fréquence HPM : 7.5 minutes
	  ‣ ligne 16 (uniquement en descente) / fréquence HPM : 10 minutes
	  ‣ ligne 18 / fréquence HPM : 7.5 minutes
	  ‣ ligne 60 (uniquement en montée) / fréquence HPM : 15 minutes	

Documents mis à disposition	‣ Etude transversale pour le tracé du BHNS tunnel-Borde-Aloys-Fauquez urbanité – CBRE – Ecoscan, août 2023 ‣ Requalification de la rue de la Borde et de la route Aloys-Fauquez pour l'intégration d'un bus à haut niveau de service (PP6-PP11) mrs partner sa – IBV Hüsler AG, août 2022	

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Longueur du projet :
650 mètres




Périmètre de projet
Légende :
Recommandations
Potentiels à explorer
Liaisons environnementales à conforter
Espace public modes doux et zones de rencontre
Arbres existants
Arbres à aménager
Liaisons piétonnes et modes doux
Usages
Usages projetés
Usages existants
Aménagements
Arrêt de bus
Localisation de places de stationnement public
Présence de l'eau dans l'aménagement
Espace de livraisons

23e.CL.01, 23e.CL.300 (5586.2.301)

m3 / Réalisation du tronçon gare CFF – Chauderon

Catégorie de mesure: 23e Métro m3 – Réalisation de la ligne (catégorie 6. Tram / chemins de fer urbains selon les DPTA)

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2034-2036
Porteur de projet	Etat de Vaud (délégation de la maîtrise d'ouvrage à SDm3, société fille des Transports publics de la région lausannoise)
Partenaires	Transports publics de la région lausannoise (tl), CFF, Ville de Lausanne
Description et faisabilité	La réalisation de la ligne du métro m3 était initialement prévue en deux étapes indépendantes, toutes deux reconnues comme pouvant bénéficier d'une contribution fédérale dans le cadre du PALM 2012 (1re étape, mesure 23e.CL.01, entre gare CFF et Flon), respectivement 2016 (2e étape, mesure 23e.CL.02, entre Flon et Blécherette). Les retards du projet de modernisation de la gare de Lausanne ont fortement impacté leurs délais initiaux de mise en œuvre, qui ne peuvent plus être respectés. Compte tenu des délais limite de mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération de 1re et de 2e générations, le PALM 2025 intègre une mesure de réalisation d'un premier tronçon du métro m3 entre la gare CFF et l'interface de Chauderon, en priorité A. Cette mesure tient compte d'une adaptation du projet m3 qui découle d'une démarche d'optimisation initiée au printemps 2023 et achevée en 2024. Cette adaptation dissocie les métros m2 et m3, et prévoit une liaison m3 directe entre la gare CFF de Lausanne et Chauderon, sans desserte de l'interface du Flon. Concrètement, la mesure comprend la construction et l'équipement d'un tunnel à double voie dédié au métro m3, et des deux stations du métro situées à chacune de ses extrémités, les stations Lausanne-Gare et Chauderon. La faisabilité économique est démontrée par une analyse offre demande qui prévoit, dès l'ouverture du m3, un haut taux d'occupation dans le sens sud-nord. La faisabilité technique est établie dans divers rapports.

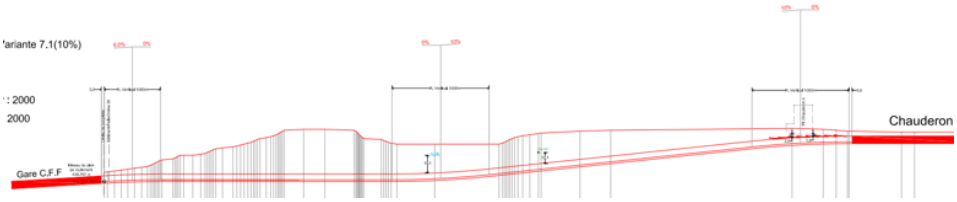
Opportunité et utilité	Le métro m3 répond aux besoins de desserte d'un couloir de la ville de Lausanne orienté au nord-ouest, caractérisé par de fortes densités et des secteurs en profonde mutation. Plus particulièrement, le m3 desservira la polarité multifonctionnelle de Beaulieu (centre de congrès et d'exposition, formation en santé, loisirs, etc.), et le plateau de la Blécherette (intégré au site stratégique B Blécherette – Le Rionzi), qui accueille l'écoquartier des Plaines-du-Loup (12'500 habitants et emplois). Le terminus de la ligne avoisinera le centre sportif de la Tuilière et le stade du même nom (12'500 places), inaugurés en 2018 et 2020. Le m3 renforcera le raccordement du nord-ouest de Lausanne au centre-ville et à la gare de Lausanne, aujourd'hui uniquement assuré par des lignes de bus inadaptées aux besoins. Le tracé de la ligne du m3 est également ponctué d'interfaces à la charnière entre lignes de transports publics structurantes pour le territoire, qui accroissent la connectivité du réseau TP : Lausanne-Gare, Chauderon et Blécherette. L'effet conjoint du m3 et de son accrochage à des interfaces TP renforcées améliore significativement la réponse à de nombreux besoins de déplacements tangentiels. À la gare de Lausanne, le m3 disposera d'une station directement connectée en sous-sol à la gare CFF et à la station du m2. À Chauderon, le m3 offrira des connexions avec le LEB, le tramway (grâce à une liaison piétonne souterraine), les bus à haut niveau de service (BHNS), et les bus urbains. L'infrastructure telle que prévue permet une cadence jusqu'à 100 secondes sans modifications de l'infrastructure. Cette mesure résulte des besoins d'action suivants : ‣ Prioriser les transports publics et la mobilité active dans le cœur d'agglomération ; ‣ Compléter le réseau des «Axes forts» des transports publics ; ‣ Aménager et adapter les interfaces du cœur d'agglomération pour répondre aux enjeux de mobilité et de qualité urbaine ; ‣ Liaison métro manquante (capacité, vitesse commerciale, connectivité du réseau TP). Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains » ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 172'890'000 HT
Clé de répartition du financement	Etat de Vaud, avec octroi d'une subvention à fonds perdus, d'un prêt ou d'une garantie d'emprunt à l'attention de SDm3, société fille des Transports publics de la région lausannoise (tl)
État de la planification	SIA 31 – Avant-Projet : 2024-2025 (partie tunnel du Flon) SIA 32 – Projet de l'Ouvrage 2024-2025 (partie station Chauderon)
Étapes de planifications ultérieures	SIA 32/33 : Procédure d'approbation des plans (PAP) : 2025 (avec DAP prévue début 2029) et études dans les domaines suivants : ‣ Génie civil ‣ Equipements ‣ Sécurité transverse ‣ Sureté ‣ Environnement ‣ Géologie SIA 41 : Appel d'offres entreprises : 2027-2028 SIA 51 : Projet d'exécution : 2028-2029 SIA 52/53 : Exécution de l'ouvrage et mise en service : 2029-2036
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ obtention du financement : fin 2028 / début 2029 ‣ décision d'approbation des plans (DAP) en force : 2029 ‣ début des travaux : 2029
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	23e.CL.02 (5586.3.025) m3 / Réalisation étape 2 21.CL.01 (5586.2.078) Lausanne / Aménagement interface gare CFF (partie réaménagement de la place de la Gare et de son sous-sol - front nord de la gare) 30.CL.303 Lausanne – Interface de Chauderon : liaison piétonne souterraine entre le métro m3, le LEB et le tramway 23a.03.CL.01 (5586.044) Axes forts trolleybus A – PP6 – CSF Confrérie – St-François 30.CL.300 Lausanne - Aménagement d'une interface à Chauderon
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	Coordination réglée
Impact sur l'environnement	-

Indication qualitatives	–
Informations factuelles (documents distincts)	–
Documents mis à disposition	‣ EMPD n°148 accordant au Conseil d'État des crédits pour financer le projet du m2 et les études des métros m2 et m3, juin 2019 ‣ Canton de Vaud, tl, Ville de Lausanne, Adaptation du m3 pour améliorer l'accès au centre-ville, présentation de la conférence de presse du 23 mai 2024

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Profil en long



24.CL.300

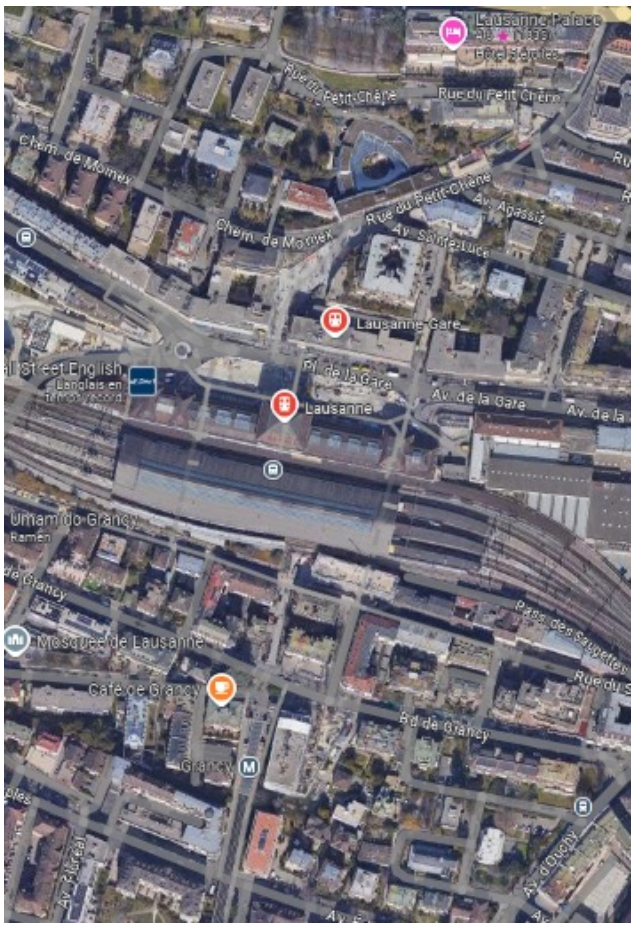
Doublement de la voie du métro m2 sous la gare CFF de Lausanne

Catégorie de mesure: 24. Métro m2 – Développement de l'infrastructure
(catégorie 6. Tram / chemins de fer urbains selon les DPTA)

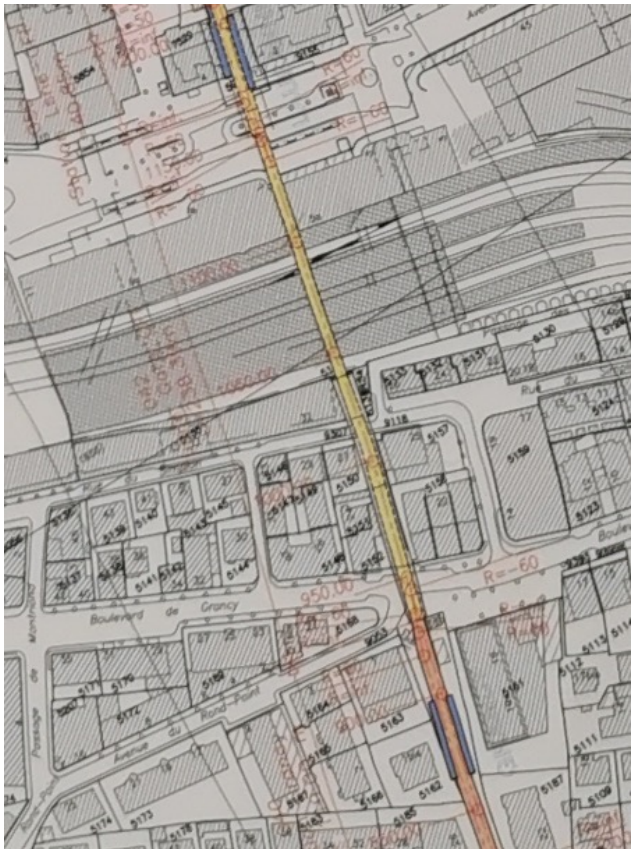
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Date début des travaux	2030
Date de mise en service	2031
Porteur de projet	Etat de Vaud (délégation de la maîtrise d'ouvrage aux Transports publics de la région lausannoise)
Partenaires	CFF, CFF Immobilier, Ville de Lausanne
Description et faisabilité	Une augmentation des cadences actuelles du métro m2 (2'10'' en heures de pointe, 4 à 5 minutes le reste de la journée) est indispensable pour augmenter la capacité de la ligne. Le renouvellement des automatismes et la commande de rames supplémentaires permettront un premier renforcement de la capacité à très court terme. Dans la continuité, des mesures infrastructurelles permettront un renforcement additionnel de la cadence, grâce à la combinaison de la construction d'une arrière-gare aux Croisettes (mesure du PALM 2016) et d'un doublement des voies dans le tunnel historique du métro, sous la gare de Lausanne. La mesure consiste à convertir l'unique tronçon du m2 à voie unique, point faible de la ligne, en tronçon entièrement à double voie. Le tronçon concerné passe sous le bâtiment voyageurs CFF et sous les quais CFF, et s'étend jusqu'à la station du m2 actuelle de Grancy. La faisabilité technique de ce doublement, déjà attestée par des études réalisées en 2006 lors de la construction du métro m2, a été à nouveau confirmée par une étude préliminaire finalisée en 2023.
Opportunité et utilité	Conçu à l'origine pour 25 millions de voyageurs annuels, le métro m2 en a transporté 35.3 millions en 2023, avec une fréquentation en hausse de près de 45% depuis 2010 (24.5 millions de voyageurs), et de près de 8% depuis 2019 (32.82 millions de voyageurs, dernier chiffre disponible avant la pandémie de COVID). Malgré des augmentations régulières de cadence et des mesures d'optimisation de la capacité des rames ou des flux de voyageurs en station, les limites de capacité et de confort du m2 sont atteintes. En outre, une forte croissance de la demande est prévue, alimentée par une hausse marquée des voyageurs en gare Lausanne et aux interfaces ponctuant le parcours de la ligne (Ouchy, Croisettes, etc.), par le développement de l'urbanisation et par un report modal sur les transports publics. La mesure doit permettre un renforcement additionnel de la cadence et de la capacité du métro m2, dans la continuité d'un premier renforcement à court terme permis par le renouvellement des automatismes et par la commande de rames supplémentaires. La mesure améliore également le fonctionnement de la station m2 de la gare CFF. Elle permet en effet de supprimer tout arrêt des rames descendantes sur le quai Est, et d'éviter par conséquent les croisements conflictuels de voyageurs descendants et montants dans le m2, dans un contexte de station densément utilisée. Cette amélioration est bénéfique pour le fonctionnement de l'interface de la gare de Lausanne.

	Enfin, les travaux de modernisation de la gare de Lausanne représentent une opportunité unique de corriger le point faible constitué par ce tronçon à voie unique. Une coordination étroite avec le projet de la gare de Lausanne est prévue. Les études en cours jusqu'à fin 2024 permettront de confirmer si ces travaux de doublement de la voie peuvent être réalisés en même temps que les travaux CFF dans le sous-sol de la gare (opportunité de synergie entre les projets du métro et des CFF). Cette mesure résulte des besoins d'action suivants : ‣ Prioriser les transports publics et la mobilité active dans le cœur d'agglomération ; ‣ Compléter le réseau des «Axes forts» des transports publics ; ‣ Aménager et adapter les interfaces du cœur d'agglomération pour répondre aux enjeux de mobilité et de qualité urbaine ; ‣ Déficit de capacité du métro m2. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains » ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 35'000'000 HT
Clé de répartition du financement	Etat de Vaud, avec octroi d'une subvention à fonds perdus, d'un prêt ou d'une garantie d'emprunt à l'attention des Transports publics de la région lausannoise (tl)
État de la planification	SIA 21 - Étude préliminaire finalisée en 2023 SIA 31 – Avant-Projet 2024-2025
Étapes de planifications ultérieures	Appel d'offres en procédure ouverte pour les phases suivantes : ‣ SIA 32/33 : Procédure d'approbation des plans (PAP) : 2025-2026, avec études dans les domaines suivants : ‣ Génie civil ‣ Equipements ‣ Sécurité transverse ‣ Sureté ‣ Environnement ‣ SIA 41 : Appel d'offres entreprises : 2028-2029 ‣ SIA 51 : Projet d'exécution : 2029 ‣ SIA 52/53 : Exécution de l'ouvrage et mise en service : 2030-2031
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ obtention du financement : 2025 ‣ décision d'approbation des plans (DAP) en force : 2029 ‣ début des travaux : 2030
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	21.CL.01 (5586.2.078) Lausanne / Aménagement interface gare CFF (partie réaménagement du front sud de la gare) Modernisation de la gare de Lausanne (mesure nationale)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Indication qualitatives	-
Informations factuelles (documents distincts)	-
Documents mis à disposition	étude préliminaire EBS 2023

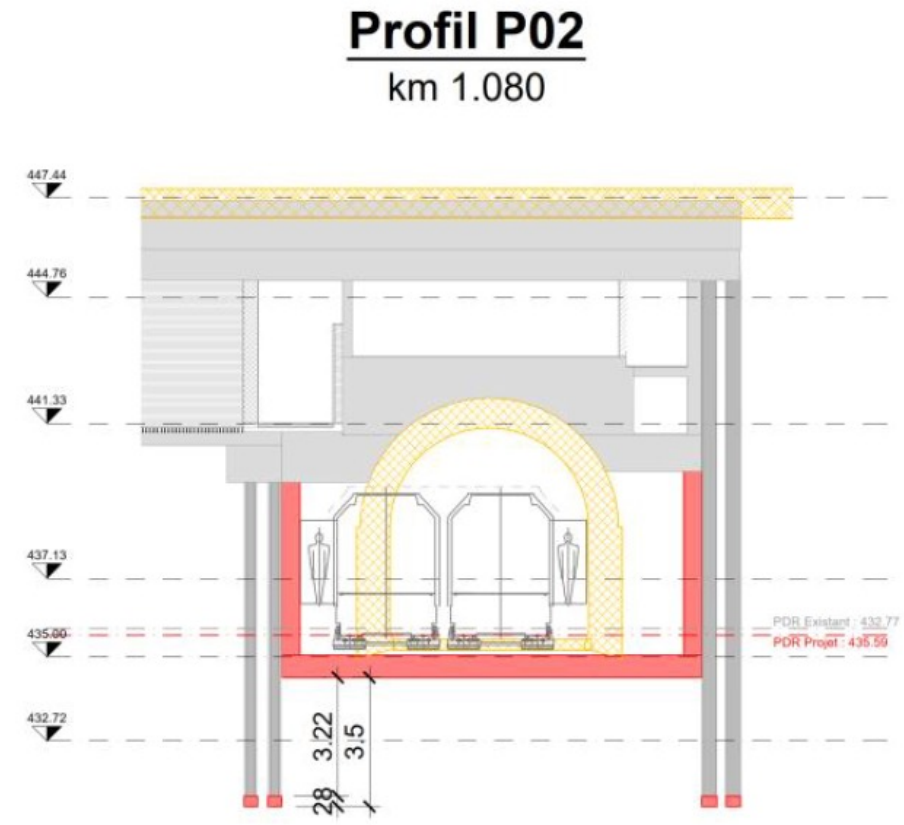
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



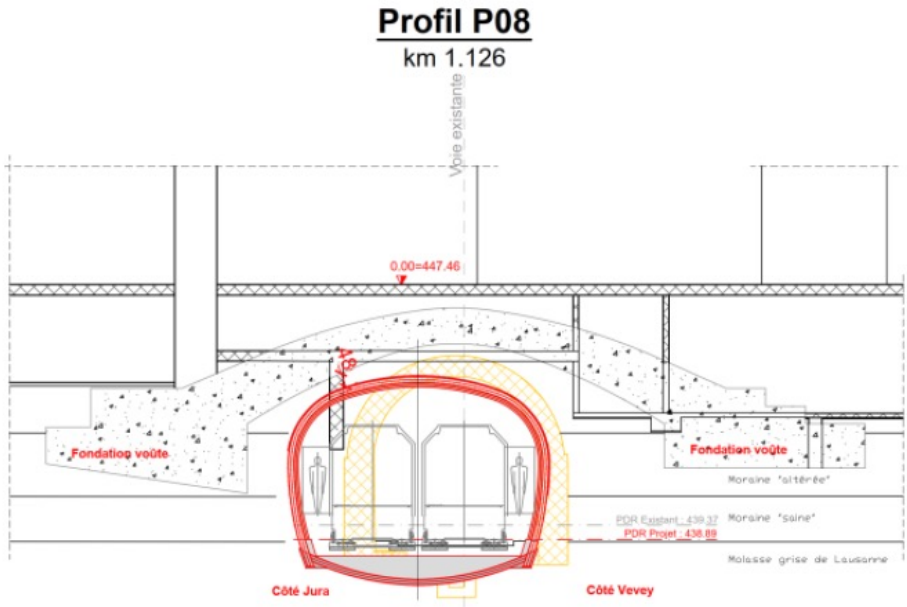
Situation : tronçon actuel à simple-voie qui sera élargi à double voie



Profil sous les quais CFF



Profil sous l'arche de la façade nord du Bâtiment voyageurs CFF



30.CL.302

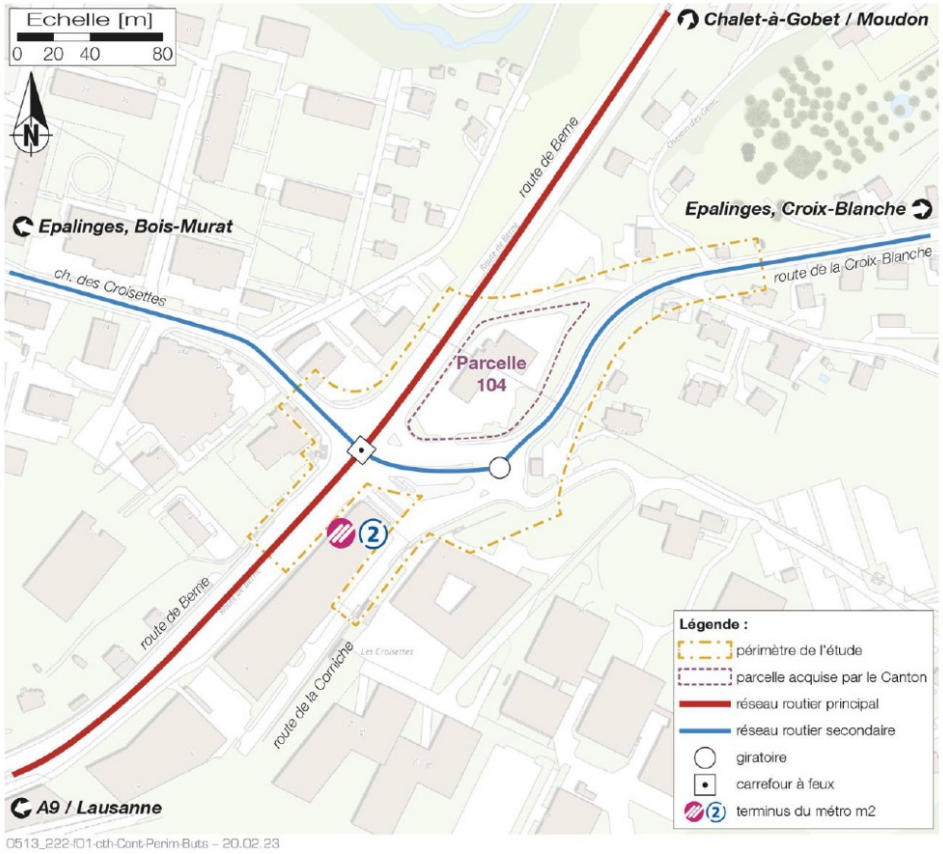
Epalinges, Aménagement de l'interface de transports publics d'Epalinges - Croisettes

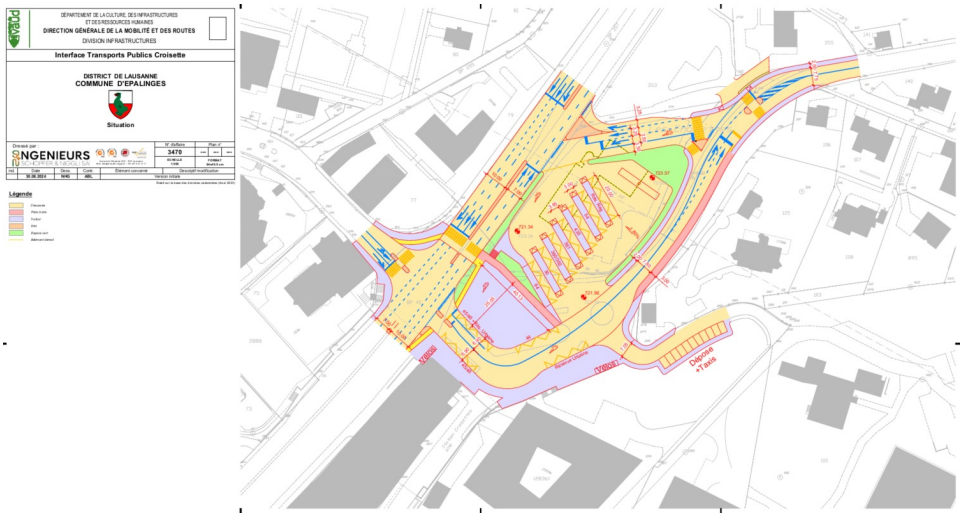
Catégorie de mesure : 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2033
Porteur de projet	Commune d'Epalinges
Partenaires	Canton (DGMR, DGIP, m2)
Description et faisabilité	La mesure consiste à requalifier l'espace public de l'interface et à aménager une gare routière avec 11 quais de bus pour les transports publics régionaux et urbains. L'interface TP sera en effet fréquentée par : 4 lignes urbaines (avec une cadence déjà actuellement à 7.5 minutes pour 2 lignes) et 5 lignes régionales. Le projet nécessite le déplacement de la route de la Croix-Blanche de même qu'une modification de la gestion des accès à la RC601 /rte de Berne. Le carrefour à feux des Croisettes sera remplacé par un système de 3 carrefours coordonnés. Le projet prévoit des cheminements d'accès attractifs pour la mobilité active et des espaces de stationnement pour les cycles (120 places B+R). Le stationnement des véhicules individuels motorisés pour la dépose-minute et la reprise ainsi que le stationnement des deux-roues motorisés et des taxis sont réorganisés. Une étude préliminaire est en cours de finalisation visant à proposer un plan d'aménagement de l'interface faisable et un chiffrage.
Opportunité et utilité	L'aménagement de cette interface s'inscrit dans le cadre de la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs et les objets du projet qui relèvent de l'intérêt régional, pourraient être subventionnés par le Canton de Vaud selon les dispositions en vigueur. Il permet de gérer les accès de tous les modes et de faciliter les transbordements en prévision de l'accroissement du nombre de voyageurs lié au développement du m2. L'aménagement et la réorganisation des accès et du stationnement doivent bénéficier à la sécurité des usagers et favoriser l'usages des modes actifs. Le rabattement sur les transports publics est ainsi favorisé pour accéder au cœur d'agglomération. Le rôle de la centralité est également valorisé par cette mesure. Cette opération se fait de manière simultanée avec le projet de terminus de la ligne de métro m2 ayant pour objet d'en améliorer la cadence en créant un tiroir de rebroussement sous la parcelle 104 où se trouve la nouvelle gare routière. Il est prévu d'intervenir sur ce projet en plusieurs étapes de manière imbriquée avec les étapes travaux du m2. Cette mesure répond au principe d'action suivant : ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 24'000'000 HT
Clé de répartition du financement	La clé de répartition est en cours d'affinage
État de la planification	Etude préliminaire, 2024
Étapes de planifications ultérieures	▸ Conventions de financement Commune-Canton-m2, 2025 ▸ Convention de subvention des études de projet au titre des interfaces de transports régionaux, 2025 ▸ Etudes de projet, 2028
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	▸ Permis de construire, 2029 ▸ Obtention du financement, 2029

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	24.CL.02 : réaménagement du terminus du m2 au Croisettes
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	TJM 2022 route de Berne : 30'000 véh/j. TJM 2022 route de la Croix-Blanche : 8'500 véh/j.
Documents mis à disposition	Etude préliminaire, 2024

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





30.CL.303

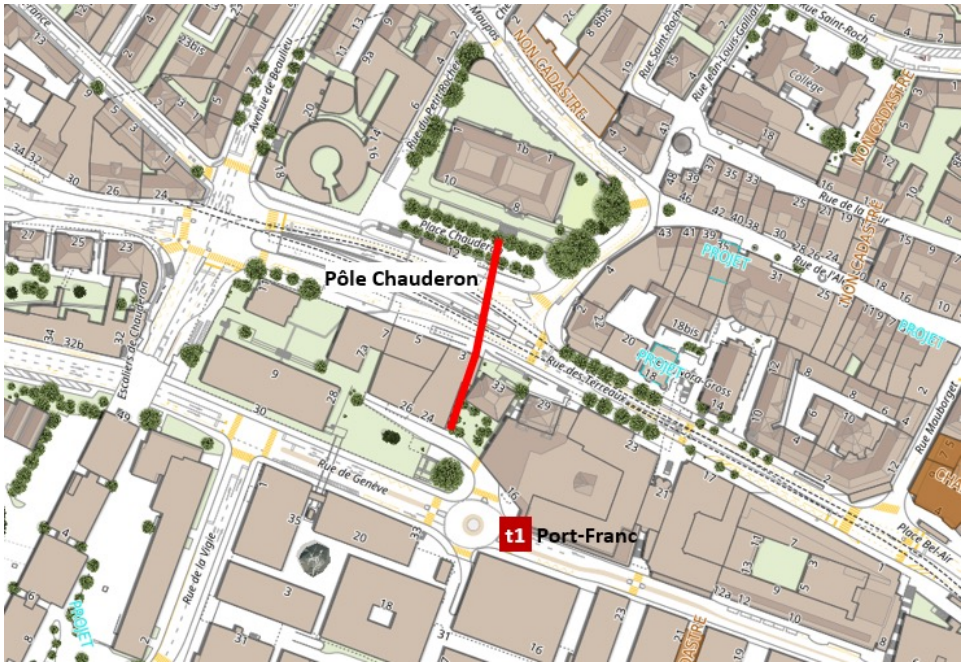
Lausanne – Interface de Chauderon : liaison piétonne souterraine entre le métro m3, le LEB, le tramway et le quartier du Flon

Catégorie de mesure : 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP
(catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

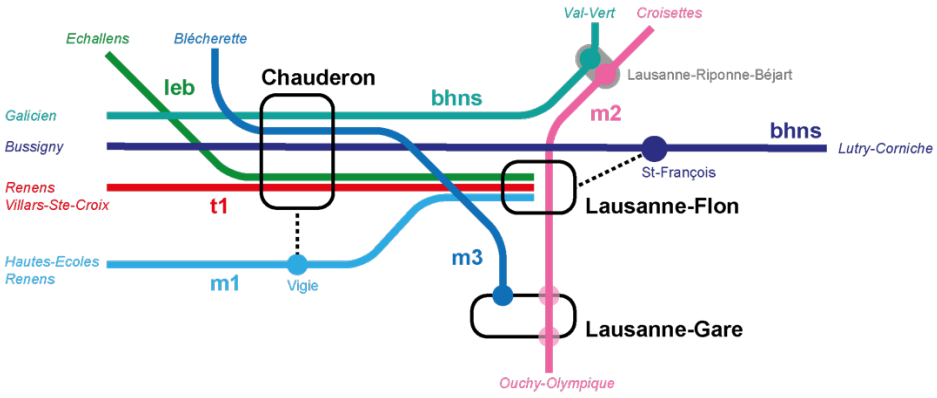
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2034-2036
Porteur de projet	Etat de Vaud / Ville de Lausanne (réalisation État de Vaud dans le cadre des travaux du métro m3)
Partenaires	Transports publics de la région lausannoise (tl), LEB
Description et faisabilité	La mesure porte sur la réalisation d'une liaison piétonne souterraine permettant de renforcer l'interface urbaine de Chauderon, appelée à devenir l'une des trois interfaces principales du centre de Lausanne, et à jouer un rôle complémentaire à l'interface urbaine principale du Flon. Concrètement, la mesure doit permettre de relier la place Chauderon au nord (alt. 494 m), desservie par deux lignes de BHNS et des bus urbains, à la rue de Genève au sud (alt. 480 m), desservie par le tramway Lausanne-Flon – Croix-Péage (arrêt Port-Franc), et au quartier du Flon, grâce à un passage souterrain connecté au métro m3 et au LEB. La mesure comprend la construction de deux passages inférieurs connectés à une mezzanine de la gare du LEB réalisée indépendamment (projet de mise aux normes de la gare LEB de Chauderon, financement FIF), soit : ‣ un passage sous la station du m3 à Chauderon (partie Nord, niveau -3) ; ‣ un passage entre le LEB et la rue de Genève (partie Sud). Au nord, la liaison sera connectée au niveau de la place Chauderon par des ascenseurs et des escaliers. Au sud, des cheminements piétonniers existants permettront de connecter l'interface à la station «Vigie» du métro m1, située à environ 300m de la rue de Genève.
Opportunité et utilité	La mesure répond au besoin de renforcement de l'interface de transports publics de Chauderon, qui doit permettre un rééquilibrage des flux de voyageurs au centre-ville de Lausanne, un délestage de l'interface urbaine principale du Flon, une connectivité plus forte du réseau des transports publics, et un confort et une efficacité accrue des transbordements. Elle découle également de l'adaptation du projet du métro m3, qui prévoit désormais une liaison directe entre la gare CFF de Lausanne et Chauderon, sans desserte de l'interface du Flon : à défaut de connexion à Flon entre le métro m3, le LEB et le tramway Lausanne-Flon – Croix-Péage, une connexion optimisée entre ces lignes est donc indispensable à Chauderon. Par ailleurs, la mesure répond à un besoin de renforcement et d'amélioration des liaisons piétonnes entre les quartiers de Chauderon et du Flon. Elle permet de réduire l'effet de coupure lié au bâti et à la différence d'altitude qui sépare les deux quartiers, en offrant une connexion piétonne confortable, lisible et adaptée aux personnes à mobilité réduite. Cette mesure résulte des besoins d'action suivants : ‣ Prioriser les transports publics et la mobilité active dans le cœur d'agglomération ; ‣ Aménager et adapter les interfaces du cœur d'agglomération pour répondre aux enjeux de mobilité et de qualité urbaine ; ‣ Compléter le réseau des «Axes forts» des transports publics ; ‣ Compléter et améliorer le réseau de mobilité active ; ‣ Qualité / fonctionnalité insuffisante de l'interface urbaine principale de Chauderon. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Renforcer le réseau piétonnier ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité

Coûts (hors taxe)	CHF 7’690’000 N.B. : le coût de la partie Centre de la liaison piétonne souterraine (mezzanine de la gare du LEB) n’est pas inclus dans le total des coûts imputables (réalisation indépendante dans le cadre du projet de mise aux normes de la gare LEB de Chauderon, avec un financement FIF).
Clé de répartition du financement	État de Vaud : CHF 2’020’000 HT (26%) Ville de Lausanne : CHF 5’670’000 HT (74%)
Planning	**Phase de projet** — **Année d’achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — 2023 ‣ Étude préliminaire - 21 — 2023 ‣ Appel d’offre (études) - 22 — 2024 ‣ Avant-projet - 31 — 2024 ‣ Projet d’ouvrage - 32 — 2025 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2029 (DAP en force) ‣ Obtention du financement — - ‣ Appel d’offres (réalisation) - 41 — 2026 ‣ Projet d’exécution – 51 — 2028 ‣ Début des travaux — 2029
État de la planification	‣ Etude d’opportunité d’un accès au niveau du Flon - Transitec (Bureau des métros, 2022) ‣ Revue de projet m3 (Bureau des métros, 2024) ‣ SIA 31, 32 – Etudes en cours de développement (Bureau des métros, 2023-2024) ‣ Image directrice Pôle Chauderon, incluant la liaison Flon Ouest validée par l’ensemble des partenaires - 2024
Étapes de planifications ultérieures	‣ SIA 31, 32 – Etude de flux Pôle Chauderon (Bureau des métros) ‣ SIA 31, 32, 33 – Etudes Station Chauderon m3 y.c. Liaison Flon Ouest (Bureau des métros) ‣ MEP pour la requalification des espaces publics (Ville de Lausanne, calendrier à préciser ultérieurement).
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	‣ permis de construire (DAP en force) : 2029 ‣ début des travaux : 2029
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	23a.01 (5586.021) Axe fort tram Renens-Lausanne 23a.03.CL.01 (5586.044) Axes forts trolleybus A – PP6 – CSF Confrérie – St-François 23e.CL.01 (5586.2.301) m3 / Réalisation du métro – Etape 1 23e.CL.02 (5586.3.025) m3 / Réalisation étape 2 23a.CL.01 (5586.3.020) BHNS t2/ Lausanne, Avenue d’Echallens, Montétan-Chauderon 30.CL.300 Lausanne - Aménagement d’une interface à Chauderon
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l’environnement	-
Indication qualitatives	-
Informations factuelles (documents distincts)	90’000 voyageurs attendus quotidiennement à l’interface urbaine principale de Chauderon, à la mise en service de l’ensemble des projets de transports publics desservant l’interface (m3, LEB, tram, BHNS, bus urbains).
Documents mis à disposition	‣ Etude préalable : Image directrice Pôle Chauderon ‣ Plan des périmètres procéduraux (à ajouter en cas de besoin)

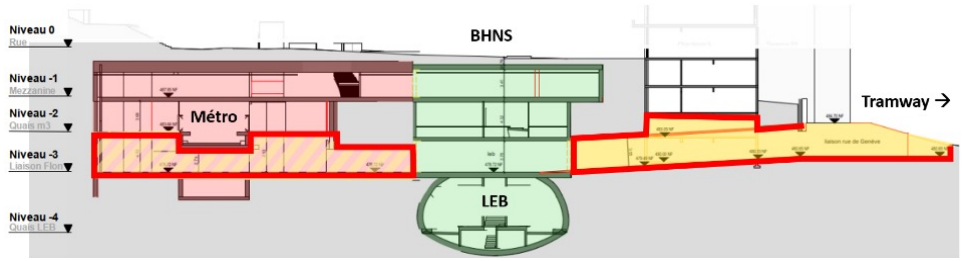
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



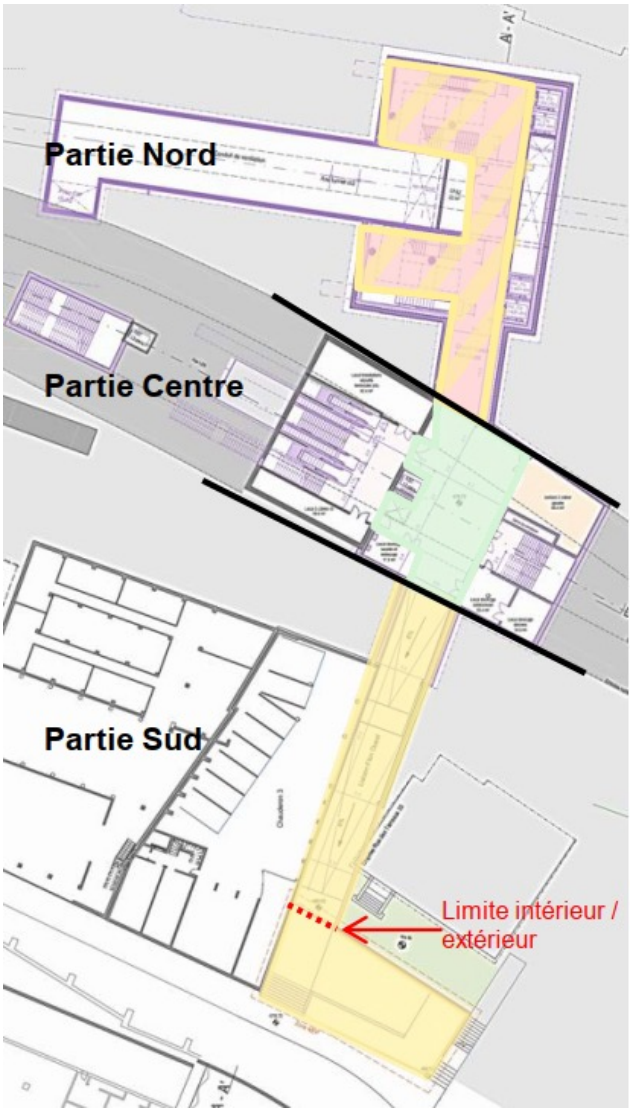
Plan schématique représentant les trois interfaces principales du centre de Lausanne et leur desserte par les «Axes Forts de transports publics urbains» (AFTPU) et le LEB



Vue en coupe :



Vue en plan :


Partie Nord
Partie Centre
Partie Sud
Limite intérieur / extérieur

30.CL.300

Lausanne – Aménagement d'une interface à Chauderon

Catégorie de mesure: 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP
(catégorie 4. Interfaces multimodales selon les DPTA)

Priorité PALM 2025	B (2032-2036)
Priorité PALM antérieur	*en cours d'élaboration*
Justification du retard	*en cours d'élaboration*
Date début des travaux	*en cours d'élaboration*
Date de mise en service	*en cours d'élaboration*
Porteur de projet	*en cours d'élaboration*
Partenaires	*en cours d'élaboration*
Description et faisabilité	*en cours d'élaboration*
Opportunité et utilité	*en cours d'élaboration*
Coûts (hors taxe)	*en cours d'élaboration*
Clé de répartition du financement	*en cours d'élaboration*
Planning	*en cours d'élaboration*
État de la planification	*en cours d'élaboration*
Étapes de planifications ultérieures	*en cours d'élaboration*
Étapes de mise en œuvre à venir («état prêt à être réalisé»)	*en cours d'élaboration*
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	*en cours d'élaboration*
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	*en cours d'élaboration*
Impact sur l'environnement	*en cours d'élaboration*
Indication qualitatives	*en cours d'élaboration*
Informations factuelles (documents distincts)	*en cours d'élaboration*
Documents mis à disposition	*en cours d'élaboration*
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	*en cours d'élaboration*

Priorité C - Secteur Centre Lausanne

N° mesure	Porteur	Libellé de la mesure	Priorité retenue pour le PALM 2025	Coût [mio CHF HT]
4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active				
4d.CL.23	Lausanne	Lausanne – Nouvelle passerelle entre Vidy La Romaine et Route de Vidy	C (dès 2036)	12,5
4d.CL.303	Lausanne	Ascenseur Vallombreuse-Boisy	C (dès 2036)	3,5
4d.CL.305	Lausanne	Passerelle Vennes – Praz-Séchaud	C (dès 2036)	1,5
5a Requalification multimodale d'axes routiers				
5a.CL.02	Lausanne	Requalification de la route des Plaines-du-Loup (RC448b) entre le carrefour de la Blécherette et celui des Casernes	C (dès 2036)	16,3
5a.CL.303	Lausanne	Lausanne – Requalification majeure axe principal Langallerie – Mon-Repos	C (dès 2036)	5,0
5a.CL.304	Lausanne	Lausanne – Requalification - Avenue de Provence	C (dès 2036)	12,0
11 Compléments routiers à des infrastructures du réseau national				
11.CL.04	DGMR	RC1, Accès à la jonction de Malley – Aménagements multimodaux	C (dès 2036)	4,7
23a Développement d'axes forts de transports publics urbains				
23a.CL.300	Lausanne	Lausanne – BHNS - Avenue de Chablais sud	C (dès 2036)	8,0
30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP				
30.CL.01	Lausanne	Lausanne – Interface multimodale Bourdonnette	C (dès 2036)	5,0
30.CL.02	Lausanne	Aménagements interface multimodal Blécherette	C (dès 2036)	3,0
30.CL.301	Lausanne	Pôle Flon, requalification de la place de L'Europe et des Pionnière en lien avec l'arrivé du m3 et du Tram.	C (dès 2036)	20,0

3

Schéma directeur de l’Est lausannois – SDEL

3.1 Mesures paysage et mesures environnement et énergie
3.2 Mesures d’urbanisation
3.3 Mesures infrastructurelles

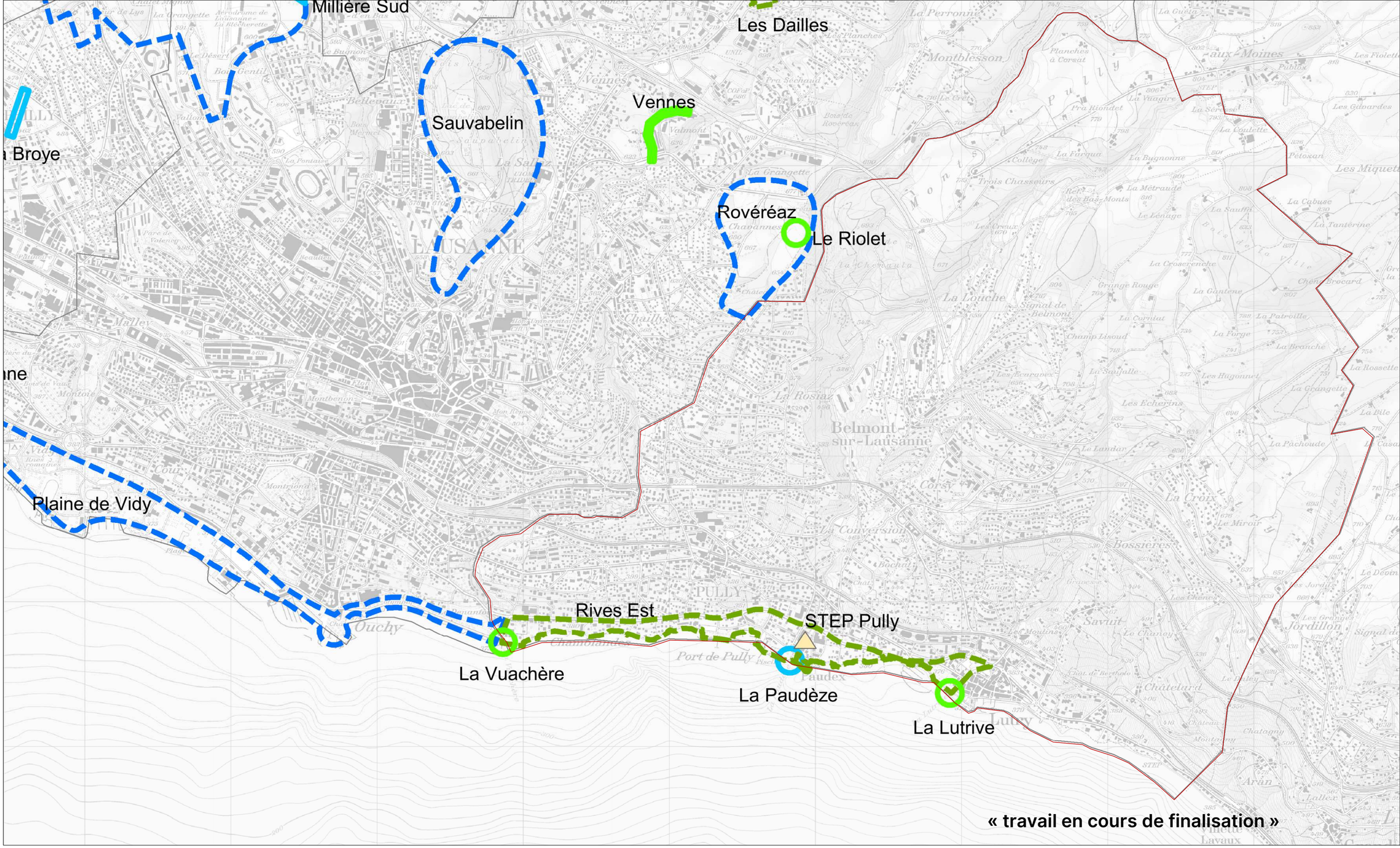
3.1
Mesures paysage et environnement et énergie

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures paysagères et celles du volet environnement et énergie à l'échelle du SDEL inscrites dans le PALM 2025. Chaque mesures paysagère ou environnementale fait l'objet d'une fiche descriptive.

DOCUMENTS



ME8-SDEL – Mesures paysage, environnement et énergie



Mesures environnementales et paysagères reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDEL

PALM 2016

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

PALM 2025

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

MESURES

MESURES ENVIRONNEMENT PAYSAGE ET ÉNERGIE

ME8
SDEL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

NOUVELLE MESURE

Parc d'agglomération des rives (Est lausannois)

Catégorie de mesure : Parcs d'agglomération

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL)
Partenaires	Commune de Lutry, Commune de Paudex, Commune de Pully, Etat de Vaud – Direction générale du territoire et du logement (DGTL) et Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)
Description de la mesure	Le secteur des rives est identifié comme un parc d'agglomération dans le « Concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives ». La mesure du parc d'agglomération des rives se base sur le plan d'actions de cette étude pour définir les actions à mettre en œuvre au sein de cet espace multifonctionnel. Ces actions sont les suivantes : ‣ La renaturation de l'interface eau-terre des rives du lac ; ‣ Le réaménagement paysager du sentier des rives pour la mobilité active, comprenant l'installation d'observatoires du paysage ; ‣ La requalification de l'axe urbain (RC 777) pour la mobilité active et les transports (y.c. les espaces relais définis dans l'étude) ; ‣ La requalification des liaisons Nord-Sud permettant de rejoindre le sentier des rives ; ‣ L'élaboration de stratégies communales du stationnement cohérentes à l'échelle de l'Est lausannois.
Opportunité et utilité	Le secteur des rives du lac, identifié dans le rapport technique du SDEL comme un secteur à enjeux paysagers, d'urbanisation et de mobilité multimodale, a fait l'objet d'un « Concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives » qui vise le développement d'une vision cohérente et identitaire des rives de l'Est lausannois. La définition d'un parc d'agglomération sur ce secteur a été inscrite dans le plan d'actions de cette étude. L'inscription de la mesure dans le PALM 2025 permettrait de mettre en œuvre plusieurs actions qui y sont envisagées. Par ailleurs, deux études de mobilité menées récemment par le SDEL (l'Image directrice des TP validée en 2022 et l'Image directrice de MD validée en 2024) prévoient une amélioration de l'accessibilité du secteur en mobilité active afin que le trafic TIM ne soit pas en augmentation dans ce pôle générateur de trafic. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle paysage en reconnaissant le parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois en tant qu'espace multifonctionnel et ses spécificités, en améliorant les valeurs naturelles et paysagères des rives de l'Est lausannois, en offrant des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux et finalement, en mettant en valeur les points de vue sur le grand paysage. Cette mesure permet également de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation en confortant la centralité principale de Pully, en développant les centralités de proximité de Paudex et Lutry et en renforçant la polarité d'équipements de loisirs du Port de Pully. Elle permet en outre de mettre en œuvre la stratégie mobilité en encourageant le report modal vers les transports publics et la mobilité active et en maitrisant le stationnement TIM.

	Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Maintenir la diversité des polarités d'équipements collectifs ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur La mesure permettra d'assurer, par ses différentes requalifications, de meilleurs itinéraires de mobilité active et favorisera l'intermodalité par l'aménagement d'espaces relais comprenant du stationnement vélo, souvent à proximité des arrêts TP. Le réaménagement de la RC 777 offrira une meilleure sécurité aux différents usagers de la route. En ce qui concerne les espaces ouverts, ces derniers seront mis en valeur par le réaménagement du sentier des rives offrant de nouveaux observatoires du paysage. Finalement, la renaturation de l'interface eau-terre permettra le développement d'espaces naturels et favorisera l'accueil de la biodiversité, réduisant ainsi les atteintes à l'environnement à certains endroits ciblés.
Coordination entre transports et paysage	Le secteur des rives du lac de l'Est lausannois est un secteur globalement bien desservi par les transports publics lausannois (lignes 8, 21, 25, 47). De plus, la gare CFF de Pully se trouve à proximité du secteur et les rives du lac sont accessibles en une dizaine de minutes à pied. L'amélioration de l'accessibilité en mobilité active et en transports publics est prévue notamment à travers la requalification de la RC 777 et la mise en œuvre du réseau structurant vélo qui traverse le secteur.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure paysage liée :** Parc d'agglomération des rives du lac (Lausanne) – lien de localisation et de contenu **Mesures d'urbanisation liées :** Plan d'affectation Chamblandes-Dessous (1355900001) – lien de localisation Plan d'affectation Les Gais Cottage II (1355900019) – lien de localisation et de contenu Plan d'affectation Communal (PACom) de Pully (1355900018) – lien de localisation Plan d'affectation Communal (PACom) de Lutry II (1356060010) – lien de localisation Plan d'affectation Communal (PACom) de Paudex (1355880002) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Réaménagement du ch. de la Damataire et de son carrefour à l'extrémité Sud (nouvelle) – lien de localisation Lutry : Réaménagement multimodal des routes cantonales (RC) 780 et 777 au profit d'un axe fort de transports publics urbains (nouvelle) – lien de localisation Prolongement de la ligne tl n°24 (nouvelle) – lien de localisation **Mesures environnementales liées :** Revitalisation de l'embouchure de la Paudèze (2.10) – lien de localisation et de contenu Revitalisation de l'embouchure de la Vuachère (nouvelle) – lien de localisation et de contenu Revitalisation de la Lutrive (nouvelle) – lien de localisation et de contenu Développement d'un réseau de chauffage à distance (nouvelle) – lien de localisation Reconstruction de la station d'épuration des eaux (nouvelle) – lien de localisation
État de la planification	2023 : Concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives (SDEL) Dès 2025 : Divers projets à coordonner (communes concernées) Dès 2028 : Mise en œuvre (communes concernées)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

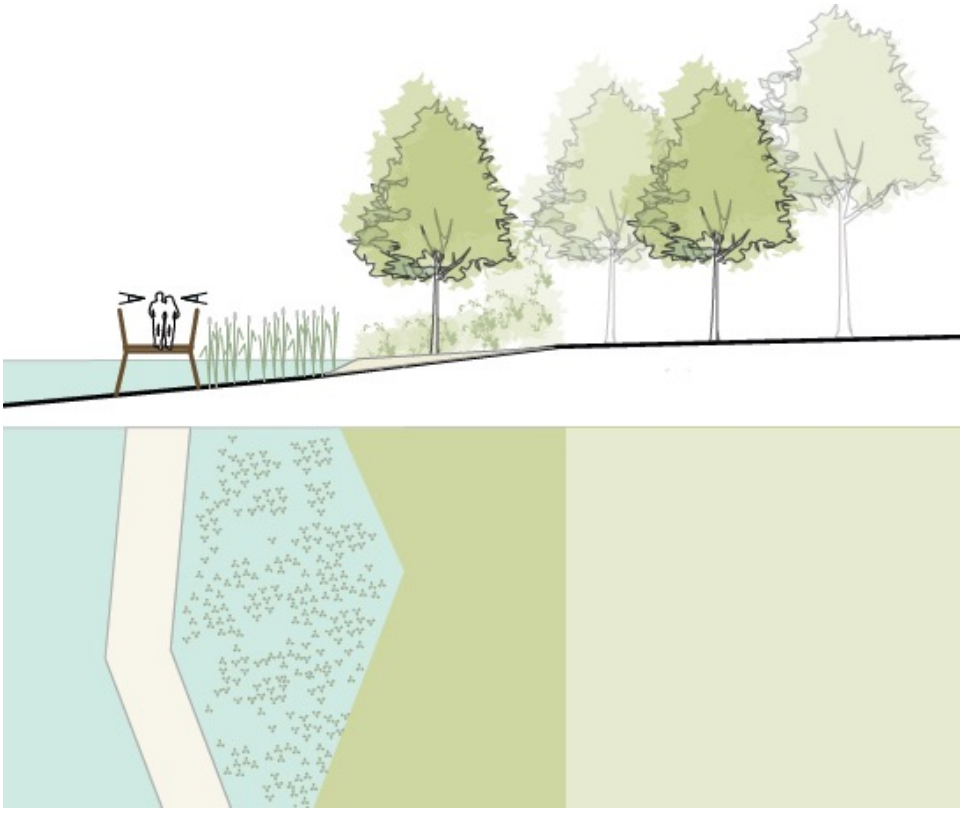
Source: Concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives, SDEL



Source: SDEL



Source: Concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives, SDEL



NOUVELLE MESURE

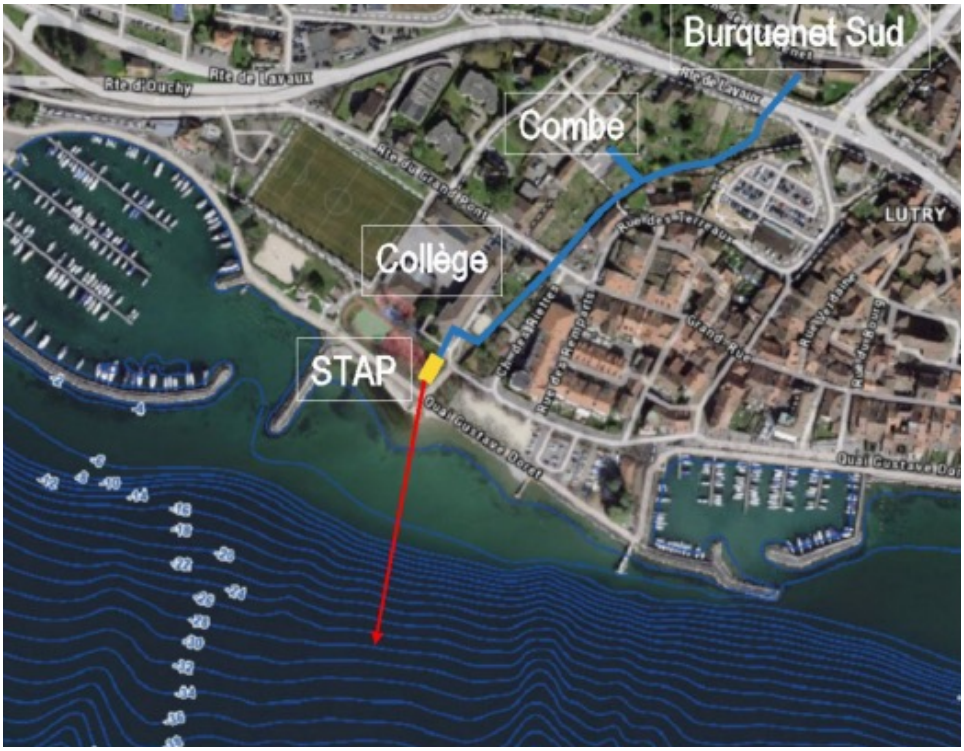
Réalisation d’un chauffage à distance

Catégorie de mesure : Fiches de mesure du domaine environnement et énergie

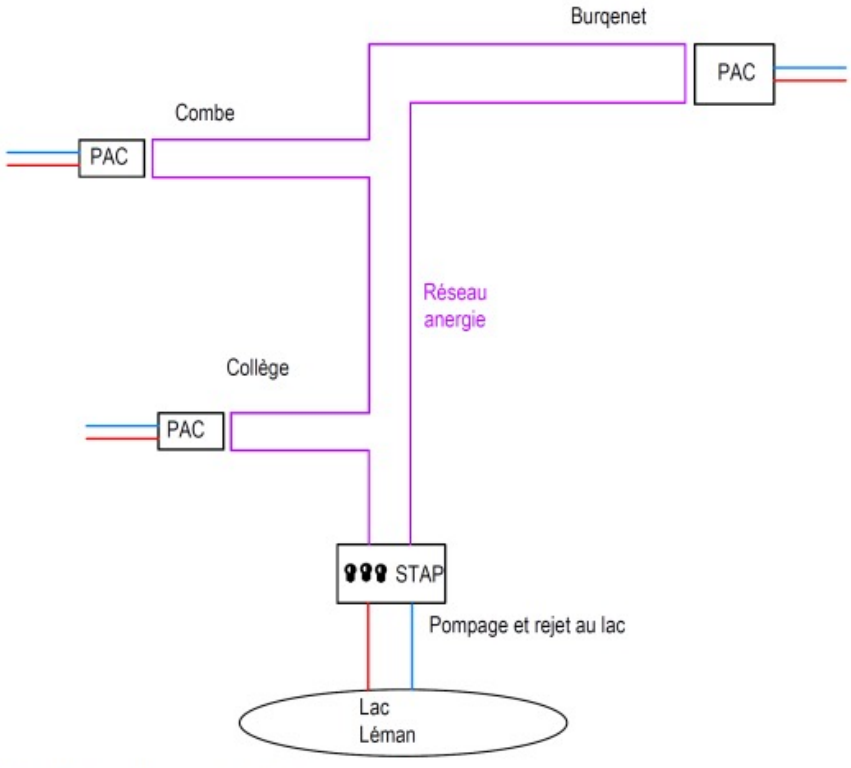
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Lutry
Partenaires	-
Description de la mesure	La Commune de Lutry souhaite alimenter en énergies renouvelables ses bâtiments existants du Collège du Grand-Pont et ses nouveaux bâtiments qui formeront le Collège de la Combe et le quartier de Burquenet Sud. Pour ce faire, la commune envisage la réalisation d’un chauffage à distance (CAD) par l’installation de pompes à chaleur dans les bâtiments alimentés en énergie par le Léman. A ce jour, la commune prévoit un réseau CAD à basse température réalisé par une boucle anergie avec des pompes à chaleur (PAC) installées dans chaque immeuble.
Opportunité et utilité	Ce projet de CAD permettra l’alimentation en énergies durables des bâtiments du Collège du Grand-Pont et des nouveaux bâtiments du Collège de la Combe et du futur quartier de Burquenet Sud.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures environnement liées :** - **Mesures infrastructurelles liées :** Réaménagement multimodal des routes cantonales (RC) 780 et 777 au profit d’un axe fort de de transports publics urbains **Mesures urbanisation liées :** PACom de Lutry II – lien de localisation PA Burquenet-Sud – lien de localisation et de contenu **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	▸ 2023 : Étude d’intention ▸ 2024-2025 : Projet ▸ 2026-2027 : Travaux
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Lutry



Source: Ville de Lutry



NOUVELLE MESURE

Revitalisation de l'embouchure de la Vuachère au Denantou

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Projet intercommunal Lausanne-Pully
Partenaires	DGE-EAU, DGE-Forêts, OFEV
Description de la mesure	Lors d'épisodes orageux, le ruissellement des eaux de pluie sur les surfaces bâties du bassin versant de la Vuachère génère des débits importants qui érodent le lit du cours d'eau, éprouvent les aménagements hydrauliques et menacent les biens et les personnes. Parmi les tronçons de ce cours d'eau susceptibles d'être aménagés pour améliorer la gestion des crues et de l'érosion par une renaturation, celui situé entre l'avenue du Denantou et l'embouchure au lac présente plusieurs avantages qui ne se limitent pas à la seule gestion des débits de crues. Une étude préliminaire de renaturation dans le secteur particulier du Denantou et de création d'une île aux oiseaux a été réalisée. Une étude d'avant-projet va être lancée concernent l'évacuation des eaux, la biodiversité, l'accueil du public, la préservation du patrimoine, les espaces publics et la mobilité. Les objectifs de cette étude d'avant-projet seront de vérifier la faisabilité des aménagements et de définir plus précisément les coûts à investir.
Opportunité et utilité	La renaturation de ce tronçon de la Vuachère au Denantou permettra d'assurer l'évacuation des débits de crues en rétablissant la connexion biologique lac-cours d'eau et, de façon plus générale, une plus-value écologique au site. Le projet de renaturation de la Vuachère est inscrit dans le plan d'actions du « Concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives » du SDEL validé en 2023. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois – lien de localisation et de contenu
État de la planification	‣ 2023 : démarrage des études (hydraulique, biologie, d'impact sur l'environnement, urbanisme, trafic routier, mobilité douce, etc.) et des échanges avec le Canton et la CH. ‣ 2026 : dépose du dossier de demande d'autorisation de construire ‣ 2027-28 : travaux.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Périmètre d'étude





NOUVELLE MESURE

Revitalisation de la Lutrive

Catégorie de mesure : Renaturation de cours d'eau

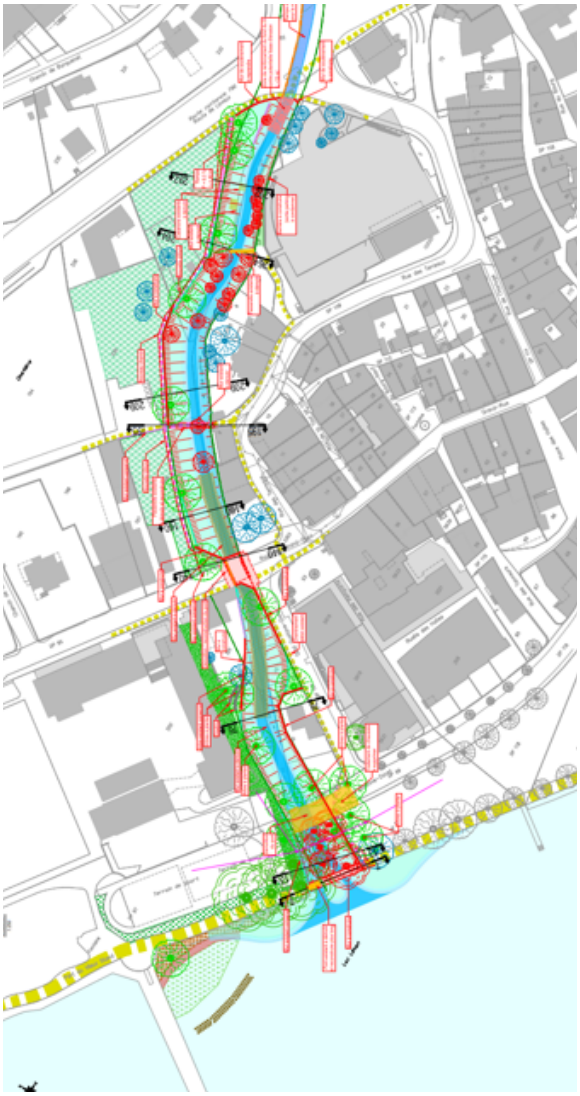
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Lutry
Partenaires	Canton
Description de la mesure	Une étude d'avant-projet a permis de préciser les emprises du projet de manière à concilier les différents enjeux présents (sécurité hydraulique, objectifs environnementaux, espaces et aménagements publics). Plus particulièrement, le projet permet d'augmenter la capacité hydraulique de la Lutrive au droit du Bourg tout en apportant une plus-value environnementale et des espaces publics de qualité. En aval, le pont actuel sur la promenade du quai Gustave Doret sera agrandi afin de permettre le franchissement de l'embouchure élargie.
Opportunité et utilité	Le projet de revitalisation de l'embouchure de la Lutrive part de l'intention de la Commune de Lutry de sécuriser son bourg dont la partie ouest se situe dans une zone de danger pour les inondations. Elle profite de ce projet de sécurisation pour intégrer une dimension environnementale au projet qui permettra de favoriser la biodiversité non seulement du cours d'eau mais également de ses abords. De plus, la collectivité publique bénéficiera de ce projet grâce à des espaces de délassement qualitatifs ponctuellement aménagés le long de la rivière ainsi que des accès à l'eau facilités. Par ailleurs, ce projet participe aux objectifs du parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures environnement liées :** Réalisation d'un chauffage à distance – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures urbanisation liées :** PACom de Lutry II – lien de localisation **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois – lien de localisation
État de la planification	‣ 2023 : Avant-projet ‣ 2024 : Mise à l'enquête (projet et expropriation) ‣ 2025 : Crédit d'études ‣ 2026 : Projet de l'ouvrage ‣ 2027 : Crédits d'ouvrage et travaux planifiés
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: geo.vd.ch



Source: Ville de Lutry



NOUVELLE MESURE

Développement d'un réseau de chauffage à distance

Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	Non encore définis
Description de la mesure	A Pully, 96% des bâtiments sont chauffés aux énergies fossiles. Le développement d'un réseau de chauffage à distance à Pully permettra de décarboner le chauffage du parc bâti, principalement dans la partie sud de la commune. Le réseau, potentiellement raccordé au réseau lausannois, sera alimenté en majeure partie par l'eau du lac grâce à la construction d'une centrale de pompage et de chauffe.
Opportunité et utilité	Le projet est une mesure souhaitée par la politique énergétique communale, mais il fait également partie du plan de développement des réseaux thermiques mis en place par le Canton en 2023. Pour rappel, les besoins en chaleur sont responsables de près de 50 % des consommations d'énergie et de 35 % des émissions de gaz à effet de serre (ci-après GES). En utilisant de manière optimale les sources de chaleur renouvelables (biomasse, géothermie, biogaz, eau de surface, etc.) et les rejets thermiques de l'industrie, il est possible de livrer grâce aux réseaux thermiques / chauffages à distance, et d'ici 2050, jusqu'à deux fois plus de chaleur renouvelable qu'aujourd'hui. Au niveau cantonal, une récente étude a permis d'établir que pour valoriser les ressources indigènes disponibles, il serait nécessaire de tripler la quantité d'énergie distribuée par des CAD. Leur contribution aux besoins de chaleur devrait ainsi passer de 10 % à 30 % d'ici 2050. À elle seule, l'agglomération Lausanne-Morges représente plus du tiers des besoins de chaleur et d'électricité du Canton. Au niveau de Pully, le chauffage à distance pourrait permettre une réduction de 30% des émissions CO_2 dues à la production de chaleur (chauffage et eau chaude sanitaire) contribuant ainsi à la stratégie sectorielle environnement visant à favoriser l'utilisation des ressources locales et réduire la pollution de l'air. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures environnement liées :** Réhabilitation de la STEP – lien de contenu : la STEP deviendra une des sources de chaleur alimentant le futur réseau de chauffage à distance. **Mesures infrastructurelles liées :** Création d'aménagements cyclables l'av. C.F. Ramuz – lien de localisation Réaménagement de l'av. des Collèges pour le site scolaire et la mobilité active – lien de localisation et de calendrier Aménagement d'un cheminement mixte piétons-vélos au sentier du Coteau (élément de la voie verte à Pully) (4c.EL.101, 5586.2.280) – lien de localisation et de calendrier Réaménagement du ch. de la Damataire et de son carrefour à l'extrémité Sud – lien de localisation et de calendrier Réaménagement de l'av. du Tirage pour la mobilité active – lien de localisation et de calendrier **Mesures urbanisation liées :** PA Les Gais Cottages II – lien de localisation et de contenu : la STEP, qui sera construite sur la PA Gais Cottages II, deviendra une des sources de chaleur alimentant le futur réseau de chauffage à distance. PA Claire-Fontaine II – lien de localisation PA Clergère - Gare – lien de localisation PACom de Pully – lien de localisation **Mesures paysage liées :** -

État de la planification	Il y a encore trop d'incertitudes sur le tracé et la coordination avec d'autres projets de la Ville pour donner un planning intentionnel. Au mieux, les travaux pourraient débuter courant 2028 et se terminer en 2040.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Pully



Source: Ville de Pully



NOUVELLE MESURE

Reconstruction de la station d'épuration des eaux

Catégorie de mesure : Modernisations de STEP

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	Commune de Paudex et Commune de Belmont-sur-Lausanne
Description de la mesure	Afin de garantir son bon fonctionnement et se conformer aux nouvelles normes, la station d'épuration des eaux (STEP) de Pully sera reconstruite pour l'horizon 2030. Dans le cadre de sa reconstruction, les productions d'énergies suivantes sont prévues : ‣ Installation de panneaux photovoltaïques ‣ Récupération de chaleur sur les eaux usées pour alimenter un futur réseau de chauffage à distance ‣ Production d'électricité à partir d'un CCF alimenté par le biogaz généré par le traitement des eaux usées
Opportunité et utilité	La STEP de Pully a plus de 50 ans. Sa reconstruction permettra de garantir son fonctionnement, de s'adapter à l'augmentation de la population et de se conformer aux nouvelles normes de traitement des micropolluants. Par ailleurs, elle est un important producteur d'énergies renouvelables. La valorisation de cette énergie répond à une volonté communale mais est également imposée au niveau cantonal. Cette mesure permet ainsi de répondre à la stratégie sectorielle environnement en utilisant des ressources locales. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures environnement liées :** Revitalisation de l'embouchure de la Paudèze – lien de calendrier : Coordination des travaux souhaitée entre la pose de la conduite de rejet au lac des eaux traitées de la STEP et la renaturation du delta de la Paudèze. Développement d'un réseau de chauffage à distance – lien de localisation et de contenu : la STEP deviendra une des sources de chaleur alimentant le futur réseau de chauffage à distance. **Mesures infrastructurelles liées :** Réaménagement du ch. de la Damataire pour la mobilité douce – lien de localisation **Mesures urbanisation liées :** PA Les Gais Cottages II – lien de localisation, de contenu et de calendrier : le projet de la STEP est étroitement liée au PA Les Gais Cottages II sur lequel elle sera construite. PACom de Pully – lien de localisation **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois – lien de localisation
État de la planification	Études d'avant-projet : 2021-2023 Études de projet et mise à l'enquête : 2023-2026 Travaux : 2026-2031 Mise en service : 2031
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Pully



Source: Ville de Pully



2.10

Revitalisation de l'embouchure de la Paudèze

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

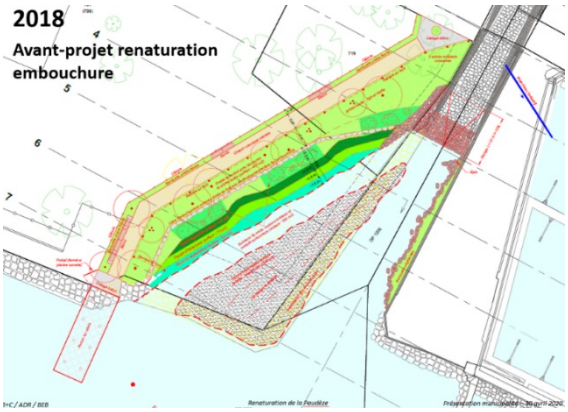
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	Commune de Paudex et Canton
Description de la mesure	Une étude d'avant-projet a permis de préciser les emprises du projet de manière à concilier les différents enjeux présents (objectifs environnementaux, espaces et aménagements publics ainsi que sécurité hydraulique). Il s'agit principalement d'élargir l'embouchure de la Paudèze côté Pully en y apportant une plus-value environnementale et de créer un nouveau cheminement piétonnier au bord de la Paudèze.
Opportunité et utilité	Le projet de renaturation de la Paudèze est inscrit dans le plan d'actions du « concept d'aménagement intercommunal du secteur des rives » validé en 2023. D'importants travaux de rénovation de la piscine « Pully-Plage » et l'élaboration d'un nouveau plan d'affectation offrent l'opportunité d'élargir l'embouchure de la Paudèze et de créer un projet de renaturation. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Maintenir la diversité des polarités d'équipements collectifs ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures environnement liées :** Reconstruction de la station d'épuration des eaux – lien de calendrier : Coordination des travaux souhaitée entre la pose de la conduite de rejet au lac des eaux traitées de la STEP et la revitalisation de l'embouchure de la Paudèze. **Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures urbanisation liées :** PA Les Gais Cottage II – lien de calendrier : le projet de renaturation de la Paudèze est à coordonner avec les travaux de la STEP qui sera construit sur le PA Les Gais Cottage II **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois – localisation et contenu
État de la planification	2019 : Avant-projet 2024-2025 : Projet de l'ouvrage 2026-2027 : Travaux planifiés Le projet de revitalisation de la Paudèze a pris du retard en raison de changement de priorité politique.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Pully



Source: Ville de Pully



Source: SDEL



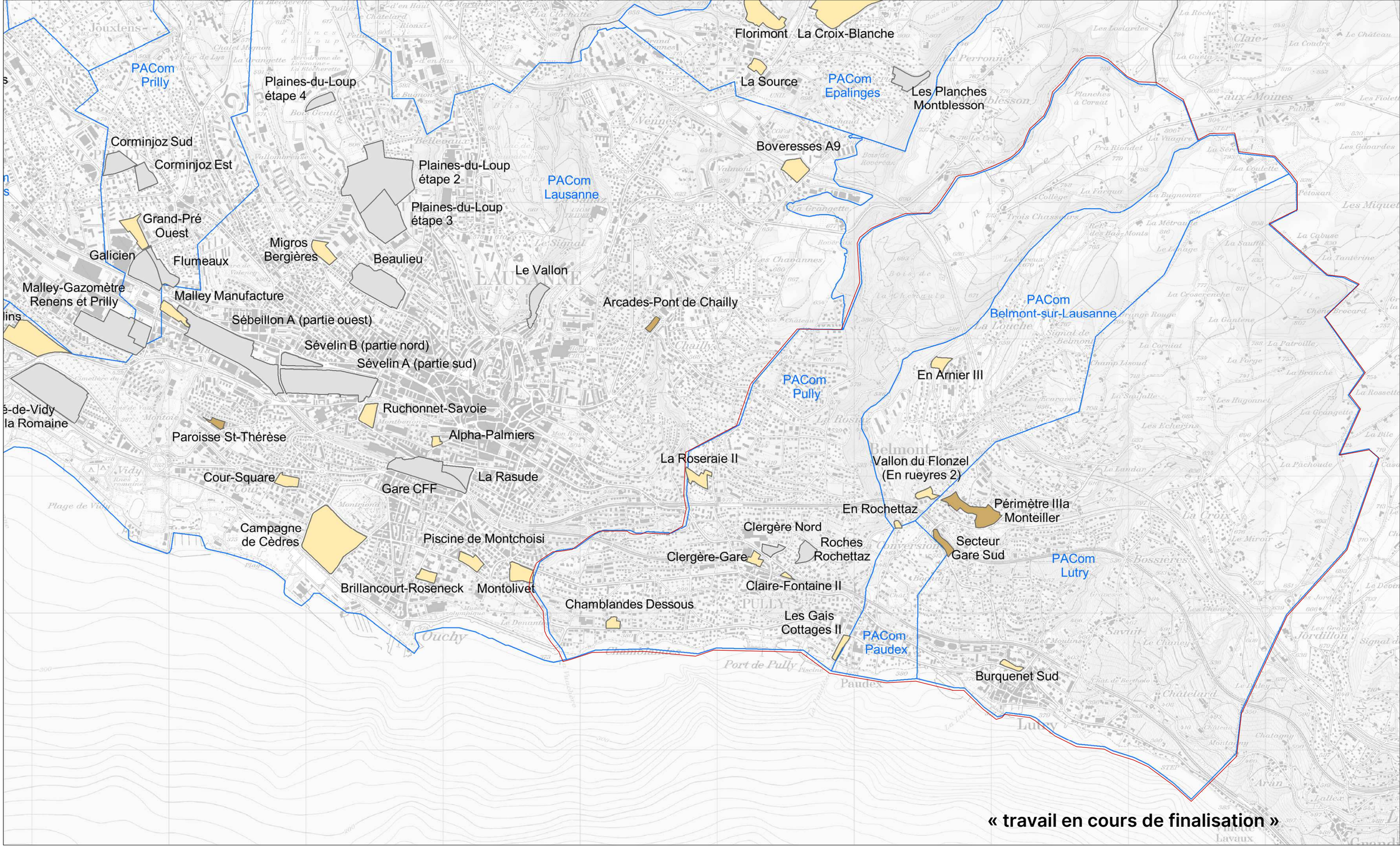
3.2
Mesures d’urbanisation

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures d’urbanisation à l’échelle du SDEL inscrites dans le PALM 2025. Les mesures d’urbanisation nouvelles sont inscrites à l’horizon A (2028-2032) et font l’objet d’une fiche descriptive. Les mesures de l’inventaire de projets inscrites à l’horizon B (2032-2036) sont listées.

DOCUMENTS



ME9-SDEL – Mesures urbanisation



« travail en cours de finalisation »

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Périmètre

SDEL

Carte sans échelle

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé du PALM 2025

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises
- Mesure avec empiètement SDA
- Mesure PACom ou PGA

MESURES

MESURES URBANISATION

ME9
SDEL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

1355810003

Plan d’affectation communal de Belmont-sur-Lausanne

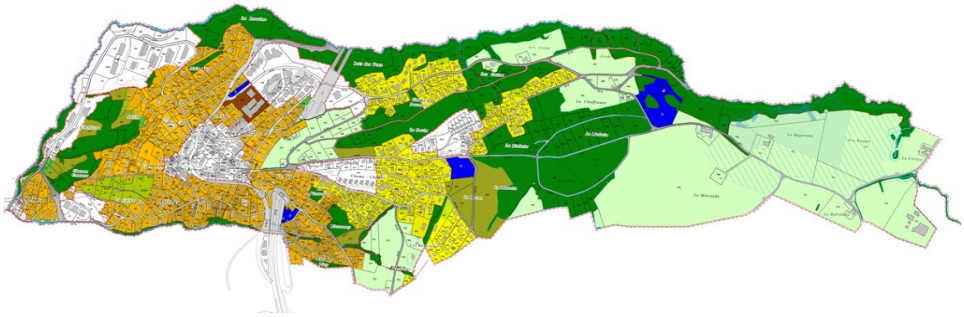
Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Belmont-sur-Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	La mesure prévoit la révision du PACom qui date de 1984. Cette révision vise en particulier l’actualisation du règlement des constructions, l’inscription du périmètre compact du PALM, les zones de dangers naturels et l’espace réservé aux eaux (ERE), et le relevé des nouvelles lisières forestières. L’accueil de nouveaux habitants se fait par l’augmentation des droits à bâtir mais aucune nouvelle zone à bâtir n’est ouverte.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	1’134 nouveaux habitants + emplois
Opportunité et utilité	**Opportunité** La révision du PACom de Belmont-sur-Lausanne permet notamment de tenir compte de l’évolution du contexte et des enjeux territoriaux, des besoins de la société ainsi que du cadre législatif en matière d’aménagement du territoire et des constructions (LAT, OAT, LATC, LPr-PCI, LPrPNP, LVLEne, PDCn, Plan climat cantonal, PALM, SDEL, etc.). Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine d’une centralité de proximité, en augmentant la densité urbaine au vu de la bonne desserte communale et finalement, en accueillant un potentiel d’habitants/emplois plus élevé pour répondre à l’objectif fixé pour 2040. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l’air et aux eaux polluées ● Augmenter l’utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Optimiser l’utilisation des polarités d’activités ● Spécifier les polarités d’activités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles **Utilité** La révision de PACom ne prévoit pas de nouvelles zones à bâtir mais une densification vers l’intérieur par l’augmentation de l’IUS de 0.4 à 0.625 dans le périmètre compact. Cette augmentation est possible grâce à la bonne desserte en transports publics de la Commune. Par ailleurs, en intégrant de nouvelles dispositions en faveur de l’environnement dans son règlement et notamment en identifiant les lisières forestières et l’espace réservé aux eaux, la révision permet de réduire son impact sur l’environnement et de valoriser des espaces verts et naturels.
Coordination entre transports et urbanisation	La commune de Belmont-sur-Lausanne, faisant partie du périmètre compact d’agglomération, possède une bonne desserte en transports publics, ce qui lui permet de densifier la zone à bâtir en augmentant les droits à bâtir au sein du périmètre compact.

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation En Rueyres II (Vallon de Flonzel) (1355810005) – lien de localisation Plan d'affectation En Rochettaz (1355810006) – lien de localisation Plan d'affectation En Arnier III (1355810001) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Franchissement Leisis (Pully) – Landar (Lutry) (4d.EL.5) – lien de localisation **Mesures environnement liées :** Reconstruction de la station d'épuration des eaux (nouvelle mesure) – lien de contenu **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2014 - Canton Examen préalable rendu - 2021 - Canton Passé à l'enquête publique - 2023 - Commune Adopté par le conseil communal - 2024 - Commune En approbation préalable - 2024 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2024 - Canton Permis d'habiter délivré - -
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source : PACom de Belmont-sur-Lausanne



Source : Jean-Michel Zellweger



1355810001

Plan d'affectation En Arnier III

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Belmont-sur-Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA En Arnier III est situé à la lisière du bois de la Chenaulaz et du vallon de la Paudèze. Il concerne une seule parcelle sur laquelle est construite « Le Musée Deutsch », un bâtiment des années 60 ainsi que de nombreux parkings. Le propriétaire souhaite y développer un nouveau projet immobilier, qui vise la démolition des bâtiments existants et la construction de 4 bâtiments totalisant 108 logements dont 86 protégés. La Municipalité de Belmont-sur-Lausanne soutient cette démarche, car actuellement elle ne possède aucune structure d'accueil pour ses aînés.
Type d'affectation	Zone mixte 15 LAT Aire forestière 18 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	10 habitants[1] + emplois[2] actuels 196 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA s'inscrit dans la stratégie de densification vers l'intérieur et de coordination entre urbanisation et transports de la Commune de Belmont-sur-Lausanne. En effet, il se situe à proximité de la centralité du quotidien de Belmont et bénéficie d'une bonne accessibilité en transports publics, avec un arrêt de bus situé en contrebas sur la route des Monts-de-Lavaux. De plus, le programme du PA permet à la Commune de bénéficier de structure d'accueil pour les personnes âgées permettant ainsi de combler un manque. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier **Utilité** Cette mesure permet une densification de qualité en respectant les objectifs de développement vers l'intérieur recommandés par les planifications supérieures (PDCn et PALM) tout en tenant compte des objectifs de préservation du site. En effet, les gabarits proposés dans le PA permettent une transition harmonieuse entre les volumes bâtis et le tissu villageois environnant, une maximisation des surfaces végétalisées du quartier et une adaptation des constructions à la topographie du site. De plus, l'urbanisation tient compte des valeurs paysagères en garantissant les dégagements sur le lac Léman et les montagnes et assure la protection intégrale de l'aire forestière. Etant concerné par un territoire d'intérêt biologique prioritaire (TIBP), le PA assure un continuum de végétation qui garantit le lien entre les différents espaces d'intérêt, propose un choix varié d'essences d'arbres et de plantations qui favorise la biodiversité. Il assure également la compensation des arbres qui devront être abattus. Finalement, un cheminement piéton public est aménagé à travers le quartier afin de relier la route d'Arnier à celle des Monts-de-Lavaux.

Coordination entre transports et urbanisation	Situé à proximité de la centralité du quotidien de Belmont, le PA bénéficie de nombreux services et équipements. Par ailleurs, deux lignes de bus dont la cadence est au quart d'heure passent sur la route des Monts-de-Lavaux avec un arrêt à proximité. Un réseau cyclable structurant du PALM, passant également sur la route des Monts-de-Lavaux, permet de rejoindre Lausanne et notamment l'interface urbaine secondaire de Valvert qui est à 5 min à vélo.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Belmont-sur-Lausanne (1355810003) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures environnement liées :** - **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2019 - Canton Examen préalable rendu - 2021 - Canton Passé à l'enquête publique - 2022 - Commune Adopté par le conseil communal - 2023 - Commune En approbation préalable - 2023 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2023 - Canton Permis d'habiter délivré - 2026 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: GEA, rapport 47 OAT



Source: GEA, rapport 47 OAT



1355810006

Plan d'affectation En Rochettaz

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

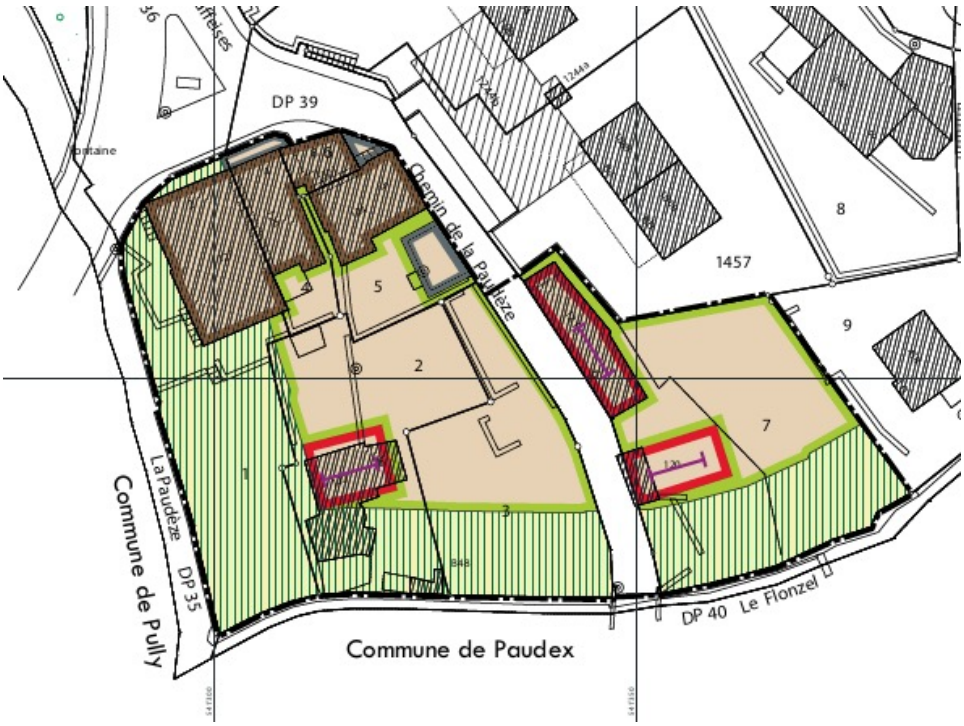
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Belmont-sur-Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Situé dans le vallon de la Paudèze, au sud de la Commune de Belmont, le PA porte sur 7 parcelles affectées en zone villa par le PACom. Le PA permettra d'édicter des règles adaptées à ce secteur dont les bâtiments s'apparentent plutôt à la typologie des bâtiments du vieux bourg de Belmont.
Type d'affectation	Zone d'habitation et activités non-gênantes
Nombre d'habitants et d'emplois	17 habitants[1] + emplois[2] actuels 25 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA En Rochettaz, qui est majoritairement construit, a été identifié dans le cadre de la révision du PACom de Belmont-sur-Lausanne dans le but de préciser les règles du secteur qui s'apparente davantage aux bâtiments du vieux bourg qu'à la zone villa à proximité. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation en développant la qualité urbaine et en proposant une densité respectant les spécificités territoriales. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles paysage et environnement en renforçant la liaison paysagère de la Paudèze et en préservant ses rives ainsi que celles du Flonzel. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Garantir la diversité du tissu bâti existant **Utilité** La mesure concerne un secteur déjà bâti de la commune de Belmont-sur-Lausanne, elle favorise ainsi un léger développement vers l'intérieur du tissu bâti. En préservant les rives de la Paudèze et du Flonzel, la mesure permet de réduire les atteintes à l'environnement et de valoriser les espaces verts et naturels.
Coordination entre transports et urbanisation	Le périmètre du PA est desservi par l'arrêt de bus de la ligne tl No 49 qui le relie à la Gare CFF de Pully ainsi qu'au centre de Belmont en 5 minutes environ.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Belmont-sur-Lausanne (1355810003) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures environnement liées :** - **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2018 - Canton Examen préalable rendu - 2019 - Canton Passé à l'enquête publique - 2025 - Commune Adopté par le conseil communal - 2025 - Commune En approbation préalable - 2025 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2025 - Canton Permis d'habiter délivré - -

Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement

-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Commune de Belmont-sur-Lausanne



Source: Jean-René Zellweger



1355810005

Plan d'affectation Vallon du Flonzel (En Rueyres 2)

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Belmont-sur-Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA En Rueyres 2 est situé près du quartier de Monteiller et de la gare de la Conversion. Il comprend des parcelles qui étaient réservées à la bretelle autoroutière de la Perraudettaz. Ces terrains ont été transférés à l'Etat de Vaud en compensation de terrains nécessaires à la transformation de la gare de Lausanne. Ce dernier qui accueillera du logement vise notamment la préservation d'un couloir à faune.
Type d'affectation	Zone d'habitation moyenne densité
Nombre d'habitants et d'emplois	3 habitants[1] + emplois[2] actuels 150 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA s'inscrit dans la stratégie de densification vers l'intérieur et de coordination entre urbanisation et transports de la Commune de Belmont-sur-Lausanne. Ce sont les derniers terrains à bâtir encore disponibles pour de nouvelles constructions sur le territoire communal selon le projet en cours de révision du PACom. Identifié dans le cadre de « l'étude stratégique de développement du secteur Corsy – La Conversion » du SDEL, le secteur du PA complète le développement de Corsy – La Conversion qui deviendra une nouvelle centralité à l'échelle de l'Est lausannois. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation en développant la qualité urbaine, en accueillant un potentiel d'habitants pour répondre à l'objectif fixé pour 2040 et en renforçant la centralité de proximité de Corsy – La Conversion. Elle permet également de mettre en œuvre la stratégie sectorielle environnement en préservant le couloir à faune existant. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant **Utilité** Cette mesure permet une densification de qualité en répondant à la densification minimale du périmètre compact du PALM tout en maintenant de larges espaces verts et en conservant le couloir à faune existant.
Coordination entre transports et urbanisation	Sa proximité de la gare CFF et une future ligne de transport public structurante à une fréquence de 15 min (image directrice des transports publics de l'Est lausannois) en fait un lieu idéal pour une densification. Le sentier de la ligne sur la commune de Lutry sera prolongé grâce à l'ajout d'une passerelle prévue sur le viaduc CFF de la Rochettaz (4d.EL.5) situé à proximité directe du PA. Ainsi, une liaison structurante dédiée aux mobilités actives permettra de traverser l'ensemble de l'est Lausannois, sans être soumis au fort dénivelé du vallon de la Paudèze. Cette dernière fait partie du réseau MD secondaire du SDEL.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Belmont-sur-Lausanne (1355810003) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Franchissement Leisis (Pully) – Landar (Lutry) (4d.EL.5) – lien de localisation **Mesures environnement liées :** - **Mesures paysage liées :** -

État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2022 - Canton Examen préalable rendu - 2024 - Canton Passé à l'enquête publique - 2025 - Commune Adopté par le conseil communal - 2026 - Commune En approbation préalable - 2026 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2026 - Canton Permis d'habiter délivré - 2028 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	

Source: Belmont-sur-Lausanne



Source: Belmont-sur-Lausanne



1356060010

Plan d'affectation communal de Lutry II

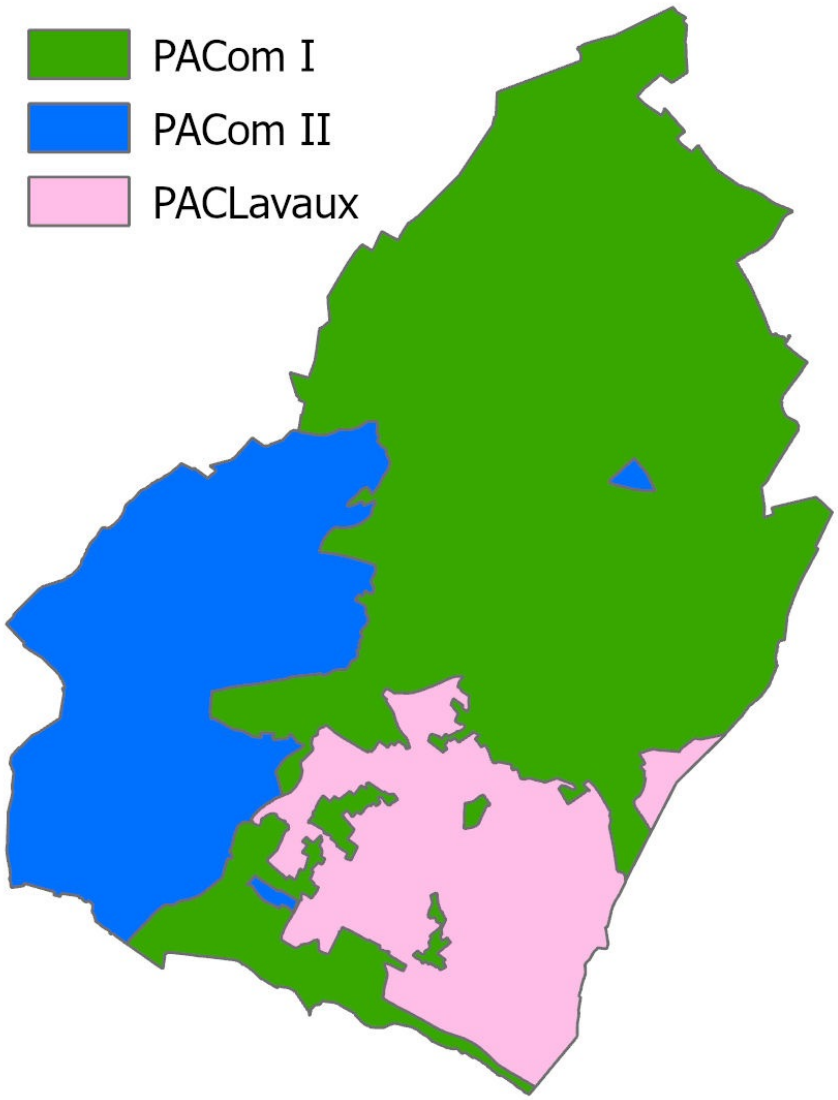
Catégorie de mesure : Plans d'affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Lutry
Partenaires	-
Description de la mesure	Cette mesure vise à réviser le PACom au droit du périmètre compact du PALM (hors Bourg de Lutry, intégré au PACom I) afin d'atteindre l'objectif principal fixé par ce dernier, à savoir le développement de l'agglomération vers l'intérieur. Ainsi, le contexte urbain devra être étudié afin de proposer – dans le cadre de ce nouveau plan d'affectation – une densité adaptée. Ce processus de densification du tissu urbain s'illustre par différents PA identifiés sur la commune tels que Burquenet, Pôle Gare Sud, Monteiller, etc.
Type d'affectation	Diverses affectations
Nombre d'habitants et d'emplois	Non connu
Opportunité et utilité	**Opportunité** La Révision du PACom de Lutry devra également tenir compte de l'évolution du contexte, des enjeux territoriaux, des besoins de la société ainsi que du cadre législatif en matière d'aménagement du territoire et des constructions intervenus ces dernières années (LAT, OAT, LATC, LPrPCI, LPrPNP, LVLEne, PDCn, Plan climat cantonal, PALM, SDEL, etc.). Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine d'une centralité de proximité, en augmentant la densité urbaine au vu de la bonne desserte communale et finalement, en accueillant un potentiel d'habitants/emplois plus élevé pour répondre à l'objectif fixé pour 2040. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles mobilité et environnement en gérant le stationnement TIM pour encourager le report modal et en augmentant la présence et la qualité des éléments naturels en zone urbaine. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les parcs urbains ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Spécifier les polarités d'activités ● Maintenir la diversité des polarités d'équipements collectifs ● Renforcer les centralités du quotidien ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles **Utilité** Le PACom de Lutry II permettra un développement du territoire communal qualitatif qui répond aux objectifs de densification vers l'intérieur tout en assurant une meilleure prise en compte des enjeux paysagers, patrimoniaux et environnementaux.

Coordination entre transports et urbanisation	Pour définir les secteurs pouvant être densifiés et les différentes affectations du territoire, le PACom s'appuiera sur l'offre en transports publics actuelle, sur le réseau TP projeté dans l'image directrice des transports publics de l'Est-lausannois, sur les cheminements de mobilités actives existants et futurs et sur le réseau viaire principal. La révision du PACom sera l'occasion de mettre en place des dispositions visant à encourager un report modal vers les transports publics et les mobilités actives afin notamment de préserver la qualité de vie dans les quartiers d'habitations.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Burquenet Sud (1356060001) – lieu de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Réaménagement multimodal des routes cantonales (RC) 780 et 777 au profit d'un axe de transports publics urbains (23a.02.EL.01) – lien de localisation Franchissement Leisis (Pully) - Landar (Lutry) (4d.EL.5) – lien de localisation **Mesures environnement liées :** Développement d'un chauffage à distance (nouvelle mesure) – lien de localisation **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois (nouvelle mesure) – lien de localisation
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2025 - Canton Examen préalable rendu - 2026 - Canton Passé à l'enquête publique - 2027 - Commune Adopté par le conseil communal - 2028 - Commune En approbation préalable - 2028 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2030 - Commune Permis d'habiter délivré - -
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Lutry



Source: Jean-Michel Zellweger



1356060001

Plan d'affectation Burquenet Sud

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Lutry
Partenaires	-
Description de la mesure	Situé au nord-ouest du vieux bourg de Lutry, le PA « Burquenet Sud » permet de fixer le cadre de développement de 5 parcelles dont deux sont en mains communales. On y trouve aujourd'hui quelques petites bâtisses, des jardins, ainsi qu'un parc côté Paudex. Etant bien desservi par les transports publics, le PA vise une densification du secteur en créant une zone de centre de localité. Cette zone est principalement destinée au logement, y compris des logements d'utilité publique (LUP), tout en accueillant des activités tertiaires compatibles (commerciales, administratives ou d'utilité publique). En retrait par rapport à la route cantonale, les constructions sont disposées en ordre semi-contigu aux abords des chemins de Burquenet et de la Combe.
Type d'affectation	Zone centrale 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	12 habitants[1] + emplois[2] actuels 183 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA s'inscrit dans la stratégie de développement vers l'intérieur et de coordination entre urbanisation et transports de la Commune de Lutry. En effet, ce secteur se situe à proximité immédiate du centre de Lutry et bénéficie d'une bonne desserte en transports publics, notamment grâce au futur BHNS et à la gare de Lutry. Impliquée dans cette planification en sa qualité de propriétaire, la Commune de Lutry souhaite renforcer son offre en matière de logements d'utilité publique et améliorer la qualité des services à la population (structures d'accueil, etc.). Ainsi, les futures réalisations prévues sur les parcelles communales devront disposer d'appartements à loyer abordable pour les jeunes et les familles, de logements protégés pour les personnes âgées et de locaux d'accueil pour la petite enfance. En outre, ces nouvelles constructions seront reliées au nouveau chauffage à distance de la commune. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier **Utilité** L'urbanisation de ce secteur situé à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges, proche du bourg de Lutry et jouxtant la ligne de bus structurante, est une réelle opportunité de pratiquer une densification vers l'intérieur. Par ailleurs, le PA propose une offre diversifiée en matière de logements, y compris en logements d'utilité publique (LUP), assure une mixité entre logements et activités. Il garantit la qualité de l'habitat par une végétalisation généreuse, avec de grands jardins, des rangées d'arbres le long de la route de Lavaux et une arborisation par grappes près du carrefour du Voisinand. Certains beaux arbres actuels seront conservés. Un passage public pour les piétons et les cyclistes sera aménagé afin de faciliter la liaison avec les services du bourg depuis le quartier de Taillepied. Les espaces extérieurs seront volontairement ouverts sur l'ensemble du site, sans haies ni barrières, afin qu'un large public puisse en profiter.

Coordination entre transports et urbanisation	Situé dans la centralité du quotidien de Lutry, le PA bénéficie de nombreux services et équipements et il en propose de nouveaux (structure d'accueil, LUP). Le périmètre est idéalement desservi par les transports publics : la gare CFF de Lutry se trouve à moins de 500 m et 3 lignes de bus tl, dont un axe fort (ligne 9), passent à proximité immédiate du site. Un réseau cyclable structurant du PALM passe sur la route de Lavaux. Le développement du PA bénéficiera de la requalification des routes cantonales qui délimitent le secteur au sud et à l'ouest (RC 780 et RC 770).
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Lutry II (1356060010) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Lutry : réaménagement multimodal des routes cantonales (RC) 780 et 777 au profit d'un axe fort de transports publics urbain (23a.02.EL.01) – lien de localisation **Mesures environnement liées :** Réalisation d'un chauffage à distance (nouvelle mesure) – lien de localisation et de contenu **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2016 - Canton Examen préalable rendu - 2018 - Canton Passé à l'enquête publique - 2019 - Commune Adopté par le conseil communal - 2019 - Commune En approbation préalable - 2020 - Canton En procédure de recours - 2024 - En vigueur - 2025 - Canton Permis d'habiter délivré - 2028 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: SDEL



Source: Commune de Lutry



1355880002

Plan d’affectation communal de Paudex

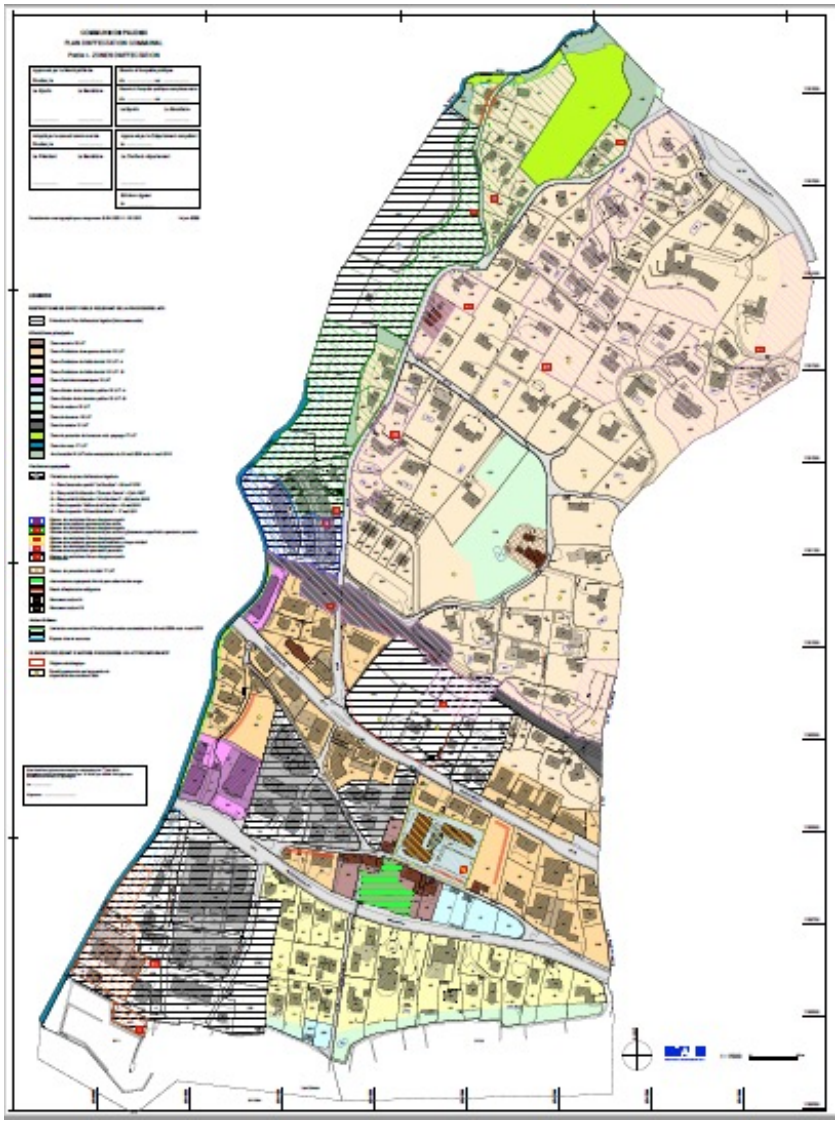
Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Paudex
Partenaires	-
Description de la mesure	L’ancien PGA de la Commune de Paudex datant de 1998, il était nécessaire de le réviser, notamment afin d’intégrer les nouvelles exigences supérieures (cantonales et fédérales). La révision du PACom de Paudex, approuvé le 19.10.2023, a principalement visé à atteindre l’objectif du PALM, soit le développement du tissu bâti au sein du périmètre compact de l’agglomération.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	1’333 nouveaux habitants + emplois
Opportunité et utilité	**Opportunité** La révision du PACom de Paudex permet notamment de tenir compte de l’évolution du contexte et des enjeux territoriaux, des besoins de la société ainsi que du cadre législatif en matière d’aménagement du territoire et des constructions (LAT, OAT, LATC, LPrPCI, LPrPNP, LVLEne, PDCn, Plan climat cantonal, PALM, SDEL, etc.). A l’échelle communale, il permet notamment de mettre en œuvre les stratégies telles que la création de nouveaux logements, la qualité des aménagements ou encore la préservation des espaces verts et des arbres. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine d’une centralité de proximité, en augmentant la densité urbaine au vu de la bonne desserte communale et finalement, en accueillant un potentiel d’habitants/emplois plus élevé pour répondre à l’objectif fixé pour 2040. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d’agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les parcs urbains ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l’air et aux eaux polluées ● Augmenter l’utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles **Utilité** La Commune de Paudex dont le territoire est entièrement affecté ne peut pas s’étendre. La révision du PACom prévoit ainsi un développement vers l’intérieur par l’augmentation de l’IUS. Cette densification est rendue possible grâce à la bonne desserte en transport public du périmètre compact de l’agglomération. Par ailleurs, en intégrant de nouvelles dispositions en faveur de l’environnement dans son règlement, la révision permet de réduire son impact sur ce dernier et de valoriser les espaces verts et naturels.
Coordination entre transports et urbanisation	La commune de Paudex, faisant partie du périmètre compact d’agglomération, possède une bonne desserte en transports publics, ce qui lui permet de densifier la zone à bâtir en augmentant les droits à bâtir au sein du périmètre compact.

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** - **Mesures infrastructurelles liées :** Franchissement Leisis (Pully) – Landar (Lutry) (4d.EL.5) – lien de localisation Paudex : Réaménagement multimodal de la route cantonale (RC) 780 au profit d'un axe fort de transports publics urbains (23a.02.EL.01) – lien de localisation **Mesures environnement liées :** Reconstruction de la station d'épuration des eaux (nouvelle mesure) – lien de localisation et de contenu Revitalisation de l'embouchure de la Paudèze (nouvelle mesure) – lien de localisation **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois (nouvelle mesure) – lien de localisation
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - - Canton Examen préalable rendu - 2017 - Canton Passé à l'enquête publique - 2022 - Commune Adopté par le conseil communal - 2022 - Commune En approbation préalable - 2023 - Canton En procédure de recours - 2023 - Commune En vigueur - 2024 - Canton Permis d'habiter délivré - -
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: PACom de Paudex



Source: Jean-Michel Zellweger



1355900018

Plan d'affectation communal de Pully

Catégorie de mesure : Plans d'affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	-
Description de la mesure	La mesure prévoit la révision du PACom en vigueur dont la dernière mise à jour remonte à 2001. Elle comprend l'entier du territoire communal à savoir la zone urbaine (périmètre compact) ainsi que le secteur des Monts-de-Pully actuellement non affecté.
Type d'affectation	Diverses affectations
Nombre d'habitants et d'emplois	Non connu
Opportunité et utilité	**Opportunité** La révision du PACom de Pully devra tenir compte de l'évolution du contexte et des enjeux territoriaux, des besoins de la société ainsi que du cadre législatif en matière d'aménagement du territoire et des constructions intervenus depuis 2001 (LAT, OAT, LATC, LPrPCI, LPrPNP, LVLEne, PDCn, Plan climat cantonal, PALM, SDEL, etc.). A l'échelon communal, il permettra notamment de mettre en œuvre les stratégies et mesures définies dans le PDCom en cours de révision. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine d'une centralité principale de l'agglomération, en favorisant une densification nuancée du territoire tenant compte du niveau d'accessibilité TP et MD, des enjeux paysagers et patrimoniaux locaux. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles mobilité et environnement en travaillant sur le stationnement TIM pour encourager le report modal et en augmentant la présence et la qualité des éléments naturels en zone urbaine. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Renforcer les parcs urbains ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Maintenir la diversité des polarités d'équipements collectifs ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur **Utilité** Le PACom de Pully doit permettre un développement du territoire communal qualitatif qui répond aux objectifs de densification vers l'intérieur tout en assurant une meilleure prise en compte des enjeux paysagers, patrimoniaux et environnementaux.
Coordination entre transports et urbanisation	La Ville de Pully jouit globalement d'un excellent niveau de desserte en transport public sur l'ensemble de son territoire (hors secteur des Monts-de-Pully). Le PACom s'appuiera sur ce réseau pour définir les secteurs pouvant être densifier. Sa révision sera également l'occasion de mettre en place des dispositions visant à encourager un report modal vers les transports publics et les mobilité actives.

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Chamblandes-Dessous (1355900001) – lien de localisation Plan d'affectation Claire-Fontaine II (1355900002) – lien de localisation Plan d'affectation Clergère - Gare (1355900004) – lien de localisation Plan d'affectation Les Gais Cottages II (1355900019) – lien de localisation Plan d'affectation Roseraie II (1355900016) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Création d'aménagements cyclables à l'av. C-F. Ramuz (4c.EL.300) – lien de localisation Réaménagement de l'av. des Collèges pour le site scolaire et la mobilité active (5a.EL.301) – lien de localisation Aménagement d'un cheminement mixte piétons-vélos au sentier du Coteau (élément de la voie verte à Pully) (4c.EL.101, 5586.2.280) – lien de localisation Réaménagement du ch. de la Damataire et de son carrefour à l'extrémité Sud (5a.EL.302) – lien de localisation Réaménagement de l'av. du Tirage pour la mobilité active (5a.EL.300) – lien de localisation Franchissement Leisis (Pully) - Landar (Lutry) (4d.EL.5) – lien de localisation Prolongement de la ligne tl n°24 (18.EL.300) – lien de localisation Mesures environnement liées : Développement d'un réseau de chauffage à distance (nouvelle mesure) – lien de localisation Reconstruction de la station d'épuration des eaux (nouvelle mesure) – lien de localisation Renaturation de l'embouchure de la Paudèze (2.10) – lien de localisation Renaturation de l'embouchure de la Vuachère (nouvelle mesure) – lien de localisation Mesures paysage liées : Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois (nouvelle mesure) – lien de localisation
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2024 - Canton Examen préalable rendu - 2025 - Canton Passé à l'enquête publique - 2026 - Ville de Pully Adopté par le conseil communal - 2026-2027 - Ville de Pully En approbation préalable - 2027 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2027 - Canton Permis d'habiter délivré - - Ville de Pully
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Pully

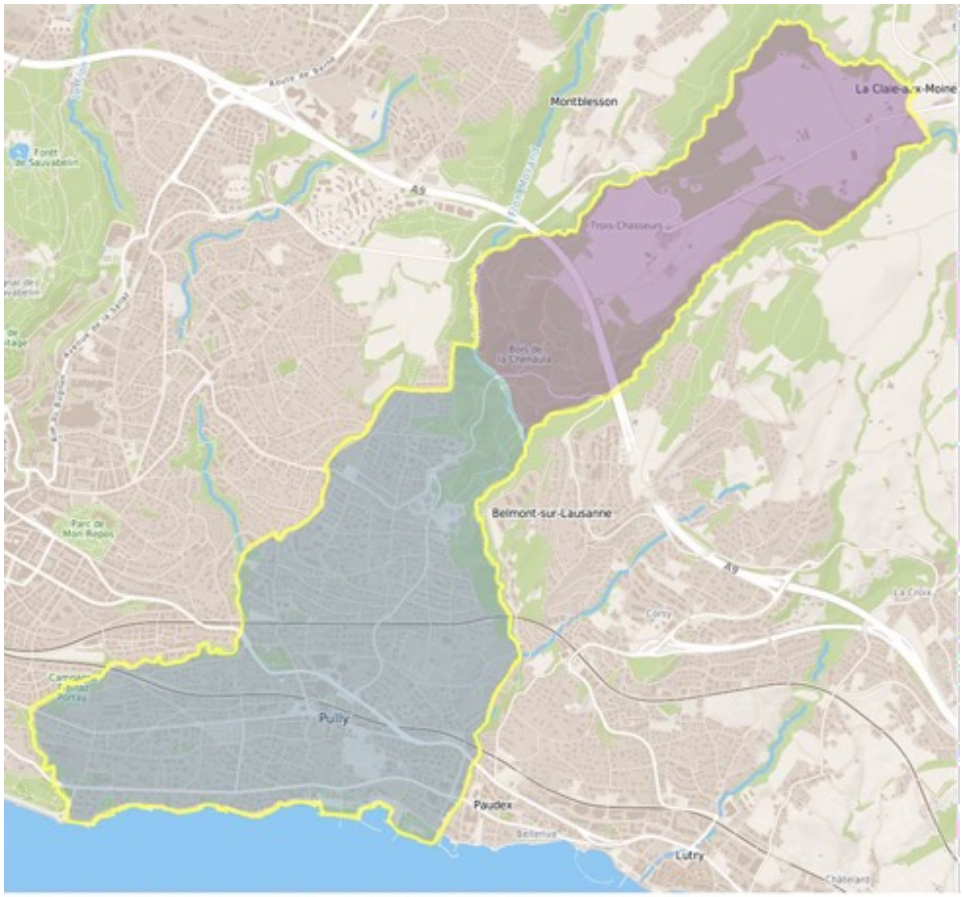


Figure 5 : Carte des périmètres urbain et agricole de Pully

Source: Jean-Michel Zellweger



1355900001

Plan d'affectation Chamblandes-Dessous

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA prévoit la reconversion du site de Chamblandes-Dessous, ancien siège administratif de l'ECA, en un nouveau quartier mixte, mêlant logement, activités tertiaires, commerces de proximité ainsi qu'un équipement public (crèche). Le projet qui a fait au préalable l'objet d'un concours d'architecture, permettra une légère densification bâtie de ce périmètre composé de 4 parcelles situées proche du lac. Un soin particulier a été apporté pour garantir l'intégration des futures constructions dans leur contexte bâti et renforcer la qualité des espaces extérieurs actuellement peu végétalisés et dévolus essentiellement au stationnement motorisé.
Type d'affectation	Zone centrale 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	184 emplois[1] actuels 186 habitants + emplois totaux 1 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA Chamblandes-Dessous s'inscrit dans la stratégie de densification vers l'intérieur et de coordination entre urbanisation et transports de la Ville de Pully. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine et en augmentant la densité urbaine au vu du secteur bien desservi. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles mobilité et environnement en limitant le stationnement TIM pour encourager le report modal et en augmentant la présence et la qualité des éléments naturels en zone urbaine. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ‣ Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ‣ Rafraîchir le tissu bâti ‣ Garantir la diversité du tissu bâti existant ‣ Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ‣ Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ‣ Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur **Utilité** Le PA permet la valorisation d'un périmètre idéalement situé au sein du périmètre compact du PALM, le long d'un axe structurant de transports publics et de mobilité douce. De par sa situation et à travers une limitation du stationnement privé, la mesure favorise le recours aux transports publics et aux mobilités actives. La requalification des espaces extérieurs sera l'occasion de renforcer les mesures en faveur de la biodiversité et de la protection des sols.
Coordination entre transports et urbanisation	Le périmètre du PA est desservi par l'arrêt de bus de la ligne tl No 21 qui permet de relier la Gare CFF de Lausanne en 10 minutes environ.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Pully (1355900018) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Prolongement de la ligne tl n°24 (18.EL.300) – lien de localisation **Mesures environnement liées :** - **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois (nouvelle mesure) – lien de localisation

État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - - Examen préalable rendu - 2021 - Canton Passé à l'enquête publique - 2021 - Commune Adopté par le conseil communal - 2023 - Commune En approbation préalable - 2024 - Canton En procédure de recours - 2024-2025 - En vigueur - 2025-2026 - Canton Permis d'habiter délivré - 2028 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	

Source: Ville de Pully



Source: Ville de Pully



1355900002

Plan d'affectation Claire-Fontaine II

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA Claire-Fontaine II est situé en entrée Est du centre-ville de Pully. Le plan d'affectation prévoit la démolition-reconstruction d'un immeuble existant lequel ne répond plus aux normes sismiques et environnementales actuelles. Le projet renforce les connexions de mobilité douce dans ce secteur stratégique en créant deux nouvelles liaisons à travers le site.
Type d'affectation	Zone mixte 15 LAT Zone ferroviaire 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	33 habitants[1] + emplois[2] actuels 138 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA s'inscrit dans la stratégie de densification vers l'intérieur et de coordination entre urbanisation et transports. Il répond également à l'objectif de revitalisation et de requalification du centre-ville de Pully poursuivit par la Ville. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine d'une centralité principale de l'agglomération, en augmentant la densité urbaine au vu du secteur bien desservi et finalement, en accueillant un potentiel d'habitants/emplois plus élevé pour répondre à l'objectif fixé pour 2040. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles mobilité et environnement en développant les territoires de proximité par la mobilité douce, en limitant le stationnement TIM pour encourager le report modal et en augmentant la présence et la qualité des éléments naturels en zone urbaine. Par ailleurs, ce secteur va pouvoir bénéficier de la mesure de requalification liée au BHNS de l'Av. de Lavaux (23a.EL.01) et de la réfection du pont de la Panchaude pour la mobilité (4d.EL.152) du PALM 2012. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur **Utilité** Le PA permet la valorisation d'un périmètre idéalement situé au sein du périmètre compact du PALM et de la centralité principale de Pully, le long d'un axe structurant de transports publics (BHNS) et à proximité d'une Gare CFF. De par sa situation et à travers une limitation du stationnement privé, la mesure favorise le recours aux transports publics et aux mobilités actives. La requalification des espaces extérieurs sera l'occasion de renforcer les mesures en faveur de la biodiversité et de la protection des sols ainsi que la perméabilité piétonne à plus large échelle.
Coordination entre transports et urbanisation	Le périmètre du PA bénéficie d'une excellente desserte en transports publics dans un périmètre proche (6 lignes tl dont un BHNS, Gare CFF).

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Pully (1355900018) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures environnement liées :** Développement d'un réseau de chauffage à distance (nouvelle mesure) – lien de localisation **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2020 - Canton Examen préalable rendu - 2023 - Canton Passé à l'enquête publique - 2024 - Commune Adopté par le conseil communal - 2025 - Commune En approbation préalable - 2025 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2026 - Canton Permis d'habiter délivré - 2029 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Pully



Source: Ville de Pully



1355900004

Plan d'affectation Clergère - Gare

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA Clergère-Gare est situé en plein cœur de ville, à l'articulation entre plusieurs secteurs majeurs du centre de Pully. Le plan d'affectation prévoit une densification et une restructuration du périmètre par la surélévation des immeubles existants et la construction des parcelles vides. En plus de favoriser une densification et un renouvellement du bâti existant, le projet prévoit d'animer les liaisons piétonnes par une intensification des rez-de-chaussée.
Type d'affectation	Zone centrale 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	248 habitants[1] + emplois[2] actuels 384 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA Clergère-Gare s'inscrit dans la stratégie de densification vers l'intérieur et de coordination entre urbanisation et transports. Il répond également à l'objectif de revitalisation et de requalification du centre-ville de Pully poursuivit par la Ville. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine d'une centralité principale de l'agglomération, en augmentant la densité urbaine au vu du secteur bien desservi et finalement, en accueillant un potentiel d'habitants/emplois plus élevé pour répondre à l'objectif fixé pour 2040. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles mobilité et environnement en développant les territoires de proximité par la mobilité douce, en limitant le stationnement TIM pour encourager le report modal. Par ailleurs, ce secteur va pouvoir bénéficier des mesures de requalification liée au BHNS de l'Av. de Lavaux (23a.EL.01) et de l'aménagement interface gare (21.EL.01) du PALM 2012. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur **Utilité** Le PA permet la valorisation d'un périmètre idéalement situé au sein du périmètre compact du PALM et de la centralité principale de Pully, le long d'un axe structurant de transports publics (BHNS) et à proximité d'une Gare CFF. De par sa situation et à travers une limitation du stationnement privé, la mesure favorise le recours aux transports publics et aux mobilités actives. La requalification des espaces extérieurs sera l'occasion de renforcer les mesures en faveur de la biodiversité et de la protection des sols.
Coordination entre transports et urbanisation	Le périmètre du PA bénéficie d'une excellente desserte en transports publics dans un périmètre proche (6 lignes tl dont un BHNS, Gare CFF).

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Pully (1355900018) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures environnement liées :** Développement d'un réseau de chauffage à distance (nouvelle mesure) – lien de localisation **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - - Examen préalable rendu - 2021 - Canton Passé à l'enquête publique - 2022 - Commune Adopté par le conseil communal - 2024 - Commune En approbation préalable - 2025 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2025 - Canton Permis d'habiter délivré - 2028 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source : Ville de Pully



Source: Ville de Pully



1355900019

Plan d'affectation Les Gais Cottages II

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	-
Description de la mesure	Le périmètre est actuellement affecté par un ancien PA datant de 1965. Sa révision doit permettre la mise aux normes de la STEP existante et son intégration dans le contexte environnant déjà fortement bâti. Le PA prévoit également l'agrandissement du parking public en ouvrage existant afin de libérer le secteur des rives du lac du stationnement en vue de leur requalification. Il intègre également le développement d'un programme mixte de logement et d'activités au Nord, sur la parcelle attenante à la STEP située le long de la route cantonale ainsi que la protection de deux bâtiments d'habitation d'intérêt patrimonial, au Sud.
Type d'affectation	Zone affectée à des besoins publics Zone centrale Zone d'habitation de faible densité Zone de desserte
Nombre d'habitants et d'emplois	21 habitants[1] + emplois[2] actuels 74 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA Les Gais-Cottages II s'inscrit dans la stratégie de densification vers l'intérieur et de coordination entre urbanisation et transports. Il permettra la mise aux normes de la STEP pour répondre aux exigences légales en matière de traitement des eaux usées. Il doit également permettre de mettre en œuvre les stratégies inter-communales en matière de stationnement (concept intercommunal d'aménagement des rives du lac) et de protection du patrimoine bâti local. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine, en augmentant la densité urbaine au vu du secteur bien desservi, tout en préservant ses spécificités et finalement, en accueillant un potentiel d'habitants/emplois plus élevé pour répondre à l'objectif fixé pour 2040. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles mobilité et environnement en développant les territoires de proximité par la mobilité douce et en améliorant le traitement des eaux polluées. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur **Utilité** En matière de transports, la centralisation du stationnement public proche de la route cantonale permettra de libérer le secteur des rives du lac pour la mobilité douce, de limiter le trafic au sein du quartier et d'accroître la sécurité des autres usagers (vélos et piétons). En densifiant un périmètre déjà bâti bien desservi par les transports publics, elle favorise un développement vers l'intérieur tout en limitant l'imperméabilisation des sols. Enfin, la mise aux normes de la STEP permettra une réduction des atteintes à l'environnement.
Coordination entre transports et urbanisation	Le périmètre du PA bénéficie d'une excellente desserte en transports publics dans un périmètre proche (2 lignes tl dont un BHNS). Il est situé le long d'un axe structurant de mobilité douce (RC777).

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation communal de Pully (1355900018) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** Réaménagement du Ch. de la Damataire et de son carrefour à l'extrémité Sud (5a.EL.302) – lien de localisation **Mesures environnement liées :** Reconstruction de la station d'épuration des eaux (nouvelle mesure) – lien de localisation, de contenu et de calendrier : le PA est étroitement lié au projet de la STEP qui sera construite dans le périmètre. Développement d'un réseau de chauffage à distance (nouvelle mesure) – lien de localisation et de contenu : la STEP deviendra une des sources de chaleur alimentant le futur réseau de chauffage à distance. **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives de l'Est lausannois (nouvelle mesure) – lien de localisation
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2021 - Canton Examen préalable rendu - 2025 - Canton Passé à l'enquête publique - 2025 - Commune Adopté par le conseil communal - 2026 - Commune En approbation préalable - 2026 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2028 - Canton Permis d'habiter délivré - 2030 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Pully



Source: Ville de Pully



1355900016

Plan d’affectation Roseraie II

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Pully
Partenaires	-
Description de la mesure	Situé au Nord-Ouest de la commune, à proximité du Collège des Alpes et de la Gare CFF de Pully Nord, le PA porte sur trois parcelles actuellement affectées par un plan datant de 1966. Sa révision doit permettre la rénovation énergétique des bâtiments existants et une densification du secteur à travers la réaffectation des rez-de-chaussée et la surélévation de certains immeubles. Le projet prévoit également une requalification des espaces extérieurs et la création d’un équipement parascolaire (UAPE).
Type d’affectation	Zone d’habitation de forte densité 15 LAT Zone de desserte 18 LAT Aire forestière 18 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	201 habitants[1] + emplois[2] actuels 343 habitants + emplois totaux 1- 2022 / 2 - 2021
Opportunité et utilité	**Opportunité** Le PA Roseraie II s’inscrit dans la stratégie de densification vers l’intérieur et de coordination entre urbanisation et transports. Il répond également aux besoins identifiés par la commune en matière d’équipements parascolaire. Cette mesure permet de mettre en œuvre la stratégie sectorielle urbanisation, en développant la qualité urbaine, en augmentant la densité urbaine au vu du secteur bien desservi et finalement, en accueillant un potentiel d’habitants/emplois plus élevé pour répondre à l’objectif fixé pour 2040. Elle permet également de mettre en œuvre les stratégies sectorielles mobilité et environnement en développant les territoires de proximité par la mobilité douce, en limitant le stationnement TIM pour encourager le report modal, en augmentant la présence et la qualité des éléments naturels en zone urbaine et en diminuant l’utilisation des ressources. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Utiliser le stationnement comme un levier d’action majeur **Utilité** Le PA permet la valorisation d’un périmètre idéalement situé au sein du périmètre compact du PALM, proche d’un axe structurant de transports publics (BHNS) et à proximité d’une Gare CFF. De par sa situation et à travers une limitation du stationnement privé ainsi que la création d’une nouvelle liaison piétonne à travers le quartier, la mesure favorise le recours aux transports publics et aux mobilités actives. La requalification des espaces extérieurs sera l’occasion de renforcer les mesures en faveur de la biodiversité et de la protection des sols. La rénovation énergétique et la densification douce permettra de réduire la consommation énergétique du bâti existant, évitera la consommation en sol et limitera l’énergie grise émise par la construction.

Coordination entre transports et urbanisation	Le périmètre du PA bénéficie d'une excellente desserte en transports publics dans un périmètre proche (2 lignes tl dont un BHNS, Gare CFF). De plus, la desserte du secteur sera encore améliorée grâce au réaménagement du chemin du Liaudoz dans le but d'exploiter la ligne tl de quartier n°48 avec des véhicules d'une plus grande capacité, de mettre en zone 30 le secteur et d'améliorer les cheminements et les traversées piétonnes.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures urbanisation liées :** Plan d'affectation Communal de Pully (1355900018) – lien de localisation **Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures environnement liées :** - **Mesures paysage liées :** -
État de la planification	**Etat d'avancement - Année (passée ou prévue) - Acteurs responsables** Examen préliminaire rendu - 2019 - Canton Examen préalable rendu - 2020 - Canton Passé à l'enquête publique - 2022 - Commune Adopté par le conseil communal - 2024 - Commune En approbation préalable - 2025 - Canton En procédure de recours - - En vigueur - 2025 - Canton Permis d'habiter délivré - 2029 - Commune
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: Ville de Pully



Source: Ville de Pully



Inventaire de projets à l’horizon B (2032-2036)

ID	Commune	Libellé	Type	Habitants + emplois supplémentaires
1356060005	Lutry	Secteur Gare Sud	PA	349
1356060006	Lutry	Périmètre III a – Monteiller	PA	606

3.3
Mesures infrastructurelles

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures infrastructurelles à l'échelle du SDEL inscrites dans le PALM 2025.

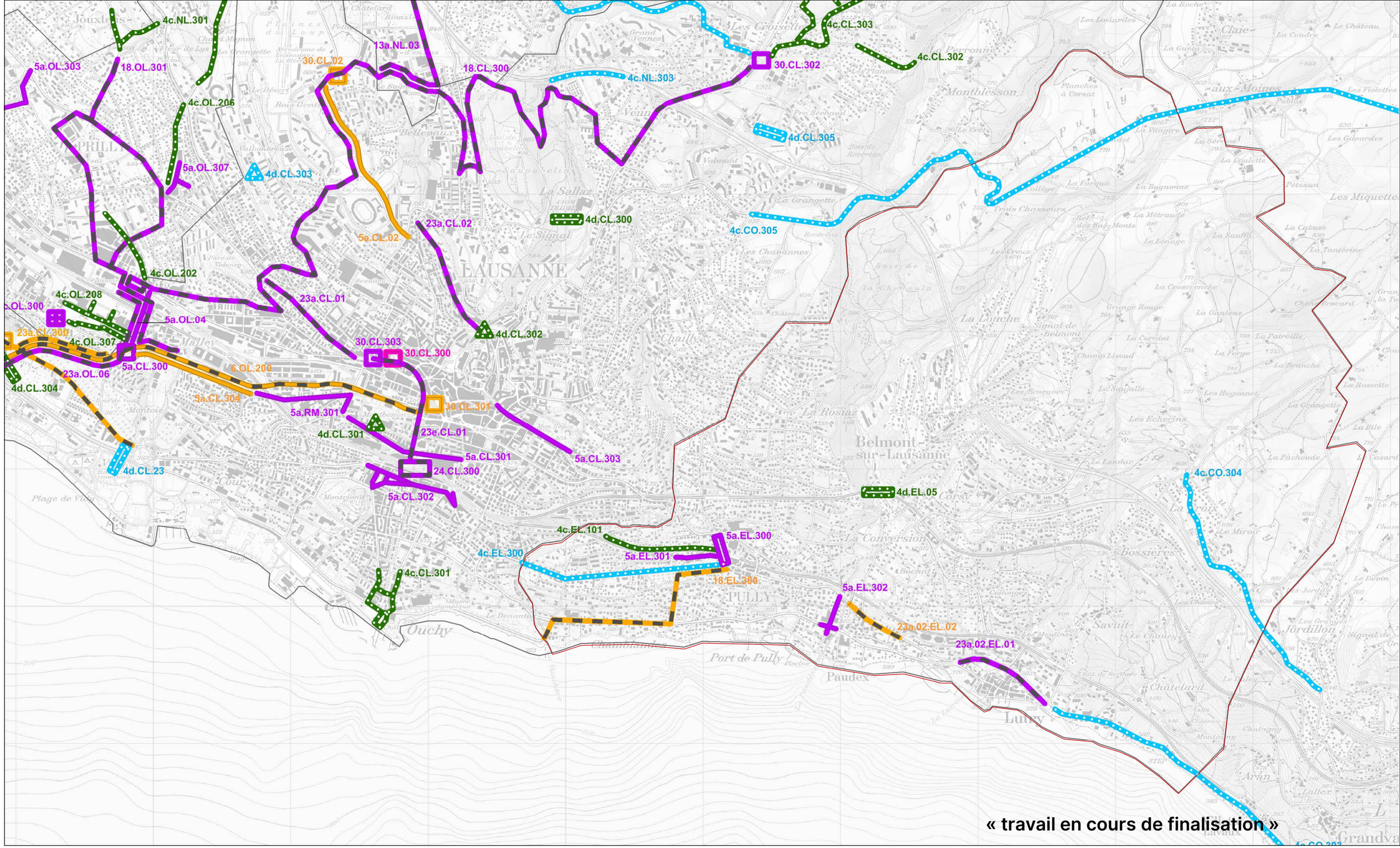
Les mesures infrastructurelles du SDEL retenues en liste A (2028-2032) ou B (2032-2036), et pour lesquelles un cofinancement fédéral est sollicité, font l'objet d'une fiche descriptive. Les mesures inscrites à l'horizon C (2036-2040) sont listées.

La liste de toutes les mesures du PALM 2025, ainsi que la présentation des paquets de mesures figurent dans le cahier 1 (voir volume D, chapitre 1).

DOCUMENTS



ME10-SDEL – Mesures infrastructurelles, cœur d'agglomération, Horizon A5, B5 et C5
ME6-SDEL – Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors mobilité active), Horizon A1, A2, A3, A5, B5



Mesures infrastructurelles, horizons A5, B5, C5, cœur d'agglomération

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDEL

Type de mesures

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Mobilité active
- Passerelle MD
- Gare CFF
- Interface
- Vélostation
- Ascenseur
- Carrefour

Horizon de réalisation

Mobilité douce

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

Autres mesures

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

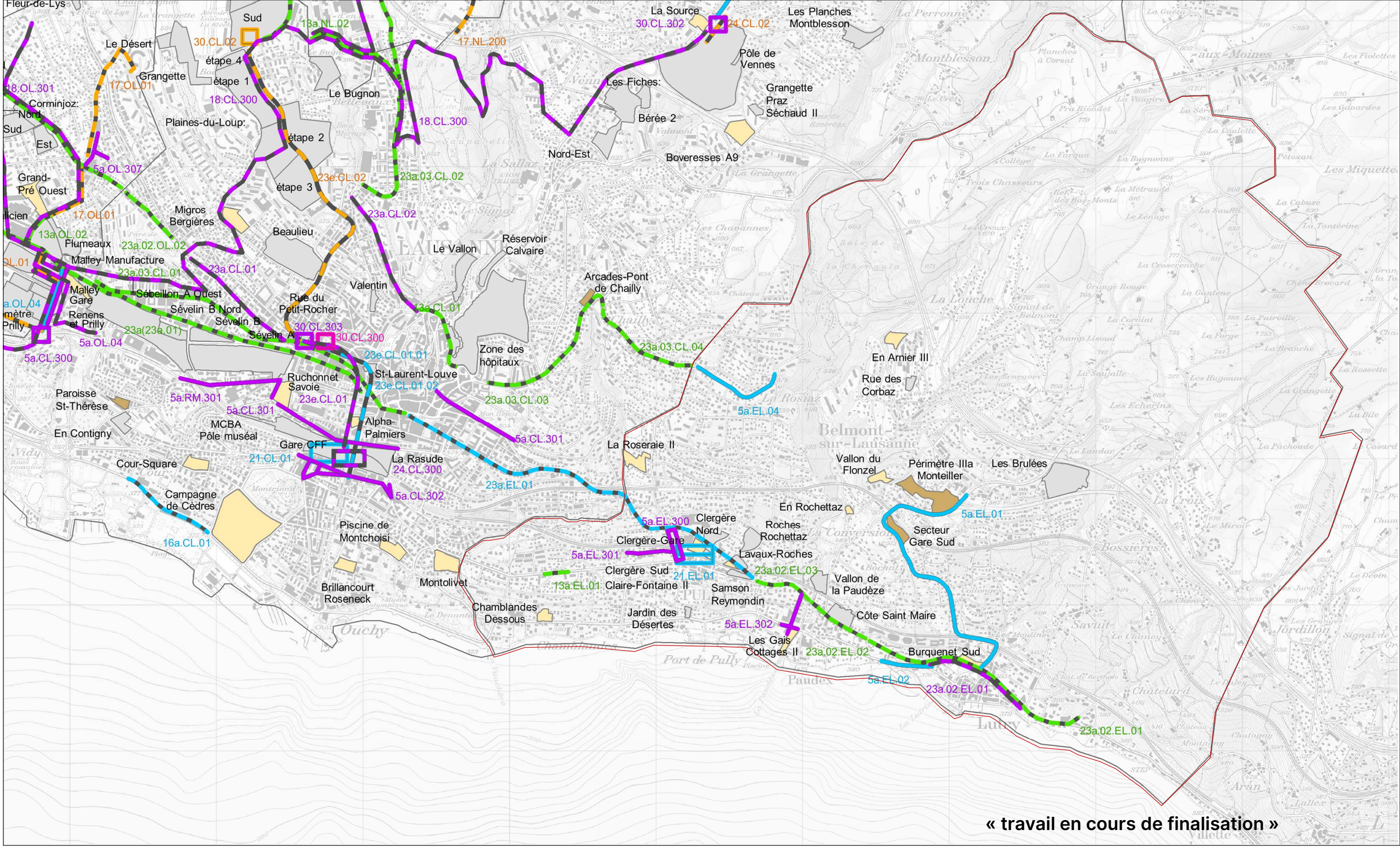
MESURES

MESURES INFRASTRUCTURELLES COEUR D'AGGLOMÉRATION HORIZONS A5, B5 ET C5

ME10
SDEL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges



N

Carte sans échelle

Périmètre

SDEL

Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles - horizons A1, A2,A3, A5, B5 (hors mobilité active)

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises

Pour des raisons de lisibilité, les mesures d'urbanisation PACom ou PGA ne sont pas représentés.

Mesures infrastructurelles - Type

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Interface, Arrêt de bus
- Gare CFF

Mesures infrastructurelles - horizons

- A5 PALM 2025
- B5 PALM 2025
- A3 PALM 2016
- A2 PALM 2012
- A1 PALM 2007

MESURES

MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES (HORS MOBILITÉ ACTIVE)

→ PALM 2025, Volume D

ME6
SDEL

p a l m Agglomération Lausanne-Morges

4d.EL.5

Franchissement Leisis (Pully) – Landar (Lutry)

Catégorie de mesure : Mobilité douce

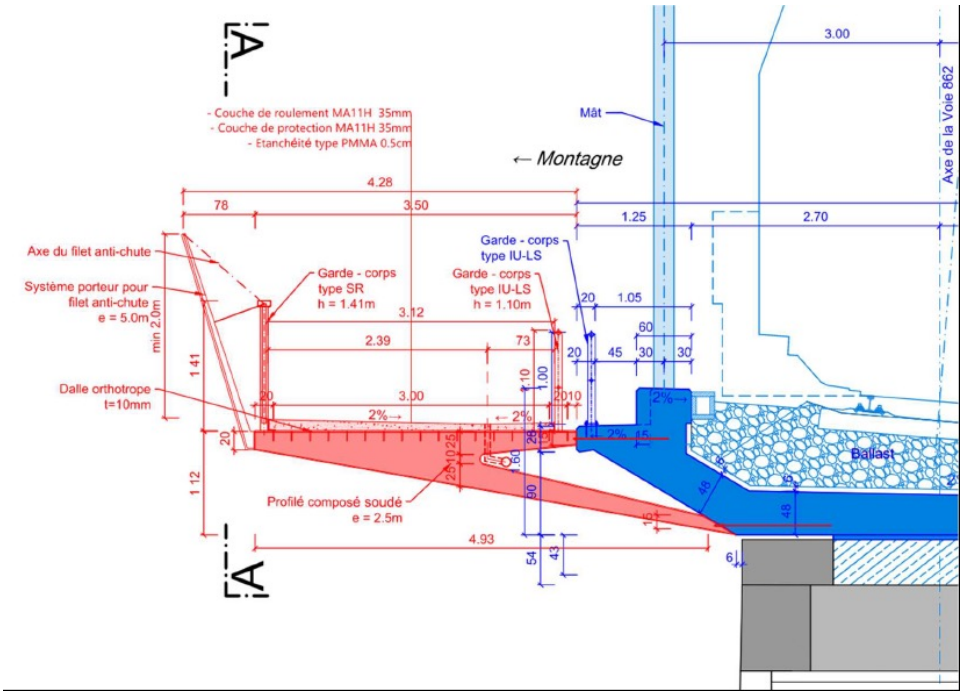
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	C (PALM 2016)
Justification du retard	-
Date début des travaux	Juin 2027
Date de mise en service	Juin 2028
Porteur de projet	Les Communes de l'Est lausannois
Partenaires	CFF, Canton
Description et faisabilité	Ce projet a pour but de relier le chemin de Leisis à Pully à la route du Landar à Lutry, afin de compléter le réseau cyclable inscrit dans la stratégie du PALM et du SDEL et pour offrir une liaison piétonne structurante. Il s'agit de construire une passerelle pour les mobilités actives en parallèle des voies de chemin de fer sur le viaduc de Rochettaz. Le projet inclut également les accès à la passerelle. L'étude technique pour la construction d'une passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz démontre la faisabilité technique de cette mesure et analyse la faisabilité des accès à la passerelle. Elle définit également des coûts à plus ou moins 30%.
Opportunité	La passerelle de mobilité douce sur le viaduc de Rochettaz est un projet qui figurait déjà dans le PALM 2007 Elle permet de relier le secteur Corsy-Conversion au reste du cœur d'agglomération par une liaison directe à vélo en franchissement d'une coupure topographique. Depuis, le projet a été inscrit dans plusieurs autres études du schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL), notamment dans l'étude stratégique de développement du secteur de Corsy-La Conversion. A terme, ce secteur prévoit 2'000 habitants emplois. Il se situe à proximité de la gare de La Conversion et donc proche de l'itinéraire de mobilité douce. Dans ce secteur est également planifié un réseau de mobilité douce dense. En outre, cet axe est inscrit comme réseau structurant dans la stratégie du PALM 2025 et dans l'image directrice des mobilités actives de l'Est lausannois. Dès lors, cette passerelle contribue à mettre en œuvre ce réseau cyclable et piéton et permet de créer une liaison directe, avec peu de dénivelé et en site propre entre La Conversion, Pully et Lausanne. La présente mesure s'inscrit donc pleinement dans la stratégie mobilité, car elle renforce le réseau des mobilités actives et contribue à la diminution de la part modale du trafic individuel motorisé. La future rénovation du viaduc par les CFF à partir de juin 2027 est une opportunité à saisir pour réaliser le projet de passerelle. La coordination des deux projets permet de mutualiser une partie des coûts et de limiter les impacts sur l'exploitation de la voie ferrée. La coordination de ces projets est impérative et la réalisation de la passerelle doit se faire dans le calendrier des CFF. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Réduire la consommation d'énergie ● Renforcer les centralités du quotidien ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités

	Cette mesure permet de franchir le vallon de la Paudèze offrant ainsi une liaison Est-Ouest structurante pour les modes doux. La nouvelle passerelle offrira une liaison structurante, sécurisée et hors trafic pour les mobilités actives. Ladite liaison bénéficiera aux habitants des quartiers localisés de part et d'autre de la passerelle mais plus généralement à toute l'agglomération. Enfin, plusieurs secteurs à proximité étant amenés à se développer, comme le quartier du Vallon du Flonzel à Belmont et les quartiers Monteiller et Gare Sud à Lutry, cette liaison profitera aussi à ces nouveaux habitants pour leur permettre de rejoindre les hauts de Pully et de Lausanne.
Coûts (hors taxe)	CHF 13'000'000 HT
Clé de répartition du financement	Communes → 100%
Planning	**Phase de projet** — **Année d'achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — 2007 ‣ Étude préliminaire - 21 — 2022 ‣ Appel d'offre (études) - 22 — 2024 ‣ Avant-projet - 31 — 2024 ‣ Projet d'ouvrage - 32 — 2026 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2026 ‣ Obtention du financement — 2026 ‣ Appel d'offres (réalisation) - 41 — 2027 ‣ Projet d'exécution - 51 — 2027 ‣ Début des travaux — 2028
État de la planification	Étude technique pour la construction d'une passerelle pour les mobilités douces sur le viaduc de Rochettaz avec des coûts à +/- 30%, validée en 2022.
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures infrastructurelles liées :** - **Mesures urbanisation liées :** PA En Rueyres II (Vallon du Flonzel) à Belmont-sur-Lausanne – lien de localisation PACom de Belmont-sur-Lausanne – PACom de Lutry – PACom de Paudex – PACom de Pully – **Mesures paysage liées :** - **Mesures environnement liées :** -
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	L'emprise du projet se situe dans une zone de danger (inondation, chutes de pierres, glissements de terrain spontanés et permanents) faible à élevé, essentiellement localisé sur les communes de Lutry et Belmont-sur-Lausanne. La zone de projet se situe dans un secteur avec une présence de nappes d'eau souterraines secondaires. Une partie du projet se situe également dans une zone de réserve pour la faune et dans un corridor à faune d'importance régionale. Le projet se situe également à proximité d'un patrimoine naturel (flore) important.
Indication qualitatives (uniquement pour les catégories de mesures tram / chemins de fer urbain)	-
Informations factuelles (documents distincts)	Les mètres linéaires réaménagés (m) : 1094
Documents mis à disposition	Étude technique pour la construction d'une passerelle de mobilité douce sur le viaduc CFF de Rochettaz.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Figure 1, tracé de la future passerelle de mobilité douce sur le viaduc de Rochettaz. Source: Schéma directeur de l'Est lausannois.



Coupe de la passerelle. Source: étude technique pour la construction d'une passerelle pour les mobilités douces sur le viaduc de Rochettaz, 2022.

23a.02.EL.01 (ET 5a.EL.02)

Lutry : réaménagement multimodal des routes cantonales (RC) 780 et 777 au profit d'un axe fort de transports publics urbains

Catégorie de mesure : 23a Développement d'axes forts de transports publics urbains

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	A (PALM 2007)
Justification du retard	Le projet initial s'étendait sur les communes de Lutry, Pully et Paudex. Toutefois, par manque de ressources financières, un conseil communal n'a pas validé les crédits pour la réalisation du bus à haut niveau de service (BHNS) sur son territoire. De ce fait, la commune de Lutry, située en bout de ligne, a relancé les études afin de trouver une solution alternative dans le but de garantir l'efficacité du projet initial. Dans ce contexte, sur la commune de Lutry, le périmètre a été redéfini (intégration de la RC777), le projet et les coûts ont été révisés. Le nouveau projet intègre un espace routier : ‣ sans emprise sur les propriétés privées (risque de refus du projet par la population fortement diminué) ‣ réduit accordant moins d'espace aux TIM par rapport à la situation actuelle et au projet initial (place plus importante donnée aux transports publics et aux mobilités actives) ‣ sans augmentation de la surface imperméabilisée (plus-value environnementale) ‣ davantage végétalisé pour lutter contre les ilots de chaleurs.
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Commune de Lutry
Partenaires	DGMR /TL
Description et faisabilité	Dans le but de faire circuler une ligne d'axe fort de transports publics urbains jusqu'à son terminus (se situant sur la Commune de Lutry), la mesure vise à réaménager et rénover les infrastructures routières, souterraines et de mobilité actives sises sur les portions des routes cantonales 780 et 777 comprises entre les carrefours route de Lavaux – route de la Petite Corniche, [route de Lavaux – route de Taillepied], [route d'Ouchy – route du Lac] et [route d'Ouchy – route de Lavaux]. Des mesures de régulation et des voies propres seront aménagées pour permettre le passage d'une ligne de bus à haut niveau de service et garantir le respect des horaires de celle-ci. Le viaduc du Grand-Pont sera remplacé par un giratoire pour faciliter la circulation d'un BHNS et permettre une meilleure fluidité du trafic en entrée et sortie du Bourg. Dans l'optique de donner plus de place aux mobilités actives, les trottoirs présents le long des deux RC seront complétés et agrandis et des infrastructures cyclables seront installées. Une trame verte sera plantée pour lutter contre les îlots de chaleur et atténuer les effets de coupures des deux axes.
Opportunité	**Opportunité** En matière de transports publics, cette mesure met en œuvre la vision contenue dans l'image directrice des transports publics de l'Est lausannois. Cette dernière vise notamment à améliorer la desserte entre et à l'intérieur des communes. Cette mesure permet ainsi d'assurer efficacement une liaison de transports publics vers le reste de l'agglomération. Concernant les aménagements cyclables et piétons, la mesure donne corps aux engagements pris au sein du chantier 3 du SDEL Mobilité et Urbanisme ainsi que dans l'image directrice des mobilités douces de l'Est-lausannois, puisque les infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes seront grandement améliorées. La mesure fait également écho au chantier 5 du SDEL RC 777 Rives du lac et à la stratégie d'évolution du paysage de l'Est-lausannois. En effet, les accès au lac, l'espace baignade et les points de vue sur le Léman et le Lavaux seront améliorés. **Conformité de la mesure avec la vision d'ensemble, les stratégies sectorielles, ainsi qu'avec le besoin d'action identifié.**

Opportunité

Au regard du PALM, cette mesure s'inscrit pleinement dans la vision d'ensemble et dans la stratégie mobilité qui demande un renforcement des mobilités durables et la réduction du trafic individuel motorisé. Elle propose une réorganisation de l'espace routier au profit d'un passage d'un axe de transport public.
La place plus importante donnée aux mobilités actives correspond également à la stratégie mobilité active. En outre, les aménagements cyclables prévus permettent d'améliorer la sécurité des usagers sur ce tronçon. Cette mesure prévoit également une arborisation permettant de lutter contre les îlots de chaleur et de rendre l'espace plus agréable pour les piéton·ne·s en offrant de multiples zones d'ombre.

Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants

- Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables
- Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles
- Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs
- Renforcer le réseau piétonnier
- Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
- Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles
- Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains »
- Optimiser la hiérarchisation et la gestion du réseau routier
- Rafraîchir le tissu bâti
- Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées
- Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités
- Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité
- Renforcer les centralités du quotidien

Utilité

- **Transports :** la mesure permettra de faire circuler une ligne de bus à haut niveau de service, favorisant ainsi les déplacements en transports publics au sein de l'agglomération, conformément à la stratégie de mobilité du PALM et des axes forts de transports publics urbains. Le passage et la régularité de ladite ligne seront garantis grâce à l'aménagement de voies propres et de mesures de régulations (arrêt bloquant, priorisation aux feux). Le viaduc du Grand-Pont sera également démoli. Cette démolition sera favorable au développement de la mobilité active et permettra de réorganiser le trafic individuel motorisé dans le secteur et de diminuer le trafic de transit dans le Bourg. Des infrastructures cyclables seront développées tant sur la RC 777 que sur la RC 780, afin de sécuriser les cyclistes et leur permettre de circuler sur des axes propices à la pratique du vélo. Les trottoirs présents le long de ces deux routes cantonales seront réaménagés, complétés ou agrandis pour faciliter la marchabilité.
- **Urbanisation :** le remplacement du viaduc du Grand-Pont par un giratoire permettra de créer de nouveaux espaces publics de qualité aux abords des RC 777 et 780 renforçant ainsi la qualité des espaces publics existants. Pour les habitants des quartiers de Taillepied et de Burquenet, les nuisances induites par la circulation sur les RC 777 et 780 seront atténuées en raison du développement des mobilités durables sur ces axes, du report modal attendu dans le cadre de la mise en place des axes forts de transports publics urbains et aussi grâce à la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

Opportunité	‣ **Sécurité du trafic :** des bandes cyclables, des sas à vélos, et des voies vélos – bus seront aménagés. Des trottoirs seront agrandis, prolongés et/ou créés. La sécurité des cyclistes et des piétons sera ainsi renforcée et les voiries mieux partagées. Au niveau du trafic individuel motorisé, le remplacement du viaduc du Grand-Pont par un giratoire permettra de réorganiser le trafic individuel motorisé sur les RC 777 et 780. La lisibilité des espaces dévolus au trafic individuel motorisé sera simplifiée, limitant les manœuvres dangereuses. En outre, l'accès Ouest au Bourg de Lutry sera repensé afin de réduire le trafic de transit dans le Bourg. Tous les arrêts de la future ligne de bus à haut niveau de service seront adaptés à la LHand. ‣ **Environnement :** une vraie trame verte sera mise en place. Des plantations seront effectuées le long des RC 780 et 777 afin de compléter la trame verte déjà présente dans le secteur, mais surtout pour lutter contre les îlots de chaleurs et atténuer les effets de coupures engendrés par ces voiries. Les nuisances sonores seront réduites grâce à l'aménagement de revêtement phonoabsorbant, mais aussi en raison d'une meilleure répartition des gabarits de la voirie au profit des mobilités durables. Le renforcement des infrastructures dédiées aux cycles, aux piétons et aux transports publics aura une incidence sur le transfert modal réduisant ainsi les émissions de CO_2. L'accès aux rives du lac pour les piétons sera aussi amélioré, puisque l'espace baignade existant le long de la RC 777 sera réaménagé, ce qui permettra également de mettre en valeur les paysages du Léman et du Lavaux. Enfin, concernant les eaux de chaussées, elles seront récupérées, traitées et valorisées.
Coûts (hors taxe)	CHF 33'000'000 HT
Clé de répartition du financement	Commune de Lutry → 100%

Planning

Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
‣ Concept - 11	-
‣ Étude préliminaire - 21	2024
‣ Appel d'offre (études) - 22	-
‣ Avant-projet - 31	2024
‣ Projet d'ouvrage - 32	2026
‣ Autorisation de construire - 33	2026
‣ Obtention du financement	2027
‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2027
‣ Projet d'exécution - 51	2027
‣ Début des travaux	2028

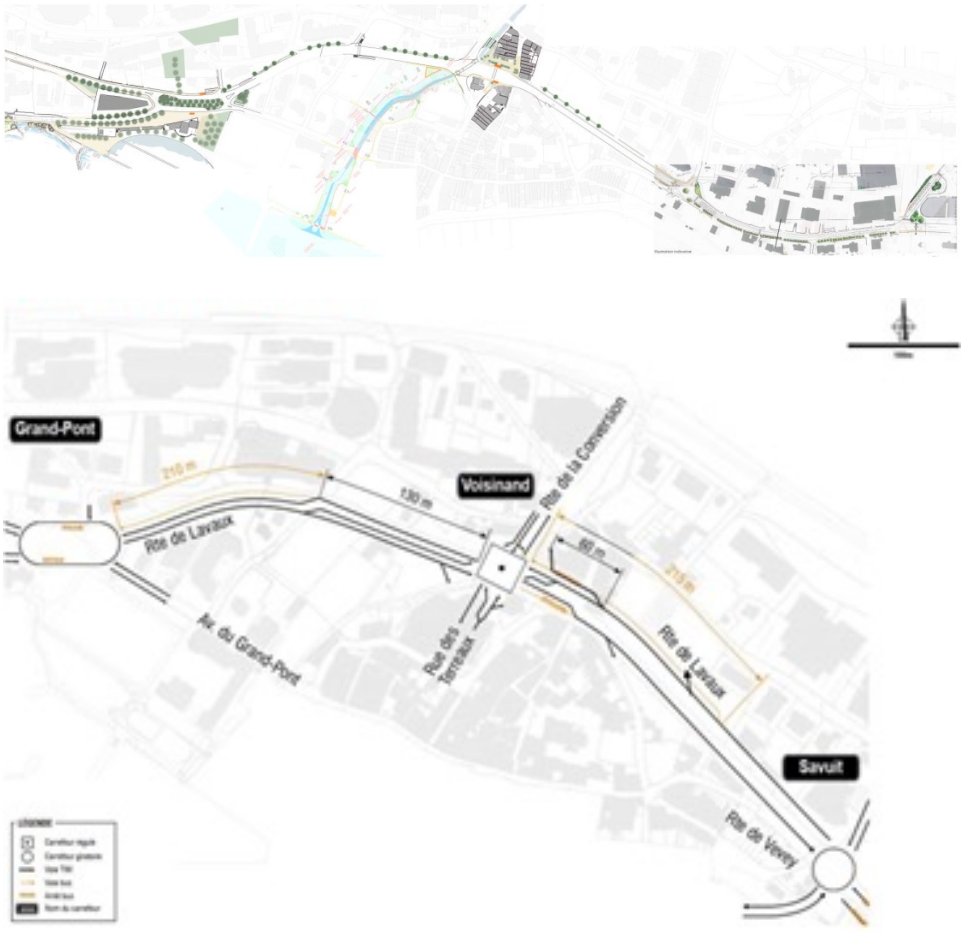
État de la planification	‣ Mars 2023 : demande de crédit pour l'établissement d'un avant-projet de réaménagement multimodal des routes cantonales 768/ 777/ 780 ‣ Février 2024 : validation de l'étude préliminaire ‣ Mars 2024 : début de l'avant-projet
Étapes de planifications ultérieures	‣ Avant-projet : fin 2024 ‣ MP, ingénieur pour phases projet et enquête, projet, mise en soumission : début 2025 ‣ Préavis crédit d'étude : 2025 ‣ Projet : 2025 – 2026 ‣ Mise à l'enquête : 2026 ‣ Dossier mise en soumission : 2027 ‣ MP travaux : 2027-2028 ‣ Préavis crédit d'ouvrage : 2028 ‣ Début des travaux : 2028

Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)

‣ Approbation des plans/permis de construire	2026
‣ Obtention du financement	2028
‣ Travaux	2028
‣ Mise en service	2030

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures infrastructurelles liées :** Paudex : réaménagement multimodal de la route cantonale (RC) 780 au profit d'un axe fort de transports publics urbains – lien de contenu et de localisation **Mesures urbanisation liées :** PACom II de Lutry PA Burquenet Sud – lien de localisation **Mesures paysage liées :** Parc d'agglomération des rives – lien de localisation **Mesures environnement liées :** Lutry - Réalisation d'un chauffage à distance – lien de localisation
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	Aucun conflit n'a été dans la situation actuelle recensé.
Indication qualitatives (uniquement pour les catégories de mesures tram / chemins de fer urbain)	-
Informations factuelles (documents distincts)	▸ Le nombre de nœuds/carrefours concernés par le concept d'exploitation → -7 ▸ La fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 et toute la journée avec et sans la mesure) → 8 min sans la mesure dans la journée → 7.5 min avec la mesure dans la journée ▸ Le nombre d'arrêt TP, le cas échéant → 7
Documents mis à disposition	▸ Étude préliminaire ▸ Étude d'avant-projet

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Priorité C - Secteur Est Lausanne

N° mesure	Porteur	Libellé de la mesure	Priorité retenue pour le PALM 2025	Coût [mio CHF HT]
4c Développement des réseaux de mobilité active				
4c.EL.300	Pully	Création d'aménagements cyclables à l'av. C-F Ramuz	C (dès 2036)	-
18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023				
18.EL.300	Pully	Prolongement de la ligne 24	C (dès 2036)	-
23a Développement d'axes forts de transports publics urbains				
23a.02.EL.02	Paudex	Paudex : réaménagement multimodal de la route cantonale (RC) 780 au profit d'un axe fort de transports publics urbains	C (dès 2036)	-

4

Schéma directeur du Nord lausannois – SDNL

4.1 Mesures paysage et mesures environnement et énergie
4.2 Mesures d’urbanisation
4.3 Mesures infrastructurelles

4.1
Mesures paysage et environnement et énergie

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures paysagères et celles du volet environnement et énergie à l'échelle du SDNL inscrites dans le PALM 2025. Chaque mesures paysagère ou environnementale fait l'objet d'une fiche descriptive.

DOCUMENTS

ME8-SDNL – Mesures paysage, environnement et énergie

Barreau Essert

Pétause Vernand

Millière Nord

La Croix

Blécherette

Millière Sud

Les Dailles

« travail en cours de finalisation »

Mesures environnementales et paysagères reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDNL

PALM 2016

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

PALM 2025

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

MESURES

MESURES ENVIRONNEMENT PAYSAGE ET ÉNERGIE

ME8
SDNL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

MESURE DU PALM 2016

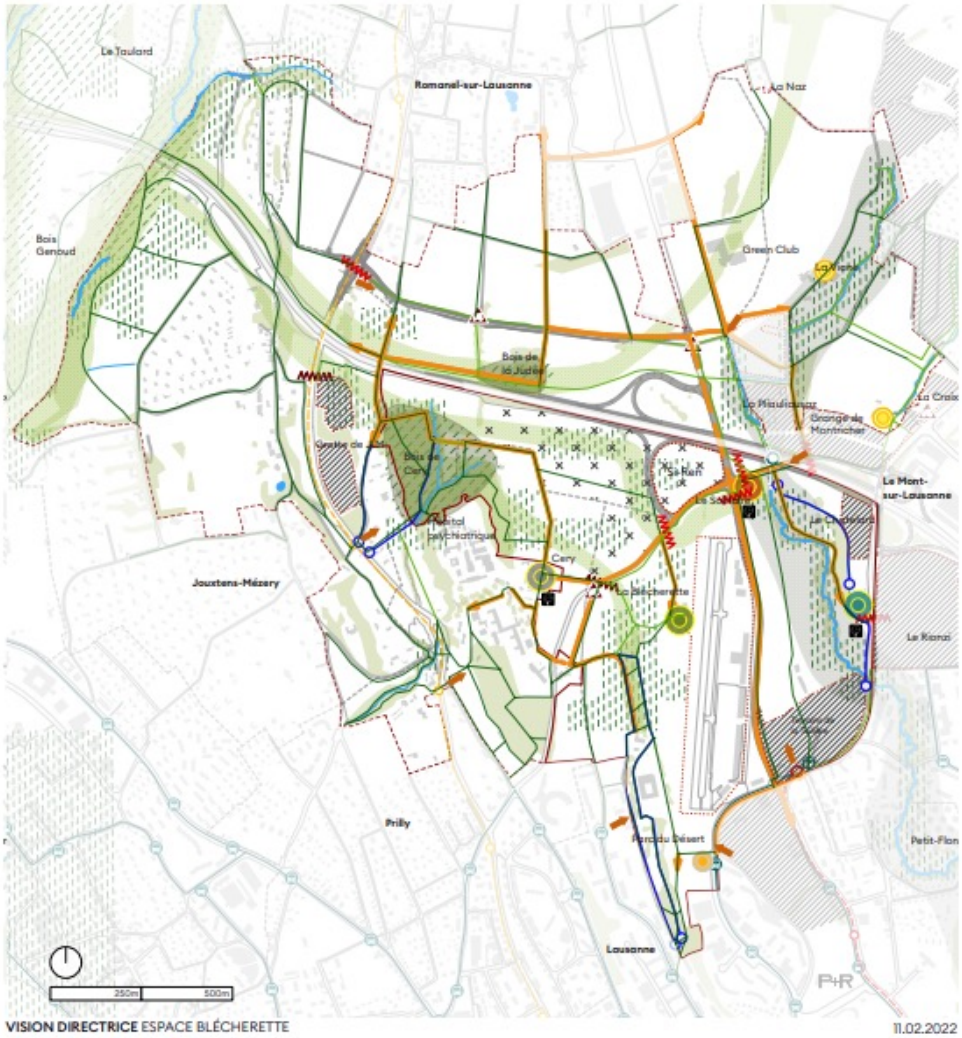
Parc d'agglomération Espace Blécherette

Catégorie de mesure : Parcs d'agglomération

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Jouxtens-Mézery, Ville de Lausanne, Commune du Mont-sur-Lausanne, Ville de Prilly, Commune de Romanel-sur-Lausanne
Partenaires	Schéma directeur du Nord lausannois (SDNL), Etat de Vaud – Direction générale de l'environnement (DGE–BIODIV), Direction générale du territoire et du logement (DGTL), et Direction générale de l'agriculture, de la viticulture et des affaires vétérinaires (DGAV-DAGRI), Groupement des agriculteurs du Nord lausannois (GANL)
Description de la mesure	L'Espace Blécherette est un espace riche en milieux naturels, agricoles et aménagés. La mesure s'oriente vers la création de synergie entre ces différents éléments, afin de créer un espace de partage, respectueux et attractif pour chacun. La mesure prévoit deux grandes espaces : ‣ un espace central au sud rassemblant les aménagements les plus conséquents et les principales activités à proximité du tissu urbain dense et des nouveaux quartiers ; ‣ un périmètre d'accompagnement au nord où les interventions sont réduites et visent principalement la continuité des cheminements agricoles et des itinéraires de mobilité active. Le contour du périmètre de l'Espace Blécherette n'a pas de délimitation stricte indiquant la fin de cet espace. Une partie du périmètre se trouve au sein du cœur d'agglomération, et le pourtour de l'Espace Blécherette s'estompe au sein de la couronne d'agglomération.
Opportunité et utilité	La mesure du Parc d'agglomération Espace Blécherette permettra la mise en œuvre de la Vision directrice afin d'assurer et de développer les valeurs sociales, naturelles et paysagères, et économiques de cet espace. Il s'agit d'offrir aux habitants de l'agglomération, et plus particulièrement à ceux des nouveaux secteurs d'urbanisation à proximité, un espace de qualité pour leur délassement et loisirs. La réalisation de cette mesure permet de garantir des espaces généreux, propices à la biodiversité, d'intégrer des éléments aussi bien paysagers qu'intéressants pour la faune et la flore et de valoriser les caractéristiques paysagères pour une entrée d'agglomération qualifiée, depuis la sortie d'autoroute. En plus des activités agricoles traditionnelles, Espace Blécherette offre un potentiel pour des activités innovatrices en matière de transformation, de valorisation et de distribution de produits locaux à la population, en travaillant avec des agriculteurs déjà implantés dans le Nord lausannois. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'actions suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et paysage	La mesure vise à tisser des liens entre les différents espaces et usages structurants de l'Espace Blécherette et propose un réseau de mobilité mixte qui connecte les différents éléments dans un tout cohérent. Le réseau est mixte car il intègre les besoins de l'agriculture et des promeneurs. Il se décline en différents tronçons qui présentent parfois une fonction unique comme un sentier pédestre et, dans d'autres cas, une utilité double avec des chemins agricoles aussi accessibles pour la mobilité active. Le réseau de mobilité relie également les différentes lignes de transports publics qui desservent le secteur de la Blécherette, et qui correspondent à autant de portes d'entrée de ce Parc d'agglomération. Sont concernées les lignes suivantes qui ceinturent le site : ‣ LEB : 3 arrêts ‣ Bus lignes tl 1, 2, 20, 21 et 33 : nombreux arrêts ‣ Futur métro m3 : 1 arrêt

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures d'urbanisation liées :** Plaines-du-Loup, étape 1 (5586.2.148) Plan d'affectation communal (PACom) de Jouxtens-Mézery (1455850001) Plans d'affectation du Mont-sur-Lausanne (Pliauliausaz, Grange de Montricher, La Croix, Le Châtelard, Le Rionzi)
État de la planification	2022 : Adoption de l'étude « Espace Blécherette » en février, qui intègre une vision directrice de l'Espace Blécherette et un répertoire de mesures pour sa mise en œuvre (SDNL). En cours / À venir : Les éléments de cette étude seront pris en compte dans les futures planifications régionales et communales pour permettre leur mise en œuvre par le biais d'études opérationnelles lorsque nécessaire (SDNL et communes concernées).
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Projets en partie hors zone à bâtir – pas d'emprise SDA prévue. Les projets sis hors zone à bâtir restent soumis à autorisation.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



VISION DIRECTRICE ESPACE BLÉCHERETTE
Phases 1 & 2 : vision complète

11.02.2022

- Espace central
- Périmètre d'accompagnement
- Limites communales

Agriculture
- Ferme de la Blécherette : production et accueil
- Ferme du Châtelard : ferme de quartier
- Ferme du Solitaire : accueil à la ferme
- Freme de Cery : vocation à définir
- Point de vente directe existant
- Point de vente principal
- DMEX Le Solitaire

Mobilité
- Chemins MD existant et/ou à améliorer
- Chemins MD à créer
- Franchissements MD stratégiques ph. 1/ph. 2
- Entrées MD principales
- Réseau EB : Agricole, MD & écologique
- Réseau EB : Itinéraires optionnels
- Conflits de circulation pour machines agricoles
- Arrêts et lignes de bus
- Arrêts et ligne LEB
- Arrêt et ligne M3

Loisirs
- Parcours à thème

Nature
- Forêts
- Cours d'eau
- Franchissement du Petit Flon à renaturer
- Corridor biologique principal (Petit Flon)
- Corridors biologiques secondaires
- TIBP & TIBS (territoires d'intérêt biologique prioritaire & supérieur)
- TIBP à renforcer
- Vergers haute-tige

Urbanisation
- Intégration de mesures paysage & nature
- Secteurs à bâtir





1.1

Création de la liaison biologique du barreau de l'Essert, Vernand Dessus/Dessous

Catégorie de mesure : Créations de liaisons biologiques

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Lausanne
Partenaires	Etat de Vaud – Direction générale de l'environnement (DGE Biodiv)
Description de la mesure	Dans le secteur de Vernand, destiné à être urbanisé, l'aménagement d'une liaison biologique permettra de préserver un espace de transition écologique libre de tout aménagement urbain ou équipement susceptible d'entraver les déplacements de la faune. A noter que le barreau routier de l'Essert a été abandonné suite à la réorientation du projet de développement urbain de Vernand, désormais identifié comme une polarité d'activités. Le corridor à faune sera toutefois traversé, avec l'emprise la plus minimale possible, par le prolongement de la route des Dragons qui doit desservir la zone d'activités.
Opportunité et utilité	Le corridor à faune de l'Essert sera aménagé comme voie de migration fonctionnelle est-ouest pour la grande faune terrestre. Ceci implique : ‣ de coordonner la réalisation du corridor avec le développement urbain et le barreau routier afin de minimiser les conflits ; ‣ d'aménager le corridor biologique notamment par l'ensemencement avec fleur de foin, les plantations de haies et un entretien différencié. La surface dédiée au corridor sera en partie en zone de verdure avec une protection de la nature et du paysage ou maintenue en zone agricole, en garantissant la fonctionnalité biologique ; ‣ d'étudier l'opportunité de préverdissement et de plantations anticipées ; ‣ de coordonner l'aménagement du corridor avec les agriculteurs exploitants afin de permettre le maintien de leurs activités de manière rationnelle. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation liée :** ‣ Vernand-Camarès (PAC Vernand) (5586.2.164) **Mesure infrastructurelle liée :** ‣ Desserte multimodale du secteur Ouest de la zone d'activités de Vernand (5b.NL.300)
État de la planification	Cette mesure est actuellement en planification dans le cadre de l'élaboration du PAC Vernand.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Le projet se trouve sur des surfaces d'assolements

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Haie basse, commune de Versoix, 2010 - photo: © Véronique Meyerhttps://agriculture-durable-geneve.ch/



2.9

Renaturation du ruisseau de la Croix au Mont-sur-Lausanne

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune du Mont-sur-Lausanne
Partenaires	DGE (EAU et BIODIV)
Description de la mesure	La renaturation des cours d'eau sert à rétablir ou maintenir les fonctions écologiques des cours d'eau, en tenant compte de la sécurité des personnes et des biens. Le projet prévoit la remise à ciel ouvert du ruisseau de la Croix. Une aire des espaces naturels se prolonge autour du périmètre de la zone constructible et prévoit la mise en œuvre d'une zone inondable. Une liaison végétale structurante est prévue afin d'assurer le lien paysager entre les deux côtés de l'autoroute.
Opportunité et utilité	‣ Réduire les risques d'inondation ‣ Favoriser la biodiversité en créant des habitats, notamment humides favorables à la faune et à la flore inféodées ‣ Renforcer les trames vertes et bleues, corridors nécessaire au déplacement de la faune ‣ S'adapter et limiter les effets du changement climatique Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Étude de faisabilité : 2028
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation



2.8

Renaturation de la Millière et du Petit Flon à Lausanne, Le Mont-sur-Lausanne et Romanel-sur-Lausanne

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	B (2032-2036)
Porteur de projet	OFROU
Partenaires	DGE (EAU et BIODIV)
Description de la mesure	La renaturation des cours d'eau sert à rétablir ou maintenir les fonctions écologiques des cours d'eau, en tenant compte de la sécurité des personnes et des biens. Le projet de renaturation du Petit Flon sera donc conforme aux contraintes hydrologiques. Le projet prévoit la remise à ciel ouvert des ruisseaux de la Millière et du Petit Flon. Ce cordon biologique est protégé par une aire des espaces naturels. Celle-ci se prolonge autour du périmètre de la zone constructible et prévoit la mise en œuvre d'une zone inondable. Le secteur nord, traversé par les lignes à haute tension, est destiné à recevoir des jardins familiaux.
Opportunité et utilité	‣ Réduire les risques d'inondation ‣ Favoriser la biodiversité en créant des habitats, notamment humides favorables à la faune et à la flore inféodées ‣ Renforcer les trames vertes et bleues, corridors nécessaires au déplacement de la faune ‣ S'adapter et limiter les effets du changement climatique Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Étude de faisabilité : 2032
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation



4.2
Mesures d’urbanisation

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures d’urbanisation à l’échelle du SDNL inscrites dans le PALM 2025. Les mesures d’urbanisation nouvelles sont inscrites à l’horizon A (2028-2032) et font l’objet d’une fiche descriptive. Les mesures de l’inventaire de projets inscrites à l’horizon B (2032-2036) sont listées.

DOCUMENTS



ME9-SDNL – Mesures urbanisation

Nonceret-La Croix
Route d'Yverdon
La Rochette
Est-Cheseaux
Vernand Ouest (PAC)
Vernand Est (PAC)
Le Raffort
Les Golliettes
Sansy
Croix-du-Péage
PACom Jouxtens-Mézery
Le Mont-Centre
Praz-Prévôt
Lentillère Sud
Café du Soleil
En Chise 2.0
Ley Outre Est (7)
Secteur A1
Secteur A2
Secteur B
Secteur C
Secteur D
Arc-en-Ciel
Palettes
Pont-Bleu boucle et terminus
PACom Prilly
Plaines-du-Loup étape 4
Corminjoz Sud
Florimont
La Croix-Blanche
La Source
PACom Epalinges
Les Planches Montblesson
Boveresses A9

« travail en cours de finalisation »

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDNL

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé du PALM 2025

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises
- Mesure avec empiètement SDA
- Mesure PACom ou PGA

MESURES

MESURES URBANISATION

ME9
SDNL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

1455850001

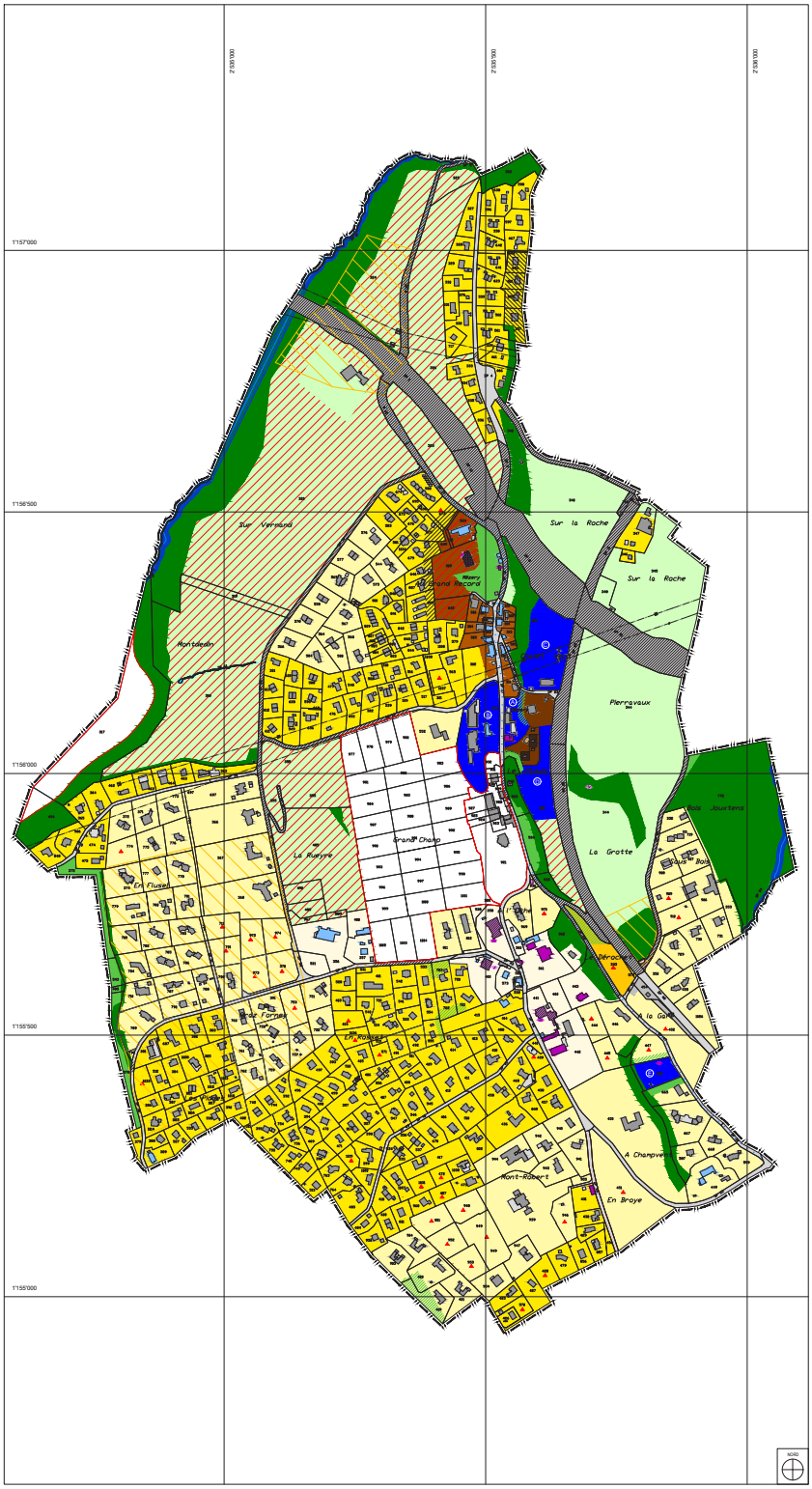
Plan d’affectation communal (PACom) de Jouxtens-Mézery

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Jouxtens-Mézery
Partenaires	-
Description de la mesure	La révision du PACom de Jouxtens-Mézery vise à mettre à jour l’ensemble des règles de construction et d’affectation du territoire communal, excepté les zones régies par PA partiel.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	804 nouveaux habitants + emplois
Opportunité et utilité	Les plans d’affectation communaux sont réexaminés au moins tous les quinze ans. Ils sont révisés lorsque les circonstances ont sensiblement changé (art. 27 LATC). Le PGA actuel de Jouxtens-Mézery date de 1984. Sa révision peut s’appuyer sur plan directeur communal (PDCom) approuvé par le Conseil d’Etat le 10 novembre 2021. La révision du PACom de Jouxtens-Mézery permet de garantir la disponibilité des terrains selon art. 15 et 15a LAT et art. 52 LATC. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’actions suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s’appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l’air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d’énergie ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active ● Utiliser le stationnement comme un levier d’action majeur
Coordination entre transports et urbanisation	-
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Nouveau tracé du chemin de la Fleur-de-Lys sur la commune de Jouxtens-Mézery [nouvelle]
État de la planification	2022 : examen préliminaire 2025 : examen préalable 2026 : enquête publique 2027 : adoption par le Conseil communal 2028 : procédure d’approbation
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation



1455870018

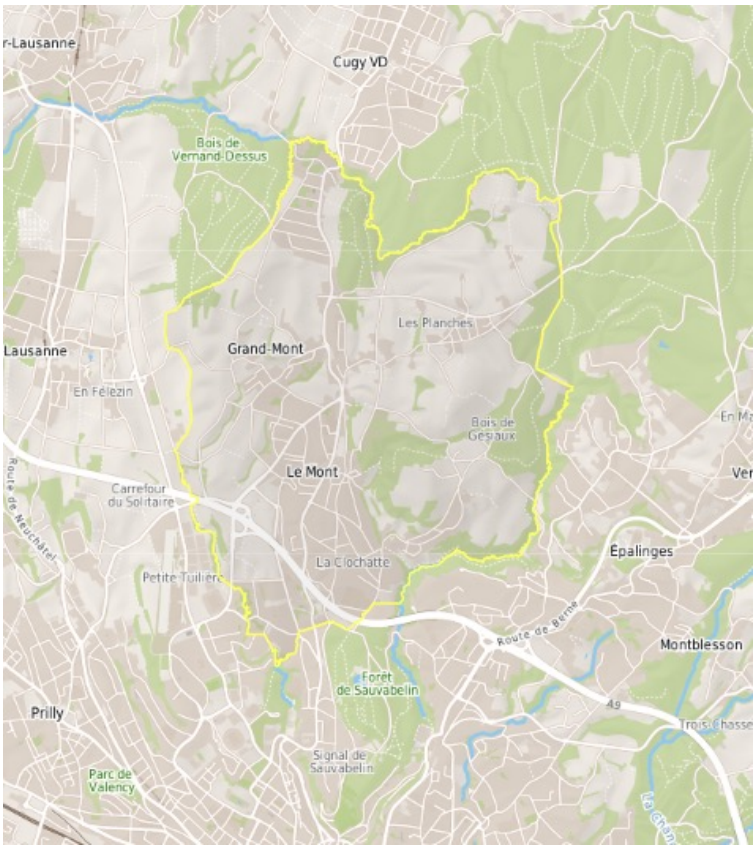
Plan d’affectation communal (PACom) du Mont-sur-Lausanne

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune du Mont-sur-Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Réviser le PACom (ex-PGA) légalisé en 1993. Concrétiser les options politiques définies dans le Schéma directeur du développement territorial du Mont-sur-Lausanne. Réévaluer les affectations. Réviser la réglementation des constructions et de l’aménagement du territoire, en adéquation avec les cadres légaux en vigueur.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	3’000 habitants supplémentaires 1’000 emplois supplémentaires
Opportunité et utilité	En matière d’aménagement du territoire et de police des constructions, le territoire communal est régi par le plan général d’affectations (PGA) et son règlement, approuvés par le Conseil d’Etat le 6 août 1993, ainsi qu’une quarantaine de plans spéciaux, datant de 1972 à 2019. Selon les législations fédérale et cantonale, « les zones à bâtir sont définies de telle manière qu’elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes » (art. 15 LAT). Dès lors, les communes sont tenues de « réexaminer leur planification au moins tous les quinze ans » et les plans « sont révisés lorsque les circonstances ont sensiblement changé » (art. 27 LATC). Avec la révision de la Loi fédérale sur l’aménagement du territoire (LAT) en 2014, ses buts et principes ont été précisés (art. 1 et 3 LAT), en visant notamment une protection des bases naturelles de la vie, un milieu bâti compact, une garantie des sources d’approvisionnement suffisantes, une répartition judicieuse des lieux d’habitation et de travail, etc. La loi cantonale (LATC) a également été révisée en 2020, ainsi que le Plan directeur cantonal (PDCn) en 2022. Dans ce sens, la planification communale doit être revue afin de la mettre à jour avec les nouvelles bases légales fédérales et cantonales. Cette révision ne pouvait être engagée tant que les planifications issues du Syndicat d’améliorations foncières (SAF) n’étaient pas entrées en vigueur. Elles l’ont été en novembre 2019. Afin d’anticiper la révision de ses outils d’aménagement du territoire, la Municipalité a établi sa vision et stratégie pour l’évolution de son territoire au travers du Schéma directeur du développement territorial (SDDT). Ce dernier étant dans les phases finales de son élaboration, la révision peut donc être engagée dans un contexte cohérent et adapté aux préoccupations actuelles. La démarche a été initiée en 2022 et poursuit son cours.

	Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d'énergie ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Spécifier les polarités d'activités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur
Coordination entre transports et urbanisation	Le PACom va tenir compte des règles relatives à la mobilité et au stationnement dans la réflexion de planification, en particulier en intégrant les orientations issues du schéma directeur de mobilité douce (2011), de l'étude de modération de trafic (2014), du concept de stationnement (2018), du rapport d'étude des aménagements cyclables (2018) et du plan communal des mobilités (en cours d'élaboration). Les sujets traités sont notamment : ‣ Développement des réseaux de mobilité multimodale, avec priorité aux modes doux et aux TP ; ‣ Intégration notamment des questions de stationnement, de sécurisation du trafic et du projet routier de la route de contournement (RC 451). Ces enjeux ont été coordonnés dans la stratégie du Schéma directeur du développement territorial (SDDT).
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Toutes les mesures touchant le territoire communal sont prises en comptes dans l'élaboration du PACom.
État de la planification	2022 : Intention de projet avec Examen préliminaire 2023 : Appel d'offres pour les mandataires et spécialistes 2024 : Initiation de la révision par un diagnostic 2025 : Elaboration du dossier préalable 2026 : Elaboration du dossier d'enquête publique 2027 : Enquête publique, conciliation et adaptations 2028 : Approbation
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1455870017

Plan d’affectation Le Mont-Centre

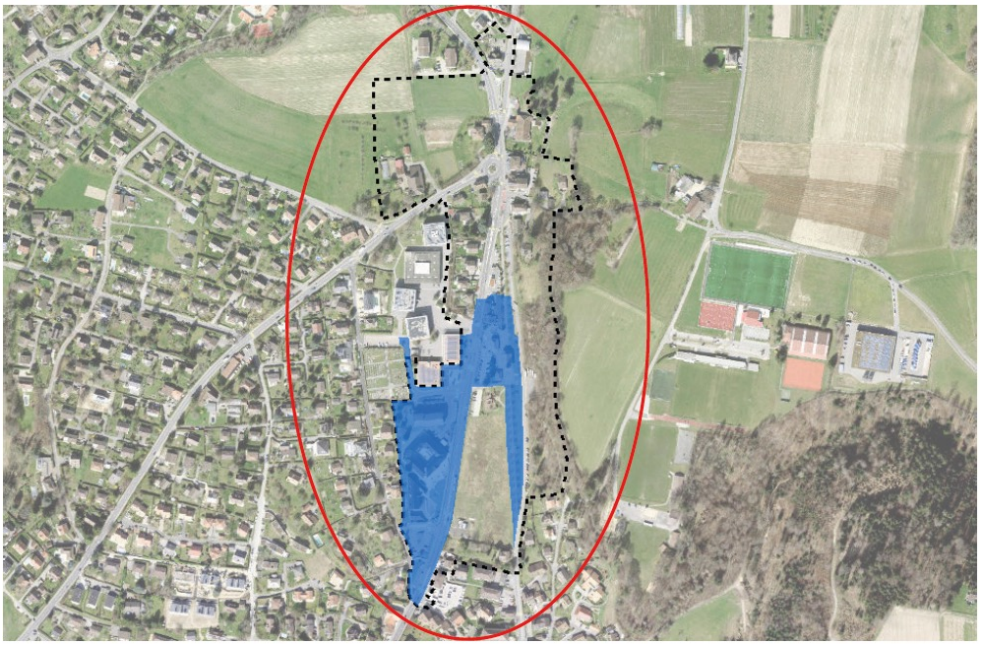
Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune du Mont-sur-Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	Créer un centre harmonieux, fort et identitaire en concrétisant le Plan Directeur Localisé (PDL) de 2015, ayant comme vocation l’accueil d’un programme mixte et des espaces publics.
Type d’affectation	A définir - zone de logements et activités
Nombre d’habitants et d’emplois	191 habitants + emplois actuels 267 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Le Mont-Centre est un projet de plan d’affectation qui a pour objectif principal de créer une centralité forte et identitaire. Ce projet est inscrit dans le plan directeur localisé (PDL) de 2015 et les principes d’aménagement sont intégrés dans une image directrice validée en 2019 par la Municipalité permettant d’assurer une cohérence au niveau des vocations et principes d’aménagement. Il se situe dans le périmètre compact du PALM. Orienté espaces publics, ce PA se veut foncièrement orienté sur un programme mixte rythmé de nombreux espaces publics, en totale harmonie avec son PA voisin de Praz-Prévôt. Il se compose d’une dimension d’utilité publique importante avec son administration communale en son centre, son église et son allée, , ainsi que la proximité du cimetière, du site scolaire du Mottier et de la place de sports du Châtaignier entre autre. Les services à la population seront donc renforcés. Son périmètre comporte également la prise en compte de la séquence de la route de Lausanne, dont son réaménagement/requalification est prévu dans cette même temporalité et fait l’objet d’une mesure infrastructurelle en mobilité. Son accessibilité est donc tout à fait démontrée notamment avec les lignes urbaine et régionale passant en son centre (tl8 et 60). La mobilité active sera tout fait intégrée au projet, notamment dans la liaison nord-sud et est-ouest. Actuellement, de nombreuses constructions ne sont pas conformes au PACom et ont de ce fait un statut précaire. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et urbanisation	Le périmètre du Mont-Centre est traversé par la RC 501, dont le TJM est d’environ 12’000. Il est desservi par une ligne urbaine (TL8) ainsi que d’une ligne régionale (TL60) et équipé de l’arrêt Coppoz-Poste. Au niveau communal, une ligne urbaine TL21 devrait être mise en service entre le Grand-Mont et la Blécherette (interface m3), en passant par la route de la Blécherette. Ce PA se développe donc dans un périmètre dont la desserte est jugée excellente. Une étude mobilité et stationnement est en cours.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Le Mont-sur-Lausanne : Requalification de la Route de Lausanne - Tronçon 3 (5a NL.01) Liaison de mobilité active entre la route de Coppoz et le centre sportif du Châtaignier (nouvelle) Plan d’affectation Praz-Prévôt (1455870015)
État de la planification	L’examen préliminaire – 2021 Examen préalable – 2024 Enquête publique – 2025 Approbation - 2026

Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement

-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1455870015

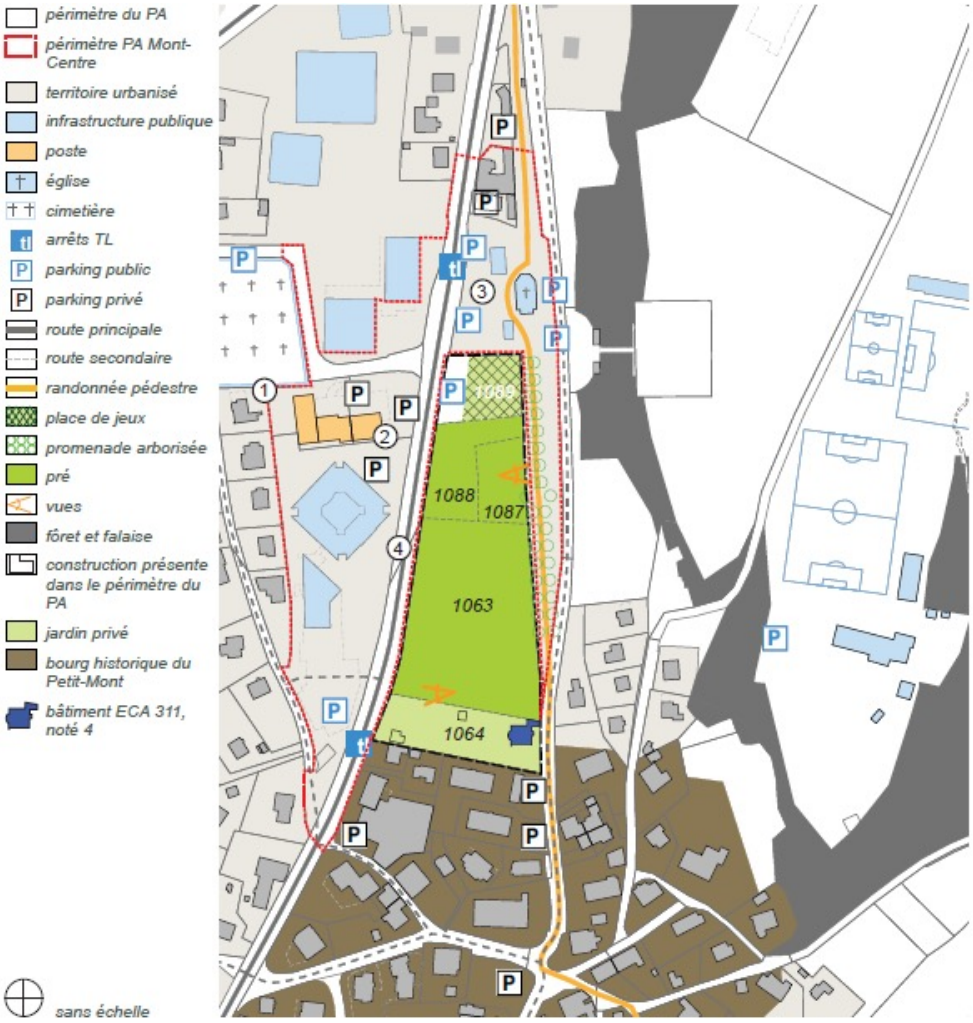
Plan d'affectation Praz-Prévôt

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune du Mont-sur-Lausanne
Partenaires	-
Description de la mesure	La planification par Plan d'affectation du secteur de « Praz-Prévôt » vise à : ‣ Reprendre et développer les objectifs d'aménagement du PDL ; ‣ Garantir une offre mixte en logements ainsi qu'en activités en cohérence avec les principes de durabilité ; ‣ Assurer une insertion harmonieuse et cohérente des constructions nouvelles dans l'environnement bâti et naturel ; ‣ Renforcer le centre de localité en permettant l'implantation d'activités adaptées ; ‣ Aménager un parc public urbain ; ‣ Conserver des percées visuelles sur le paysage ; ‣ Assurer la perméabilité piétonne et cyclable publique du site ; ‣ Réguler l'accessibilité au site par les véhicules motorisés ainsi que leur stationnement.
Type d'affectation	Zone centrale 15 LAT Zone de verdure 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	70 habitants + emplois actuels 143 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Situé en amont du hameau historique du Petit-Mont, le secteur de « Praz-Prévôt » se situe au centre de la commune du Mont-sur-Lausanne. Son développement est conditionné à l'élaboration d'un plan, conformément aux objectifs du Plan directeur localisé de Coppoz / Praz-Prévôt (PDL), adopté par le Conseil communal du Mont-sur-Lausanne et approuvé par l'État de Vaud en 2015. Il y est prévu le développement d'un programme mixte en lien avec les fonctions publiques et les qualités paysagères du lieu. Le secteur, situé au cœur de la commune est étroitement coordonné avec le développement de la centralité du Mont-Centre. Il fait partie du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et du Schéma directeur du Nord Lausannois (SDNL), lesquels l'intègrent dans leurs programmes de densification et de revalorisation des centres urbains. L'enjeu du développement du secteur de « Praz-Prévôt » est d'autant plus crucial qu'il permet le développement d'une véritable centralité, pour la commune, laquelle prévoit de répondre à l'augmentation de sa population, en lien avec l'aménagement des espaces publics du centre de la localité et la requalification de la route cantonale (RC). Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et urbanisation	Une étude des circulations et du stationnement a été menée en parallèle au PA. Les objectifs de cette analyse étaient de préciser les principes d'accès multimodaux au PA, de définir les besoins en places de stationnement, d'analyser les incidences du projet sur l'exploitation du réseau routier et de fournir les données de trafic nécessaires à l'établissement des études environnementales, notamment concernant le bruit routier. En outre, le dossier a reçu un préavis positif des transports lausannois.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Le Mont-sur-Lausanne : Requalification de la Route de Lausanne - Tronçon 3 (5a NL.01) Liaison de mobilité active entre la route de Coppoz et le centre sportif du Châtaignier (nouvelle) Plan d'affectation Le Mont-Centre (1455870017)

État de la planification	2014 : Lancement de l'étude. 2017 : Examen préalable de la DGTL. 2022 : Examen préalable complémentaire. 2023 : Réception et analyse des résultats de l'examen préalable complémentaire. 2024 : Préparation de l'enquête publique. 2025 : Entrée en vigueur.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





Inventaire de projets à l’horizon B (2032-2036)

ID	Commune	Libellé	Type	Habitants + emplois supplémentaires
1455920011	Romanel-sur-Lausanne	Les Golliettes	PAC	35

4.3
Mesures infrastructurelles

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures infrastructurelles à l'échelle du SDNL inscrites dans le PALM 2025.

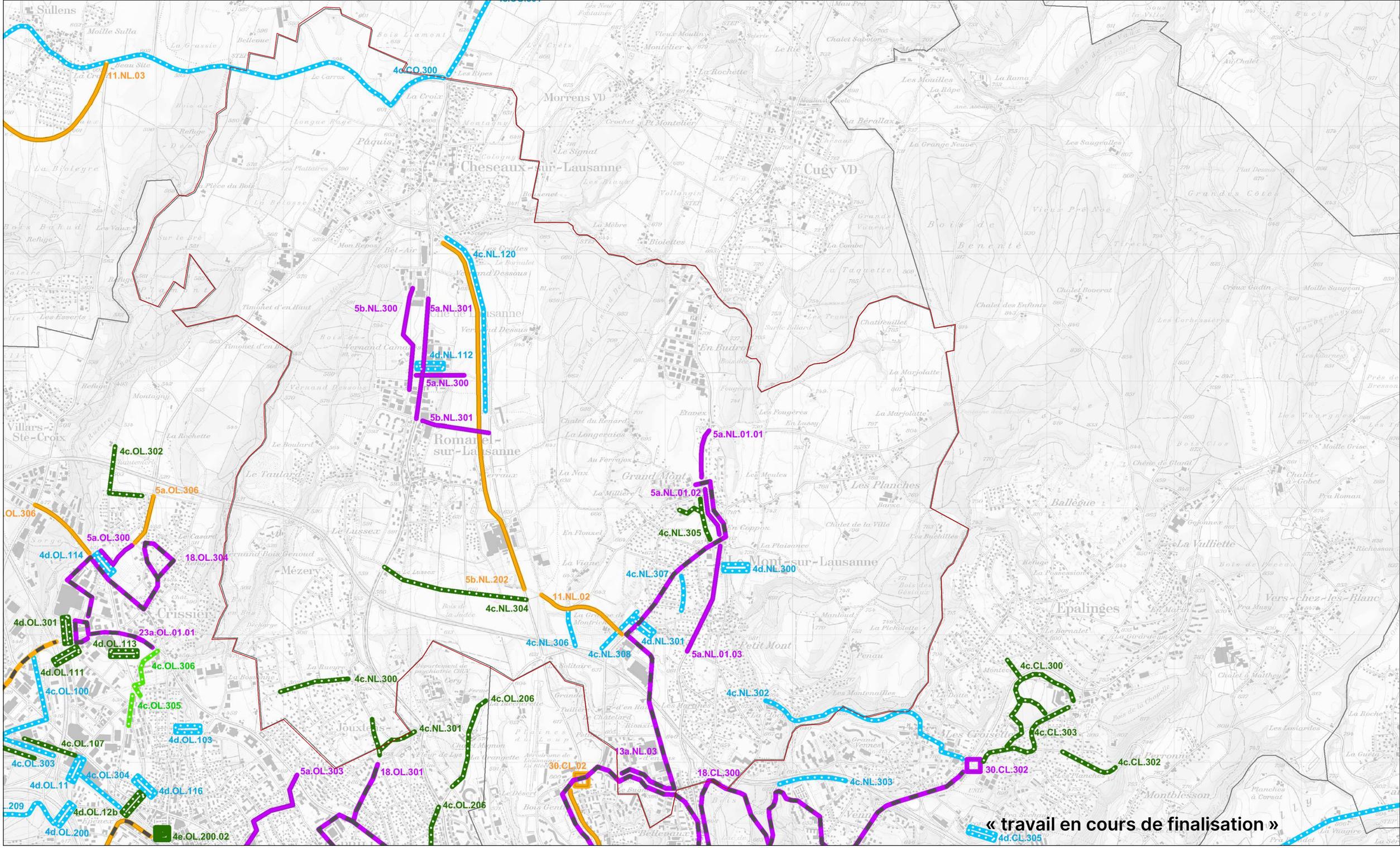
Les mesures infrastructurelles du SDNL retenues en liste A (2028-2032) ou B (2032-2036), et pour lesquelles un cofinancement fédéral est sollicité, font l'objet d'une fiche descriptive. Les mesures inscrites à l'horizon C (2036-2040) sont listées.

La liste de toutes les mesures du PALM 2025, ainsi que la présentation des paquets de mesures figurent dans le cahier 1 (voir volume D, chapitre 1).

DOCUMENTS



ME10-SDNL – Mesures infrastructurelles, cœur d'agglomération, Horizon A5, B5 et C5
ME6-SDNL – Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors mobilité active), Horizon A1, A2, A3, A5, B5



N

Carte sans échelle

Périmètre

SDNL

Mesures infrastructurelles, horizons A5, B5, C5, cœur d'agglomération

Type de mesures

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Mobilité active
- Passerelle MD
- Gare CFF
- Interface
- Vélostation
- Ascenseur
- Carrefour

Horizon de réalisation

Mobilité douce

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

Autres mesures

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

MESURES

MESURES INFRASTRUCTURELLES COEUR D'AGGLOMÉRATION HORIZONS A5, B5 ET C5

ME10
SDNL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles - horizons A1, A2,A3, A5, B5 (hors mobilité active)

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDNL

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises

Pour des raisons de lisibilité, les mesures d'urbanisation PACom ou PGA ne sont pas représentés.

Mesures infrastructurelles - Type

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Interface, Arrêt de bus
- Gare CFF

Mesures infrastructurelles - horizons

- A5 PALM 2025
- B5 PALM 2025
- A3 PALM 2016
- A2 PALM 2012
- A1 PALM 2007

MESURES

MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES (HORS MOBILITÉ ACTIVE)

→ PALM 2025, Volume D

ME6
SDNL

palm Agglomération Lausanne-Morges

« travail en cours de finalisation »

5b.NL.11

Barreau et giratoire de Fontany en lien avec la RC 448

Catégorie de mesure : 5b Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	B (PALM 2012)
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Commune de Romanel, Ville de Lausanne
Partenaires	Direction générale du territoire et du logement DGTL
Description et faisabilité	Aménagement du tronçon routier reliant la RC 401 et la RC 448 (barreau et giratoire de Fontany) La voirie très restreinte actuelle est élargie sur 575m de longueur. La coupe type prévoie une chaussée de 7m de large avec une berme végétalisée latérale d'environ 3m de large. Le carrefour sur la route d'Echallens est adapté et le carrefour sur la Route d'Yverdon est entièrement aménagé. Tous les carrefours avec les chemins latéraux (ch. de l'Orio, ch. de Cousson, ch. du Raffort, ch. des Vernes et ch. des Terreaux) sont également aménagés.
Opportunité et utilité	Le Canton est en train d'élaborer un plan d'affectation cantonal (PAC) sur la zone d'activités de Vernand, sur les communes de Lausanne et Romanel-sur-Lausanne. Il s'agit d'un site stratégique de développement d'activités (SSDA), inscrit à ce titre dans la mesure D11 du plan directeur cantonal. Il faut relever que les objectifs de développement du secteur ont été fortement revus depuis le PALM 2016 : alors qu'en 2016 il était prévu de réaliser des logements sur ce site, le Conseil d'Etat a décidé en 2018 de maintenir les zones d'activités existantes, face à un important risque de pénurie à l'échelle du PALM. Le PAC vise à densifier la zone d'activités existante pour développer un parc artisanal et industriel de rang cantonal, tout en prévoyant des mesures d'accompagnement ambitieuses sous l'angle de la mobilité, de l'environnement et de l'énergie. Ce tronçon routier permet d'assurer une bonne accessibilité à la zone d'activités de Vernand, tout en réduisant les charges de trafic au centre du village de Romanel : en effet, ce barreau fonctionnera de manière conjointe avec le barreau de la Sauge prévu au sud du village de Romanel, de façon à reporter les charges de trafic en périphérie des secteurs urbanisés (env. 50% de réduction du TJM au centre de Romanel) Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Organiser les accès TIM par bassins versants de jonctions autoroutières
Coûts (hors taxe)	CHF 4'400'000 HT
Clé de répartition du financement	Canton 33% Communes 66%

Planning

Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
‣ Concept - 11	-
‣ Étude préliminaire - 21	2011
‣ Appel d'offre (études) - 22	2024
‣ Avant-projet - 31	2025
‣ Projet d'ouvrage - 32	2026
‣ Autorisation de construire - 33	2026
‣ Obtention du financement	2025
‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2025
‣ Projet d'exécution – 51	2027
‣ Début des travaux	2028

État de la planification	Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus

Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Franchissement dénivelé pour la mobilité douce à la gare de Vernand-Camarès [4d.NL.112] Romanel - RC448a / Giratoire de Fontany [5b.NL.07.02] Requalification de la RC401, tronçon Raffort – Bel-Air, partie sud [5b.NL.10.01] Desserte multimodale du secteur ouest de la zone d'activités de Vernand [nouvelle] Centralité de Vernand [nouvelle] Vernand-Camarès (PAC Vernand) [5586.2.164] Tous ces projets sont liés au développement du PAC Vernand, ont été identifiés dans le cadre d'un concept d'accessibilité validé par le Canton, les communes et le LEB. Les projets d'ouvrage sont à l'étude, études financées par le Canton.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	Direction générale du territoire et du logement (DGTL) Mesure D11 « Pôles de développement » Site stratégique de développement d'activités (SSDA) n°16 de Vernand Coordination réglée
Impact sur l'environnement	Pas d'impact significatif (voir remarque plus haut)
Informations factuelles (documents distincts)	Charges de trafic : Etat futur sans la mesure : 4'600 v.j. Etat futur avec la mesure : 9'900 v.j. Longueur du tronçon routier et surface : env. 570 × 10 = env. 5'700 m^2
Documents mis à disposition	Étude de mobilité du PAC Vernand

5b.NL.300

Desserte multimodale du secteur ouest de la zone d'activités de Vernand

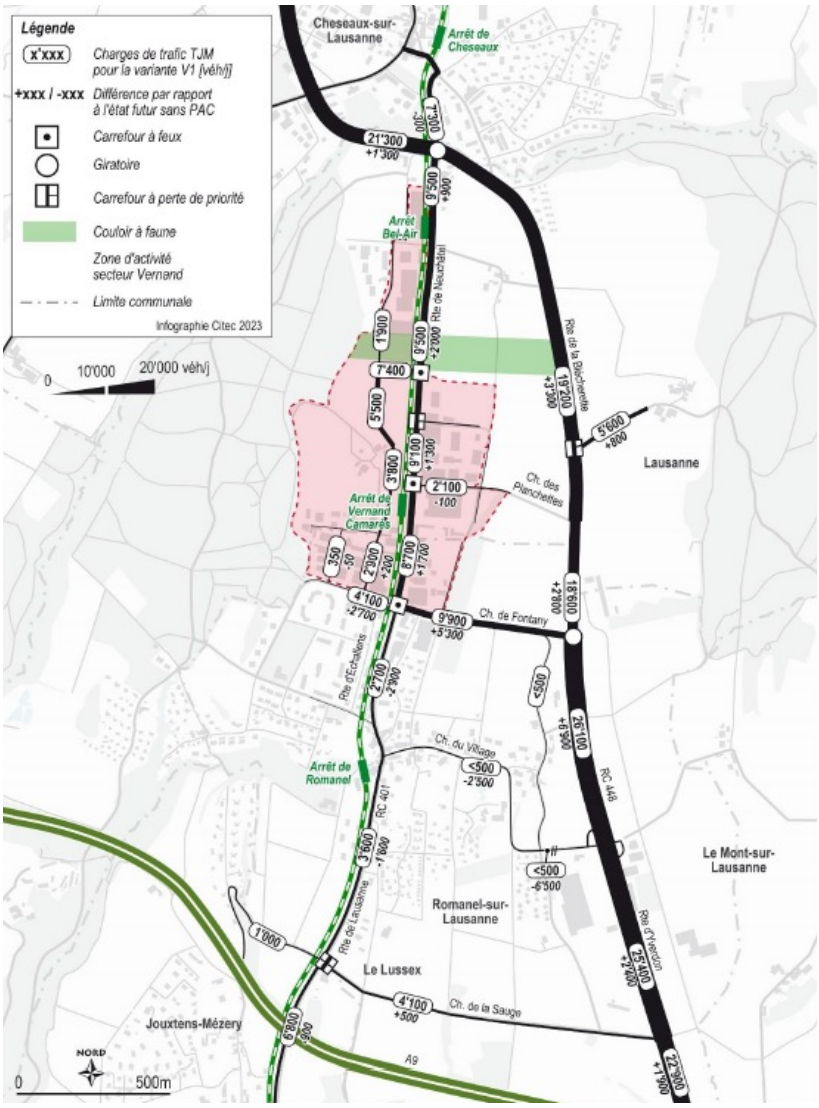
Catégorie de mesure: 5b Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Commune de Romanel, Ville de Lausanne
Partenaires	Direction générale du territoire et du logement DGTL
Description et faisabilité	Aménagement d'une desserte multimodale du secteur ouest de la zone d'activités de Vernand
Opportunité et utilité	Le Canton est en train d'élaborer un plan d'affectation cantonal (PAC) sur la zone d'activités de Vernand, sur les communes de Lausanne et Romanel-sur-Lausanne. Il s'agit d'un site stratégique de développement d'activités (SSDA), inscrit à ce titre dans la mesure D11 du plan directeur cantonal. Il faut relever que les objectifs de développement du secteur ont été fortement revus depuis le PALM 2016 : alors qu'en 2016 il était prévu de réaliser des logements sur ce site, le Conseil d'Etat a décidé en 2018 de maintenir les zones d'activités existantes, face à un important risque de pénurie à l'échelle du PALM. Le PAC vise à densifier la zone d'activités existante pour développer un parc artisanal et industriel de rang cantonal, tout en prévoyant des mesures d'accompagnement ambitieuses sous l'angle de la mobilité, de l'environnement et de l'énergie. Cette desserte permet d'assurer une bonne accessibilité multimodale à tous les secteurs situés à l'ouest de la zone d'activités de Vernand, actuellement non équipés. Il est également prévu des mesures paysagères pour qualifier la zone d'activités. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Spécifier les polarités d'activités ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Optimiser la hiérarchisation et la gestion du réseau routier
Coûts (hors taxe)	CHF 4'400'000 HT au total CHF 1'466'666 Canton (33%) imputable CHF 1'466'666 Commune (33%) imputable CHF 1'466'666 Propriétaires (33%) non imputable **Total CHF 2'933'333 HT (imputable)**
Clé de répartition du financement	Canton 33% Communes 33% Propriétaires 33% (non imputable)
Planning	**Phase de projet** — **Année d'achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — - ‣ Étude préliminaire - 21 — 2015 ‣ Appel d'offre (études) - 22 — 2024 ‣ Avant-projet - 31 — 2025 ‣ Projet d'ouvrage - 32 — 2026 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2026 ‣ Obtention du financement — 2025 ‣ Appel d'offres (réalisation) - 41 — 2025 ‣ Projet d'exécution – 51 — 2027 ‣ Début des travaux — 2028
État de la planification	Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus

Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Franchissement dénivelé pour la mobilité douce à la gare de Vernand-Camarès [4d.NL.112] Romanel - RC448a / Giratoire de Fontany [5b.NL.07.02] Barreau et giratoire de Fontany en lien avec la RC 448 [5b.NL.11] Requalification de la RC401, tronçon Raffort – Bel-Air, partie sud [5b.NL.10.01] Centralité de Vernand [nouvelle] Vernand-Camarès (PAC Vernand) [5586.2.164] Tous ces projets sont liés au développement du PAC Vernand, ont été identifiés dans le cadre d'un concept d'accessibilité validé par le Canton, les communes et le LEB. Les projets d'ouvrage sont à l'étude, études financées par le Canton.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	Direction générale du territoire et du logement (DGTL) Mesure D11 « Pôles de développement » Site stratégique de développement d'activités (SSDA) n°16 de Vernand Coordination réglée
Impact sur l'environnement	La surcharge actuelle du passage à niveau de Bel-Air, accentuée par les développements prévus par le PAC Vernand et le passage à la cadence 10' du LEB, rend nécessaire sa fermeture. Dès lors il est indispensable d'accéder au secteur Bel-Air via cette nouvelle route de desserte qui traversera un corridor biologique d'importance régionale. Cet accès en cul-de-sac verra un trafic faible de 1'900 v.j., exclusivement diurne, et de mesures de réduction des impacts sur la faune seront prises : absence d'éclairage, route à niveau sans obstacle, végétation guidant la faune.
Informations factuelles (documents distincts)	Charges de trafic : Etat futur sans la mesure : pas de desserte prévue. Etat futur avec la mesure : 5'500 v.j. Longueur du tronçon routier et surface : env. 700 × 14 = env. 9'800 m^2
Documents mis à disposition	Etude de mobilité du PAC Vernand Concept paysager du PAC Vernand

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation.





13a.NL.03

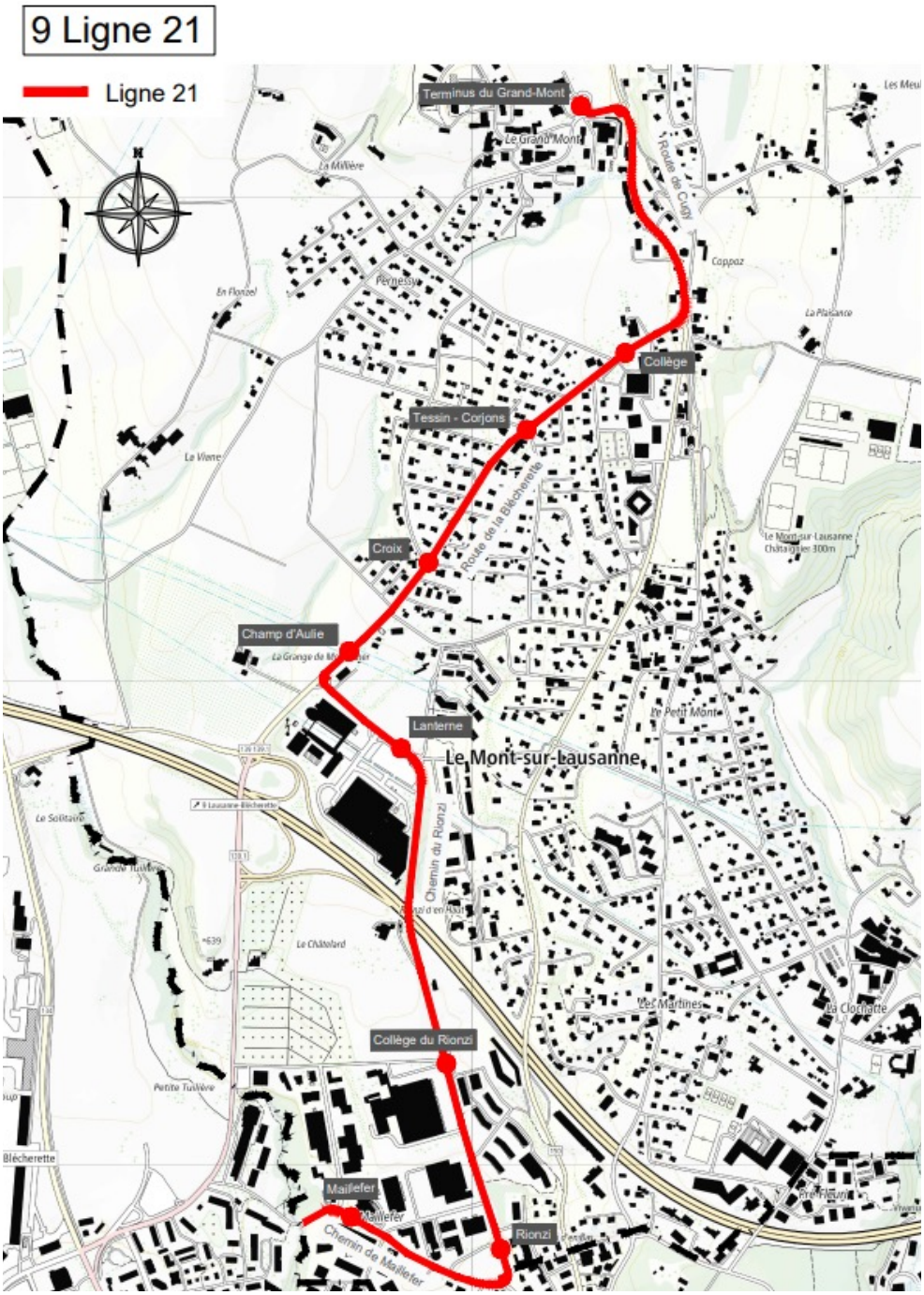
Le Mont-sur-Lausanne : Prolongement de la ligne tl-21 de Lausanne-Blécherette au Grand-Mont

Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	A (PALM 2007)
Justification du retard	Cette mesure est une reprise de la mesure 13a.NL03 (5586.025). La complexité de la mesure, due aux enjeux fonciers importants et à la coordination à faire entre les autres intervenants de ce projet explique le retard de mise en œuvre. Certaine emprise du projet étaient liés à des nouveaux plans de quartiers.
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2029
Porteur de projet	Commune du Mont-sur-Lausanne
Partenaires	Commune de Lausanne et tl
Description et faisabilité	Prolongement de la ligne de bus tl-21existante afin de favoriser une liaison directe entre le Mont-sur-Lausanne, le centre-ville lausannois et la gare de Lausanne. 3 arrêts sont à aménager sur la Commune de Lausanne (Bécherette, Petit-Flon et Rionzi/Entre-bois) et 9 arrêts à aménager sur la Commune du Mont-sur-Lausanne (Maillefer, Collège du Rionzi, Lanterne, Champ d'Aullie, Croix, Tessin-Corjons, La Perrause et le terminus du Grand-Mont). Des arrêts de 25m sont prévus. L'aménagement des arrêts nécessite également l'intégration de traversées piétonnes sécurisées à chaque nouvel arrêt.
Opportunité et utilité	Le prolongement de la ligne 21 permet de relier les deux interfaces urbaines de la Blécherette et du Grand-Mont. Il s'inscrit à la fois dans une meilleure desserte vers le centre et dans la volonté de développer les lignes tangentielles. L'itinéraire suivi par la ligne permet de répondre et d'accompagner le développement de nombreux plans de quartier qui ont été légalisés ces dernières années sur la commune du Mont-sur-Lausanne. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d'énergie ● Renforcer les centralités du quotidien ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Renforcer le réseau piétonnier ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coûts (hors taxe)	CHF 7'300'0000 HT
Clé de répartition du financement	Le Mont-sur-Lausanne : CHF 3'000'000.- HT Lausanne : CHF 800'000.- HT tl (ligne aérienne) : CHF 3'500'000.- HT
Planning	**Phase de projet** — **Année d'achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — - ‣ Étude préliminaire - 21 — 2023 ‣ Appel d'offre (études) - 22 — 2023 ‣ Avant-projet - 31 — 2025 ‣ Projet d'ouvrage - 32 — 2026 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2028 ‣ Obtention du financement — 2028 ‣ Appel d'offres (réalisation) - 41 — 2027 ‣ Projet d'exécution – 51 — 2028 ‣ Début des travaux — 2028
État de la planification	Voir planning ci-dessus

Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Le prolongement de la ligne 21 emprunte la route de Cugy sur environ 450m. Cet axe fait l'objet des mesures de requalification de la route de Cugy (tronçon 1 et tronçon 2). Ces mesures sont indépendantes et bien coordonnées. De nombreux plans de quartier sur le parcours de ce prolongement ont été légalisés récemment. Une coordination a également lieu avec la nouvelle ligne tangentielle Prilly-Galicien – Croisette (ligne30). Les aménagements communs se feront dans le cadre de cette mesure de la ligne 21 en raison d'une réalisation préalable.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	3.9 km de parcours de lige de bus et 12 arrêts (24 quais) bus à faire et à réaménager. Cadence prévue pour la ligne : 10'
Documents mis à disposition	Étude préliminaire

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Priorité C - Secteur Nord Lausanne

N° mesure	Porteur	Libellé de la mesure	Priorité retenue pour le PALM 2025	Coût [mio CHF HT]
4c Développement des réseaux de mobilité active				
4c.NL.306	Le Mont-sur-Lausanne	Le Mont, itinéraires nouveaux pour la mobilité douce - Aménagement Pliauliausiaz	C (dès 2036)	-
4c.NL.308	Le Mont-sur-Lausanne	Le Mont, itinéraires nouveaux pour la mobilité douce - Aménagement Grange de Montricher	C (dès 2036)	-
4c.NL.120	DGMR	RC448, Aménagements cyclables, tronçon Stand de Vernand - Quartier des Crottes	C (dès 2036)	2,0
4c.NL.302	Le Mont-sur-Lausanne, Epalinges	Bois-Murat, liaison MD vers Epalinges	C (dès 2036)	2,0
4c.NL.303	Le Mont-sur-Lausanne	Clochatte - Isabelle de Montolieu	C (dès 2036)	-
4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active				
4d.NL.112	Lausanne	Lausanne – Franchissement dénivelé pour la mobilité douce à la gare de Vernand-Camarès	C (dès 2036)	4,9
4d.NL.300	Le Mont-sur-Lausanne	Liaison mobilité douce entre la route du Coppoz et le centre sportif de Chataignier	C (dès 2036)	3,0
4d.NL.301	Le Mont-sur-Lausanne	Passerelle traversée Route de la Blécherette	C (dès 2036)	-
5b Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée				
5b.NL.202	DGMR	RC448, Adaptation tronçon Sauge - Bel-Air (hors mesures mobilité douce)	C (dès 2036)	22,4
11 Compléments routiers à des infrastructures du réseau national				
11.NL.02	DGMR	Le Mont, Barreau de Montricher (tronçon RC448-RC449)	C (dès 2036)	10,0
11.NL.03	DGMR	Sullens, Route de contournement	C (dès 2036)	10,0

5

Stratégie et développement de l’Ouest lausannois – SDOL

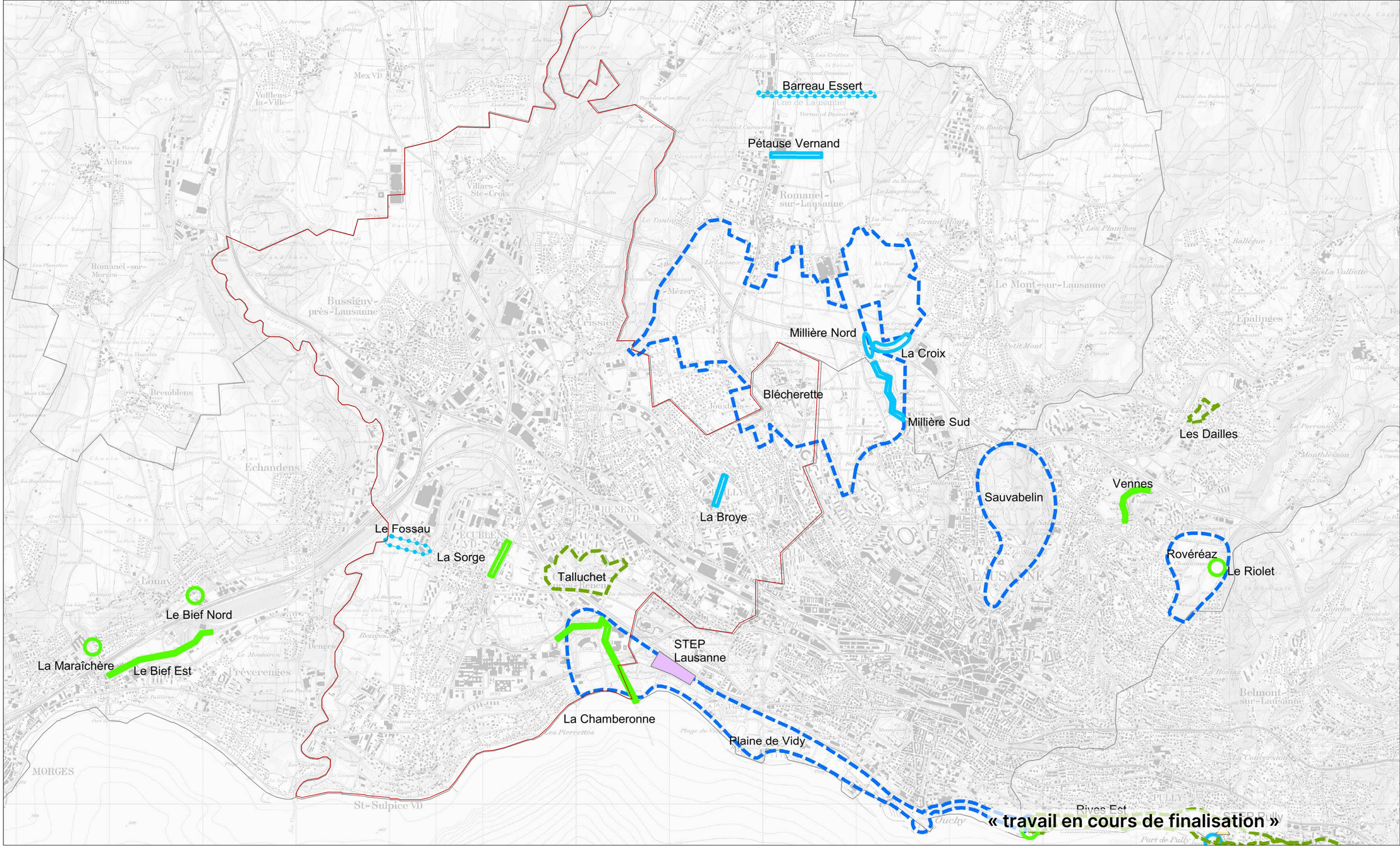
5.1 Mesures paysage et mesures environnement et énergie
5.2 Mesures d’urbanisation
5.3 Mesures infrastructurelles

5.1
Mesures paysage et environnement et énergie

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures paysagères et celles du volet environnement et énergie à l'échelle de SDOL inscrites dans le PALM 2025. Chaque mesures paysagère ou environnementale fait l'objet d'une fiche descriptive.

DOCUMENTS

ME8-SDOL – Mesures paysage, environnement et énergie



Mesures environnementales et paysagères reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDOL

PALM 2016

- STEP
- Paysage
- Renaturation
- Légende de carte

PALM 2025

- STEP
- Paysage
- Renaturation
- Légende de carte

MESURES

MESURES ENVIRONNEMENT PAYSAGE ET ÉNERGIE

ME8
SDOL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

MESURE DU PALM 2016

Campagne de Renges (Parc d'agglomération de la Venoge)

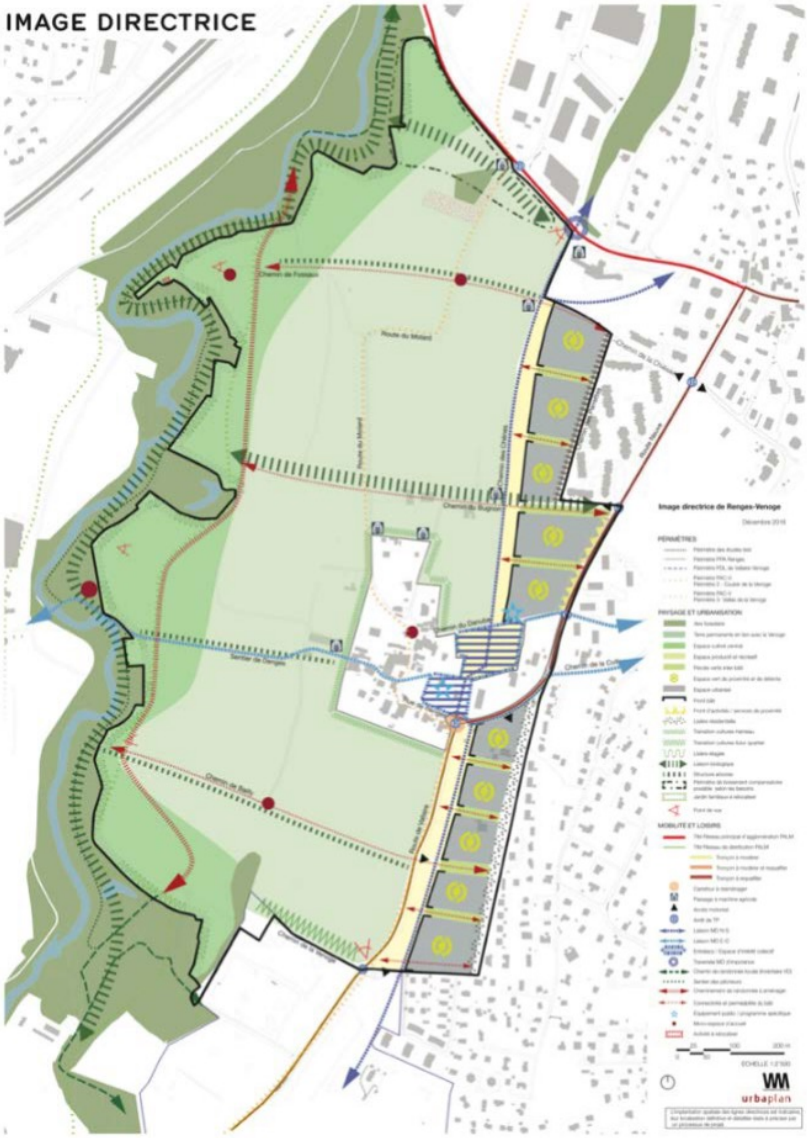
Catégorie de mesure : Parcs d'agglomération

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Ecublens
Partenaires	Etat de Vaud – Direction général du territoire et du logement (DGTL) et Direction générale de l'environnement (DGE), propriétaires et exploitants agricoles
Description de la mesure	La mise en œuvre de l'étude sur la campagne de Renges lie plusieurs thématiques : biodiversité et paysage, loisirs et espaces d'accueil, mobilité et urbanisation. Elle prévoit l'aménagement d'espaces d'accueil et d'intérêts publics pour répondre aux attentes des habitants de disposer d'aires de détente et de promenade. Leur conception visera un respect du site ainsi qu'une cohabitation harmonieuse entre leurs multiples usagers, notamment entre exploitants agricoles et usagers occasionnels. La volonté est de protéger, de mettre en valeur et de développer les qualités des milieux naturels et les qualités paysagères du secteur. En parallèle, la création de deux axes de liaison pour la mobilité active traversant le site permet de renforcer le réseau de communication vélos et piétons dans l'intérêt des loisirs à l'échelle régionale tout en canalisant les flux.
Opportunité et utilité	La « campagne de Renges » se situe en rive gauche de la Venoge, autour du hameau de Renges. Elle est principalement dévolue à l'agriculture et aux cultures maraîchères. Cette campagne se trouve au cœur de l'agglomération Lausanne-Morges, un territoire dont l'attractivité est grandissante et qui est appelé à se densifier de plus en plus. Elle subit ainsi une grande partie des pressions suscitées par la proximité de l'urbanisation. La cohabitation entre les pratiques agricoles, la nature et une offre vaste en loisirs nécessite la mise en œuvre de stratégies capables de faire cohabiter le tout. La proximité du vallon de la Venoge avec son cordon boisé constitue un espace très important pour la biodiversité mais aussi les activités de détente et de loisirs. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et paysage	Deux lignes TP bordent la campagne et permettent d'y accéder aisément : ‣ la ligne TL 33 ‣ la ligne MBC 705 Par ailleurs, les deux liaisons de voies vertes traversant la campagne de Renges et la passerelle sur la route de la Pierre, ouverte en 2022, offrent une excellente accessibilité pour la mobilité active.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation liée :** Vallaire-Venoge, SSDA (5586.2.229) **Mesures infrastructurelles liées :** Passerelle sur la route de la Pierre (4d.OL.250) Voie verte d'agglomération Village de Renges (tronçon 17) (4c.OL.310) Voie verte - Route de Vallaire (tronçon 18) (4c.OL.311) SDOL, Aménagements routiers pour les TP (17.OL.01) **Mesure environnementale liée :** Création de la liaison biologique du Fossau (1.3)

État de la planification	▸ 2014 : Études-tests (SDOL, Commune d'Ecublens, Etat de Vaud) ▸ 2016 : Adoption de l'Image directrice de la Campagne de Renges (Commune d'Ecublens, Etat de Vaud) ▸ 2022 : Création de la passerelle de la route de la Pierre (commune d'Ecublens) ▸ Dès 2028 : mise en œuvre (Commune d'Ecublens) ▸ 2028-2032 : Aménagements des tronçons de voies vertes dans la campagne de Renges (Commune d'Ecublens)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Le périmètre de cette mesure comprend des SDA. Certains projets sont situés hors de la zone à bâtir. Les projets sis hors zone à bâtir restent soumis à autorisation.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





NOUVELLE MESURE

Grand Parc multifonctionnel du Talluchet à Chavannes et Renens

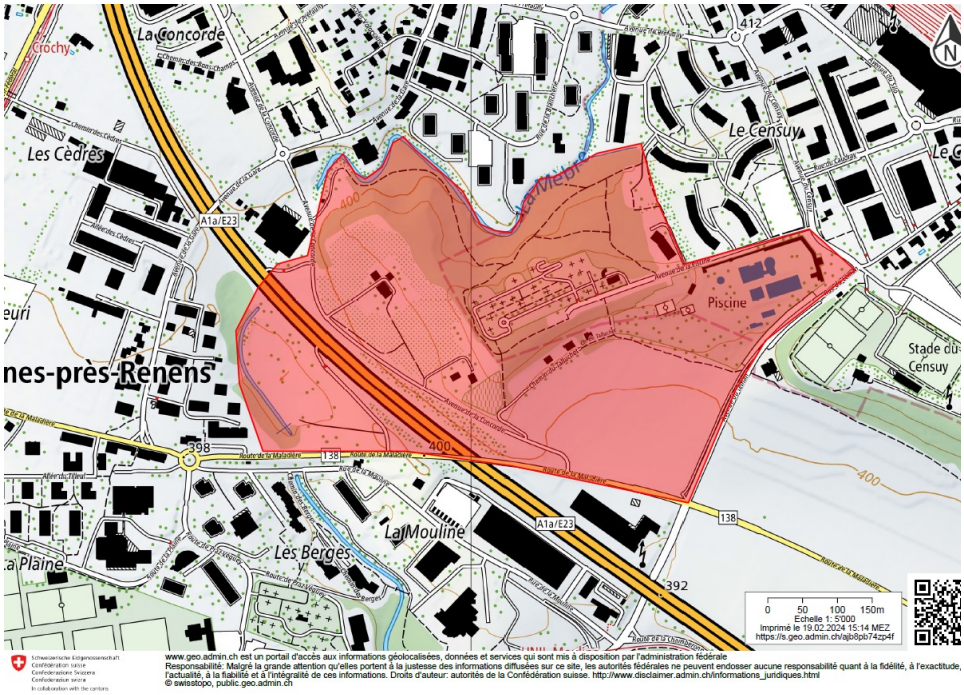
Catégorie de mesure : Parcs urbains

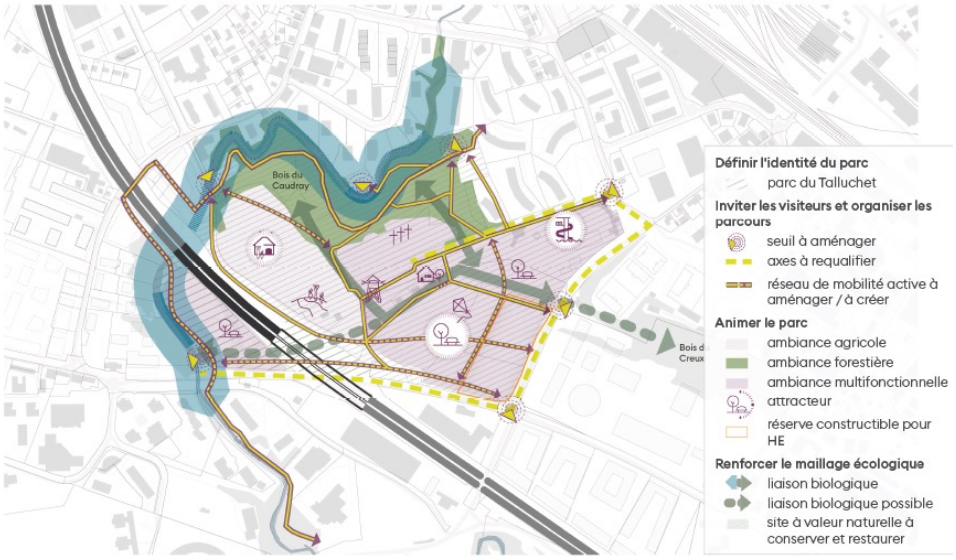
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Chavannes, Ville de Renens
Partenaires	Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL), Etat de Vaud – Direction générale de l'environnement (DGE)
Description de la mesure	Cette mesure consiste au développement d'un parc multifonctionnel sur les communes de Chavannes et de Renens. Son périmètre comprend notamment la piscine de Renens, le cimetière de Renens, le Bois du Caudray, la pépinière à Chavannes, la rivière de la Mèbre et des surfaces agricoles. Il s'agira principalement de : ‣ développer des cheminements et un espace de parc public ; ‣ mettre en valeur les ambiances existantes et futures ; ‣ renforcer le maillage écologique ; ‣ créer une identité propre à cet espace. Concrètement il s'agira de marquer spatialement les seuils et entrées du parc, ainsi que de compléter les itinéraires de mobilité active. Au niveau des usages, l'intention est de décloisonner le parc, de mobiliser le patrimoine existant et de multiplier les expériences des visiteurs. Le tout en permettant une extension à long terme des Hautes Ecoles. Quant aux aspects environnementaux, il s'agira de renforcer le maillage écologique, notamment en valorisant la présence de la Mèbre et en améliorant les connexions entre les milieux naturels. L'objectif global est d'assurer une bonne cohabitation entre tous les usages.
Opportunité et utilité	En parallèle au développement des grands quartiers alentours (En Dorigny, Côtes de la Bourdonnette, Bourse aux fleurs, Bons Champs) qui accueilleront au total plusieurs milliers de nouveaux habitants et emplois ainsi que le campus Santé de la HES-SO, il est souhaité de préserver et de valoriser un grand espace non-bâti et de le rendre accessible aux actuels et nouveaux habitants. L'ambition de créer un parc à cet endroit découle des réflexions menées dans le cadre du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL). Le projet relève donc d'une importance intercommunale pour l'Ouest lausannois et s'inscrit dans la cohérence du projet d'agglomération. Ces réflexions ont d'une part révélé la valeur patrimoniale, biologique et paysagère du site et, d'autre part, mis en lumière un déficit de grands parcs dans l'Ouest lausannois. Ce site stratégique du parc du Talluchet est essentiel pour la préservation de la nature au sein des milieux bâtis et pour sa contribution à l'adaptation des villes face aux changements climatiques. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Mettre à disposition des espaces de baignade et de détente accueillants et respectueux de la nature des lieux ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Promouvoir la mobilité active

Coordination entre transports et paysage	Actuellement, le site est bien desservi et jouit d'une accessibilité directe en transport public via l'arrêt TL « Talluchet ». Il est desservi par la ligne 25, un axe est-ouest majeur de l'agglomération reliant la gare de Renens à celle de Pully en traversant Lausanne par le sud. Le site jouit également d'une proximité avec la gare de Renens et le métro M1 via l'arrêt « UNIL-Mouline ». L'image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois (IDTP-OL) 2040 prévoit une amélioration de l'offre autour du Talluchet, reliant directement celui-ci avec Morges, Prilly et l'EPFL notamment. Le parc du Talluchet deviendra également un lieu de passage important pour les déplacements en mobilité active, reliant les différents quartiers entre eux et offrant un axe de mobilité est-ouest attractif à l'échelle de l'Ouest lausannois. La requalification de l'Avenue de la Concorde vers l'Avenue du Léman constitue un point clé de ces futures liaisons. La nouvelle jonction autoroutière de Chavannes permettra un agrandissement de la couverture sur l'autoroute, permettant d'améliorer la liaison de mobilité active sur le franchissement de le Route de la Maladière. Cette mesure permettra aussi une liaison biologique entre le secteur nord et sud du parc.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation liée :** En Dorigny (5586.2.182) Côtes de la Bourdonnette (5586.2.183) Bons Champs (5586.2.194) Bourse aux fleurs (5586.2.195) **Mesures infrastructurelles liées :** Chavannes : Prolongement vers l'Est de l'avenue de la Concorde (nouvelle)
État de la planification	▸ 2021 : Mesure prévue dans le Plan Directeur de l'Ouest lausannois (PDi-OL) (SDOL et communes de l'Ouest lausannois). ▸ 2022 : Réalisation d'études tests (communes concernées, SDOL, Etat de Vaud). ▸ 2024 : Finalisation de l'Image Directrice. Celle-ci se compose d'un plan de synthèse et d'un programme d'actions qui précise les mesures et les ressources nécessaires à la concrétisation du parc (communes concernées, SDOL, Etat de Vaud). ▸ Dès 2025 : mise en œuvre (communes concernées)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	La mesure comprend des emprises sur des surfaces d'assolement. Conformément à la mesure F12 du Plan directeur cantonal, tout projet nécessitant d'empiéter sur les SDA doit apporter une justification de cette emprise conformément à l'article 30 OAT. Dans le cadre de la révision complète du Plan directeur cantonal en cours, une étude de base sur les infrastructures publiques (mesure B44) devra établir de nouveaux critères pour les parcs urbains, permettant ainsi de justifier l'importance cantonale de ces projets et l'emprise prévue sur les SDA. L'état de coordination est donc en cours.

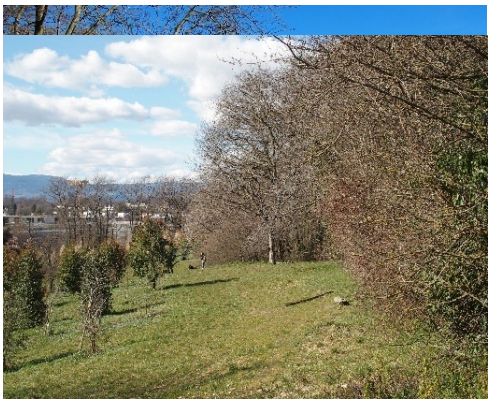
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure






Bois du Caudray
Définir l'identité du parc
parc du Talluchet
Inviter les visiteurs et organiser les parcours
seuil à aménager
axes à requalifier
réseau de mobilité active à aménager / à créer
Animer le parc
ambiance agricole
ambiance forestière
ambiance multifonctionnelle
attracteur
réserve constructible pour HE
Renforcer le maillage écologique
liaison biologique
liaison biologique possible
site à valeur naturelle à conserver et restaurer





NOUVELLE MESURE

Renaturation partielle du Ruisseau de Broye

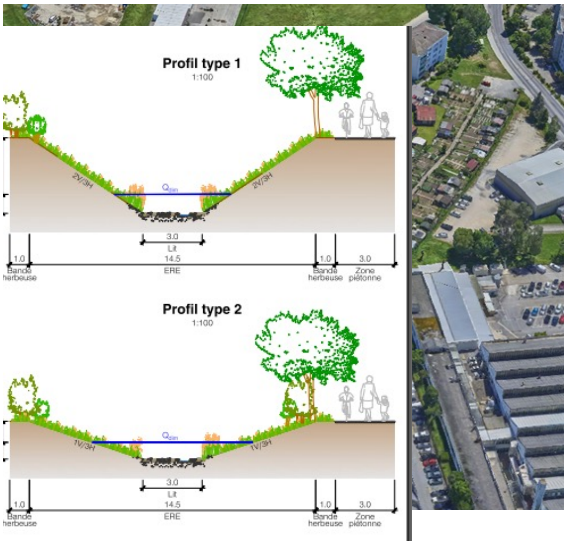
Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Renens
Partenaires	Commune de Prilly, Canton DGE
Description de la mesure	Remise à ciel ouvert du ruisseau de Broye « secteur bourg-dessus » sur env. 240m entre la rte de Cossonay et l'av. de Paudex. Création de berges végétalisées, arborées et un lit de rivière d'env. 3 m de large. Réalisation d'un cheminement piétons perméable entre le nord et le sud dans un espace vert de près de 8'000m^2 largement dédié à la nature et la biodiversité
Opportunité et utilité	Ruisseau canalisé dans une conduite de 100cm de diamètre dans les années 1940 sous une parcelle actuellement utilisée pour un parking d'un garage ainsi que pour des jardins familiaux. Cette parcelle est inscrite comme espace vert sur une bande verte et bande bleu d'agglomération dans le PAcom de Renens. La remise à ciel ouvert permettra de ramener de la nature en ville et de créer 240m de ruisseau visible améliorant la biodiversité ainsi que la qualité de vie. De plus cette mesure, prévue dans le PGEE, permettra de prendre en compte les débits de pointes et de raccorder le ruisseau à la future galerie de Broye prévue pour dévier les eaux en cas de crue. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	- Avant-projet 2024, mise à l'enquête printemps 2025, travaux dès 2026
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation.





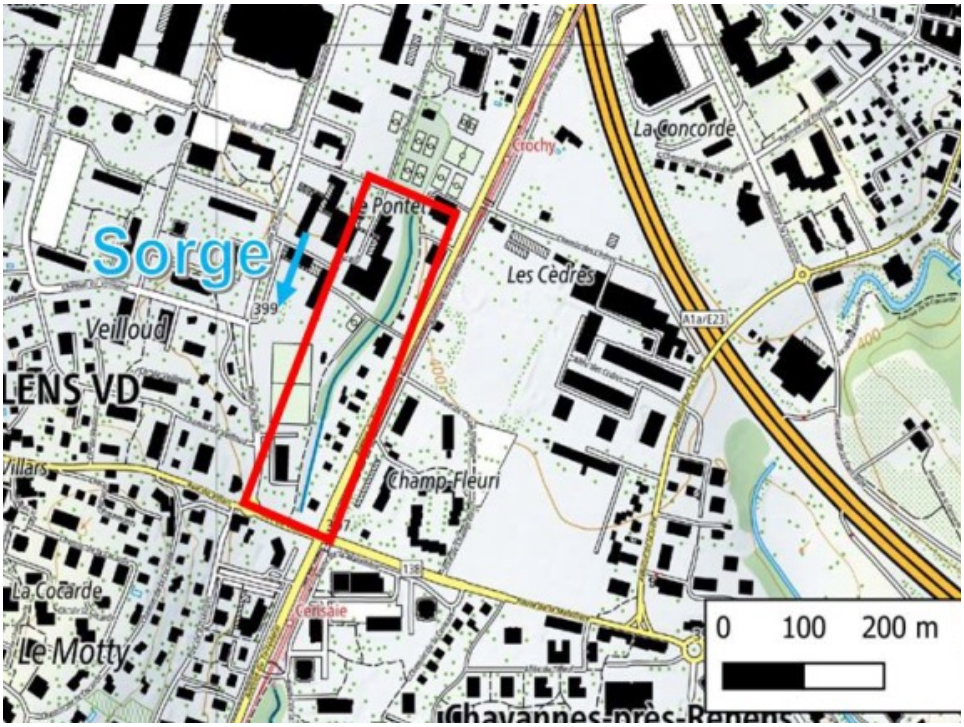
NOUVELLE MESURE

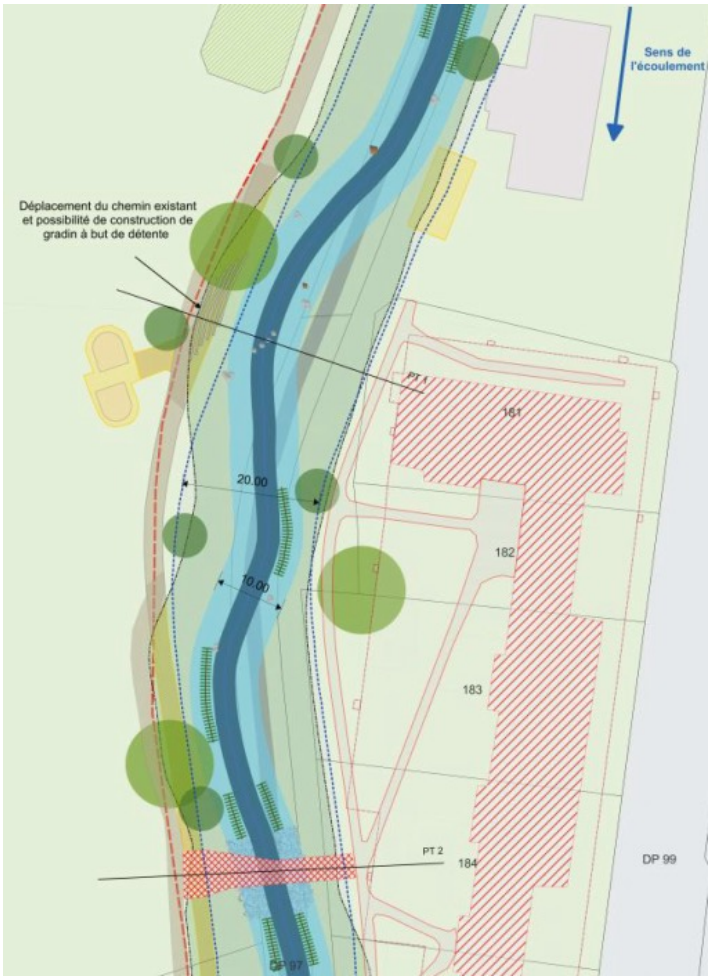
Renaturation de la Sorge (entre Cerisaie et l'école du Pontet)

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Ecublens
Partenaires	DGE, OFROU, Privés
Description de la mesure	Le tronçon du cours d'eau de la Sorge, entre le carrefour de la Cerisaie et le collège du Pontet, à ciel ouvert, présente des déficits très élevés dus à l'artificialisation de son lit et de ses berges. Celui-ci offre ainsi une excellente opportunité de réalisation d'une renaturation en milieu urbain où les différents objectifs environnementaux, sécuritaires et sociaux peuvent être remplis. **Objectifs environnementaux :** ‣ Revaloriser et diversifier la structure du lit, créer des habitats pour la faune aquatique, favoriser l'autoépuration de l'eau, connectivité transversale et verticale ‣ Revaloriser la structure des rives, adoucir leurs pentes avec une végétation riparienne adéquate ‣ Diversifier l'écoulement, redonner sa place au cours d'eau **Objectifs sécuritaires :** ‣ Respecter l'objectif de protection contre les crues ‣ Ne pas péjorer la situation existante **Objectifs sociaux :** ‣ Intégrer la population au projet (objectif didactique lié aux établissements scolaires), zones de loisirs, de récréation et de contemplation ‣ Liens avec le nouveau quartier Pontet-Sorge
Opportunité et utilité	Les cours d'eau représentent une armature vitale pour la biodiversité, garantissant le refuge et le déplacement d'un large spectre d'espèces de la flore et de la faune indigène, assurant l'écoulement des crues, alimentant les nappes et contribuant à modérer le climat local. Ils constituent également une caractéristique naturelle de notre paysage, contribuent au bien-être de la population en donnant accès à des espaces de délassement ou à des promenades. Le développement, rive gauche, du PA Pontet-Sorge et la valorisation, rive droite, de l'espace public du Pontet offre une opportunité d'amélioration qualitative de l'espace du cours d'eau. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Étude de faisabilité et choix d'une variante (2023)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





NOUVELLE MESURE

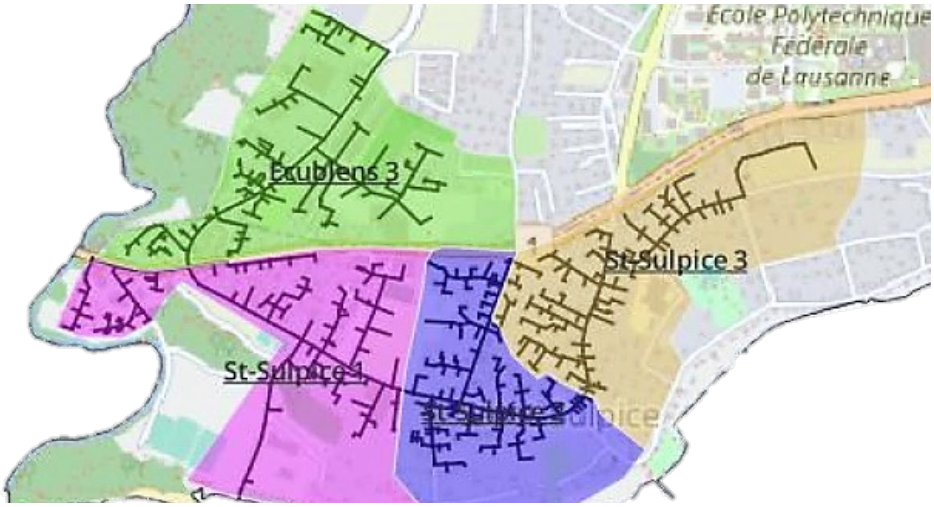
Développement d'un réseau thermique intercommunal (Ecublens, St-Sulpice) alimenté par le lac

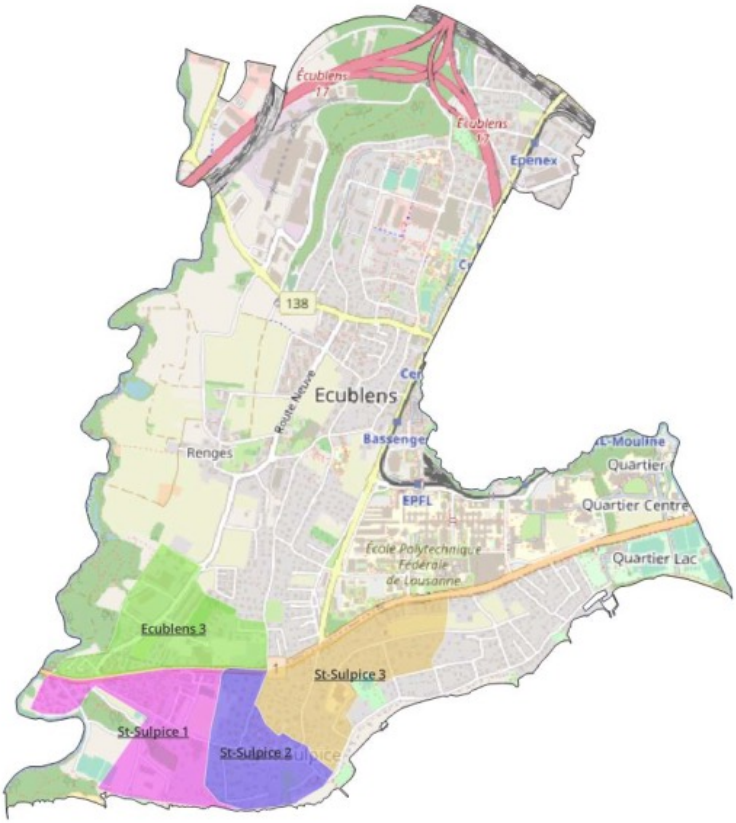
Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Communes d'Ecublens et de St-Sulpice
Partenaires	-
Description de la mesure	Étude et développement d'un réseau thermique, chaud et froid, intercommunal valorisant la chaleur du lac pour alimenter la zone industrielle de Vallaire, à Ecublens, ainsi que plusieurs secteurs d'habitation à St-Sulpice.
Opportunité et utilité	Le projet permettrait d'approvisionner en chaud et en froid toutes les entreprises du site d'activités de Vallaire et notamment le futur site de l'EPFL Innovation Park, Ecotope. Il offrirait également un agent énergétique renouvelable et local de substitution aux nombreuses habitations chauffées encore aujourd'hui au gaz ou au mazout dans le périmètre. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Vallaire-Venoge – Ecublens [5586.2.229]
État de la planification	Début des réflexions à la suite du postulat du 26 novembre 2020 de Monsieur le Conseiller communal d'Ecublens Jacques Neyrinck demandant « d'engager une étude de chauffage urbain utilisant une pompe à chaleur puisant l'eau du Lac et couvrant la totalité du territoire communal ». Initialisation du projet avec la réalisation, dès décembre 2021, d'une étude d'opportunité par les bureaux Navitas Consilium et So'Watt, mandatés par les Communes d'Ecublens et St-Sulpice. Les résultats de l'étude ont été rendus en octobre 2023 et ont mis en évidence l'intérêt d'une variante intercommunale, retenue pour la suite. Création, en novembre 2023, d'un groupe de pilotage du projet formé de membres des municipalités et des administrations des Communes d'Ecublens et St-Sulpice. Organisation du projet en termes de gouvernance et définition de la stratégie de recrutement d'un ou plusieurs partenaires pour le développement du réseau thermique, dès décembre 2023. La planification de la suite du projet reste à être déterminée et dépendra directement des choix stratégiques opérés par le groupe de pilotage lors du premier trimestre 2024.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Source: étude d'opportunités de développement de chauffage à distance (Navitas Consilium SA et So'Watt, octobre 2023)





Variante retenue (*PI 3*)

Consommation actuelle de chaleur fossile : 25 GWh
Energie substituée par le CAD : 15 GWh

Économie de GES : 3'700 $t_{eq,CO2}$/an

Investissements totaux : 55 mio CHF
Prix minimal de vente : 21 cts/kWh

1.3

Création de la liaison biologique continue du Fosseau entre le bois de la Venoge et le bois d'Ecublens

Catégorie de mesure : Créations de liaisons biologiques

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d'Ecublens
Partenaires	DGE-BIODIV, DEG-FORET, OFROU, DGMR, Privés
Description de la mesure	Cette mesure a pour but de préserver un espace de transition écologique entre le corridor de la Venoge et le Bois d'Ecublens. Cette liaison est définie dans l'étude « réseau vert de l'ouest lausannois » de 2014 comme une liaison continue du sous-réseau forestier à mettre en œuvre. Dans ce secteur, le déplacement de la faune est limité par l'urbanisation (zone d'activité, EMS, cimetière) et les voies de communication. Le bois d'Ecublens, bien qu'entouré d'infrastructures (autoroutes), constitue une zone refuge pour la faune. L'étude du réseau vert recommande que le couloir soit continu et dispose d'au moins 20 m de largeur. Le déplacement de la faune peut aussi être encouragé à l'aide d'un espace relai naturel notamment dans la zone située au Sud de la route de la Pierre.
Opportunité et utilité	Dans le cadre de l'étude de l'Image directrice de la Campagne de Renges (2017), ce corridor a été envisagé sous la forme de végétation arbustive non continue, un micro boisé ou verger, un alignement simple ou une double allée d'arbres. Dans le cadre des travaux liés à la suppression du goulet autoroutier de Crissier, l'OFROU prévoit des entretiens de lisières de forêts dans le secteur des bois d'Ecublens (valorisation écologique des lisières, comme mesure de compensation écologique au projet). Ces entretiens de lisière permettent p.ex. d'adapter la structure, la hauteur et la diversité des arbres et arbustes ; ainsi que de créer des petits biotopes (p.ex. tas de pierres, bois mort, etc.) qui servent d'abris pour la petite et moyenne faune. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Renforcer la multifonctionnalité des parcs d'agglomération et reconnaître leur identité
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	▸ Aménagements et améliorations des chemins de mobilité douce dans le secteur Renges-Venoge (4c.OL.200) ▸ RC 79 route de la Pierre - aménagement multimodal
État de la planification	Le retard de cette mesure est dû aux projets de jonctions autoroutières de l'OFROU ainsi que de ses mesures d'accompagnement et notamment le réaménagement de la RC 79. Étude d'aménagement à réaliser qui : ▸ Propose une vision d'aménagement du corridor à faune, selon un ou plusieurs scénarios. ▸ Identifie les contraintes et les projets en cours. ▸ Propose des mesures d'aménagements (projet d'ouvrage) en faveur de la faune avec un étapage et une indication des complications possible (foncier, technique, financière, etc.).
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Mesure située hors zone à bâtir et sur surfaces d'assolement.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



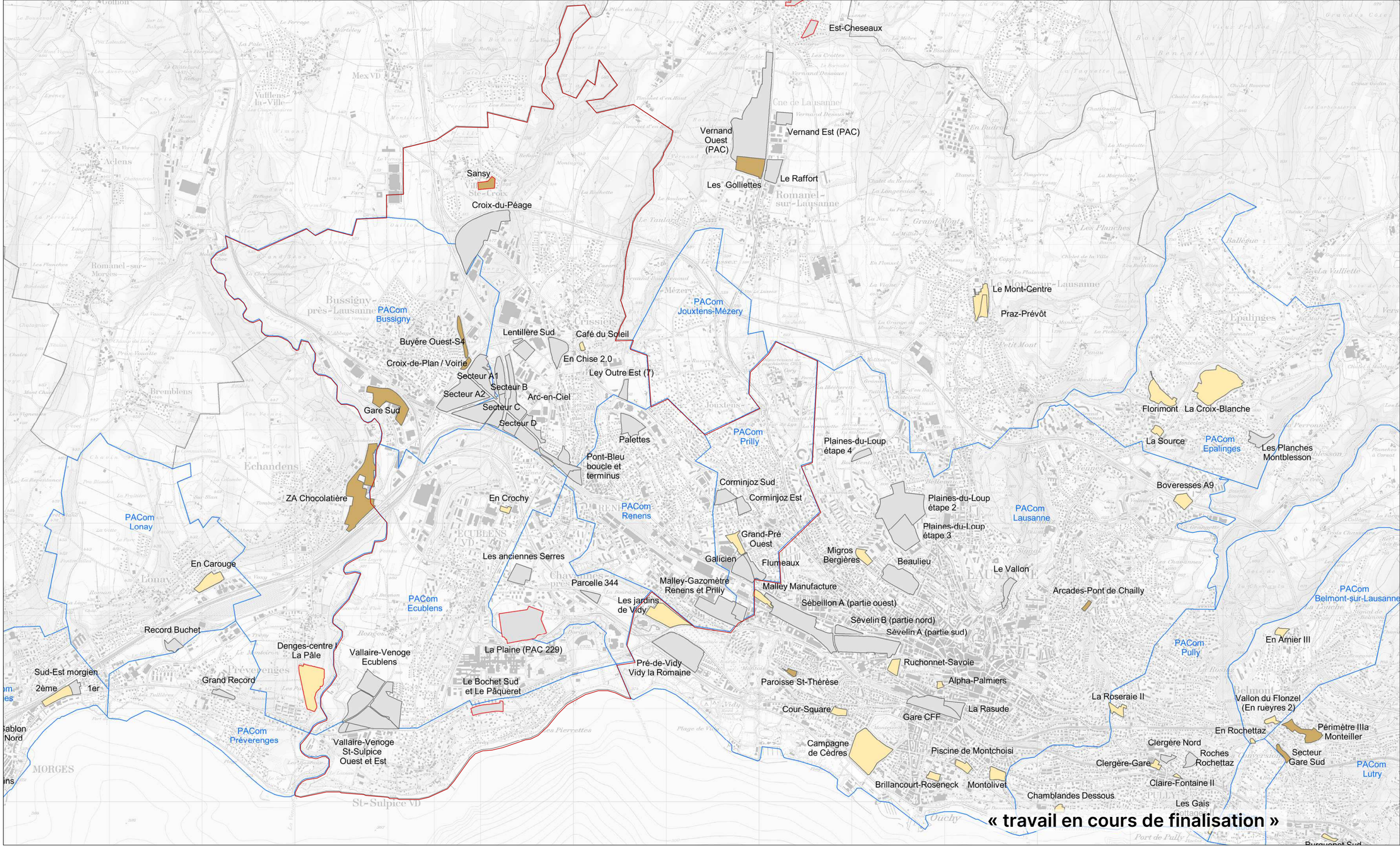


5.2
Mesures d’urbanisation

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures d’urbanisation à l’échelle de SDOL inscrites dans le PALM 2025. Les mesures d’urbanisation nouvelles sont inscrites à l’horizon A (2028-2032) et font l’objet d’une fiche descriptive. Les mesures de l’inventaire de projets inscrites à l’horizon B (2032-2036) sont listées.

DOCUMENTS

ME9-SDOL – Mesures urbanisation



Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Périmètre

SDOL

Carte sans échelle

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé du PALM 2025

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises
- Mesure avec empiètement SDA
- Mesure PACom ou PGA

MESURES

MESURES URBANISATION

ME9
SDOL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

1556240015

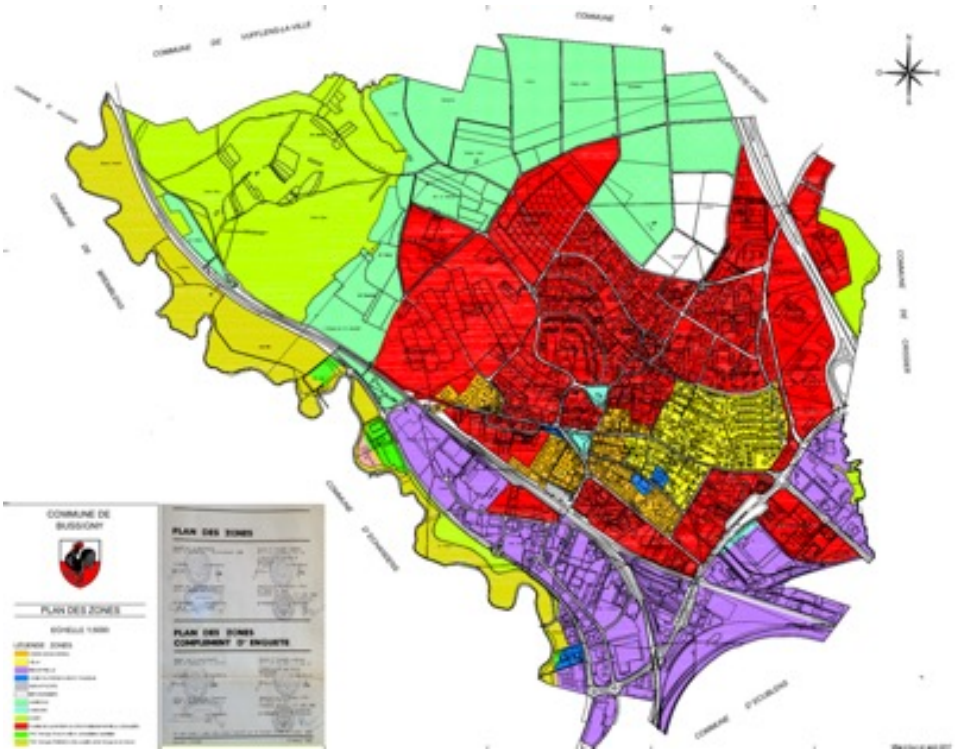
Plan d’affectation communal (PACom) de Bussigny

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Bussigny
Partenaires	-
Description de la mesure	La révision du PACom de Bussigny vise à mettre à jour l’ensemble des règles de construction et d’affectation du territoire communal, excepté les zones régies par PA partiel.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	Non connu
Opportunité et utilité	Les plans d’affectation communaux sont réexaminés au moins tous les quinze ans. Ils sont révisés lorsque les circonstances ont sensiblement changé (art. 27 LATC). Le PGA actuel de Bussigny datant de plus de 15 ans, sa révision peut s’appuyer sur la planification supérieure, en particulier sur le Plan directeur intercommunal de l’Ouest lausannois (PDi-OL) approuvé en 2021. Ce document de référence de la planification directrice de l’Ouest lausannois à l’horizon 2040 définit un projet de territoire pour 8 communes et est contraignant pour les autorités cantonales et communales. Le PACom permettra de cadrer l’utilisation du sol en définissant des zones et des règles constructives qualitatives. Il permettra aussi d’aborder des défis contemporains tels que les enjeux climatiques, en coordination avec la qualité de desserte en transports publics et des aspects patrimoniaux et environnementaux. La révision du PACom de Bussigny permet de garantir la disponibilité des terrains selon art. 15 et 15a LAT et art. 52 LATC. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s’appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l’air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d’énergie ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Spécifier les polarités d’activités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active ● Utiliser le stationnement comme un levier d’action majeur
Coordination entre transports et urbanisation	La Commune de Bussigny, dont le territoire bâti est entièrement situé au sein du cœur d’agglomération, est desservie par quatre lignes du RER Vaud (gare de Bussigny) ainsi que par plusieurs lignes de bus urbaines et régionales (lignes 17, 35, 56, 702 et 736). Des développements du réseau de transports publics sont prévus progressivement jusqu’à l’horizon 2040 : prolongement du tramway t1 à l’horizon 2030, prolongement du BHNS t2 jusqu’à la gare de Bussigny, voire Bussigny Ouest à l’horizon 2040, créations des lignes 34 et 37.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Ligne t1, Prolongement du tramway Renens - Villars-Ste-Croix [23c-OL.01]

État de la planification	▸ 2023 Examen préliminaire positif ▸ 2026 Examen préalable ▸ 2027 Adoption par le Conseil communal ▸ 2028 Approbation par le Conseil d'Etat ▸ 2028 En vigueur
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	

PGA en vigueur



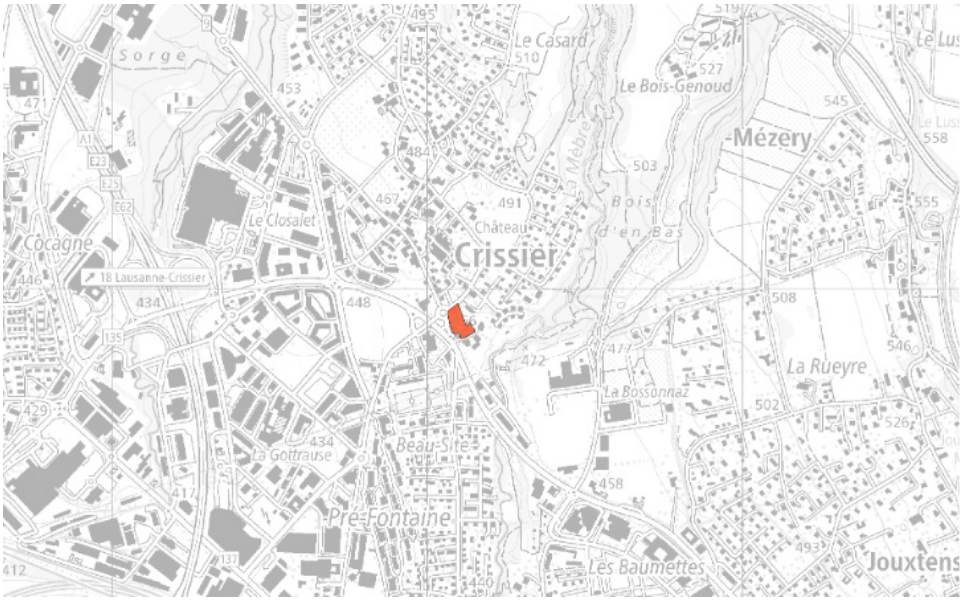
1555830005

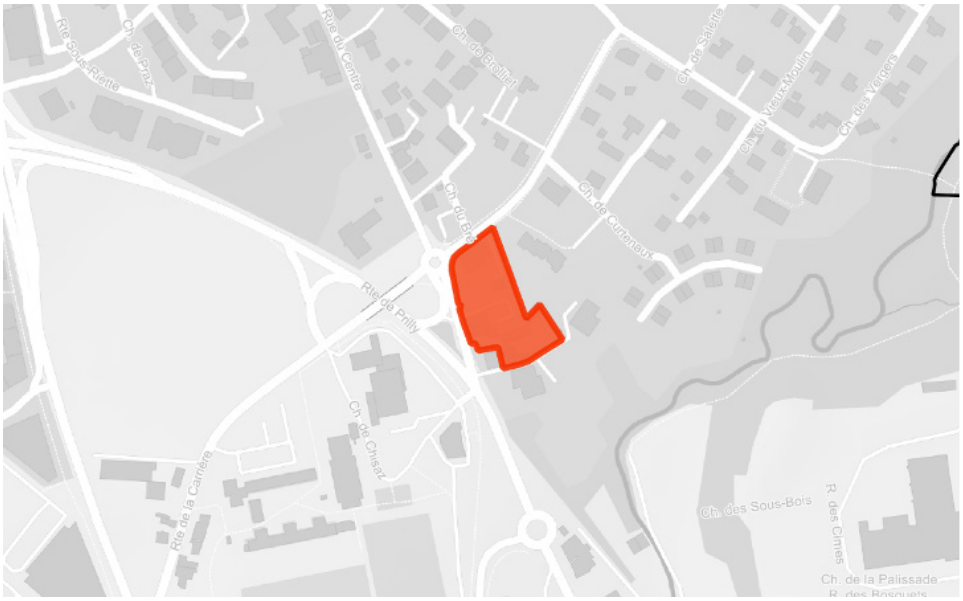
Plan d’affectation Café du Soleil

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Crissier
Partenaires	-
Description de la mesure	Plan d’affectation sur les parcelles n° 835, 837, 839 et 840. Changement d’affectation de zone industrielle (et zone d’habitation de moyenne densité) en zone mixte, à prédominance de logement, en relation avec la place publique planifiée avec l’arrivée du BHNS, et avec le caractère patrimonial et villageois du site et de ses alentours. Conservation du bâtiment existant au nord, densification modérée sur les parcelles 835, 837 et 839, selon les potentiels d’intégration au tissu villageois. Valorisation du frontage devant la future Place centrale, avec notamment la reprise de l’affectation du Café du Soleil. Valorisation du sol, de la végétation et de l’arborisation.
Type d’affectation	Zone mixte 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	24 habitants + emplois actuels 58 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	La densification et la requalification de ce quartier répondent en priorité à l’enjeu des conférer un caractère de centralité aux espaces bordant le nouvel arrêt BHNS « Place centrale » (actuel : « Bré ») ; arrêt dont le nom correspond à la fonction planifiée (PALM, PDi-OL) de cet espace à l’entrée du village historique et de sites d’importance communale (administration communale, écoles, quartiers En Chise et Oassis). Cette planification répond également à l’enjeu double de densifier le village pour augmenter la capacité d’accueil en population, tout en dosant cette densification de manière à préserver le caractère villageois du tissu bâti en termes de volumétrie. Une étude de faisabilité a été réalisée et permet de confirmer la possibilité de répondre aux enjeux du site avec une densité modérée (capacité maximale d’environ 4’000 m² de SPd sur l’ensemble du périmètre).
Coordination entre transports et urbanisation	Développement basé sur l’arrivée du BHNS, avec le nouvel arrêt à la porte du périmètre du PA. Impact minime en matière de TIM.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	23a.02.OL.01 BHNS phase 1 Lausanne – Bré
État de la planification	‣ 2017 : signature d’un accord-cadre avec les propriétaires ‣ 2018-2021 : étude de faisabilité ‣ 2019 : examen préliminaire ‣ 2026 : examen préalable ‣ 2027 : enquête publique ‣ 2028 : adoption par le conseil communal ‣ 2028 : en vigueur
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure








R+1+Combles (A)
A
R (A)
A
R+1+Combles (A)
A
830
nouvelle parcelle A
1'969 m2
nouvelle parcelle B
1'207 m2
R+1+Combles (B)
B
837
835
833
R+1+Combles (A)
A
plan

1556350015

Plan d’affectation communal (PACom) d’Ecublens

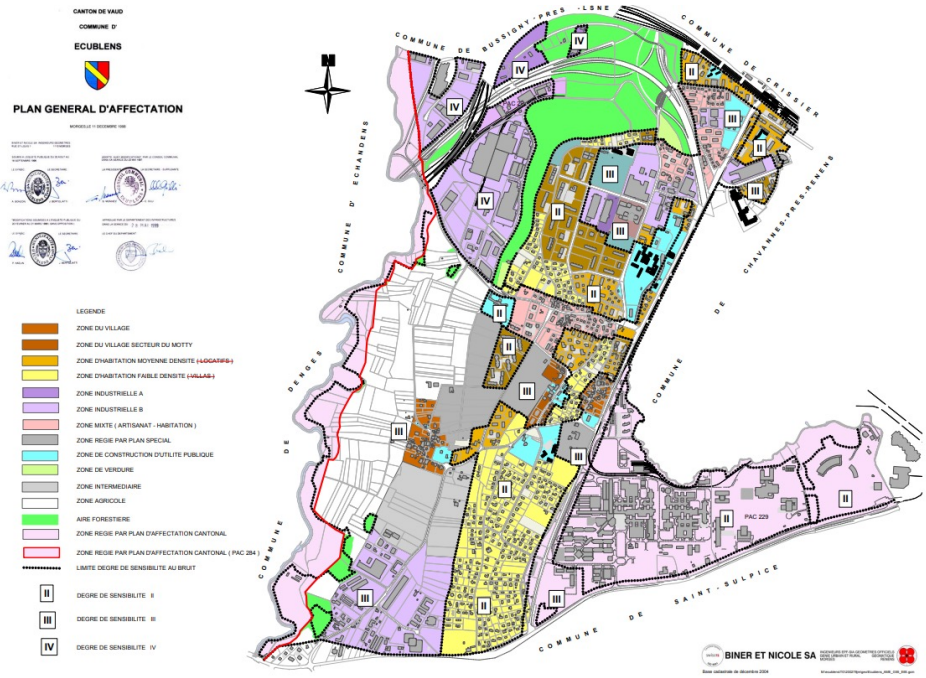
Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d’Ecublens
Partenaires	-
Description de la mesure	Pour la révision du PACom de la Ville d’Ecublens, une attention particulière est portée sur l’aspect qualitatif des constructions, mais également sur les espaces ouverts et non bâtis (espaces verts, places, jardins, champs, etc.) qui contribuent au maintien de l’identité communale et des différents secteurs de la ville et de la campagne. 6 axes de travail ont été définis pour guider cette révision : ‣ Garantir un équilibre habitants-emplois en densifiant de façon mesurée et différenciée ‣ Décloisonner les quartiers pour favoriser la mobilité douce sur l’ensemble du territoire ‣ Développer des espaces publics vivants pour une meilleure qualité de vie ‣ Promouvoir un développement territorial durable afin de répondre aux enjeux climatiques de la Ville ‣ Valoriser le patrimoine bâti notamment les noyaux villageois historiques ‣ Valoriser et adapter les zones d’activités aux besoins des entreprises
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	2300 habitants supplémentaires Emplois non connus
Opportunité et utilité	La Loi sur l’aménagement du territoire et les constructions (LATC) fixe le réexamen des plans au moins tous les 15 ans et lorsque les circonstances ont changé (art. 27 LATC). Le PGA en vigueur a été réalisé il y a plus de 20 ans et, depuis lors, la Ville d’Ecublens n’a cessé d’évoluer. La révision du PGA doit permettre de rendre conforme la planification communale aux bases légales supérieures et de rendre cohérente la planification règlementaire du territoire avec l’évolution du contexte et la prise en compte des nouveaux enjeux et contraintes (développement des infrastructures, augmentation de la population, enjeux environnementaux et climatiques, etc.). Le projet de PACom s’appuie sur la planification supérieure, en particulier sur le Plan directeur intercommunal de l’Ouest lausannois (PDi-OL) approuvé en 2021. Ce document de référence de la planification directrice de l’Ouest lausannois à l’horizon 2040 définit un projet de territoire pour 8 communes et est contraignant pour les autorités cantonales et communales. La révision du PACom d’Ecublens permet de garantir la disponibilité des terrains selon art. 15 et 15a LAT et art. 52 LATC. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s’appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l’air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d’énergie ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Spécifier les polarités d’activités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active ● Utiliser le stationnement comme un levier d’action majeur

Coordination entre transports et urbanisation	La Ville d'Ecublens, entièrement située au sein du cœur d'agglomération, est située à proximité de la gare de Renens. Son territoire est desservi par le métro m1 ainsi que par plusieurs lignes de bus urbaines (lignes 1, 33, 701, 705). Des développements du réseau de bus sont prévus progressivement jusqu'à l'horizon 2040 : amélioration des cadences et passage en bus articulés de la ligne 33, création de la ligne 39 branche sud (Renens-Gare – Larges-Pièces), prolongement de la ligne BHNS 7 jusqu'à Vallaire-Venoge, prolongements des lignes principales 6 et 25 jusqu'à la Plaine du Croset.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	SDOL, Aménagements routiers pour les TP (17.OL.01) BHNS Malley – Vallaire-Venoge (nouvelle)
État de la planification	▸ Examen préliminaire : juin 2020 ▸ Démarches participatives (permettant d'alimenter le diagnostic territorial) : septembre 2021 à septembre 2022 ▸ Examen préalable : mars 2024 ▸ Enquête publique : automne 2024 ▸ Mise en vigueur : 2025-2026
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

PGA actuel



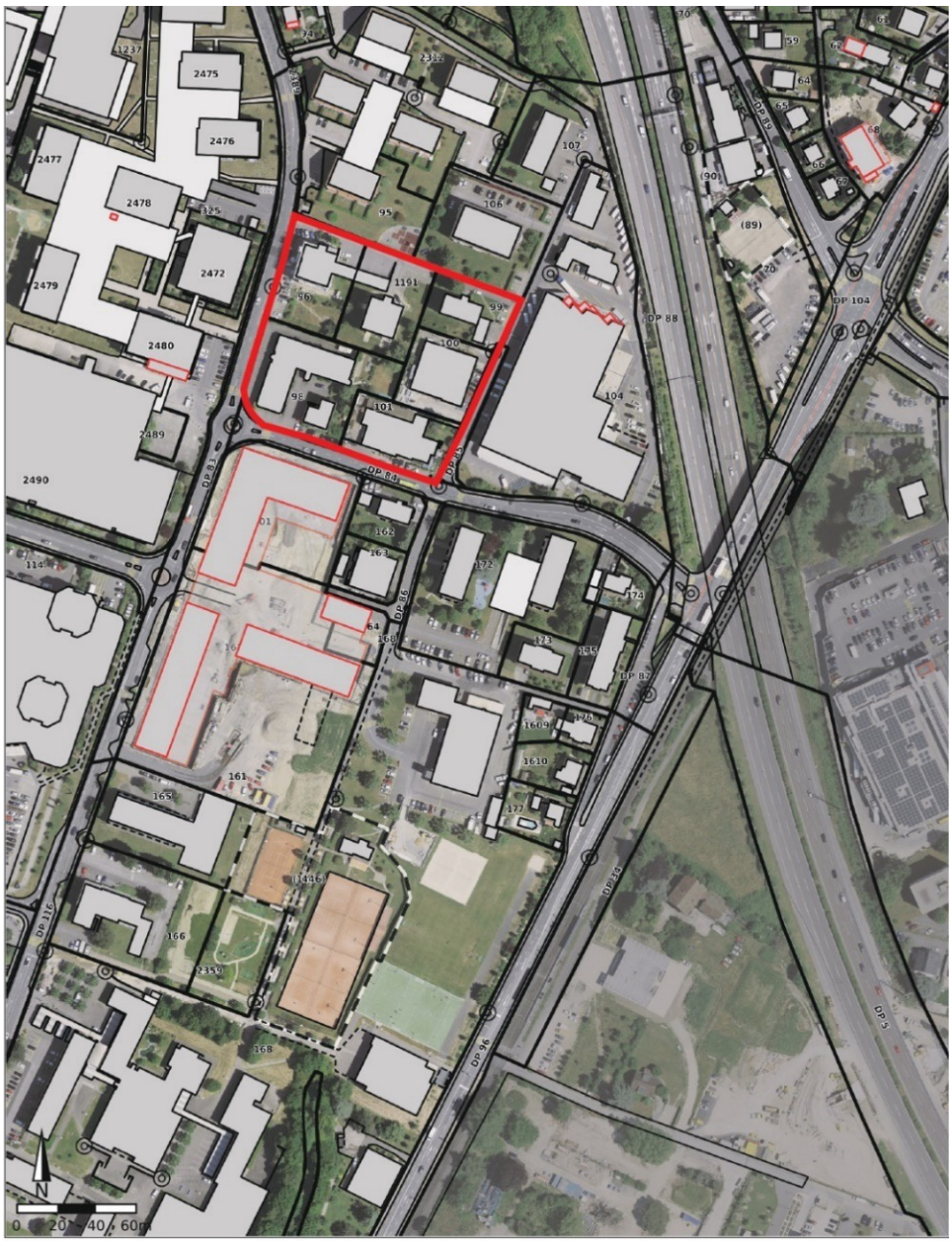
1556350012

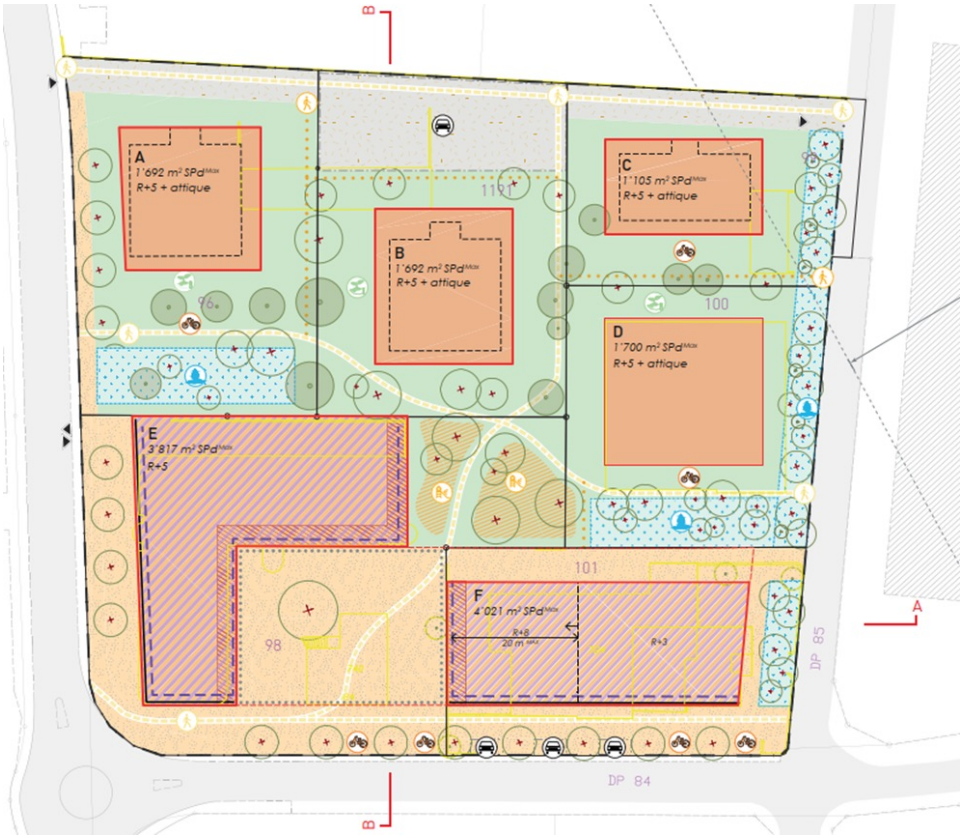
Plan d’affectation En Crochy

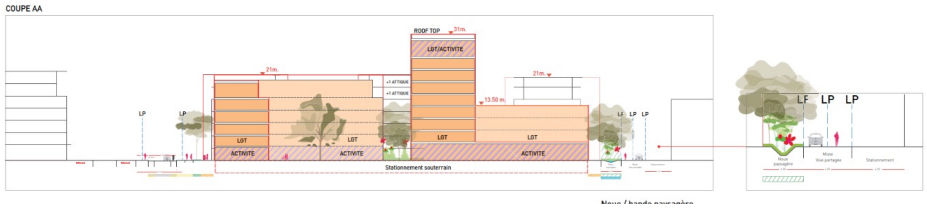
Catégorie de mesure : Plans d’affectation

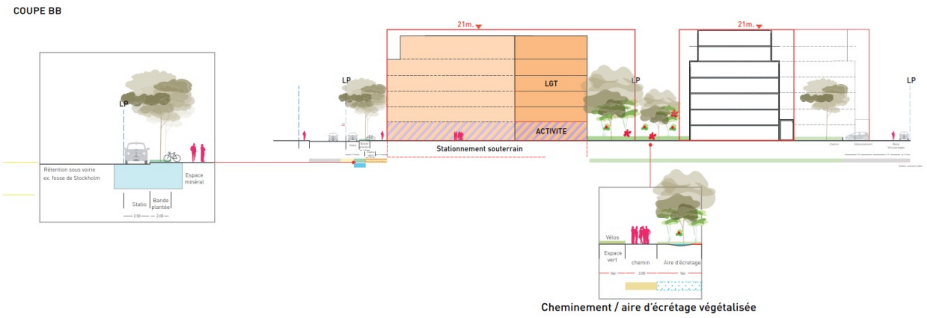
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune d’Ecublens
Partenaires	-
Description de la mesure	Le plan d’affectation (PA) « En Crochy » s’inscrit dans le contexte du développement de la plaine du Croset. Le PA, vise à rendre ce secteur plus en accord avec son environnement, en changeant l’affectation de certaines parcelles, en proposant des règles de constructibilité et de mobilité qui soient cohérentes avec le développement des quartiers voisins. Ce quartier se situe sur la route de Crochy, à proximité de l’arrêt M1 « Crochy », dans la frange nord-est de la plaine du Croset. Sur la partie sud du PA de nouveaux bâtiments verront le jour remplaçant les bâtiments actuels. Une place de quartier sera créée avec des rez-de-chaussée actifs accueillant divers services de proximité, qui permettront d’activer ce nouvel espace public. Sur la partie nord du PA les bâtiments actuels pourront bénéficier de surélévations. Ce secteur sera aussi plus orienté sur la végétalisation en proposant des espaces en pleine terre, des zones de biodiversité (type noue ou petits bassins de rétention) et des carrés de plantage à destination des habitants. Une place de jeux sera aussi créée dans cet espace pour répondre aux besoins des enfants du quartier.
Type d’affectation	Zone mixte 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	62 habitants + emplois actuels 330 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	La plaine du Croset compte aujourd’hui plusieurs PA en cours de réalisation (Croset Parc, En Mapraz, Pontet-Sorge). La réalisation de ce nouveau quartier représente une opportunité de créer un ensemble urbain cohérent. Il va également dans le sens de la planification supérieure en proposant d’augmenter la densité sur l’ensemble du périmètre afin de correspondre aux densités des secteurs stratégiques du PALM. C’est aussi une occasion d’améliorer la qualité du bâti, de créer une cohérence architecturale avec les quartiers voisins et d’apporter une stratégie de stationnement plus rationnelle en diminuant l’impact du stationnement en surface (et de manière plus générale en limitant le nombre de place). Ce projet permettra également d’améliorer la qualité des espaces extérieurs en termes de végétalisation et d’espaces publics. À travers ces différents éléments, et au-delà des aspects techniques, ce plan d’affectation vise à améliorer la qualité de vie du secteur.
Coordination entre transports et urbanisation	Le quartier de Crochy est très bien desservi par les transports publics. L’accessibilité se fait principalement par l’arrêt du M1 « Crochy » ; ainsi que par les arrêts de bus de la ligne tl 33 « Parc » et « Croset ». Aujourd’hui la fréquence de la ligne 33 est à 15 minutes toute la journée, à l’horizon 2025 celle-ci est prévue toutes les 10-12 minutes avec des bus articulés. Tous ces arrêts sont situés dans un rayon de 400 mètres du périmètre du plan d’affectation. En ce qui concerne le stationnement, l’offre retenue correspond à 60% du total des besoins bruts en stationnement pour le logement et à 20% pour l’activité.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	SDOL, Aménagements routiers pour les TP (17.OL.01) Croset Parc (5586.3.124) En Mapraz (1556350003)
État de la planification	▸ 2017 envoi du dossier à l’examen préliminaire ▸ 2017-2022 mise à jour de la stratégie cantonale de gestion de zones d’activité (SRGZA). ▸ 2022 confirmation cantonale sur la mutation envisagée ▸ 2023 reprise des études. ▸ 2024 envoi du dossier pour examen préalable. ▸ 2024-2025 envoi du PA pour approbation. ▸ 2025-2026 début de la réalisation.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure




A
1'692 m² SPd Max
R+5 + attique
B
1'692 m² SPd Max
R+5 + attique
C
1'105 m² SPd Max
R+5 + attique
D
1'700 m² SPd Max
R+5 + attique
E
3'817 m² SPd Max
R+5
F
4'021 m² SPd Max
R+3
1191
96
100
98
101
DP 84
DP 85


COUPE AA
ROOF TOP
LGT/ACTIVITE
LGT
ACTIVITE
Stationnement souterrain
LP


COUPE BB
LGT
ACTIVITE
Stationnement souterrain
LP
Cheminement / aire d'écrétage végétalisée

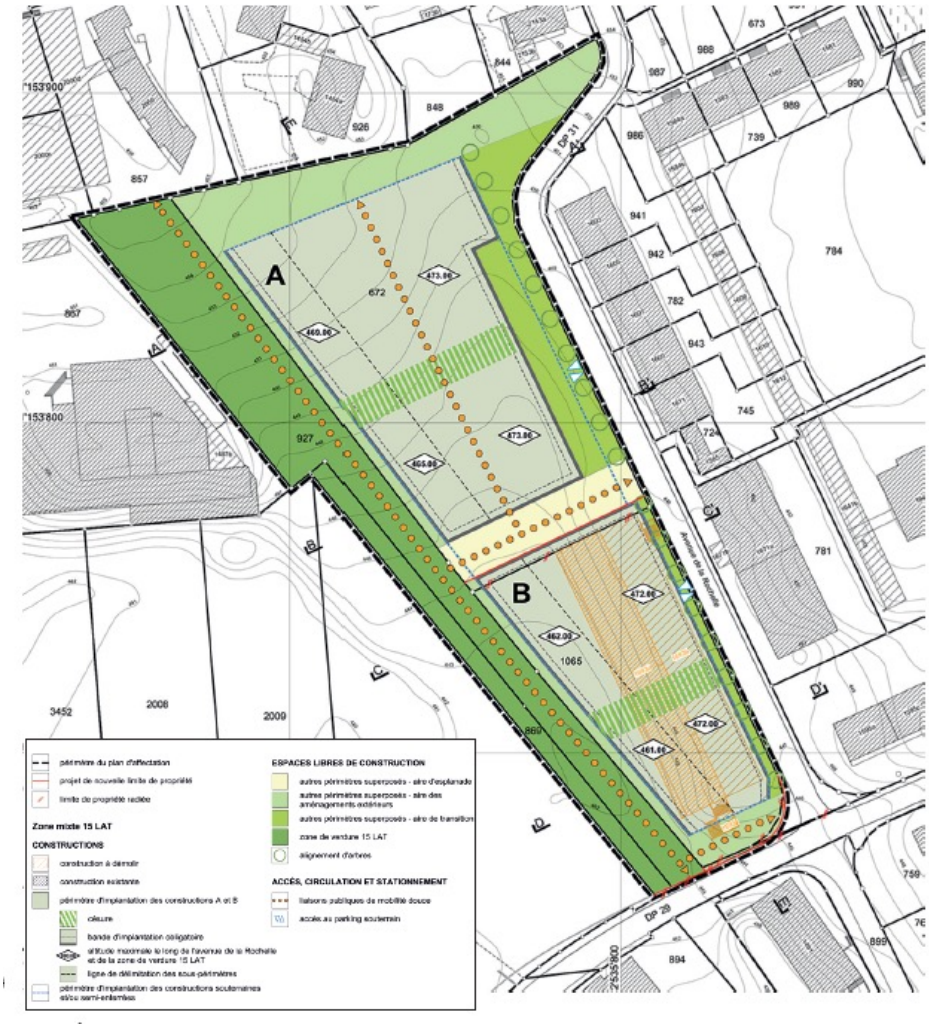
1555890008

Plan d’affectation Grand-Pré-Ouest

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Prilly
Partenaires	-
Description de la mesure	La mesure vise la révision de la planification en vigueur, qui date de 1964. Cela permettra une requalification et une légère densification du quartier, ainsi que l’aménagement de la Voie Verte, qui se matérialisera par un espace public végétalisé ayant également la vocation d’axe de mobilité destiné aux modes de déplacements doux.
Type d’affectation	Zone mixte 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	253 habitants + emplois actuels 553 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Cette révision permettra d’octroyer de nouveaux droits à bâtir aux parcelles concernées, mais également de la mixité dans les usages (logement et activités compatibles avec l’habitation (5-10% de la SPd)), ainsi que de la mixité sociale (25% de la SPd destinée au logement sera affectée à des logements d’utilité publique), ce qui permet aussi de répondre à une réelle problématique régionale en termes d’offre en logement et en logement à loyer abordable. Un autre but résidera dans la construction d’un quartier qualitatif, notamment sur les plans du traitement architectural, environnemental et énergétique des futurs bâtiments.
Coordination entre transports et urbanisation	La nouvelle planification permettra d’activer un secteur identifié comme stratégique dans la planification directrice régionale. Le secteur dispose déjà d’une très bonne desserte en transport public (selon les critères de qualité de l’office fédéral du développement territorial) et celle-ci sera renforcée au Sud, grâce à sa proximité avec la future ligne de tram, au Nord grâce à sa proximité avec la future ligne de BHNS, mais en plus sur l’axe N-S, grâce au projet de réaménagement de ligne TL 33. La stationnement TIM sera réorganisé, de manière quantitative (réduction de l’offre (env. -44%)) et qualitative (localisation majoritairement en sous-sol). Grâce à la Voie Verte et à la facilitation d’accès à celle-ci, le PA permettra également l’amélioration du réseau de mobilité douce. Par ailleurs, plus de 500 places de stationnement vélo sont prévues par le PA.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Prilly : Voie verte - tronçon 1, Galicien – Grand-Pré [4c.OL.202]
État de la planification	Examen préalable effectué en 2020. Enquête publique prévue pour l’automne 2024.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



1555910015

Plan d’affectation communal (PACom) de Renens

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Renens
Partenaires	-
Description de la mesure	Le Plan d’extension communal de Renens et son règlement ont été approuvés le 4 juillet 1947 par le Conseil d’Etat. Depuis, il a été complété par une quarantaine de plans de quartier et une modification de quelques articles du règlement. Aujourd’hui, cet instrument de planification est révisé afin de satisfaire aux exigences du droit supérieur. Par la révision du plan d’affectation communal (ci-après PACom), la Municipalité souhaite : ‣ orienter l’évolution territoriale en adaptation au changement climatique ; ‣ développer la canopée, les espaces verts, renforcer la biodiversité et préserver l’environnement ; ‣ valoriser l’identité de la commune et de ses quartiers ; ‣ garantir une bonne intégration des nouvelles constructions ou transformations dans le contexte naturel et bâti de la commune ; ‣ garantir la qualité paysagère, urbanistique et architecturale ; ‣ maîtriser la qualité des aménagements et le traitement des vides, en valorisant les qualités végétales et paysagères existantes ; ‣ préserver le patrimoine naturel et bâti ; ‣ contribuer à une mixité sociale et fonctionnelle en renforçant le lien social , notamment en préservant des logements à loyer abordable ; ‣ promouvoir la qualité des espaces extérieurs autant que celle des constructions. Elle postule qu’un règlement des constructions est aussi la définition de la contribution du privé (le construit) à l’espace public (le non-construit).
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	4453 habitants supplémentaires
Opportunité et utilité	Le projet de PACom répond aux nouvelles exigences légales et s’appuie sur la structure communale actuelle : ‣ sa trame paysagère (couloirs boisés, cours d’eau, etc.) ; ‣ son réseau d’espaces publics ; ‣ son tissu bâti ; ‣ l’identité de ses quartiers ; ‣ son patrimoine bâti et paysager. Plusieurs nouvelles zones d’affectation sont créées, permettant notamment la réalisation d’un important réseau de zones de verdure et de zone affectée à des besoins publics, qui n’existaient pas dans la précédente planification. Le projet traite également des thématiques transversales en lien avec la structure paysagère, le patrimoine, l’environnement, le renforcement de la canopée, la biodiversité et l’énergie. Le projet de PACom s’appuie sur la planification supérieure, en particulier sur le Plan directeur intercommunal de l’Ouest lausannois (PDi-OL) approuvé en 2021. Ce document de référence de la planification directrice de l’Ouest lausannois à l’horizon 2040 définit un projet de territoire pour 8 communes et est contraignant pour les autorités cantonales et communales. La révision du PACom de Renens permet de garantir la disponibilité des terrains selon art. 15 et 15a LAT et art. 52 LATC.

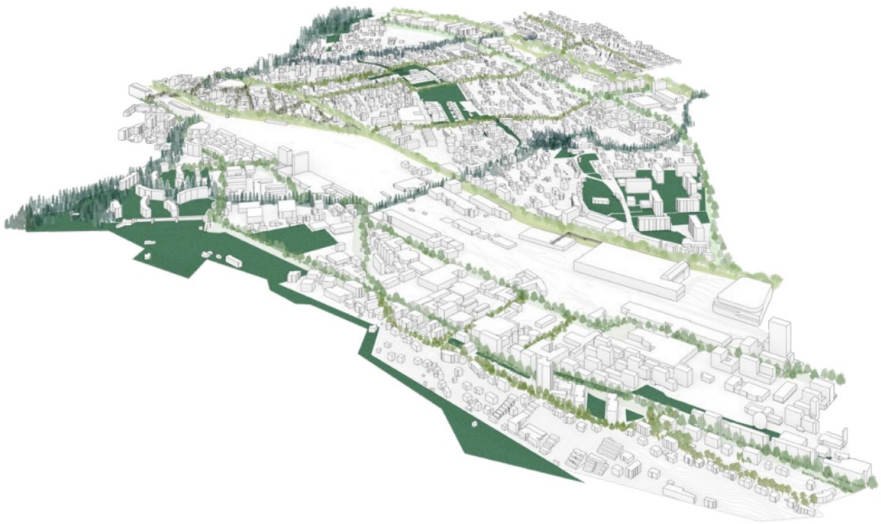
	Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ▸ Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ▸ Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ▸ Renforcer les parcs urbains ▸ Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ▸ Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ▸ Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ▸ Rafraîchir le tissu bâti ▸ Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ▸ Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ▸ Réduire la consommation d'énergie ▸ Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ▸ Renforcer le rôle des centralités principales ▸ Spécifier les polarités d'activités ▸ Renforcer les centralités du quotidien ▸ Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ▸ Garantir la diversité du tissu bâti existant ▸ Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ▸ Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ▸ Renforcer le réseau piétonnier ▸ Promouvoir la mobilité active ▸ Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur ▸ Encourager les plans de mobilité d'entreprises pour favoriser le report modal
Coordination entre transports et urbanisation	La Ville de Renens, entièrement située au sein du cœur d'agglomération, bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire à la gare de Renens (grandes lignes CFF, RER Vaud) ainsi qu'à Prilly-Malley (RER Vaud). Son territoire est desservi par le métro m1, le tramway t1 (horizon 2026), le BHNS t3 (horizon 2026) ainsi que par de nombreuses lignes de bus urbaines ou régionales (lignes 18, 25, 31, 32, 33, 36, 38, 54 et 58). De nombreuses évolutions du réseau de bus sont prévues progressivement jusqu'à l'horizon 2040 dans le cadre de l'Image directrice des transports publics 2028-2040 de l'Ouest lausannois.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	Le Conseil communal a adopté le PACom de Renens en septembre 2024. La procédure d'approbation est en cours.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

PACom



Les bandes urbaines paysagères du PACom formant un réseau vert sur le territoire de Renens



Plan d'extension communal (Plan des zone en vigueur), 1947



Inventaire de projets à l’horizon B (2032-2036)

ID	Commune	Libellé	Type	Habitants + emplois supplémentaires
1556240005	Bussigny	Buyère Ouest-S4	PA	211
1556240006	Bussigny	Croix-de-Plan / Voirie	PA	136
1556240009	Bussigny	Gare Sud	PA	400
1556510002	Villars-Sainte-Croix	Sansy	PA	160

5.3
Mesures infrastructurelles

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures infrastructurelles à l'échelle de SDOL inscrites dans le PALM 2025.

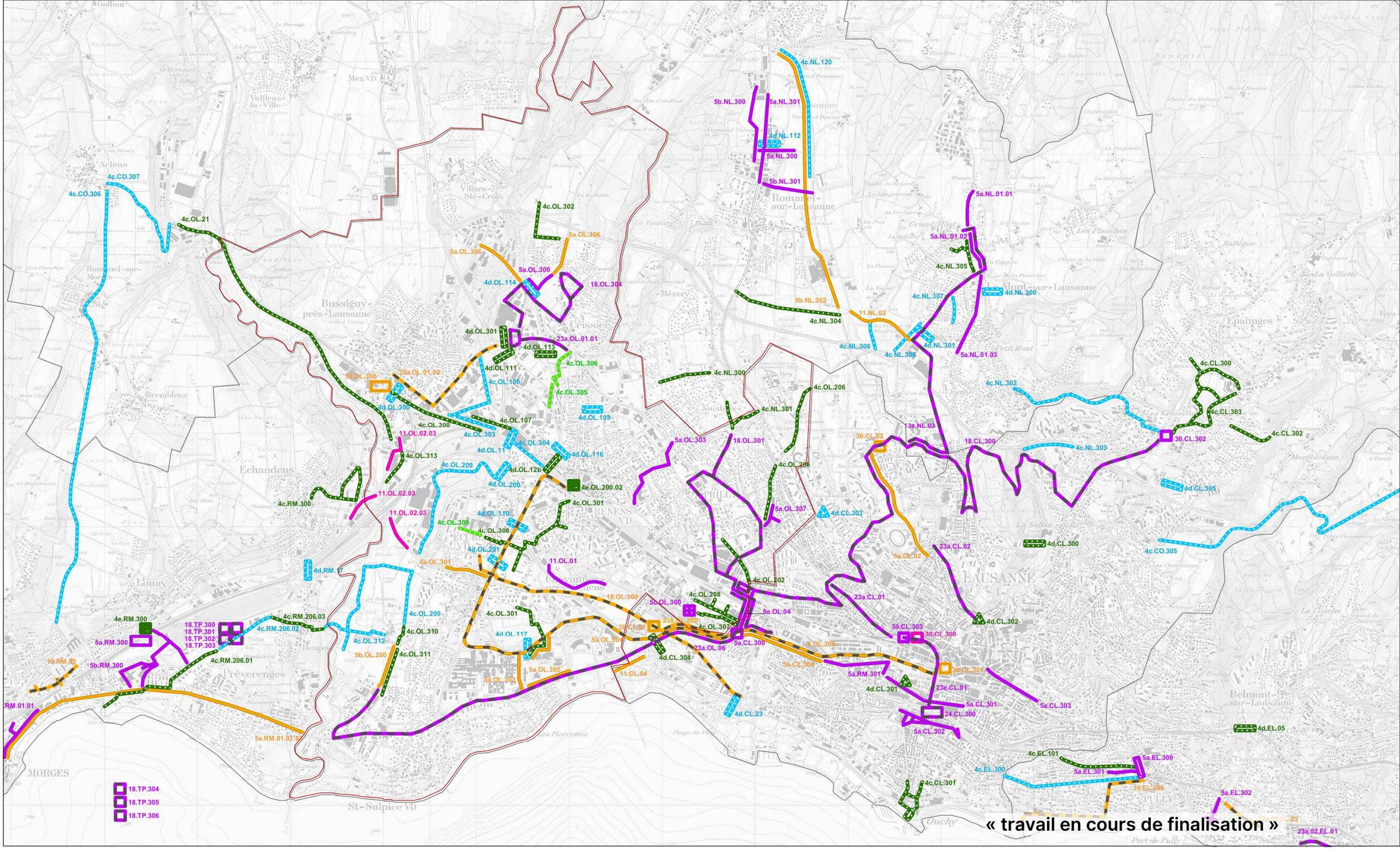
Les mesures infrastructurelles de SDOL retenues en liste A (2028-2032) ou B (2032-2036), et pour lesquelles un cofinancement fédéral est sollicité, font l'objet d'une fiche descriptive. Les mesures inscrites à l'horizon C (2036-2040) sont listées.

La liste de toutes les mesures du PALM 2025, ainsi que la présentation des paquets de mesures figurent dans le cahier 1 (voir volume D, chapitre 1).

DOCUMENTS



ME10-SDOL – Mesures infrastructurelles, cœur d'agglomération, Horizon A5, B5 et C5
ME6-SDOL – Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors mobilité active), Horizon A1, A2, A3, A5 , B5



N

Carte sans échelle

Périmètre

SDOL

Mesures infrastructurelles, horizons A5, B5, C5, cœur d'agglomération

Type de mesures

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Mobilité active
- Passerelle MD
- Gare CFF
- Interface
- Vélostation
- Ascenseur
- Carrefour

Horizon de réalisation

Mobilité douce

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

Autres mesures

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

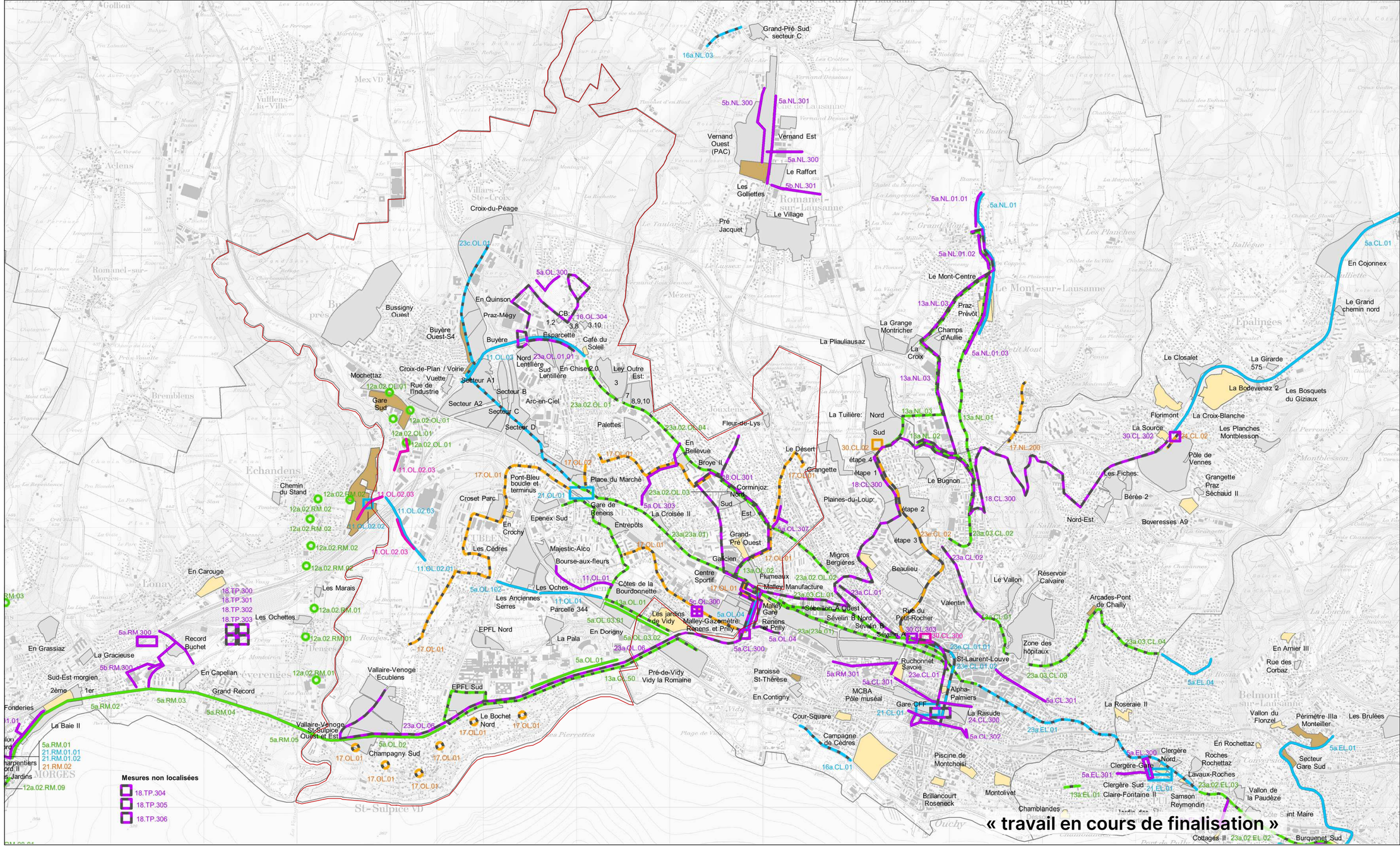
MESURES

MESURES INFRASTRUCTURELLES COEUR D'AGGLOMÉRATION HORIZONS A5, B5 ET C5

ME10
SDOL

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges



Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles - horizons A1, A2,A3, A5, B5 (hors mobilité active)

N

Carte sans échelle

Périmètre

- SDOL

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises

Pour des raisons de lisibilité, les mesures d'urbanisation PACom ou PGA ne sont pas représentés.

Mesures infrastructurelles - Type

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Interface, Arrêt de bus
- Gare CFF

Mesures infrastructurelles - horizons

- A5 PALM 2025
- B5 PALM 2025
- A3 PALM 2016
- A2 PALM 2012
- A1 PALM 2007

MESURES

MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES (HORS MOBILITÉ ACTIVE)

→ PALM 2025, Volume D

ME6
SDOL

p a l m Agglomération Lausanne-Morges

4c.OL.21

RC151, Bussigny, Aménagements cyclables, Bussigny-Aclens

Catégorie de mesure : 4c Développement des réseaux de mobilité active

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	C (PALM 2016)
Justification du retard	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2031
Porteur de projet	Etat de Vaud (DGMR)
Partenaires	Communes de Bussigny, Aclens
Description et faisabilité	La mesure porte sur l'aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé en site propre pour les cycles reliant le giratoire de Poimbœuf à Bussigny au site d'activité du Moulin du Choc à Aclens. Il inclut des aménagements en mixité avec les piétons. L'itinéraire franchit les carrefours avec la rue St-Germain et la RC 78 ; la sécurisation de ces deux intersections qui sont des points noirs d'accidentologie est intégrée au projet. Le projet fait l'objet d'une étude préliminaire RC 151 – Aménagements cyclables – Bussigny -Aclens. Le tracé compte un franchissement au-dessus de la Venoge en entrée d'Aclens d'une longueur d'environ 30 m (en élargissement du pont routier existant) et d'un aménagement en ouvrage au niveau du viaduc de la Chocolatière à Bussigny d'une longueur d'environ 175 m. Trois aides à la traversée sont créées pour les piétons à Aclens et à Bussigny, chacune protégées par des îlots nécessitant des élargissements de la route.
Opportunité et utilité	Le tracé fait partie du réseau cyclable structurant du PALM 2025 et de la stratégie cyclable 2035 du Canton. La RC 151 est le seul axe reliant directement l'ouest lausannois à la zone d'activités Vufflens-la-Ville – Aclens en plein développement. Cet itinéraire n'est aujourd'hui au bénéfice d'aucun aménagement pour la mobilité active, notamment pour les vélos. Avec un régime de circulation à 80 km/h et une importante proportion de poids lourds, les cyclistes évitent cet axe. Il est donc important de valoriser ce mode de transport en lien notamment avec les emplois de la zone d'activités. Cet aménagement permet d'assainir de deux points noirs routiers. Cette mesure répond au principe d'action suivant : ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
Coûts (hors taxe)	CHF 32'500'000 HT
Clé de répartition du financement	Etat de Vaud : 32.2 mio Communes (Bussigny, Aclens) : 0.3 mio Cette répartition peut être ajustée à l'issue des études de projet.
Planning	-
État de la planification	Étude préliminaire finalisée en mars 2024
Étapes de planifications ultérieures	Étude de projet : démarrage en 2025 Pré-convention de financement : 2025
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Enquête/Permis de construire : 2028 Convention de financement : 2028 Obtention du financement : 2028
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	L'entier du tracé d'environ 3.6 km se situe dans le périmètre du PAC Venoge. L'aménagement a des emprises ponctuelles en zone de forêt et SDA qui feront l'objet de compensations.

Informations factuelles (documents distincts)	L'aménagement cyclable s'étend sur une distance d'environ 3'600 mètres.
Documents mis à disposition	Étude préliminaire

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Plan de situation.

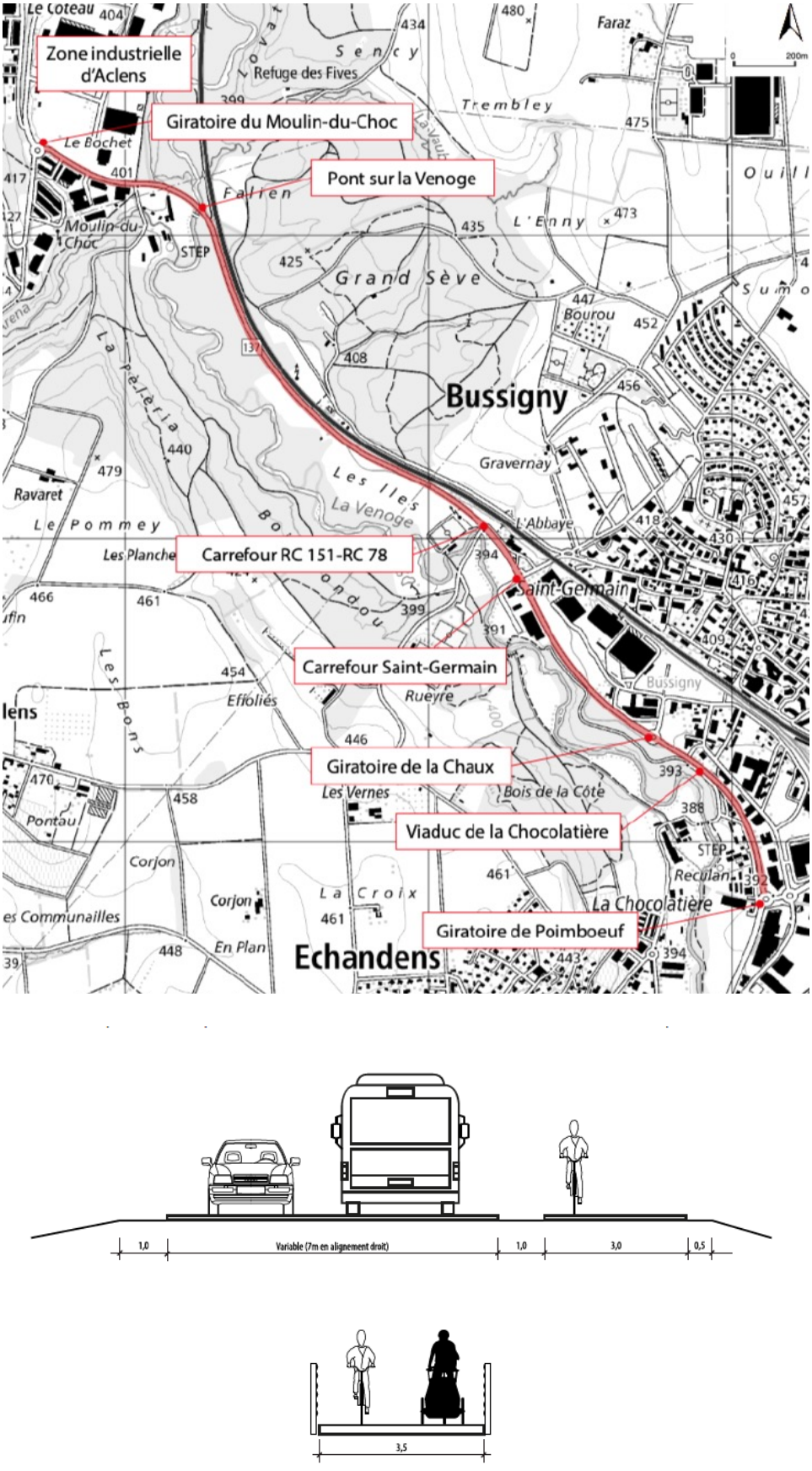


Figure 15 : Profil-type pour un aménagement cyclable bidirectionnel

4d.OL.113

Crissier : Franchissement MD Oassis - En Chise

Catégorie de mesure : 4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	A (PALM 2012)
Justification du retard	Le franchissement MD Oassis - En Chise est lié au Plan d'affectation En Chise (5586.2.223) approuvé par le Conseil communal mais que la Municipalité de Crissier souhaite adapter suite au refus du premier projet par référendum populaire en 2023. Les délais de reprise et de validation du PA ne permettent pas de prévoir un début de travaux avant 2029.
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2031
Porteur de projet	Commune de Crissier
Partenaires	Etat de Vaud - DGMR
Description et faisabilité	Création d'un passage inférieur sous la Route Cantonale 82 pour la mobilité active (piéton et vélo) entre les quartiers Oassis et En Chise, avec ascenseurs.
Opportunité et utilité	Ce franchissement sécurisé permet de palier une importante césure (route cantonale à fort trafic). Ce passage représente le maillon manquant du réseau de mobilité active permettant de relier deux quartiers de plus de mille habitants chacun. Ces deux quartiers sont des secteurs stratégiques de développement (Oasis : réalisé, En Chise : à adapter suite référendum). Au-delà, ce franchissement participe à relier des poches urbaines importantes (côté ouest : quartier Lentillières sud en développement, nord du site de l'Arc-en-Ciel, Migros ; côté est : site scolaire de Chisaz, administration communale, centre historique de Crissier). Ce passage complète le réseau MD fin entre les quartiers et les lignes TP structurantes, agissant comme un liant local du développement vers l'intérieur, favorisant le report modal vers la mobilité douce et les TP. La liaison MD que complète ce franchissement est identifié comme une liaison d'intérêt régional dans le PDi-OL. Cette liaison permettra également un meilleur rabattement vers le pole de transport public et le BHNS en particulier de Crissier-Place Centrale. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d'énergie ● Renforcer les centralités du quotidien ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
Coûts (hors taxe)	CHF 6'280'000 HT
Clé de répartition du financement	100% Commune (hors subvention du Canton selon Loi sur les Routes)

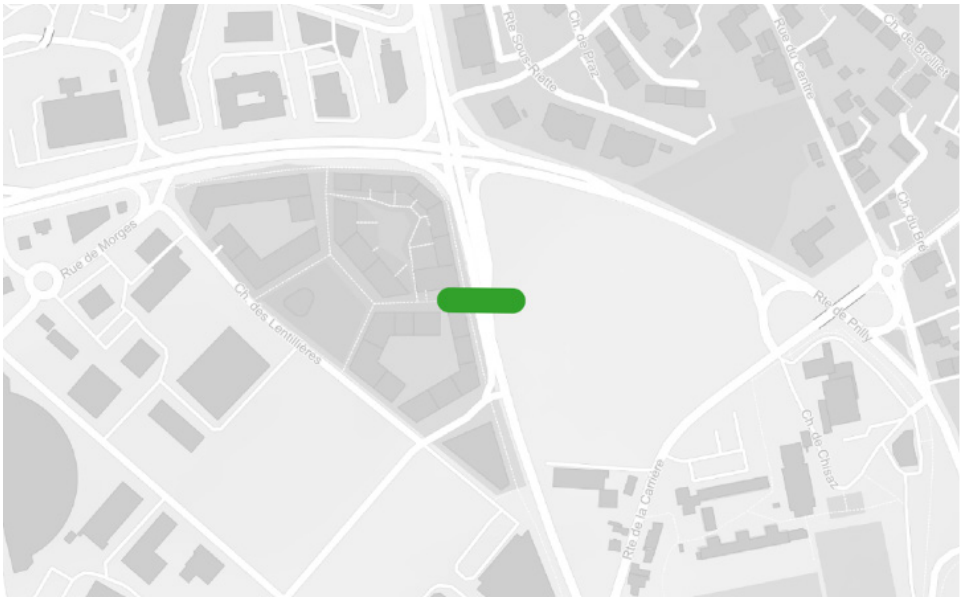
Planning

Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
▸ Concept - 11	2021
▸ Étude préliminaire - 21	2024
▸ Appel d'offre (études) - 22	2027
▸ Avant-projet - 31	2027
▸ Projet d'ouvrage - 32	2028
▸ Autorisation de construire - 33	2029
▸ Obtention du financement	2029
▸ Appel d'offres (réalisation) - 41	2028
▸ Projet d'exécution - 51	2029
▸ Début des travaux	2029

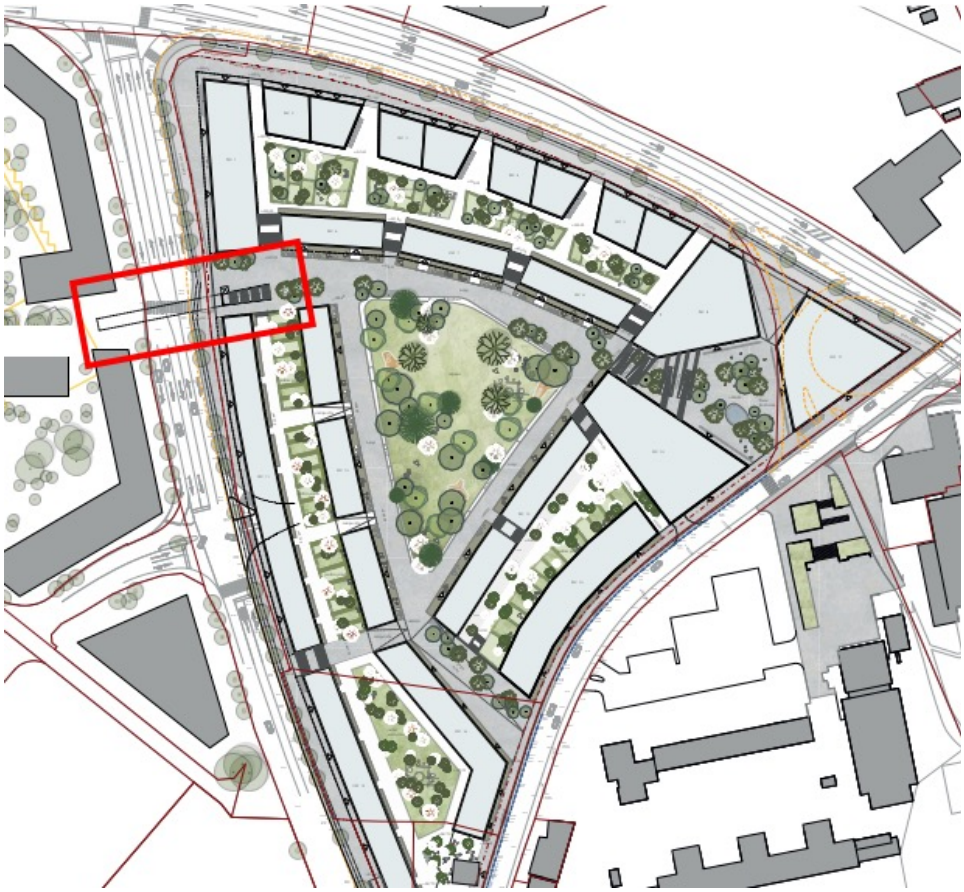
État de la planification	Voir planning ci-dessus

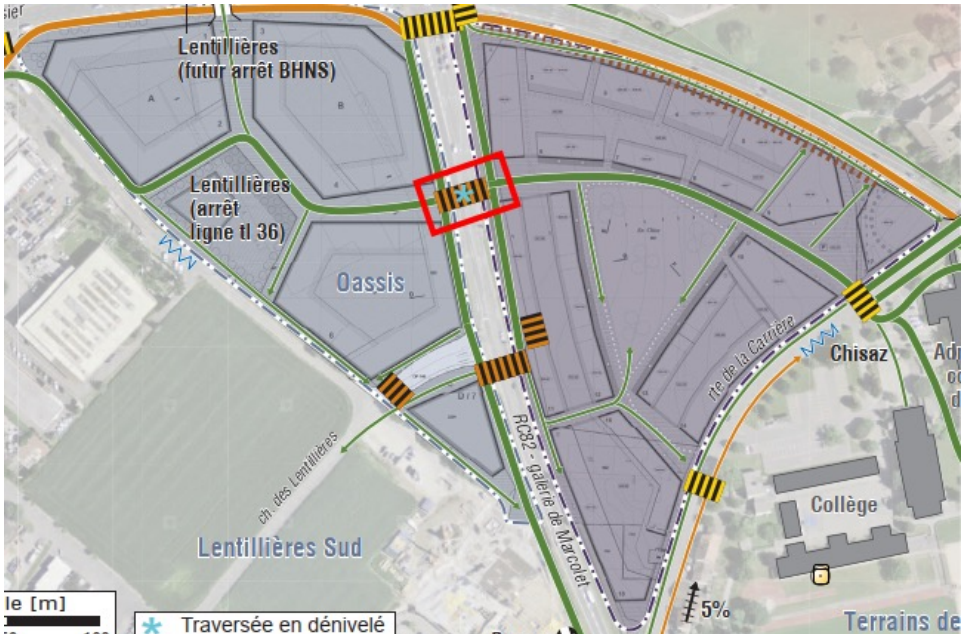
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Mesure d'urbanisation En Chise (5586.2.223) Mesure d'urbanisation Lentillière Nord (5586.2.225) Par ailleurs, la 1ère phase de prolongement du BHNS sur son tronçon PP10, de Bré (Place Centrale) à Lentillières (mesure 23a.OL.01 PP10), valorisera encore le réseau MD à proximité en amenant le BHNS au pied du quartier Oasis.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	Passage souterrain de 3.5m de largeur, longueur 70m, 2 ascenseurs de 12m de haut
Documents mis à disposition	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



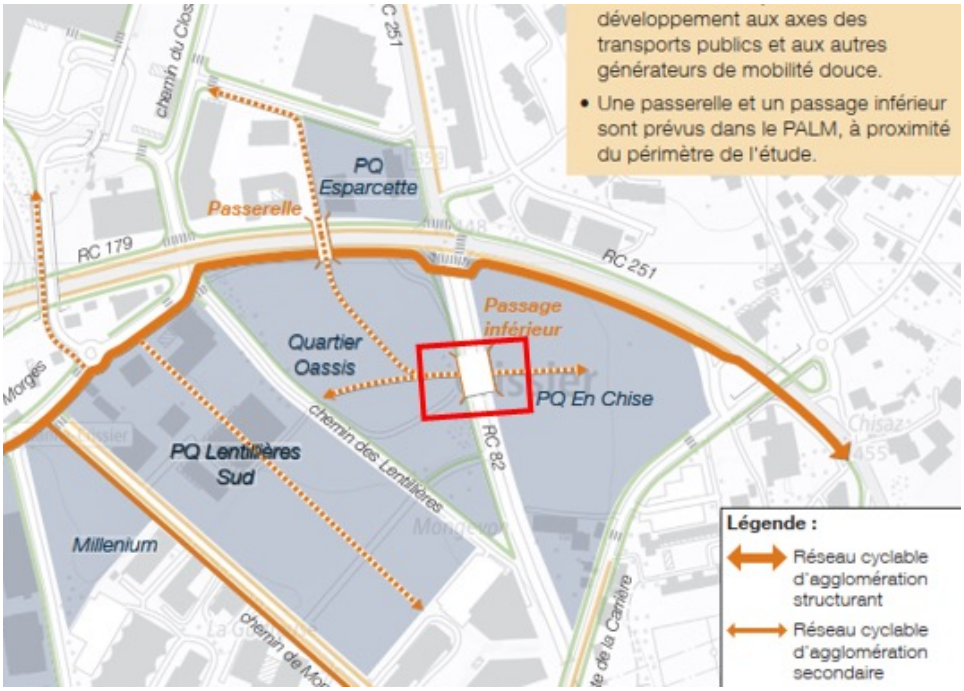
xtraits du rapport PA En Chise, adaptés:







Étude « Requalification multi-modale de la Rue de Morges », décembre 2020 : Hiérarchie planifiée du réseau cyclable (PALM 2016) :



5a.OL.04

Lausanne/Prilly : Avenue du Chablais

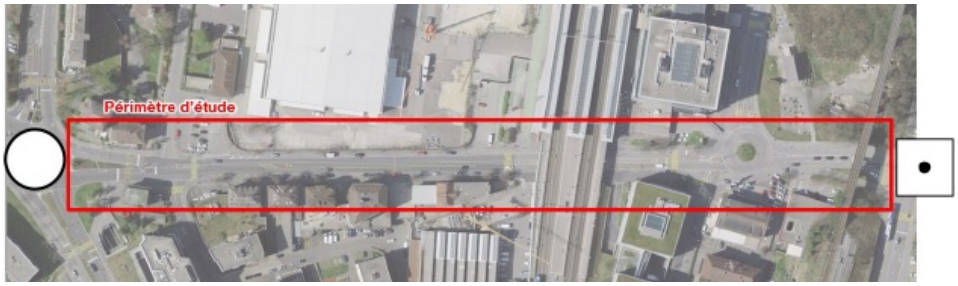
Catégorie de mesure : Valorisation de l'espace routier

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	A (PALM 2012)
Justification du retard	L'analyse de la pollution des sols de Malley-Gazomètre a retardé le projet du PA Malley-Gazomètre, ce qui a également retardé le projet de l'avenue du Chablais. La définition du PA a eu impact sur les alignements et l'espace disponible pour développer le projet de requalification de l'avenue du Chablais
Date début des travaux	2030
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	Commune de Prilly
Partenaires	‣ Commune de Lausanne ‣ Fabrique de Malley ‣ tl ‣ SDOL
Description et faisabilité	Requalification de l'avenue du Chablais entre le giratoire Chablais-Provence non compris et le carrefour Chablais-Morges non compris. Les aménagements suivants sont notamment prévus : pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée et alignement d'arbres de chaque côté de l'avenue. Des trottoirs de chaque côté de l'avenue sont également intégrés à l'aménagement. Afin de prioriser les TP, une voie bus est aménagée dans un sens et le carrefour Chemin du Viaduc/Chablais est adapté.
Opportunité et utilité	L'avenue du Chablais longe le quartier de Malley en plein développement. Son statut et sa fonction va donc considérablement changer. D'importants flux de mobilité douce en accessibilité locale et en transbordement sont prévus. Les réseaux de transports publics sont également en plein essor afin d'assurer une desserte efficace. L'avenue du Chablais est un carrefour du réseau de voies vertes et une attention particulière doit donc être portée à son développement. Pour répondre à ce défi de mobilité d'envergure, il s'agit de concilier les intérêts des différents acteurs afin d'aménager une avenue de qualité, particulièrement attractive pour les modes doux avec davantage d'arborisation pour lutter contre les îlots de chaleur. ‣ Mettre en place le réseau cyclable structurant d'agglomération ; ‣ Structurer l'urbanisation planifiée via un réseau viaire et d'espaces publics attractifs, généreux et de qualité avec des trottoirs larges, des pistes cyclables continues et sécurisées, des zones modérées et une diversité d'arbres pour atteindre les objectifs des plans climat et du plan canopée ; ‣ Adapter les infrastructures existantes en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier d'agglomération ; ‣ Créer un nouvel axe de mobilité multimodale destiné à tous les usagers. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d'énergie ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coûts (hors taxe)	CHF 9'400'000 HT

Clé de répartition du financement	2/3 pour la commune de Prilly et 1/3 pour la commune de Lausanne
Planning	**Phase de projet** — **Année d'achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — 2022 ‣ Étude préliminaire - 21 — 2023 ‣ Appel d'offre (études) - 22 — 2024 ‣ Avant-projet - 31 — 2024 ‣ Projet d'ouvrage - 32 — 2026 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2027 ‣ Obtention du financement — 2029 ‣ Appel d'offres (réalisation) - 41 — 2028 ‣ Projet d'exécution - 51 — 2029 ‣ Début des travaux — 2030
État de la planification	Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Cette mesure est en lien avec la mesure de BHNS 23a.OL.02 qui passe par l'avenue du Chablais mais qui ne comporte pas d'arrêt dessus. La voie bus existante sera maintenue. Le réaménagement du giratoire de Provence-Chablais fait l'objet d'une mesure séparée et n'est pas compris dans la présente mesure. Les mesures d'urbanisation suivantes sont également coordonnées avec cette mesures : Malley-Gazomètre (5586.2.197), Malley Gare (5586.2.197), et Viaduc (5586.2.196) La mesure 5b.OL.02 (Av. de Malley) est indépendante ce cette mesure.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	L'avenue du Chablais comprend un problème de pollution sonore avec les valeurs limites d'immission du DSIII qui sont dépassées, sur au moins 25 mètres. Les développements prévus par le schéma directeur intercommunal de Malley permettront de diminuer les niveaux de bruit routier le long du réseau routier principal.
Informations factuelles (documents distincts)	Sans la mesure : TJM : 17'700 véhicules par jour Avec la mesure : TJM planifié 2030 : 13'300 véhicules par jour (moins 25%) Surface routière réaménagée : 8'000 m^2
Documents mis à disposition	‣ Étude d'accessibilité multimodale de l'Ouest lausannois (Transitec, 2022) ‣ Comptages Lausanne Région 2021-2022 (Citec, 2023) ‣ Étude des voies vertes de l'Ouest lausannois (Christe & Gygax, 2023) ‣ Étude de faisabilité de l'avenue du Chablais (Transitec, 2023)

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Périmètre de l'avenue du Chablais.
Source: Transitec

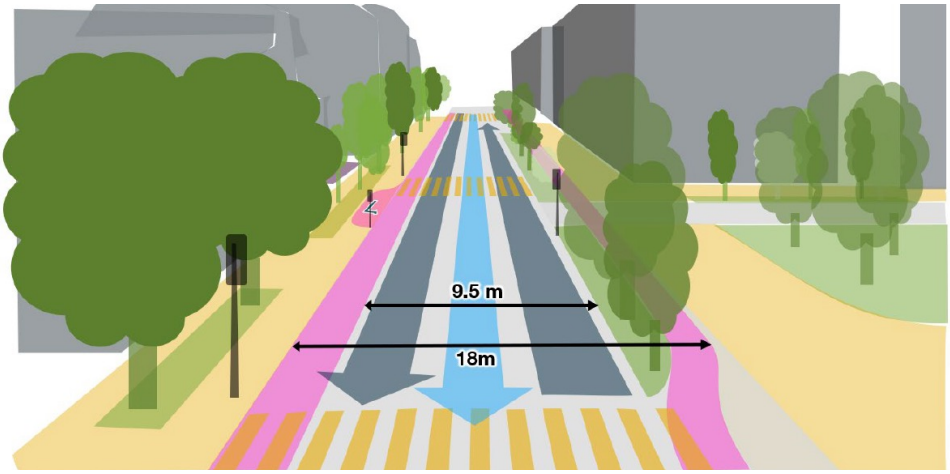


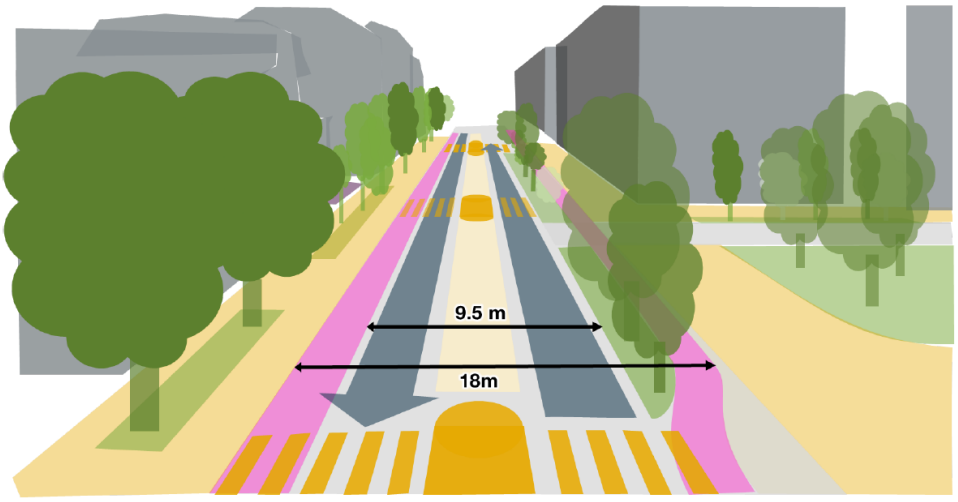
Photographie du secteur nord et du secteur sud de l'avenue du Chablais. Source: Transitec

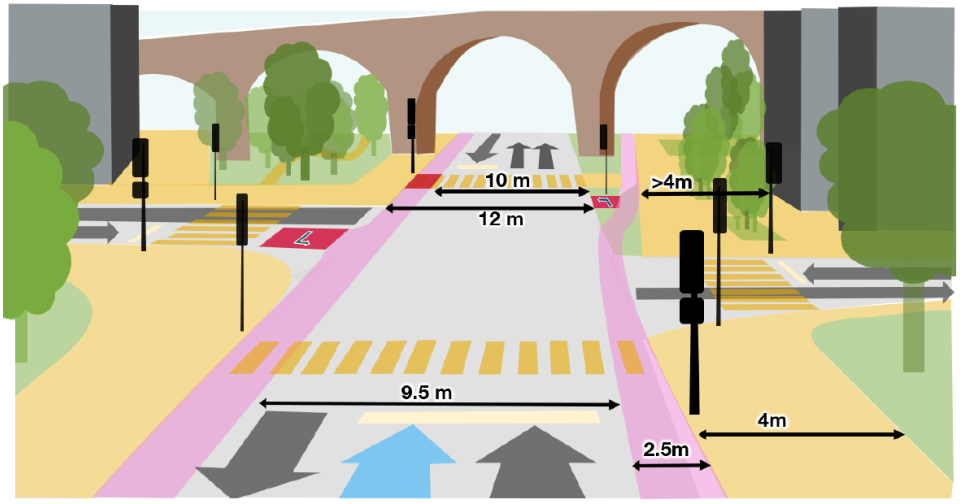


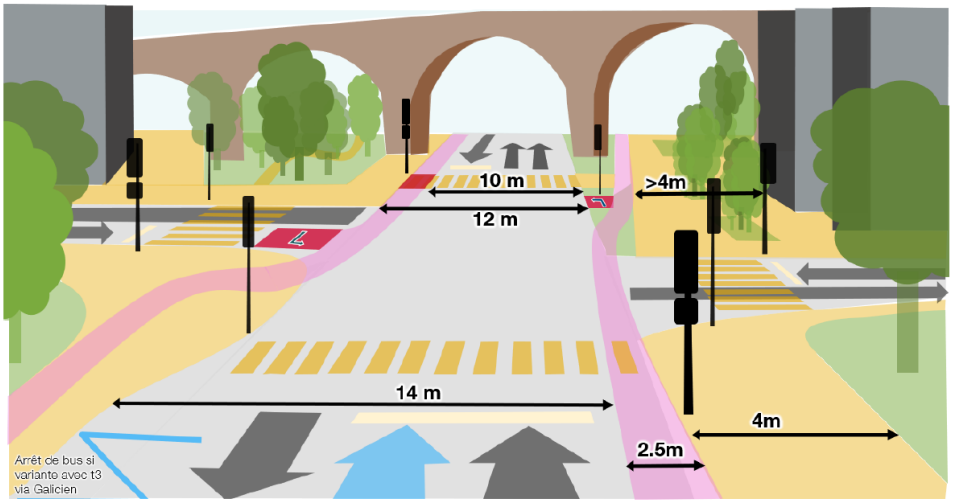


Vue de l'avenue du Chablais depuis le pont ferroviaire vers le sud. Etat futur à long terme et à très long terme schématisé.
Source: Transitec









Vue de l'avenue du Chablais depuis le pont ferroviaire vers le nord. Etat futur schématisé avec variante T3 sur le chemin du Viaduc et T3 via Galicien.
Source : Transitec

5a.OL.300

RC 251/319, requalification le long du périmètre du PA Les Uttins

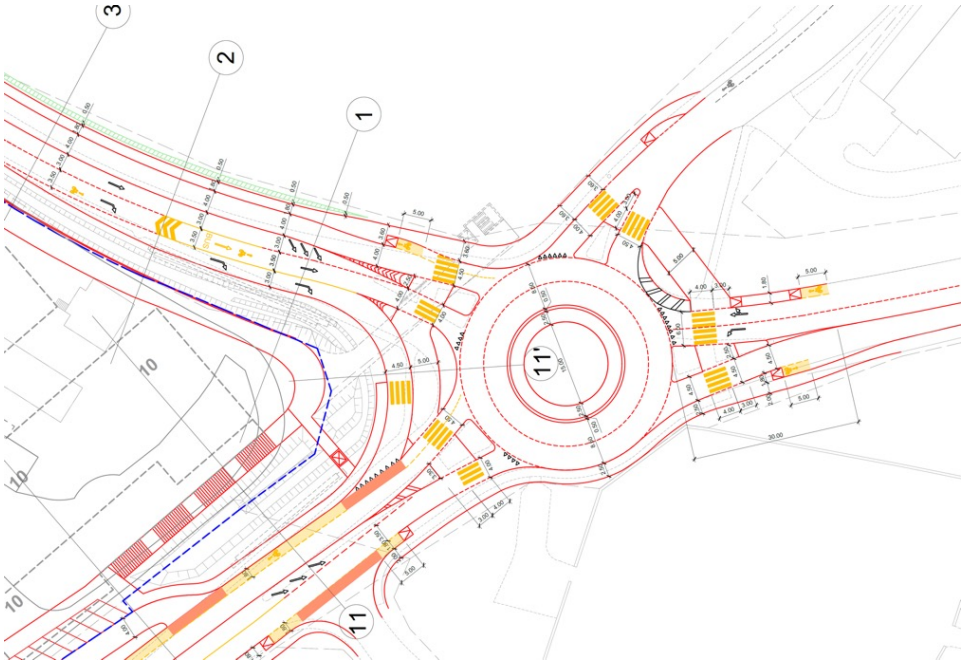
Catégorie de mesure : 5a Requalification multimodale d'axes routiers

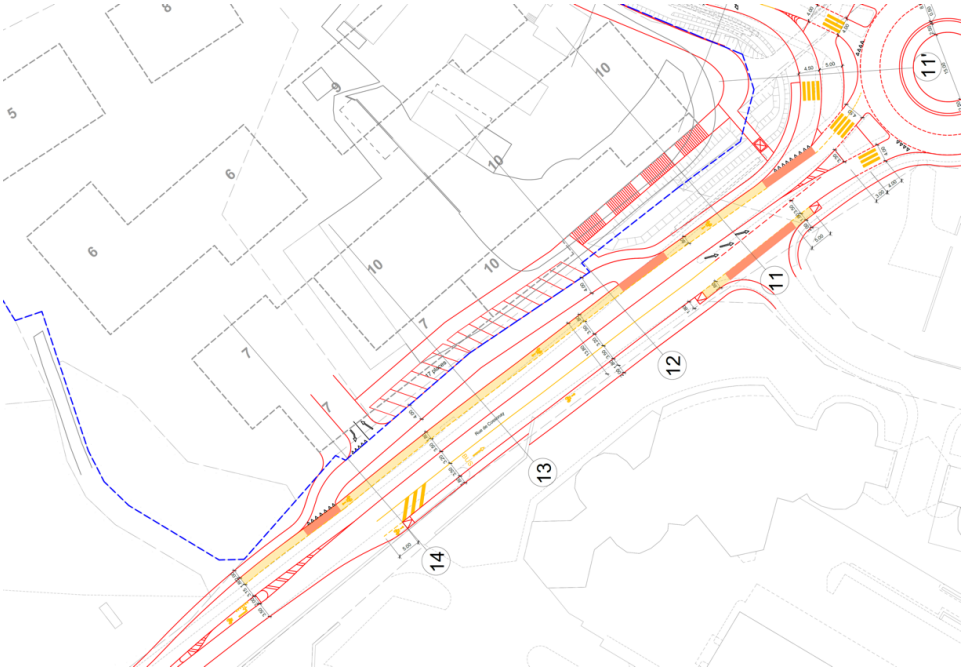
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Canton de Vaud (DGMR)
Partenaires	Commune de Crissier
Description et faisabilité	La mesure, en lien avec le plan d'affectation Les Uttins et la création des buttes anti-bruit porte sur la requalification des tronçons de la Route de Cossonay (RC 251) et de la Rue du Timonet (RC 319) le long du périmètre du PA, de part et d'autre du giratoire du cimetière et plus précisément sur : l'intégration des accès routiers au quartier des Uttins ; la création de voies bus à l'approche du giratoire du cimetière ; l'adaptation de la géométrie du giratoire du cimetière ; la création de pistes cyclables (le long des deux RC et sur le pourtour du giratoire), la création d'un nouveau giratoire au carrefour de la RC 319 avec le Chemin communal de la Crésentine. La sécurisation du cheminement piéton le long de la RC 319 passe par son report hors de la route cantonale sur un cheminement parallèle au sommet de la butte, dans le quartier, relié au giratoire du cimetière par un ascenseur et par un escalier, et relié à la passerelle (mesure 4d.OL.114) menant aux arrêts de bus de la Route de Cossonay (route communale sur la branche Ouest du giratoire du cimetière).
Opportunité et utilité	Cette adaptation doit permettre de garantir l'accessibilité au nouveau plan de quartier, d'améliorer la progression des bus, de sécuriser la circulation des cycles et des piétons et celle du giratoire du cimetière dans sa globalité. Ce réaménagement routier est une mesure identifiée dans le concept d'accessibilité multimodale de l'ouest lausannois (CAM-OL, zone 6 mesure L), développé conjointement avec le SDOL et la commune de Crissier. La rue de Cossonay fait partie du réseau cyclable structurant du PALM 2025 et de la stratégie cantonale de promotion du vélo. La rue du Timonet fait partie du réseau secondaire du PALM 2025. Leur requalification permet de compléter de façon attrayante et sûre ce réseau. La sécurisation des itinéraires piétons est un aspect important de ce projet. L'intégration d'un ascenseur permettra une meilleure accessibilité pour le quartier des Uttins. L'aménagement d'une voie d'approche pour les bus en site propre doit par ailleurs contribuer à fluidifier la progression des bus en direction du cœur d'agglomération (lignes 32, 36, 54 et 58). Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coûts (hors taxe)	CHF 8'200'000 HT
Clé de répartition du financement	Canton : CHF 3'772'000 HT (46%) Communes : CHF 4'428'000 HT (54%)
Planning	Concept d'accessibilité multimodale de l'ouest lausannois : 2022 Permis de construire en force : 2020 Pré-convention de financement entre le Canton et la commune : signé en 2024
État de la planification	-
Étapes de planifications ultérieures	Étude de projet : 2025 Appel d'offres : 2026
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Obtention du financement : 2026

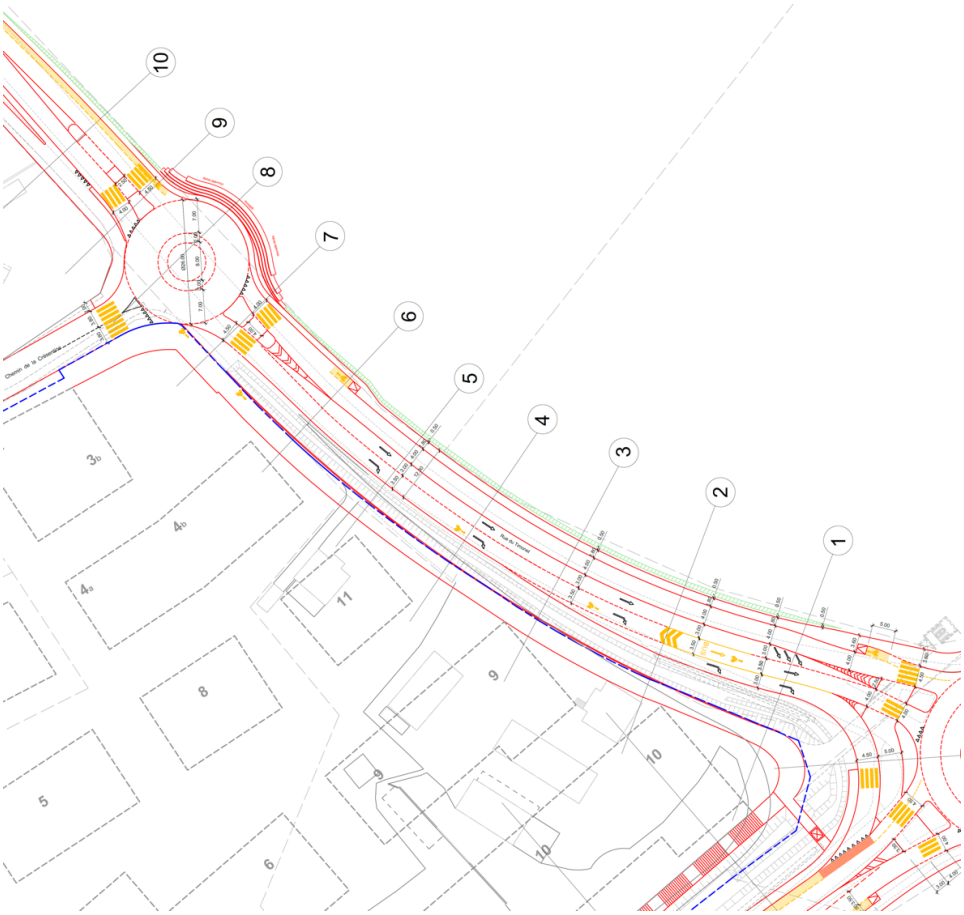
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	4d.OL.114 : Passerelle MA Uttins – Blancherie 5a.OL.200 Requalification multimodale RC 251 Timonet-En Praz 5a.OL.306, RC251/319, aménagements multimodaux entre le giratoire du cimetière et celui de Villars-Ste-Croix sur la RC251, et l'entrée de Crissier sur la RC319 PA Les Uttins
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	**Trafic journalier :** ‣ TJM 2022 : 12'400 (RC 251) / 13'300 (RC 319) véh/j ‣ TJM prévisionnel 2030 : 13'550 (RC 251) / 17'400 (RC 319) véh/j (selon rapport mobilité du PQ Les Uttins, Transitec, mars 2018) **Fréquence des bus :** ‣ Ligne 32, cadence future 10' aux HP ‣ Ligne 54, cadence 30' ‣ **Autres données** ~120 mètres linéaires de voies bus en sites propres ‣ ~1'150 mètres linéaires pour la mobilité active (piétons + vélos) ‣ 8 passages pour piétons ‣ 7 îlots pour piétons
Documents mis à disposition	‣ Concept d'accessibilité multimodale de l'ouest lausannois 2022 (CAM-OL zone 6 mesure L) ‣ Permis de construire en force ‣ Pré-convention de financement entre le canton et la commune signée en 2024

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure









11.OL.01

Chavannes : Prolongement vers l'Est de l'avenue de la Concorde

Catégorie de mesure : 11 Compléments routiers à des infrastructures du réseau national

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2028
Date de mise en service	2029
Porteur de projet	Commune de Chavannes-près-Renens
Partenaires	DGMR et OFROU
Description et faisabilité	Prolongement de l'avenue de la Concorde depuis l'avenue de la Gare jusqu'à l'avenue du Léman en adaptant la route actuelle (riverain autorisé) sur 520m. et en créant un nouveau tronçon sur 330m. Ce nouvel aménagement, lié au projet de nouvelle jonction autoroutière de Chavannes, offrira une nouvelle liaison Est-Ouest interne à la Commune de Chavannes pour le trafic local et la mobilité active. La chaussée routière fera une largeur moyenne de 6m, deux pistes cyclables seront intégrées. De plus, une bande plantée de 1m de large et un trottoir de 2m seront ajoutés. La largeur moyenne de l'aménagement fera donc 9m en tout.
Opportunité et utilité	Cette mesure est liée au projet de nouvelle jonction autoroutière de Chavannes. Elle doit servir à délester l'avenue de la Gare d'une partie du trafic local suite à l'ouverture de la nouvelle jonction autoroutière de Chavannes. Elle ouvrira également une nouvelle possibilité de liaison Est-Ouest pour la mobilité active à travers le grand parc Talluchet. Cette liaison secondaire du réseau cyclable d'agglomération se prolonge en direction d'Ecublens sur l'avenue de la Concorde existante à l'Ouest et en direction de Lausanne à travers le Campus Santé à l'Est. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Organiser les accès TIM par bassins versants de jonctions autoroutières ● Renforcer le rôle de l'autoroute
Coûts (hors taxe)	CHF 7'500'000 HT
Clé de répartition du financement	100% Commune (hors subvention)

Planning

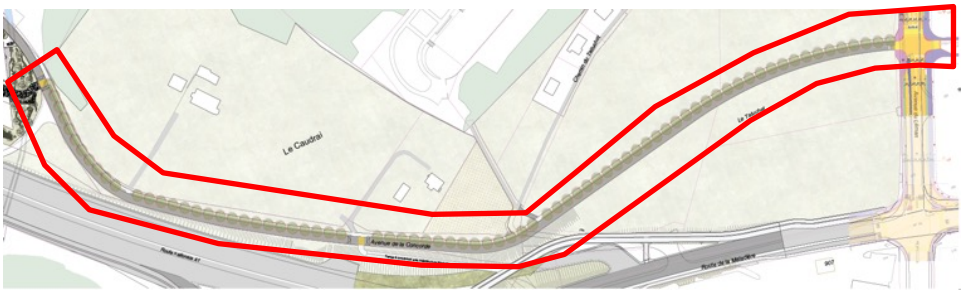
Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
‣ Concept - 11	2022
‣ Étude préliminaire - 21	2022
‣ Appel d'offre (études) - 22	2022
‣ Avant-projet - 31	2023
‣ Projet d'ouvrage - 32	2024
‣ Autorisation de construire - 33	2025
‣ Obtention du financement	2026
‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2026
‣ Projet d'exécution - 51	2027
‣ Début des travaux	2028

État de la planification	Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus

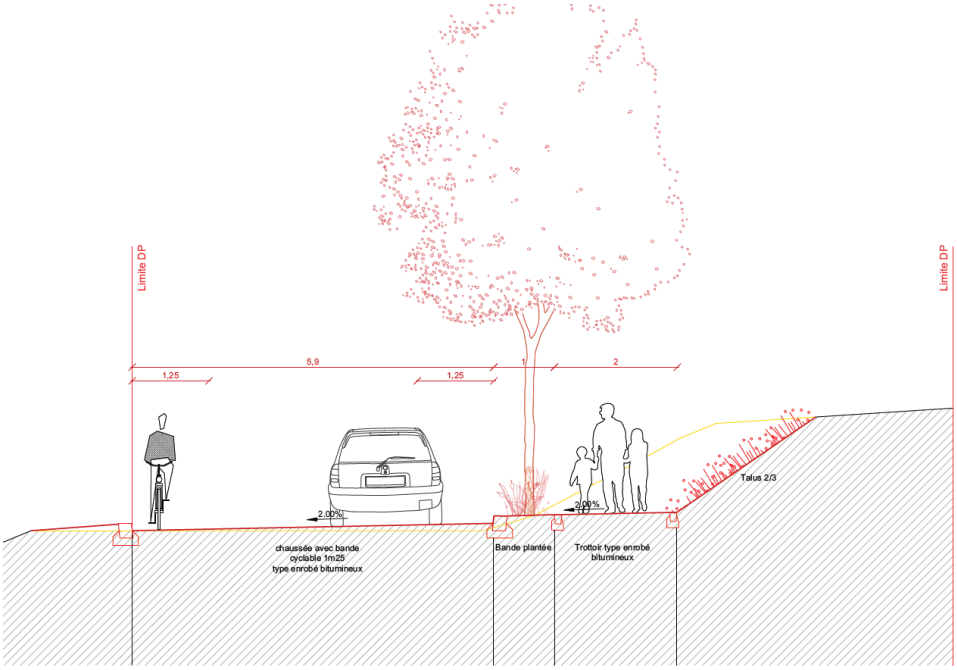
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Cette mesure est directement liée avec la mesure d'infrastructure nationale de nouvelle jonction autoroutière de Chavannes. Cette mesure de prolongement de l'Avenue de la Concorde passe au travers du Grand Parc Taluchet, lequel ne possède pas de planification détaillée de mise en œuvre, sa matérialisation étant imaginée par étapes successives et au gré des opportunités. L'intégration de la route au travers du parc s'opérera dans un souci de cohérence d'ensemble et en faveur du maintien de la biodiversité.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	Une partie du projet se situe en SDA. Il est dès lors nécessaire de justifier la construction de cette route (enquête publique simultanée à celle de la jonction autoroutière – décembre 2024). Une étude d'impact sur l'environnement et une étude bruit seront lancée lors de la phase 32 SIA.
Informations factuelles (documents distincts)	▸ Le TJM prévu avec le projet est de 4'400 véh/j ▸ La surface réaménagée est de 7'650m² (850m*9m). 2 carrefours sont touchés.
Documents mis à disposition	Avant-Projet de l'avenue de la Concorde, 2023

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Avenue de la Concorde prolongée: vue en plan



Avenue de la Concorde prolongée: profil type



11.OL.02.03

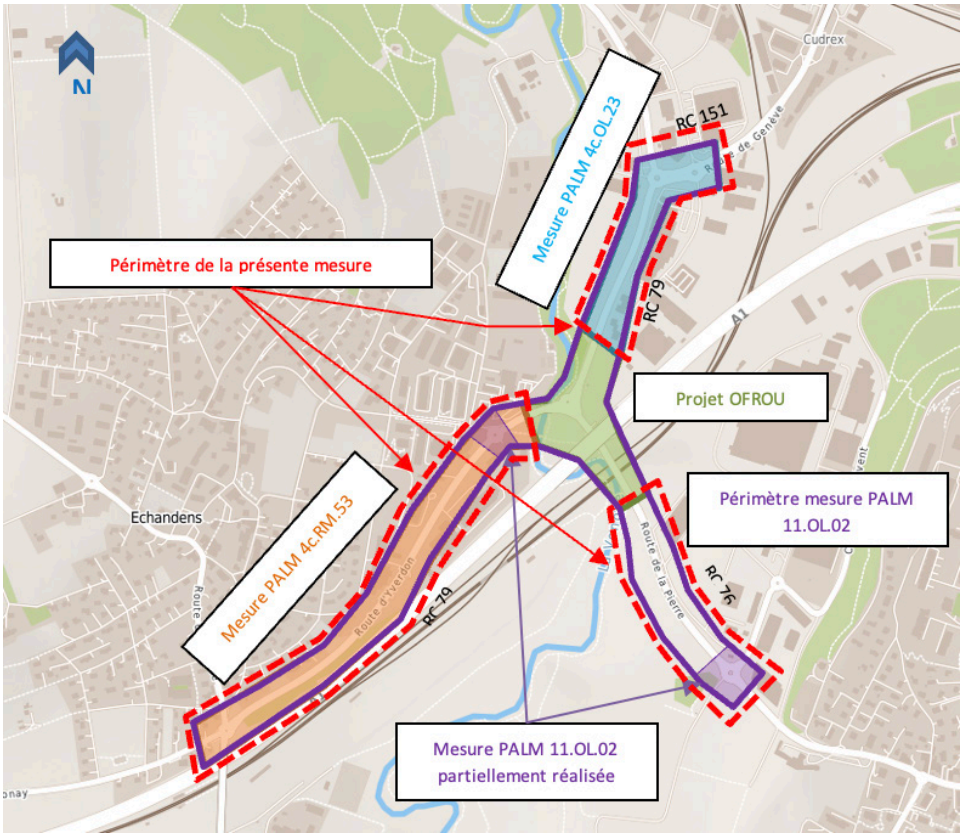
Ecublens, Echandens, Bussigny - Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens, aménagement modes doux et transports publics (RC79 et RC76), giratoires de Poimbœuf et du Reculan (RC 151)

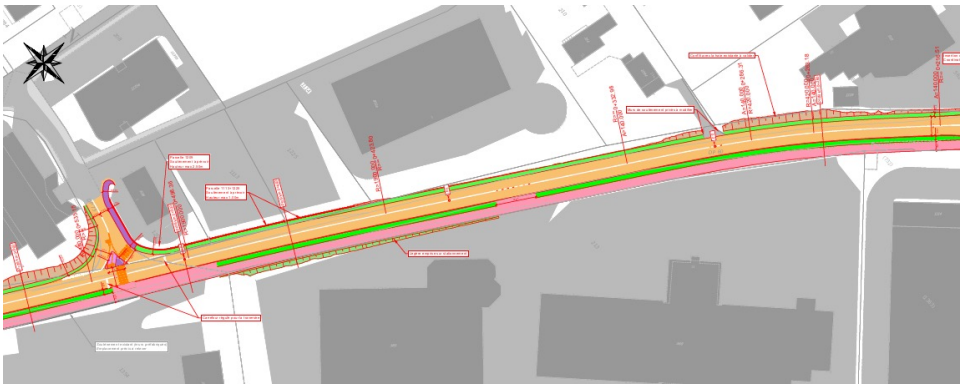
Catégorie de mesure : 11 Compléments routiers à des infrastructures du réseau national

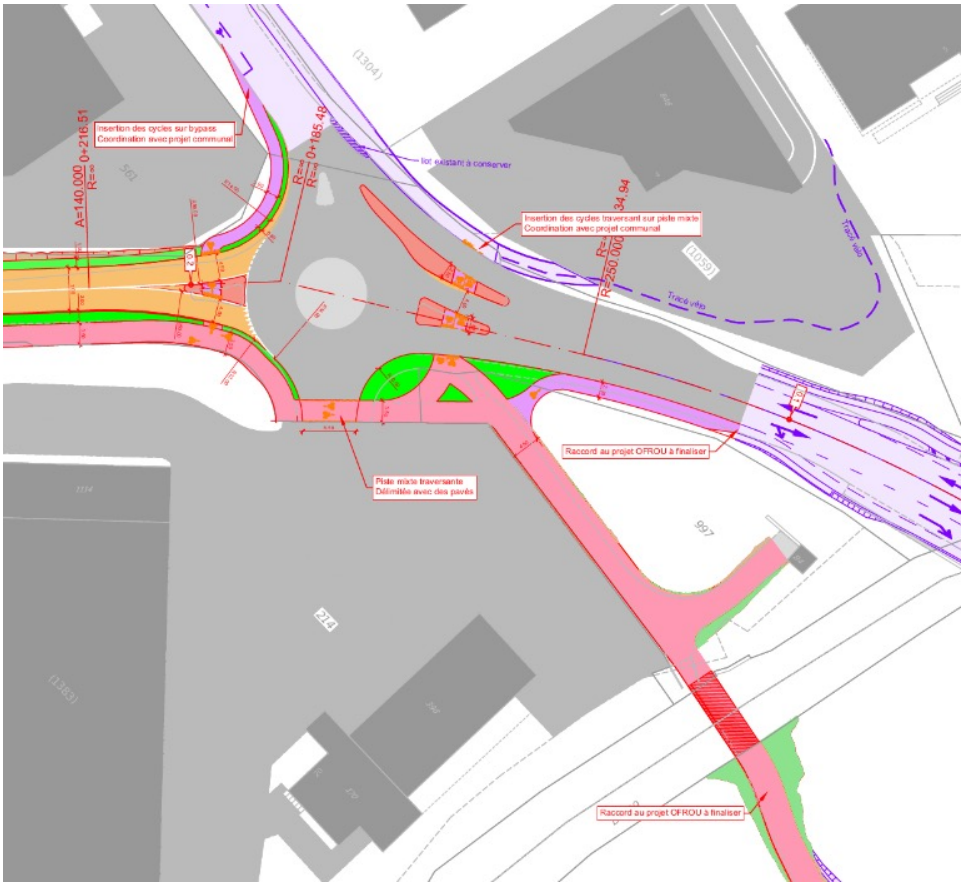
Priorité PALM 2025	B (2032-2036)
Priorité PALM antérieur	4c.OL.23, Ecublens, Aménagements cyclables, RC79a entre Bussigny et Echandens (mesure A2 du PALM 2012) 11.OL.02.03, Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b) - Mesures à définir (mesure A2 du PALM 2012)
Justification du retard	Les mesures portant sur le réaménagement des voies d'accès découlent de la réorientation des flux TIM provoqués par la nouvelle jonction d'Ecublens. Elles sont liées à la réalisation de la jonction dont l'horizon a été décalé (après 2027) et reste incertain. Afin d'assurer une continuité des mesures de mobilité active, la réalisation du projet de jonction est nécessaire. Celui-ci se trouve au centre des trois routes cantonales concernées. Une mise en œuvre anticipée impliquerait des aménagements temporaires peu qualitatifs pour des coûts disproportionnés.
Date début des travaux	2032
Date de mise en service	2034
Porteur de projet	Etat de Vaud (DGMR)
Partenaires	Communes d'Ecublens, d'Echandens et de Bussigny
Description et faisabilité	La mesure porte sur les aménagements suivants : la création d'aménagements pour la réorientation des trafics en lien avec la nouvelle jonction d'Ecublens ; la priorisation des bus en franchissement du secteur de la jonction et la sécurisation des mobilités actives entre les communes d'Ecublens, de Bussigny et d'Echandens, en continuité de l'aménagement modes doux prévu par l'OFROU dans la future jonction. Il s'agit essentiellement : ‣ de l'adaptation des giratoires de Poimbœuf et du Reculant en raison de la nouvelle répartition des flux de trafic induite par l'ouverture de la nouvelle jonction ; ‣ de la création de pistes cyclables bidirectionnelles sur la RC76 à Echandens et la RC79 à Ecublens-Bussigny , en mixité avec les piétons pour certaines ; ‣ de l'adaptation à la mobilité active du chemin Prévenoge (DP66 communal) ; ‣ des raccordements de ces aménagements modes actifs à la piste modes doux du projet fédéral de la jonction, notamment avec le remplacement du franchissement de la Venoge par une passerelle conforme aux besoins des cycles et des piétons et un franchissement de la future bretelle d'entrée-sortie de l'autoroute en direction de Crissier et en provenance de Morges ; ‣ du raccordement de ces aménagements modes doux à la piste cyclable projetée sur le RC151 en direction d'Aclens, par la création d'un passage inférieur pour la mobilité douce sous le giratoire de Poimbœuf à Bussigny ; ‣ du raccordement de ces aménagements en direction du pont du Cudrex en direction de Crissier et dont les études restent à faire ; ‣ de la mise en place de mesures favorisant la traversée du secteur de la jonction pour les transports publics (voie bus, nouveaux arrêts, régulation lumineuse…).

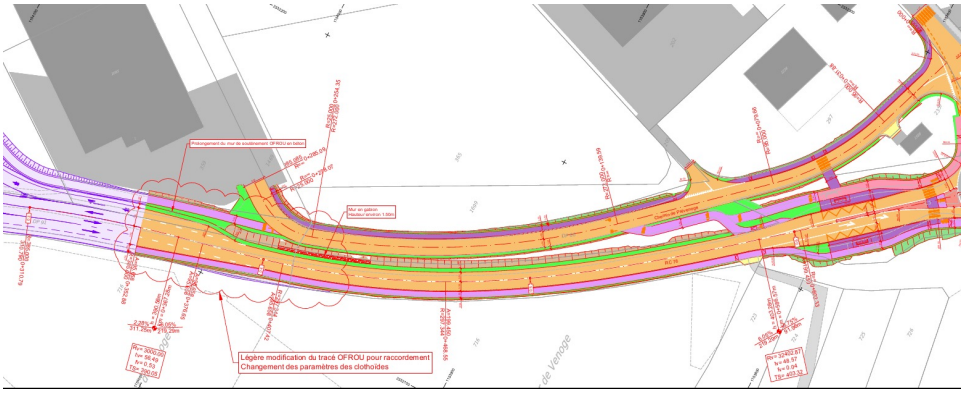
Opportunité et utilité	Dans le cadre du projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier, le projet d'une nouvelle jonction autoroutière à Ecublens est prévu par l'OFROU. Celui-ci nécessite la réorganisation des trafics par bassins versants, la réalisation de mesures de sécurisation de la mobilité active et de priorisation des transports publics. La mesure ne peut être engagée qu'en coordination avec le projet de jonction d'Ecublens de l'OFROU (horizon de réalisation non encore précisé) dont la procédure d'enquête fédérale est en cours. Les trois axes (RC76, RC79 et RC151) font partie du réseau cyclable structurant du PALM 2025 et de la stratégie cantonale de promotion du vélo. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales ● Organiser les accès TIM par bassins versants de jonctions autoroutières
Coûts (hors taxe)	CHF 37'000'000 HT
Clé de répartition du financement	Canton, communes, à préciser ultérieurement.
État de la planification	Étude préliminaire terminée au troisième trimestre 2024
Étapes de planifications ultérieures	▸ Pré-convention de financement, 2024 ▸ Études de projet, dès 2025
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	▸ Enquête / permis de construire, 2031 ▸ Obtention du financement, 2031
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	Reprise du pont pour la mobilité douce sur la Venoge (PAC Venoge). Evaluation des impacts à établir dans les phases suivantes.Emprises forêts et SDA à compenser.
Informations factuelles (documents distincts)	**Charges de trafic :** ▸ RC 76 (Ecublens) : TJM 2022 11'500 véh/j, TJM 2030 22'300 véh/j ; ▸ RC 79 (Ecublens) : TJM 2022 19'300 véh/j, TJM 2030 21'500 véh/j ; ▸ RC 79 (Echandens) : TJM 2022 14'900 véh/j, TJM 203015'600 véh/j. **Autres informations :** ▸ Surface mobilité active réaménagée : env. 2'000m^2 ; ▸ Mètres linéaires mobilité active réaménagés : env. 500 m ; ▸ Nombre de marquages pour les passages pour piétons : 4 ; ▸ Nombre d'îlots pour piétons avec élargissement de la route : 4.
Documents mis à disposition	Étude préliminaire RC 76 / 79.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure






Insertion des cycles sur bypass
Coordination avec projet communal
A=140.000
0+216.51
R=∞
R=∞
0+185.48
Ior existant à conserver
Insertion des cycles traversant sur piste mixte
Coordination avec projet communal
34.94
R=250.000
Tracé vélo
Raccord au projet OFROU à finaliser
Piste mixte traversante
Délimitée avec des pavés
997
214
Raccord au projet OFROU à finaliser


Prolongement du mur de soutènement OFROU en béton
Mur en gabion
Hauteur environ 1.00m
Légère modification du tracé OFROU pour raccordement
Changement des paramètres des clothoïdes

18.OL.301

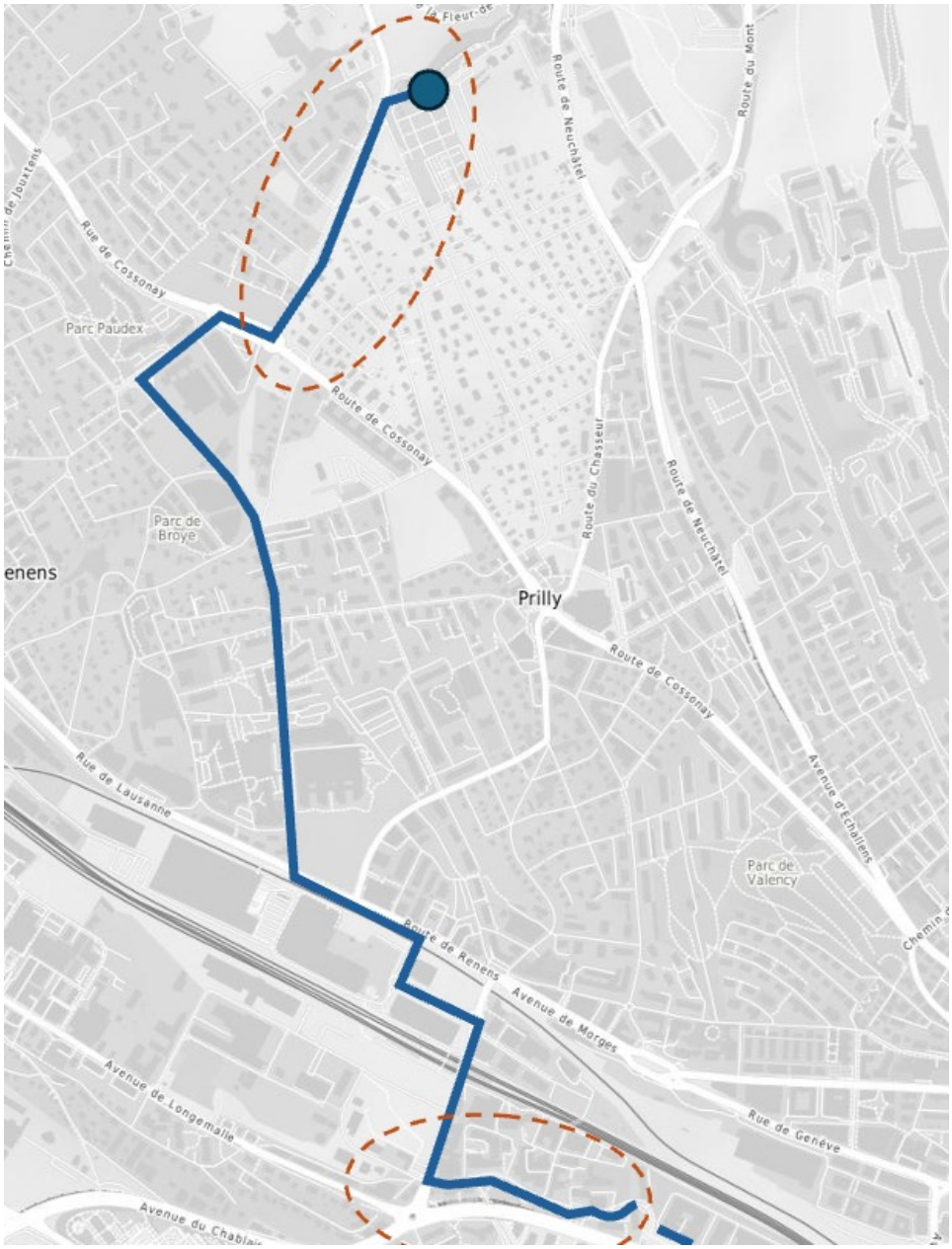
Prilly/Lausanne : Prolongement de la ligne tl 16 Lausanne, Grand Vennes – Lausanne, Provence Nord à Prilly, Piscine

Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Commune de Prilly
Partenaires	Commune de Lausanne et Transports publics de la région lausannoise SA.
Description et faisabilité	La ligne tl 16 relie actuellement le secteur de Grand Vennes au Nord de Lausanne, le site de loisir naturel de Sauvabelin, le centre-ville de Lausanne, au quartier de Montelly-Provence. Le prolongement de cette ligne secondaire du réseau urbain mènera de Lausanne, Provence nord à Prilly, Piscine, en se connectant à la gare de Prilly-Malley. Ce prolongement de Lausanne à Prilly intègre la réalisation des aménagements suivants, nécessaires à l'exploitation de la ligne : ‣ Création d'un nouveau quai + équipements à Provence-Nord (direction Lausanne) ‣ adaptation du carrefour « Chablais-Malley » pour permettre tous les mouvements pour les bus ; ‣ création d'un terminus au niveau de la piscine de Prilly (emprise sur le parking pour créer la place de rebroussement et faire les quais), ‣ création d'un arrêt sur la route de Broye.
Opportunité et utilité	La nouvelle ligne tl 16 s'inscrit dans la stratégie de renforcement du réseau de bus secondaire dans l'Ouest lausannois et le développement du réseau TP autour de la halte de Prilly-Malley, développée dans le cadre de l'Image directrice des transports publics 2028-2040 de l'Ouest lausannois. Cette ligne secondaire permettra de mieux connecter le Nord et le Sud de la Ville de Prilly, plus précisément la centralité principale de Malley avec la centralité de Prilly, la piscine de Prilly et l'Espace Blécherette. Mais aussi de relier des quartiers Lausannois proches de la halte de Prilly-Malley (quartier de Montelly-Provence) et d'améliorer l'accès au site de loisir naturel de Sauvabelin à Lausanne. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d'énergie ● Renforcer les centralités du quotidien ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coûts (hors taxe)	CHF 2'400'000 HT
Clé de répartition du financement	Commune de Prilly : CHF 1'600'000 HT Commune de Lausanne : CHF 500'000 HT Transports publics de la région lausannoise SA : CHF 300'000 HT

Planning	**Phase de projet**	**Année d'achèvement de la phase**
	▸ Concept - 11	2024
	▸ Étude préliminaire - 21	2024
	▸ Appel d'offre (études) - 22	2025
	▸ Avant-projet - 31	2025
	▸ Projet d'ouvrage - 32	2026
	▸ Autorisation de construire - 33	2028
	▸ Obtention du financement	2029
	▸ Appel d'offres (réalisation) - 41	2028
	▸ Projet d'exécution - 51	2029
	▸ Début des travaux	2029
État de la planification	Voir planning ci-dessus	
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus	
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus	
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Cette mesure est développée en coordination avec la mesure 5a.OL.04 (Av. du Chablais) pour la gestion du carrefour Chemin de Malley-Avenue du Chablais. La ligne dessert le parc d'agglomération Espace Blécherette (mesure paysage). Elle est en lien avec la mesure d'urbanisation PA Viaduc (5586.2.196).	
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-	
Impact sur l'environnement	-	
Informations factuelles (documents distincts)	▸ Ligne tl 16 prolongée avec 8 arrêts supplémentaires (22 arrêts actuellement) ▸ Les cadences passent de 15' à 10' aux heures de pointe comme aux heures creuses (toute la journée). ▸ Ce prolongement implique la création d'un arrêt et d'un terminus sur Prilly ainsi que d'une adaptation d'arrêt à Lausanne.	
Documents mis à disposition	Rapport de synthèse de l'image directrice des transports publics 2028-2040 de l'Ouest lausannois.	

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



23a.OL.01

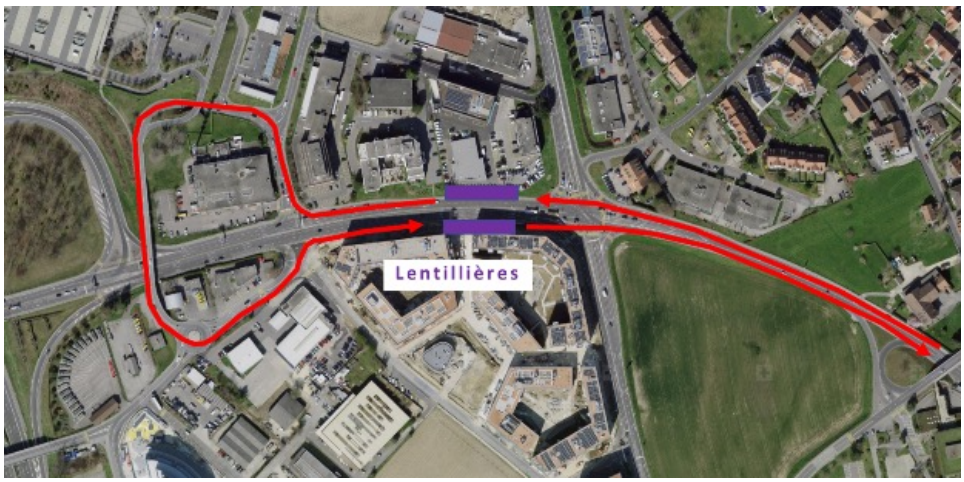
Ligne t2, PP10, étape 1 entre Crissier Bré et Crissier Lentillères

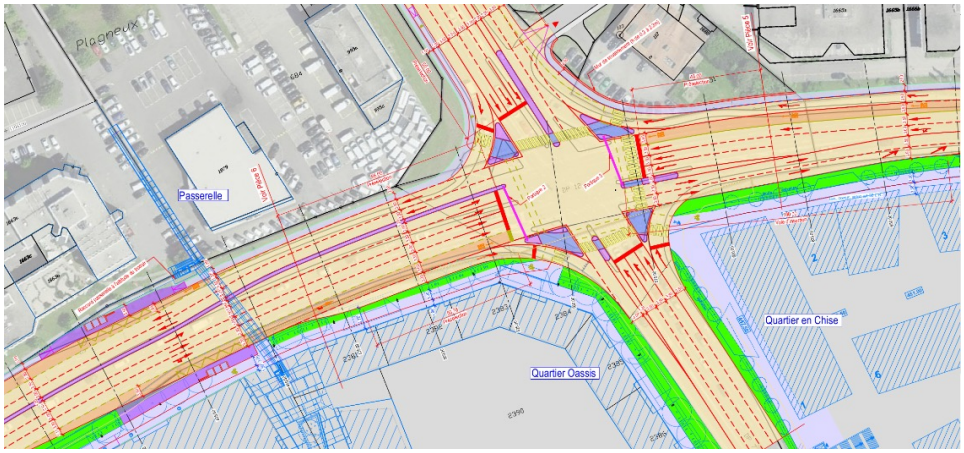
Catégorie de mesure: 23a Développement d'axes forts de transports publics urbains

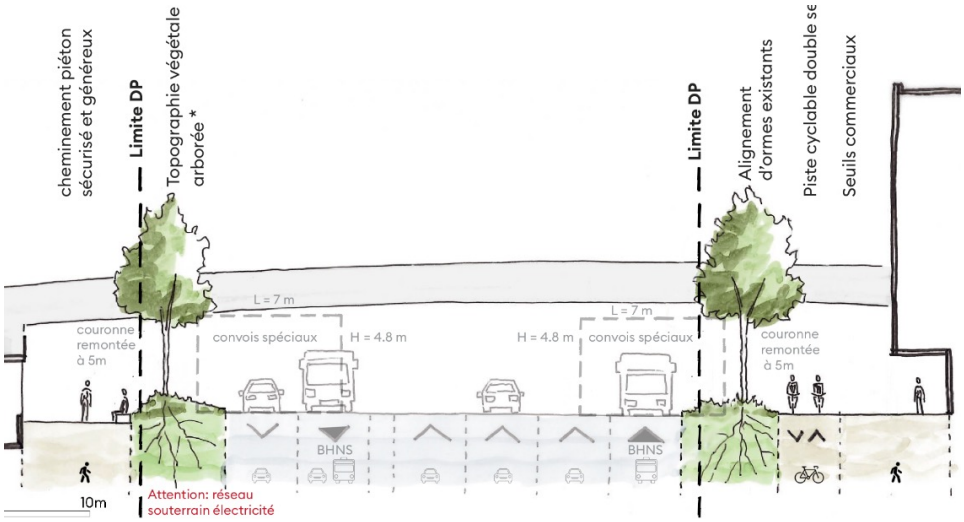
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	23a.OL.01, Ligne t2, PP10 Crissier Bré – Bussigny centre en priorité C en du PALM 2016. Cette mesure est aujourd'hui scindée en deux mesures distinctes correspondant à deux étapes d'élaboration de projet et de mise en œuvre. La première étape (horizon A du PALM 2025) va de Crissier, Bré à Crissier, Lentillères. La seconde étape (horizon C du PALM 2025) concerne le prolongement de Crissier, Lentillères à Bussigny et est conditionnée à la réalisation des travaux de suppression du goulet d'étranglement de Crissier par l'OFROU qui permettront de limiter le trafic sur la RC179 en traversée de la jonction.
Justification du retard	-
Date début des travaux	2030
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	Etat de Vaud (DGMR)
Partenaires	Commune de Crissier et Transports Publics de la région lausannoise (tl)
Description et faisabilité	La mesure consiste à prolonger la ligne de BNHS de Crissier-Place Centrale (Bré) jusqu'à l'arrêt Lentillières. Elle intègre une boucle qui permet le rebroussement du BHNS par le chemin du Closalet (pont de la Migros) et la rue de Morges en attendant le prolongement du BHNS jusqu'à Bussigny. Le projet permet d'une requalification urbaine de la route de Prilly (RC 251) dans sa configuration définitive entre la place Centrale (Bré) et la limite du périmètre des routes nationales (NSpéri) à proximité immédiate du carrefour RC 251/Closalet/Morges. Des aménagements pour la mobilité active (piste mixte piétons-vélos ou piste cyclable) et de paysage sont intégrés au projet. Le carrefour d'En Praz est aménagé dans sa configuration définitive, en cohérence avec la pleine densification du PALM et l'ensemble des projets d'infrastructures dans le secteur (BHNS, tram, jonctions). Le carrefour En Praz verra sa capacité augmentée pour permettre la priorisation du BHNS et sa configuration adaptée à la cohabitation de l'ensemble des modes. Un arrêt de bus est créé dans chaque sens à Lentillières.
Opportunité et utilité	Du point de vue du système de transport, l'aménagement de cette mesure permet de mettre en œuvre le report modal visé par une qualité de desserte améliorée. La ligne de BHNS fait partie des axes forts de transports publics urbains AFTPU, véritable ossature du réseau de TP de l'agglomération. Les aménagements planifiés dans cette mesure permettent une progression du bus avec priorité au carrefour. L'arrêt planifié est contigu avec un quartier densément peuplé (Lentillières – Oassis) et participe à son améliorer son accessibilité par les TP. Cette mesure permet ainsi de réduire l'usage des TIM dans le secteur. Les deux arrêts de bus sont connectés au quartier par une passerelle (mesure PALM 4d.OL.112 de nouvelle passerelle sur la RC151 du PALM 2012). Le projet d'aménagement intègre des espaces paysagers qui participent à une qualité des espaces publics favorisant la stratégie des territoires de proximité souhaitée. Les arbres plantés favoriseront également la lutte contre les îlots de chaleur. Des aménagements pour la mobilité active (piste mixte piéton vélo ou piste cyclable) sont intégrés dans l'aménagement. Les pistes aménagements cyclables font partie du réseau structurant tel que défini dans le PALM 2025, la réalisation de cette mesure participe donc à la mise en œuvre de ce réseau. Cette mesure participe également à la réalisation d'un axe urbain majeur pour la mobilité piétonne tel que défini dans le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois. Cette mesure répond aux principes d'action suivants: ● Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains » ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
Coûts (hors taxe)	CHF 31'400'000 HT

Clé de répartition du financement	La clé sera définie selon les principes LRou et fera l'objet d'une convention entre l'Etat de Vaud et la Commune de Crissier courant 2024.
Planning	-
État de la planification	Avant-projet, en cours Etat de la planification 3 selon les DPTA à la section 3.3.1 (tableau 3).
Étapes de planifications ultérieures	▸ Complément à l'avant-projet, établissement de la convention de répartition des coûts, 2024 ▸ Appel d'offres mandataires et étude du projet d'ouvrage, 2026
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Examen préalable et mise à l'enquête publique, 2027 Obtention de l'autorisation de construire, 2028 Appel d'offres pour les travaux et demande de crédit de construction, 2029 Obtention des crédits de construction, 2029 Début possible des travaux, 2030, possible seulement après la réalisation des travaux de la baïonnette du tram, dans les carrefours Croix-de-Plan / Cocagne-Buyère, située à l'ouest de la jonction de Crissier.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	23c.OL.01 t1 / prolongement du Tram Renens-Villars-Ste-Croix : les travaux de la baïonnette du tram impactent fortement le trafic dans le secteur. En conséquence, les travaux de cette mesure doivent se dérouler à la suite de ceux du tram. La mesure est également liée à la mesure Cheminement et passerelle MD Closalet – Lentillères sud portée par la commune de Crissier. 4d.OL.112, Crissier, nouvelle passerelle sur RC151, mesure A2 du PALM 2012.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	La présente mesure s'inscrit dans le cadre de la mesure A21 PDCN qui porte sur les infrastructures de transports publics et mentionne que les projets d'agglomération contribuent à atteindre l'objectifs d'augmenter l'offre en transport public et diminuer la part des transports individuels motorisés. La mesure R11 du PDCN consacrée au PALM établit notamment les principes de localisation et de mise en œuvre du PALM. La ligne t2 BHNS (Crissier-Bussigny) y figure comme mesure prévue dans le développement des axes forts de transports publics urbains.
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	Le carrefour d'En Praz est l'un des plus chargé du Canton avec 16'000 à 30'000 véhicules/jour selon les branches du carrefour (TJM état 2018). Ce carrefour doit contribuer au contrôle d'accès de l'agglomération. Aucun bus ne franchit le carrefour actuellement. La ligne de BHNS prévoit une cadence de 8 bus par heure et par sens. Un arrêt sera desservi par ce prolongement de ligne. 300m de piste cyclable bidirectionnelle seront créés.
Documents mis à disposition	Avant-projet

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure







23a.OL.06

BHNS Malley – Vallaire-Venoge

Catégorie de mesure: 23a Développement d'axes forts de transports publics urbains

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	C (PALM 2016)
Justification du retard	-
Date début des travaux	2030
Date de mise en service	2032
Porteur de projet	Commune d'Ecublens
Partenaires	‣ SDOL (coordinateur technique) ‣ Commune de Saint-Sulpice ‣ Commune de Lausanne ‣ Transports publics de la Régions Lausannoise SA ‣ Commune de Prilly ‣ Direction Générale de la Mobilité et des Routes (DGMR) de l'Etat de Vaud ‣ OFROU

Description et faisabilité	Prolongement de la ligne de BHNS t3 (anc. Ligne 7) Pully, Valvert – Prilly, Galicien/Aréna jusqu'à Ecublens, Montaney (Secteur Vallaire-Venoge)
	La ligne tl 7 relie actuellement le secteur de Val-Vert à Pully au secteur de Galicien à Prilly en traversant le centre de Lausanne. Des aménagements ont déjà été réalisés pour améliorer la progression des bus dans les secteurs de Chailly à Ours et sont en cours sur le tronçon commun avec le tram. La montée en puissance de la ligne comprend son prolongement ainsi que son exploitation en véhicules bi-articulés
	Le prolongement de cette ligne principale prévoit son extension de Prilly, Galicien à Ecublens, Montaney (secteur de Vallaire-Venoge).
	Ce prolongement de Prilly à Ecublens intègre la réalisation des aménagements suivants nécessaires à l'exploitation de la ligne:
	‣ création d'un arrêt à Malley,
	‣ adaptation des arrêts existants, en particulier allongement à 25m des quais aux arrêts:
	  ‣ Allée de Dorigny
	  ‣ Blévallaire
	  ‣ Champagne
	  ‣ Pâqueret
	  ‣ Parc scientifique
	  ‣ Pré-Fleuri (Le quai côté Nord de cet arrêt est allongé à 50m en raison du nombre de ligne de bus s'arrêtant sur celui-ci)
	  ‣ Ochettaz-Ormet
	  ‣ En Champany
	  ‣ Castolin
	  ‣ Champs-Courbes
	‣ création d'un terminus à Montaney (Vallaire-Venoge), aménagement d'une zone d'attente pour les bus et les usagers, de stationnement pour les mobilités actives, de toilettes et de mobilier,
	‣ adaptation du carrefour de la Bourdonnette,
	‣ extension de la ligne aérienne de contact de Prilly-Galicien à Bourdonnette.

Opportunité et utilité	Le prolongement de la ligne de BHNS t3 s'inscrit dans l'extension du réseau des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) de l'agglomération. Cette ligne permettra de mieux connecter les sites stratégiques de Malley, des Prés-de-Vidy et de Vallaire-Venoge avec la centralité principale de Lausanne. Elle desservira également la frange sud de la polarité d'équipements collectifs du campus (EPFL, UNIL, RTS) en complémentarité avec le métro m1 qui passe au nord. Cette mesure vise également à soulager la fréquentation du m1 qui arrive en limite de capacité. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d'énergie ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Compléter l'armature d'« Axes Forts de transports publics urbains » ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coûts (hors taxe)	CHF 9'450'000 HT
Clé de répartition du financement	Commune de Lausanne : CHF 1'050'000 HT Commune d'Ecublens : CHF 1'825'000 HT Commune de St-Sulpice : CHF 1'175'000 HT Transports publics de la région lausannoise SA : CHF 5'400'000 HT
Planning	**Phase de projet** — **Année d'achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — 2024 ‣ Étude préliminaire - 21 — 2024 ‣ Appel d'offre (études) - 22 — 2024 ‣ Avant-projet - 31 — 2025 ‣ Projet d'ouvrage - 32 — 2026 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2028 ‣ Obtention du financement — 2029 ‣ Appel d'offres (réalisation) - 41 — 2028 ‣ Projet d'exécution - 51 — 2029 ‣ Début des travaux — 2030
État de la planification	Voir planning ci-dessus
Étapes de planifications ultérieures	Voir planning ci-dessus
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	Voir planning ci-dessus
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	La mesure 5a.OL.O4 (Requalification de l'Avenue du Chablais) touche un axe sur lequel passe le BHNS aucun arrêt n'est situé sur ce tronçon. La voie bus est cependant maintenue pour permettre une bonne circulation des BHNS. Les mesures 5a.OL.01 et 5a.OL.02 ont requalifié la RC1 sur laquelle circulera le BHNS. Seul un allongement des quais est considéré dans ce périmètre. Cette mesure n'intervient pas sur le giratoire de Chablais-Provence qui fait l'objet d'une mesure séparée. Cette mesure est également coordonnée avec les mesures d'urbanisation suivantes : PA Pré de Vidy, Vallaire-Venoge – Ecublens 5586.2.229 et Vallaire-Venoge – St-Sulpice 5586.2.229.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	Ligne prolongée avec 13 arrêts supplémentaires (19 arrêts actuellement). Cadence de passage aux heures de pointe et heures creuses maintenue à 7.5' toute la journée.
Documents mis à disposition	Rapport de synthèse de l'image directrice des transports publics 2028-2040 de l'Ouest Lausannois.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Priorité C - Secteur Ouest Lausanne

N° mesure	Porteur	Libellé de la mesure	Priorité retenue pour le PALM 2025	Coût [mio CHF HT]
4c Développement des réseaux de mobilité active				
4c.OL.100	Bussigny	Bussigny-AEC, Cheminement mobilité douce Parc de la Sorge	C (dès 2036)	-
4c.OL.200	Ecublens	Cheminement de mobilité douce Renges-Venoge	C (dès 2036)	1,9
4c.OL.209	Ecublens	Dévent-Motte	C (dès 2036)	5,0
4c.OL.303	Crissier	Cheminement MD Arc-en-Ciel – Rte de Bussigny : tronçon ouest (Prodega)	C (dès 2036)	1,8
4c.OL.304	Crissier	Cheminement MD Arc-en-Ciel – Rte de Bussigny : tronçon est (Debrunner)	C (dès 2036)	-
4c.OL.312	Ecublens	Voie verte d'agglomération Sentier de Denges (tronçon 20)	C (dès 2036)	0,30
4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active				
4d.OL.11	Crissier, Ecublens	Liaison Vernie-Sorge	C (dès 2036)	13,1
4d.OL.103	Crissier, Renens	Franchissement MD Mèbre (Levant-Baumettes)	C (dès 2036)	0,54
4d.OL.110	Chavannes-près-Renens, Ecublens	Franchissement M1 Crochy	C (dès 2036)	3,0
4d.OL.114	Crissier	Passerelle MD Uttins – Blancherie	C (dès 2036)	-
4d.OL.116	Crissier	Passerelle Pont Bleu – Mont Blanc	C (dès 2036)	-
4d.OL.117	Chavannes-près-Renens, Ecublens	Franchissement du m1 et de la Sorge pour la mobilité active dans la continuité de l'Avenue Forel	C (dès 2036)	5,0
4d.OL.200	Ecublens	Franchissement MD route du Bois sous A1	C (dès 2036)	3,0
4d.OL.201	Chavannes-près-Renens, Ecublens	Franchissement M1 Champ-Fleuri	C (dès 2036)	3,0
4d.OL.300	Bussigny	Nouveau franchissement des voies CFF, site de la gare de Bussigny	C (dès 2036)	19,0
5a Requalification multimodale d'axes routiers				
5a.OL.301	Ecublens	Réaménagement de la rue du Villars – gestion du trafic et MD	C (dès 2036)	1,5
5a.OL.302	Ecublens	Avenue François-Alphonse Forel : requalification routière pour les TP et modes actifs	C (dès 2036)	12,5
5a.OL.304	Ecublens	Porte d'entrée du campus devant l'Amphimax : Requalifation routière et création d'une zone de rencontre	C (dès 2036)	5,8
5a.OL.305	Ecublens	Route de Blévallaire : Requalifation routière et création d'une zone de rencontre	C (dès 2036)	1,7
5a.OL.306	DGMR	RC251/319, aménagements multimodaux entre le giratoire du cimetière et celui de Villars-Ste-Croix, et l'entrée de Crissier sur la RC319	C (dès 2036)	-

Priorité C - Secteur Ouest Lausanne

N° mesure	Porteur	Libellé de la mesure	Priorité retenue pour le PALM 2025	Coût [mio CHF HT]
5b Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation planifiée				
5b.OL.05	Ecublens	RC81 – Ecublens, St-Sulpice, Route de Vallaire, tronçon RC1 - Montaney (HT)	C (dès 2036)	3,9
5b.OL.200	Ecublens	RC81 – Ecublens, St-Sulpice, Route de Vallaire, tronçon Montaney - Renges (HT)	C (dès 2036)	4,0
6 Métro m1 – Développement à long terme				
6.OL.200	DGMR	m1, Développement à long terme	C (dès 2036)	-
18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023				
18.OL.300	Chavannes-près-Renens, Ecublens	Prolongement de la ligne tl 6 Lausanne, Praz Séchaud – Lausanne, Maladière jusqu'à Ecublens, Veilloud	C (dès 2036)	8,8
18.OL.302	Renens, Chavannes-près-Renens, St-Sulpice	Liaison ligne 701 MBC à Renens-Gare	C (dès 2036)	-
23a Développement d'axes forts de transports publics urbains				
23a.OL.01.02	Bussigny	t2, PP10 Crissier, Bré – Bussigny, centre, étape 2, Crissier, Lentillères à Bussigny - RC179 et RC151	C (dès 2036)	6,0
30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP				
30.OL.300	Bussigny	Bussigny, aménagement interface multimodale Gare-nord + sud	C (dès 2036)	11,9

6

Région Morges – SDRM

6.1 Mesures paysage et mesures environnement et énergie
6.2 Mesures d’urbanisation
6.3 Mesures infrastructurelles

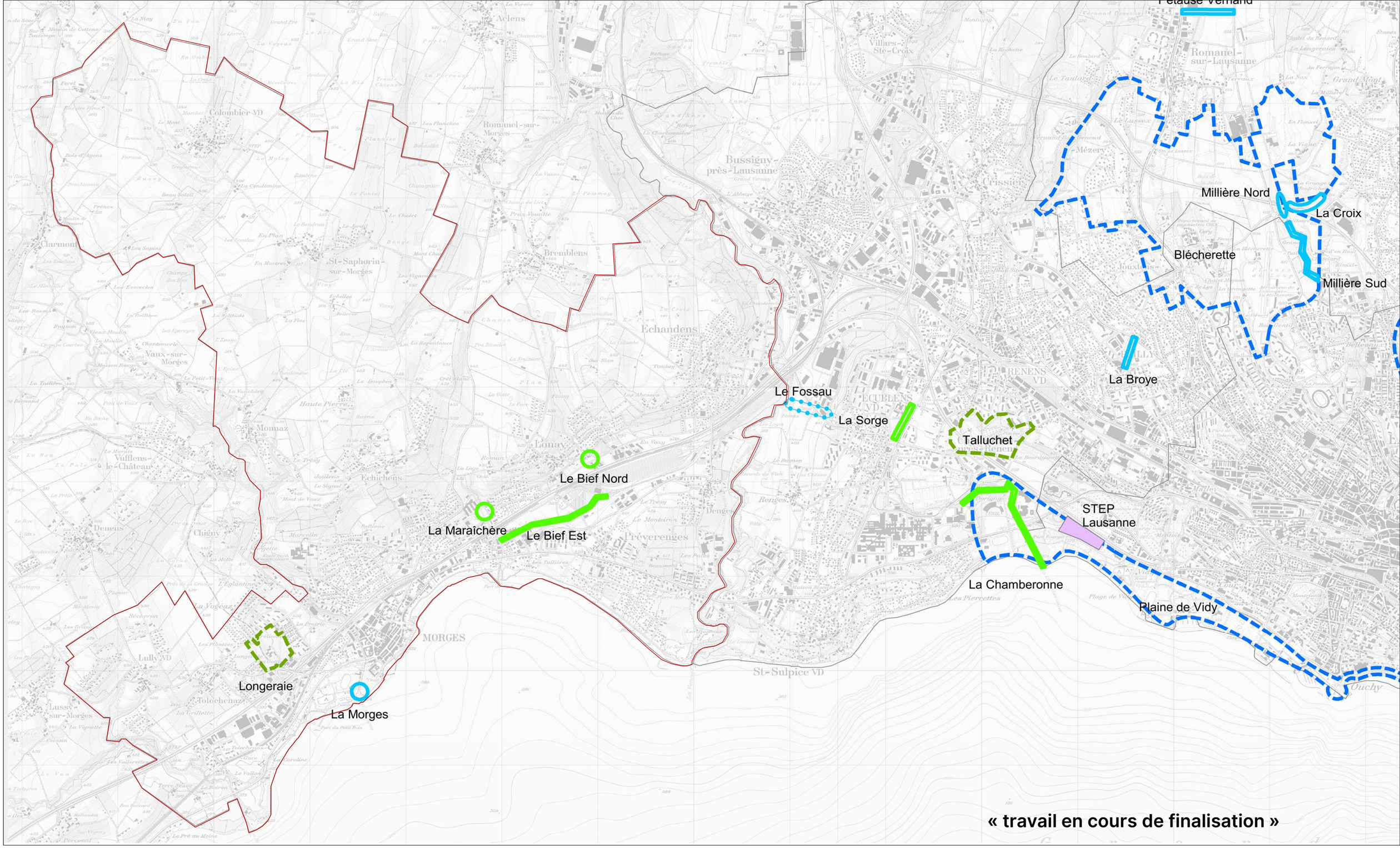
6.1
Mesures paysage et environnement et énergie

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures paysagères et celles du volet environnement et énergie à l'échelle de Région Morges inscrites dans le PALM 2025. Chaque mesures paysagère ou environnementale fait l'objet d'une fiche descriptive.

DOCUMENTS



ME8-SDRM – Mesures paysage, environnement et énergie



Mesures environnementales et paysagères reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDRM

PALM 2016

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

PALM 2025

STEP
Paysage
Renaturation
Légende de carte

MESURES

MESURES ENVIRONNEMENT PAYSAGE ET ÉNERGIE

ME8
SDRM

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

NOUVELLE MESURE

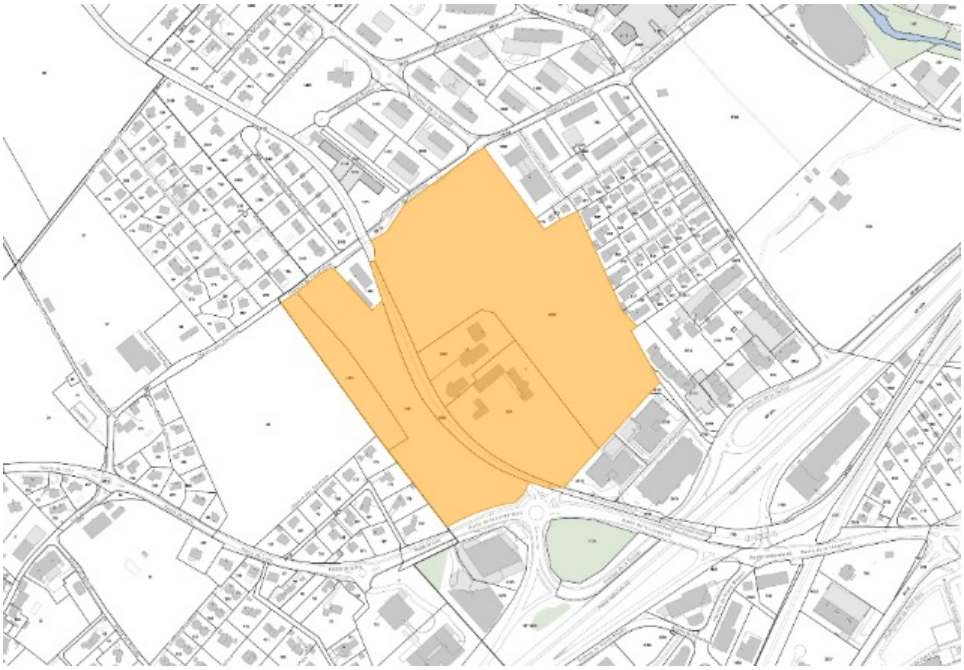
Parc agro-urbain de la Longeraie à Morges

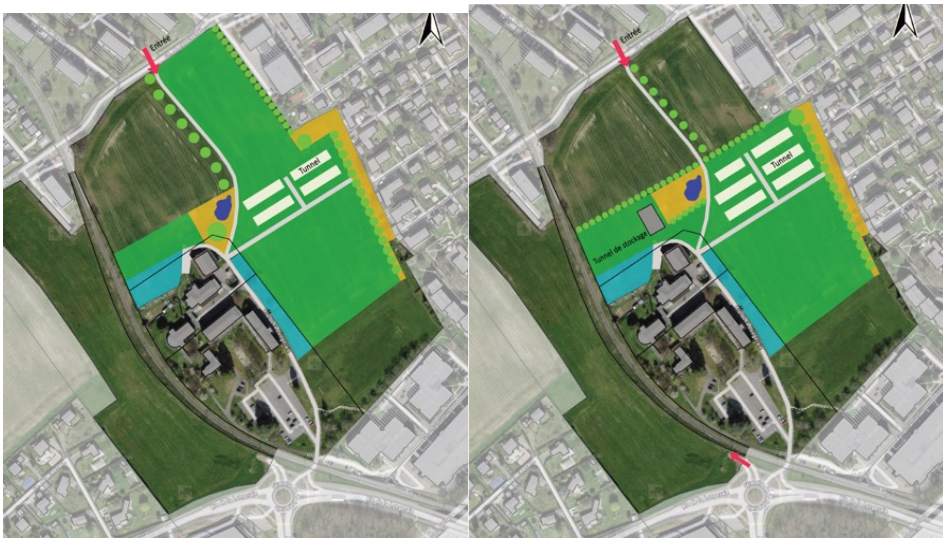
Catégorie de mesure : Parcs urbains

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Morges
Partenaires	-
Description de la mesure	Le projet prévoit de confirmer la vocation et l'identité agricole actuelle du secteur tout en développant davantage de synergies avec le tissu urbain et les quartiers alentours. Les principales opérations prévues concernent : ‣ L'aménagement et la mise en valeur des cheminements de mobilité active sur le site ; ‣ La plantation de nouveaux arbres en cohérence avec la stratégie d'arborisation de la ville ; ‣ L'insertion de nouvelles activités agricoles offrant davantage de synergies avec le tissu urbain, notamment des cultures maraîchères ; ‣ La mise en place d'activités renforçant le lien ville-campagne (vente directe, expositions, congrès) ; ‣ La recréation de zones à forte valeur écologique.
Opportunité et utilité	Compris dans un site stratégique d'agglomération du plan directeur cantonal, le site faisait initialement l'objet de mesures d'urbanisation (5586.2.238). Néanmoins, afin de limiter l'impact sur les surfaces d'assolement et de valoriser les espaces ouverts au sein du tissu bâti, la ville de Morges prévoit désormais de confirmer la vocation agricole de ce secteur dans le cadre de la révision de son plan d'affectation communal. Cette décision doit permettre de maintenir un équilibre entre espaces ouverts et espace bâti. Elle offre également des opportunités dans le cadre des stratégies d'adaptation aux changements climatiques en contribuant notamment au rafraîchissement du climat urbain. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active
Coordination entre transports et paysage	L'accessibilité au site doit être évaluée en priorité pour l'accueil de la population des quartiers adjacents (Prairie-Nord/Eglantine - 5586.2.239). Différentes mesures en cours ou planifiées permettront d'améliorer l'accès au site en mobilité active (connexion au nord et au sud sur le réseau d'agglomération). Le site dispose également d'un accès aisé en transports publics en cas de besoin (lignes structurantes 701 au nord, ligne secondaire 703 et train MBC à l'ouest).
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation liée :** Plan d'affectation Prairie-Nord / Eglantine (5586.2.239) – Réalisation d'un nouveau quartier d'habitation à proximité **Mesure infrastructurelle liée :** Tolochenaz – Lot 1, giratoire de la Longeraie – giratoire des Emetaux (5586.002) – Sécurisation des modes actifs le long de la RC 69 (à l'ouest du site) **Mesure environnementale liée :** Morges, mise en œuvre de la stratégie d'arborisation (nouvelle) – Coordination des objectifs

État de la planification	▸ 2020 : Diagnostic du site du point de vue des contraintes agricoles - Projet territorial agricole (Région Morges, réalisé) ▸ 2022 : Nouvelles orientation, étude de faisabilité (Ville de Morges / Région Morges, réalisé) ▸ En cours : Validation de la vocation agricole du secteur dans le cadre du Plan d'affectation communal (Ville de Morges) ▸ En cours : Plantation d'arbres et aménagements ponctuels (Ville de Morges) ▸ À venir : Appel à projet pour le développement de nouvelles activités agricoles (Ville de Morges)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	Projets hors zone à bâtir – pas d'emprise SDA prévue - Les projets sis hors zone à bâtir restent soumis à autorisation.

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





Étude de variante pour l'évolution des pratiques agricoles de la Longeraie (Victor Bovy & David Bichsel, 2022)

NOUVELLE MESURE

Lonay - Remise à ciel ouvert du Bief (Parc urbain du Bief Nord)

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Lonay
Partenaires	DGE-EAU, DGE-BIODIV
Description de la mesure	Le projet prévoit la remise à ciel ouvert du Bief sur environ 100 m (Lonay, parcelle 321) dans le cadre de la création d'un parc urbain. Ce dernier comprendra : ‣ La recréation d'un lit et de berges naturelles ainsi que leur élargissement (espace réservé aux eaux d'environ 11 à 12 m.) ‣ La plantation de buissons sur les berges et de plantes aquatiques ‣ La mise en place de mesures de gestion du public afin de préserver certains secteurs des dérangements Il nécessitera au préalable le déplacement des activités de la voirie de Lonay, implantée sur ce site, ainsi que la démolition des bâtiments.
Opportunité et utilité	Cette mesure renforce le sous-réseau des eaux courantes à l'interface entre le périmètre compact d'agglomération et l'espace agricole et forestier. La mise en œuvre de cette dernière permettra notamment : ‣ d'améliorer les connexions biologiques pour les espèces inféodées aux réseaux aquatiques (libellules, amphibiens) ‣ de mettre en place d'autres mesures favorables à la biodiversité sur le site (arborisation, haies, prairies fleuries, zones rudérales, etc...) ‣ d'offrir des aménagements naturels à vocation pédagogique dans un secteur également destiné au délassement de la population Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Renforcer les centralités du quotidien ● Confirmer le périmètre des sites stratégiques d'agglomération ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure infrastructurelle** Lonay, Denges / Rte Lonay - Denges (5b.RM.01 / 5586.2.041) – Requalification routière en faveur de la mobilité douce et des transports publics à proximité **Mesure d'urbanisation** Plan d'affectation « En Carouge » (Nouveau) – Réalisation de la mesure conditionnée à la réalisation d'un nouveau quartier à proximité
État de la planification	**Réalisé :** ‣ Validation de l'opportunité – Plan sectoriel biodiversité (Région Morges, 2018) **En cours / à venir :** ‣ Affectation de l'intégralité du secteur en zone de verdure dans le cadre de la révision du plan d'affectation communal (Commune de Lonay, en cours) ‣ Relocalisation des activités présentes sur le site, notamment le local de voirie (Commune de Lonay, à venir) ‣ Étude technique pour la remise à ciel ouvert du cours d'eau et identification des contraintes (Commune de Lonay, à venir) ‣ Projet pour la création du parc public (Commune de Lonay, à venir) ‣ Réalisation des aménagements (Commune de Lonay, à venir)

Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement

-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





NOUVELLE MESURE

Lonay – Renaturation de la Maraîchère

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	B (2032-2036)
Porteur de projet	Commune de Lonay, DGE-EAU
Partenaires	DGE-BIODIV
Description de la mesure	Le projet prévoit la renaturation de la Maraichère sur environ 115 m dans le cadre de la création d'un parc urbain. Il nécessitera de déplacer le tracé du cours d'eau, actuellement canalisé à l'est de la route, à l'ouest du chemin des Vignes afin de lui redonner de l'espace. La renaturation comprendra : ‣ La recréation d'un lit et de berges naturelles ainsi que leur élargissement (espace réservé aux eaux d'environ 11 à 12 m.) ‣ La plantation de buissons sur les berges et de plantes aquatiques ‣ La mise en place de mesures de gestion du public afin de préserver certains secteurs des dérangements
Opportunité et utilité	Du point de vue des réseaux écologiques, l'opportunité de cette mesure a été étudiée et démontrée dans le plan sectoriel biodiversité de Région Morges (mesure n°4). Cette dernière permettra notamment : ‣ d'améliorer les connexions biologiques pour les espèces inféodées aux réseaux aquatiques (libellules, amphibiens) ‣ de mettre en place d'autres mesures favorables à la biodiversité sur le site (arborisation, haies, prairies fleuries, zones rudérales, etc…) ‣ d'offrir des aménagements naturels à vocation pédagogique, dans un secteur également destiné au délassement de la population Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les parcs urbains ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Promouvoir la mobilité active
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation** La Gracieuse, Lonay, plan d'affectation (5586.3.138) – Réalisation d'un nouveau quartier à proximité **Mesures infrastructurelles** ‣ Lonay, Ch. des Vignes, itinéraire mobilité douce - étape 1 (4c.RM.252 / 5586.002) – Aménagement d'un itinéraire mobilité douce est-ouest à proximité ‣ Morges-Lonay, cheminement sud de la Gracieuse, itinéraire mobilité douce (4c.RM.51 / 5586.002) – Aménagement d'un itinéraire mobilité douce est-ouest à proximité ‣ RC95, Lonay, Pont de la Gracieuse, assainissement pour la MD (4d.RM.13 / 5586.3P.153) – Sécurisation d'un itinéraire mobilité douce nord-sud à proximité ‣ Lonay, Pont de la Gracieuse, éclairage des itinéraires modes doux (4c.05.RM.01 / 5586.002) – Sécurisation d'un itinéraire mobilité douce nord-sud à proximité
État de la planification	**Réalisé :** Validation de l'opportunité – Plan sectoriel biodiversité (Région Morges, 2018) **En cours / à venir :** ‣ Confirmation de l'affectation du secteur en zone de verdure dans le cadre de la révision du plan d'affectation communal (Commune de Lonay, en cours) ‣ Étude technique pour le déplacement et la renaturation du cours d'eau et identification des contraintes (Commune de Lonay, à venir) ‣ Projet pour la création du parc public (Commune de Lonay, à venir) ‣ Réalisation des aménagements (Commune de Lonay, à venir)

Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement

-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





NOUVELLE MESURE

SSDA Morges-Est – Renaturation du Bief

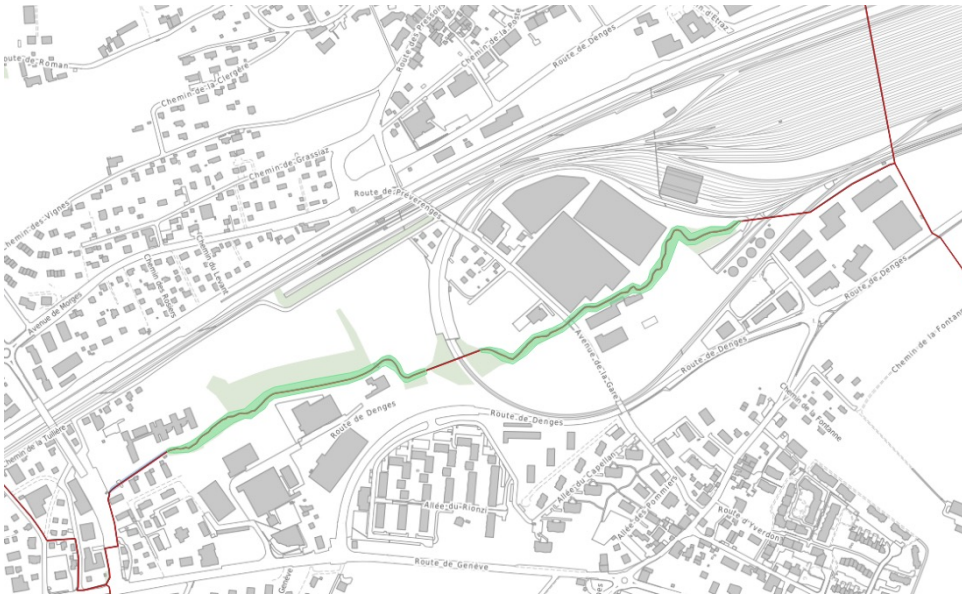
Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

Priorité PALM 2025	B (2032-2036)
Porteur de projet	DGE-EAU, Commune de Lonay, Commune de Préverenges
Partenaires	Propriétaires fonciers, CFF, DGE-BIODIV
Description de la mesure	Le projet prévoit la renaturation du Bief sur environ 1'000 m dans le cadre du développement du site stratégique d'activité de Morges-Est (SSDA). Cette renaturation comprendra : ‣ La recréation d'un lit naturel, l'amélioration de la qualité des berges ainsi que leur élargissement ponctuel (espace réservé aux eaux d'environ 20 m.) ‣ La création de zones plus profondes et la plantation de végétation aquatique ‣ La mise en place de mesures de gestion du public afin de préserver certains secteurs des dérangements Un itinéraire destiné aux modes doux sera également créé au sud du cours d'eau (uniquement sur la partie ouest).
Opportunité et utilité	Du point de vue des réseaux écologiques, l'opportunité de cette mesure a été étudiée et démontrée dans le plan sectoriel biodiversité de Région Morges (mesure n°3). Cette dernière permettra notamment : ‣ d'améliorer les connexions biologiques pour les espèces inféodées aux réseaux aquatiques (libellules, amphibiens) ainsi que pour les réseaux terrestres, en lien avec le cordon boisé adjacent. ‣ d'améliorer considérablement la valeur écologique du secteur, en coordination avec l'urbanisation du site stratégique d'activité alentours. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Confirmer le périmètre des sites stratégiques d'agglomération ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation** SSDA Morges-Est (Nouveau) – Coordination du développement de l'urbanisation et l'amélioration de zone à forte valeur environnementale **Mesure infrastructurelle** SSDA Morges-Est, route d'accès (Nouveau) – Limitation des impacts sur l'environnement **Mesure environnementale** Préverenges-Lonay-Denges – Développement du chauffage à distance (Nouveau) – Limitation des impacts sur l'environnement
État de la planification	**Réalisé :** Validation de l'opportunité – Plan sectoriel biodiversité (Région Morges, 2018) **En cours / à venir :** ‣ SSDA Morges-Est - Image directrice (Région Morges, en cours) ‣ Modification des plans d'affectation (Commune de Lonay / Commune de Préverenges, à venir) ‣ Étude technique, identification des contraintes et coordination avec les acteurs (Commune de Lonay / Commune de Préverenges, à venir) ‣ Elaboration du projet de renaturation (Commune de Lonay / Commune de Préverenges, à venir) ‣ Réalisation des aménagements (Commune de Lonay / Commune de Préverenges, à venir)

Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement

-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



Etat actuel du Bief, près du Pont de l'av. de la Gare (source : Viridis)



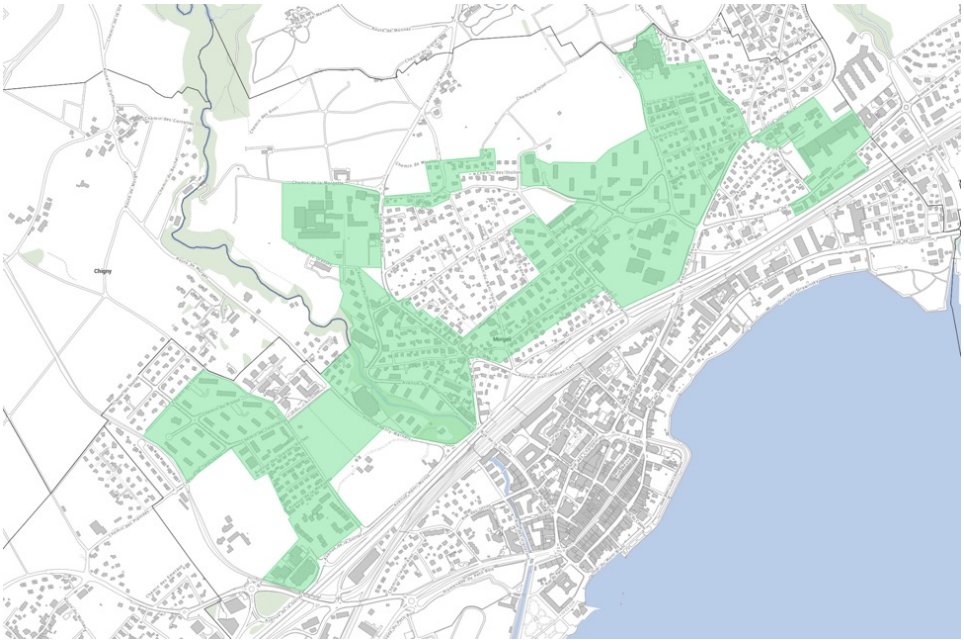
NOUVELLE MESURE

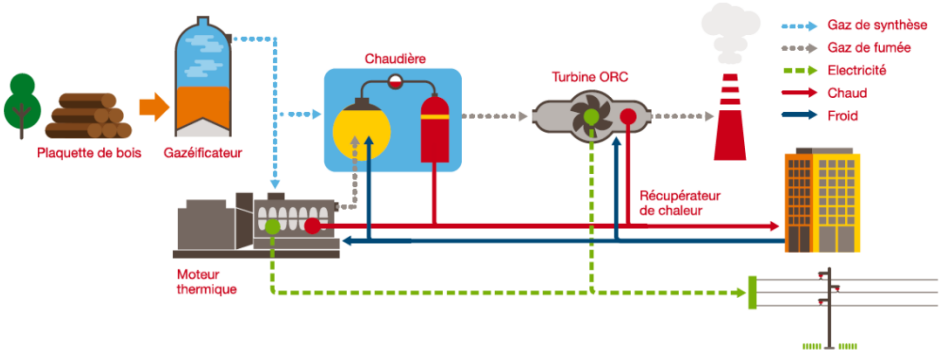
Morges – Développement du chauffage à distance au nord de la Ville

Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Morges Energies SA
Partenaires	Ville de Morges, Romande Energie Services
Description de la mesure	Le projet prévoit le développement d'un nouveau réseau de chauffage à distance pour desservir le nord de la ville de Morges, en complément des projets développés au sud (Morges-Lac, Morges STEP, Lonay Tuilière) La mesure comprend : ‣ la création d'une nouvelle centrale de cogénération à plaquettes de bois (gazéification) sur le site de Marcelin ‣ le développement du réseau pour alimenter les principaux quartiers ‣ la création de sous-stations pour l'alimentation des bâtiments Le bois-énergie étant actuellement une ressource sous forte pression, des alternatives renouvelables sont souhaitées, à minima comme complément au bois. Dans ce sens, Morges Energies débutera prochainement les analyses prospectives relatives au potentiel de géothermie moyenne et grande profondeur sur le territoire de Morges.
Opportunité et utilité	Le développement de ce projet concrétise les principes de la stratégie énergétique 2035 de la Ville de Morges, en matière de décarbonation de la production et de l'approvisionnement en chaleur. Il s'inscrit également dans les orientations de la planification énergétique territoriale de l'agglomération Lausanne-Morges qui prévoit de favoriser les énergies de réseau, et de garantir une utilisation optimale du bois-énergie (cogénération, gazéification). Ce nouveau réseau de chauffage permettra d'offrir une solution concrète pour la transition énergétique et d'accélérer le remplacement des chauffages dans un secteur ou la densité des besoins est importante (46 GWh/an dont 36 GWh/an pourraient être couverts par le réseau). Il permettra également de proposer une solution de chauffage décarbonée lors de la construction de nouveaux bâtiments, en lien avec le processus de densification et de renouvellement urbain. Cette mesure s'inscrit dans le principe d'action suivant : ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation** Morges, plan d'affectation communal (1656420011) – Densification et mobilisation des réserves à bâtir **Mesures infrastructurelles** ‣ Morges, Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus (5586.3.009) – Coordination des travaux ‣ Morges, passerelle de mobilité douce sur la Morges (patinoire) – Coordination de la réalisation **Mesure environnementale** Morges, Mise en œuvre de la stratégie d'arborisation – Coordination des objectifs
État de la planification	**Réalisé :** Études techniques et planification du réseau (Morges Energies SA, 2021-2023) **En cours / à venir :** ‣ Construction de la centrale, du réseau et des sous-stations, étape par étape (Morges Energies SA, en cours) ‣ Démarchage des consommateurs (Morges Energies SA, en cours) ‣ Raccordement des bâtiments (Morges Energies SA, à venir)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





2.1

Morges – Renaturation de l'embouchure de la Morges

Catégorie de mesure : Renaturations de cours d'eau

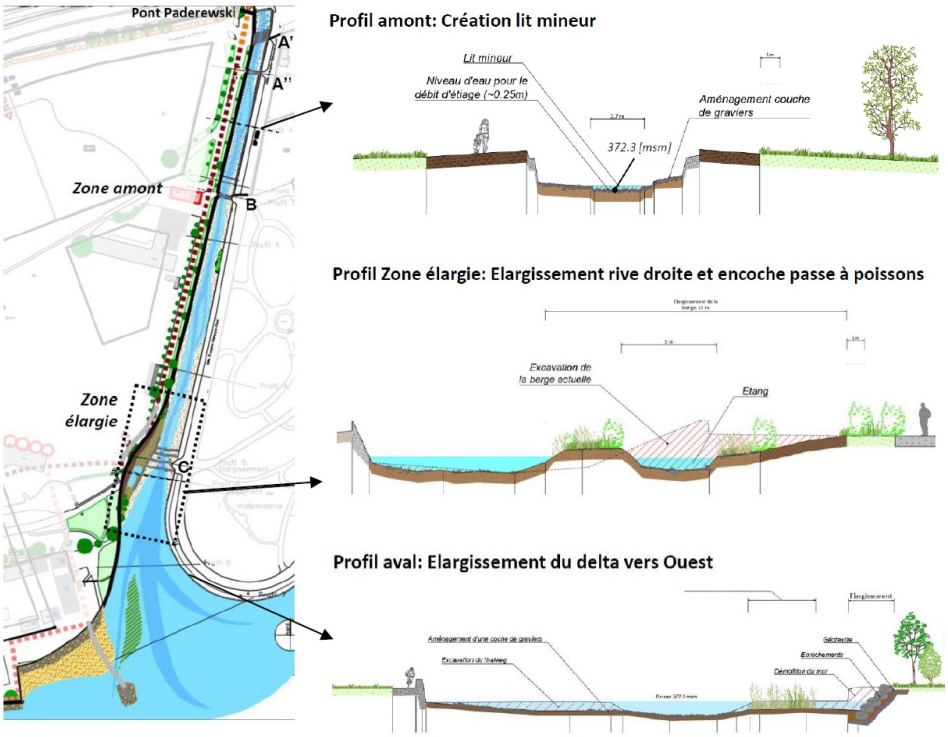
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Morges
Partenaires	DGE-EAU, DGE-BIODIV
Description de la mesure	Le projet prévoit la renaturation de l'embouchure de la Morges Elle s'accompagnera de mesures complémentaires en amont permettant de limiter les risques d'inondation (pose de herses, reconstruction du pont) Cette renaturation comprend : ‣ L'élargissement du delta de la Morges (côté ouest) incluant la suppression de la digue et son remplacement par une passerelle ‣ L'élargissement de la zone aval, sur une longueur d'environ 80 mètres, avec la création d'une passe à poisson et d'un étang ‣ La création d'un lit mineur sur la zone amont, dans le gabarit actuel ‣ La mise en place d'un plan d'entretien incluant la lutte contre les espèces exotiques envahissantes à l'embouchure
Opportunité et utilité	Du point de vue des réseaux écologiques, l'opportunité de cette mesure a été étudiée et démontrée dans le plan sectoriel biodiversité de Région Morges (mesure n°1). Cette dernière permettra notamment : ‣ d'améliorer significativement le potentiel écologique du cours d'eau pour la faune et la flore, notamment pour les poissons en supprimant ou limitant les seuils et en créant de petites structures ‣ d'améliorer la qualité du delta, en lui redonnant un dynamique proche de l'état naturel ‣ d'intégrer des mesures de lutte contre les dangers naturels, notamment les risques d'inondation ‣ de développer un volet pédagogique et de sensibilisation à la nature dans un secteur à forte fréquentation (piscine, plage, ...) Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les parcs urbains ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Renforcer les centralités du quotidien
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures infrastructurelles** ‣ Voie Verte, tronçon Préverenges – Saint-Prex (4c.RM.205 / 5586.3.058) – Coordination des travaux ‣ Morges, réaménagement de la place Dufour pour la mobilité douce (Nouveau) - Sécurisation d'un itinéraire mobilité douce à proximité **Mesure environnementale** Morges, Mise en œuvre de la stratégie d'arborisation (Nouveau) – Coordination des objectifs
État de la planification	**Réalisé :** ‣ Evaluation de l'opportunité et des enjeux à l'échelle régionale – Plan sectoriel biodiversité (Région Morges, 2018) ‣ Avant-projet de renaturation (Ville de Morges, 2019) ‣ Étude de variantes pour la protection contre les crues (Ville de Morges, 2020) **En cours / à venir :** ‣ Étude technique et projet d'ouvrage (Ville de Morges, en cours) ‣ Réalisation des aménagements (Ville de Morges, à venir)

Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement

-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





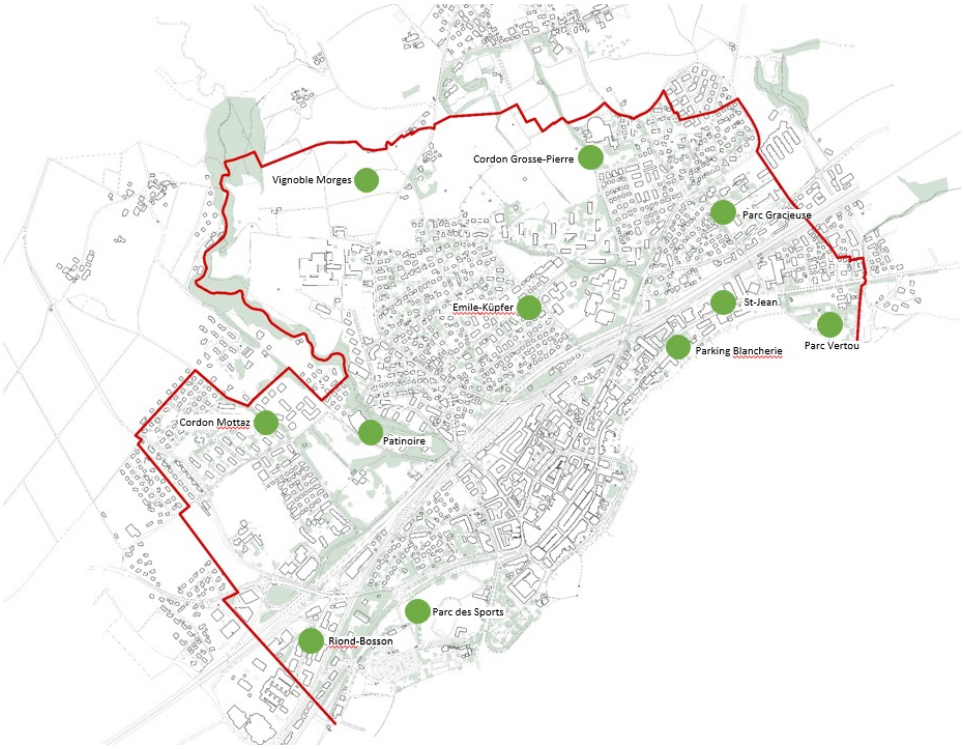
NOUVELLE MESURE

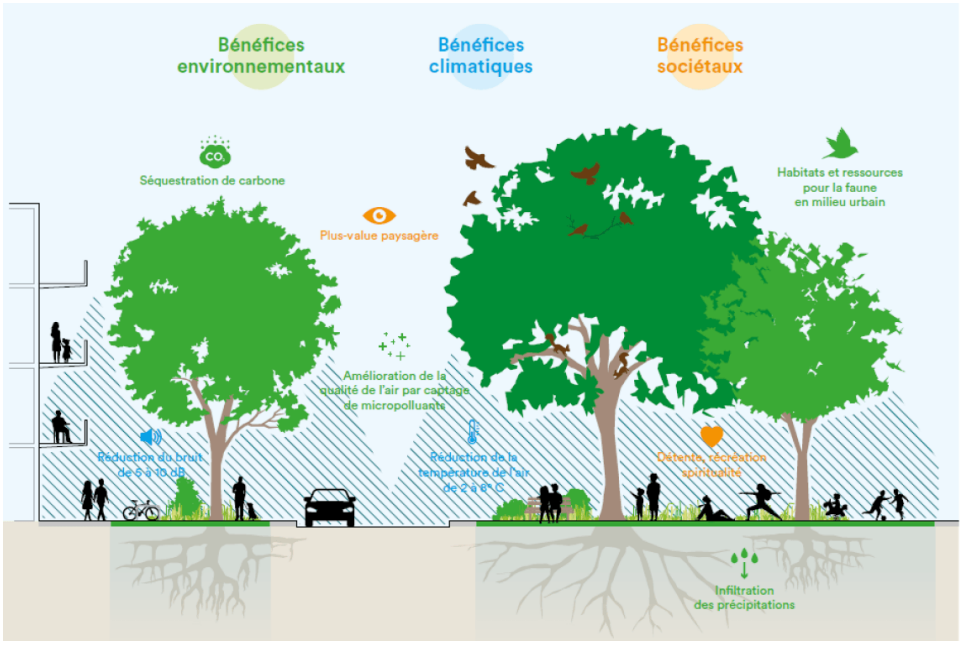
Morges – Mise en œuvre de la stratégie d'arborisation

Catégorie de mesure : Créations de liaisons biologiques

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Ville de Morges
Partenaires	Propriétaires fonciers
Description de la mesure	Le projet prévoit de renforcer l'arborisation sur plusieurs sites afin de pérenniser la mise en œuvre de la stratégie d'arborisation de la Ville de Morges initiée en 2023. Cette mesure comprend notamment : ‣ La plantation d'environ 90 arbres par an sur le domaine public ‣ L'amélioration de l'arborisation et de la végétalisation d'espaces publics existants. ‣ La suppression de revêtement étanche et remplacement par un matériaux perméable ou la création de nouvelles zones de plantation.
Opportunité et utilité	Ce projet s'inscrit dans la mise en œuvre de la stratégie d'arborisation de la Ville de Morges qui vise à augmenter la surface de canopée de 16,9% actuellement à 25% d'ici 2050. Afin d'atteindre cet objectif, près de 220 nouveaux arbres devront être plantés chaque année en complément de l'arborisation existante, dont environ 90 sur le domaine public . Le maintien et l'augmentation de la canopée passent également par un intérêt particulier et une amélioration apportée aux conditions de vie des arbres existants. Les sites choisis visent à : ‣ Contribuer de manière significative à la réduction des îlots de chaleur ‣ Améliorer le cadre de vie pour la population ‣ Augmenter et lier les réservoirs de biodiversité Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les parcs urbains ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Renforcer les centralités du quotidien ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Promouvoir la mobilité active
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d'urbanisation** Morges, révision du plan d'affectation communal (Nouveau) – Cohérence des dispositions règlementaires **Mesures environnementales** ‣ Morges – Développement du chauffage à distance au nord de la Ville (Nouveau) – Coordination de la mise en oeuvre ‣ Morges – Renaturation de l'embouchure de la Morges (2.1) – Coordination de la mise en œuvre
État de la planification	**Réalisé :** ‣ Stratégie d'arborisation et de végétalisation (Ville de Morges, 2022) ‣ Préavis de 1'480'000 CHF pour la mise en œuvre de 6 mesures pilotes (validé en mai 2023) **En cours / à venir :** ‣ Études et réalisations pour les 6 projets pilotes du préavis pour la première étape de mise en œuvre 2023-2026 ‣ Projets d'aménagement et coordination avec les enjeux d'urbanisme et de mobilité (Ville de Morges, en cours) ‣ Réalisation des aménagements (Ville de Morges, à venir) ‣ Évaluation systématique de possibilités de mise œuvre de la Stratégie d'arborisation dans tous les projets de la Ville
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





NOUVELLE MESURE

Préverenges – Développement d'un chauffage à distance

Catégorie de mesure : Créations de chauffages à distance

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Fournisseurs d'énergie
Partenaires	Communes de Préverenges, Denges et Lonay
Description de la mesure	Le projet prévoit le développement d'un nouveau réseau de chauffage à distance pour desservir la commune de Préverenges, ainsi que, dans la mesure du possible, certains quartiers situés sur les communes de Denges et Lonay. La desserte des zones d'activités est notamment envisagée. La mesure comprend : ‣ La création d'une station de pompage pour l'eau du lac ou l'utilisation de la station existante de Saint-Sulpice ‣ le développement du réseau pour alimenter les principaux quartiers ‣ la création de plusieurs sous-stations pour l'alimentation des bâtiments. A terme, d'autres sources de chaleur renouvelables pourront participer à l'alimentation du réseau, notamment la géothermie moyenne profondeur (potentiel à confirmer).
Opportunité et utilité	Cette mesure s'inscrit dans la mise en œuvre de la planification énergétique territoriale du PALM (mesure n°5). Cette dernière prévoit de favoriser l'usage des ressources renouvelables situationnelles pour l'approvisionnement en énergie du parc bâti. Dans ce contexte, le potentiel de l'eau du lac a été estimé à 280 GWh/an pour l'ensemble de l'agglomération, dont 81 GWh/an devront être valorisés d'ici à l'horizon 2030. Ce nouveau réseau de chauffage permettra d'offrir une solution concrète pour la transition énergétique et d'accélérer le remplacement des chauffages dans un secteur ou la densité des besoins est importante. Son développement sera coordonné avec d'autres projets en cours (Morges STEP, Lonay Tuilière). Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Spécifier les polarités d'activités ● Confirmer le périmètre des sites stratégiques d'agglomération ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures d'urbanisation :** ‣ SSDA Morges-Est (Nouveau) – Alimentation des nouveaux bâtiments – opportunité à évaluer selon le programme retenu ‣ Denges-centre 1 / ZA La Pâle (1656320001) – Densification de la zone industrielle à proximité – opportunité à évaluer selon le programme retenu ‣ Grand Record (5586.2.234) – Nouveau quartier compris dans le périmètre **Mesures infrastructurelles :** ‣ RC1 Morges - Venoge, requalification multimodale (5a.RM.01 - 5586.010) – Coordination des travaux ‣ SSDA Morges-Est, route d'accès (Nouveau) – Coordination des travaux ‣ Voie verte, traversée du bourg de Préverenges (4c.RM.206 / 5586.3P.156) – Coordination des travaux **Mesure environnementale :** SSDA Morges-Est – Renaturation du Bief (Nouveau) – Limitation des impacts lors des travaux
État de la planification	**Réalisé :** Planification énergétique territoriale du PALM (DGE-DIREN / Communes, 2022) **En cours / à venir :** ‣ Étude technico-économique (Fournisseurs d'énergie, en cours) ‣ Construction du réseau (Fournisseurs d'énergie, à venir) ‣ Démarchage et raccordement des bâtiments (Fournisseurs d'énergie / communes, à venir)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

Périmètre en cours d'étude et extensions potentielles à évaluer, notamment pour raccorder les zones d'activité.



Le projet s'inspirera d'une démarche similaire menée sur les communes de Morges et Tolochenaz, dont la station de pompage a été inaugurée en 2022 (source : Ville de Morges).



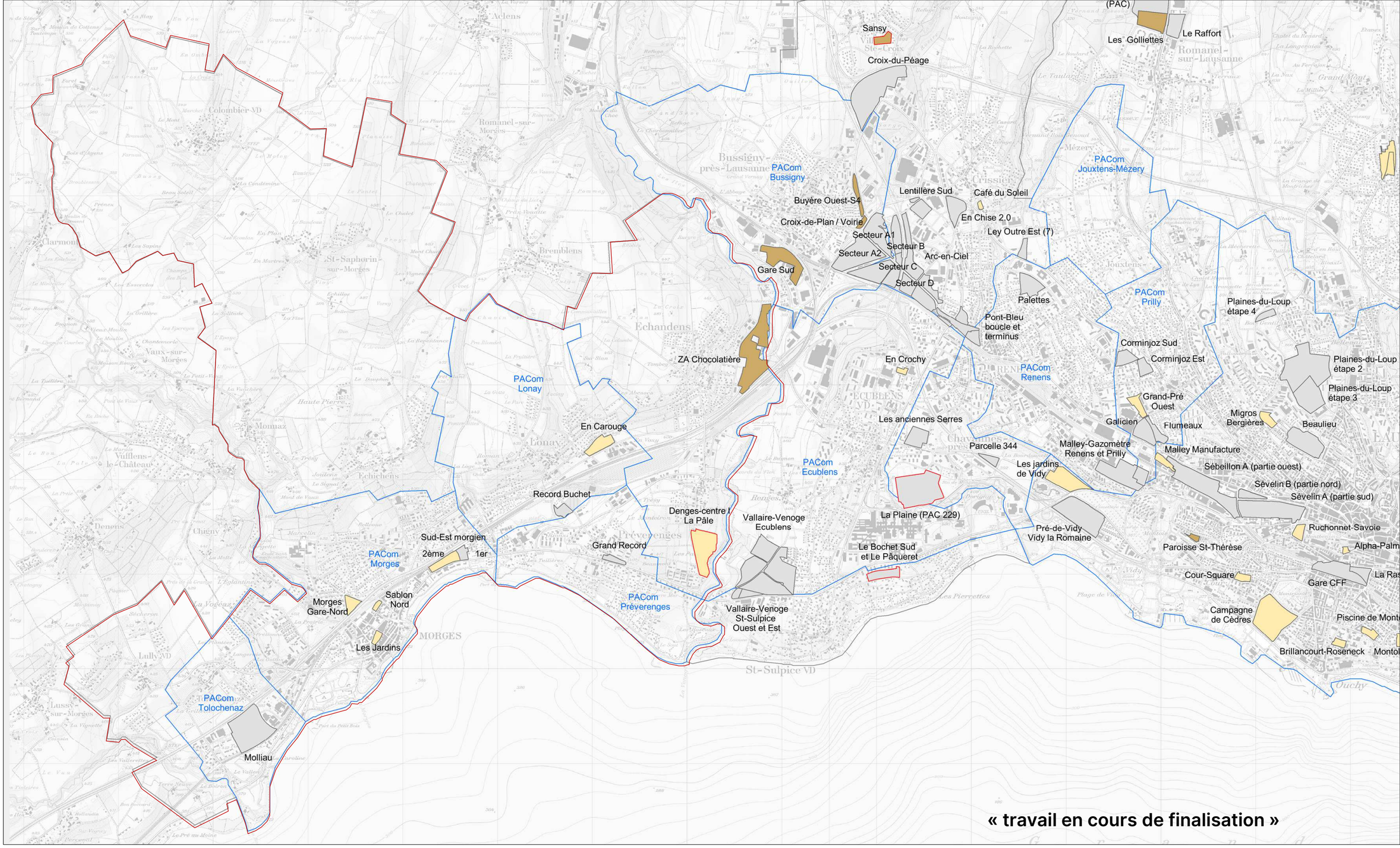
6.2
Mesures d’urbanisation

Le présent chapitre développe les nouvelles mesures d’urbanisation à l’échelle de Région Morges inscrites dans le PALM 2025. Les mesures d’urbanisation nouvelles sont inscrites à l’horizon A (2028-2032) et font l’objet d’une fiche descriptive. Les mesures de l’inventaire de projets inscrites à l’horizon B (2032-2036) sont listées.

DOCUMENTS



ME9-SDRM – Mesures urbanisation



Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé PALM 2016 et 2025

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDRM

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles - portefeuille actualisé du PALM 2025

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises
- Mesure avec empiètement SDA
- Mesure PACom ou PGA

MESURES

MESURES URBANISATION

ME9
SDRM

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges

1656380008

Site stratégique de développement d'activités Morges est

Catégorie de mesure : Plans d'affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Communes de Denges, Lonay, Préverenges
Partenaires	Région Morges, Canton de Vaud, ARCAM
Description de la mesure	Le projet vise à aménager la zone d'activités intercommunale de Morges est, secteur à fort potentiel d'emplois secondaires et tertiaires. Les règlements des zones concernées sur les 3 communes seront révisés de manière coordonnée.
Type d'affectation	Zone d'activités économiques 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	2400 emplois actuels 5400 emplois totaux
Opportunité et utilité	Identifié comme secteur prioritairement destiné aux activités secondaires, ce projet vise à concrétiser la stratégie régionale de gestion des zones d'activités de l'agglomération Lausanne Morges en mobilisant et valorisant les nombreuses réserves à bâtir du site pour accueillir des emplois. Le projet permettra également la revalorisation du cours d'eau du Bief et la réalisation d'espaces ouverts ambitieux. Il est également identifié comme éventuel site de plateforme logistique rail route du PALM. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Spécifier les polarités d'activités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Permettre un transport de marchandises durable et efficace
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est très bien desservi grâce à la gare Lonay-Préverenges, les lignes urbaines 702 et 705. Le projet sera coordonné avec plusieurs projets d'aménagements routiers en faveur de la mobilité active et des transports publics tout en respectant les contraintes de circulation liées aux activités industrielles et secondaires.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Urbanisation :** Remplace la mesure n° 5586.2.232 « Record Buchet » **Environnement :** Préverenges-Lonay-Denges : développement d'un chauffage à distance, SSDA Morges est : renaturation du Bief. **Mobilité :** ‣ 5586.3P.156 / 4c.RM.206_voie verte d'agglomération Préverenges Denges ‣ 5a.RM.254 création d'une nouvelle voie industrielle et de mobilité active, ‣ 4e.RM. 251 stationnement vélo ‣ 5a.RM.300 Interface CFF Lonay-Préverenges place des Pressoirs ‣ 4d.RM.254 nouveau cheminement mobilité douce Trési
État de la planification	Image directrice. Légalisation des PA prévue en 2026.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

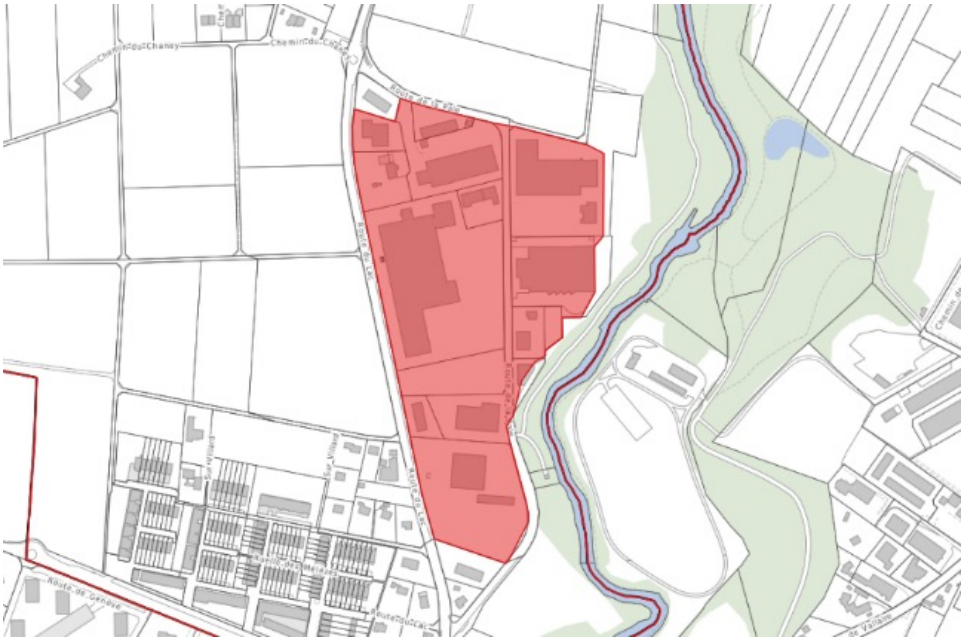
1656320001

Plan d’affectation La Pâle

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Denges
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA vise à augmenter les droits à bâtir de la zone d’activités de la Pâle pour augmenter son potentiel d’accueil en emplois secondaires et renforcer sa fonctionnalité tout en proposant des espaces collectifs de qualité.
Type d’affectation	Zone d’activités économiques 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	191 habitants + emplois actuels 646 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Ce PA s’inscrit pleinement dans la stratégie régionale de gestion des zones d’activités de l’agglomération Lausanne Morges qui a identifié le site comme secteur réservé aux activités secondaires. La densification de ce site en emplois participe à l’objectif du PALM de maintenir une part importante d’activités secondaires dans le cœur d’agglomération et maintenir un ratio de 0,6 emplois pour 1 habitant. Il s’accompagne d’un réaménagement des espaces ouverts de qualité renforçant le lien entre le bourg et le sud de la commune en coordination avec le PAC Venoge. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Spécifier les polarités d’activités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Optimiser l’utilisation des polarités d’activités ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Augmenter l’utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Développer la stratégie d’accessibilité TP à plusieurs échelles ● Permettre un transport de marchandises durable et efficace
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est desservi par les lignes urbaines 701 et 705.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Préverenges-Lonay-Denges, développement d’un chauffage à distance : raccordement à évaluer.
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2025.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



NOUVELLE MESURE

Plan d’affectation Chocolatière

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	B (2032-2036)
Porteur de projet	Commune d’Echandens
Partenaires	Région Morges
Description de la mesure	Le projet vise à adapter le règlement de la ZA chocolatière conformément aux objectifs de la stratégie régionale de gestion des zones d’activités.
Type d’affectation	À venir
Nombre d’habitants et d’emplois	-
Opportunité et utilité	Identifié comme secteur prioritairement destiné aux activités secondaires, ce site nécessite une révision de son règlement pour répondre aux objectifs de densification et de développement des activités secondaires dans l’agglomération. Le projet permettrait également de créer des espaces publics et ouverts de qualité et d’améliorer les déplacements dans ce secteur. A proximité du centre du village, il vise une meilleure intégration de ce secteur. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Spécifier les polarités d’activités ● Optimiser l’utilisation des polarités d’activités ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Optimiser la hiérarchisation et la gestion du réseau routier ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Rafraîchir le tissu bâti
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est très bien desservi grâce aux lignes 702 et 705.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Requalification de la route d’Ecublens (4c.RM.300)
État de la planification	Image directrice. Légalisation des PA prévue en 2026.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



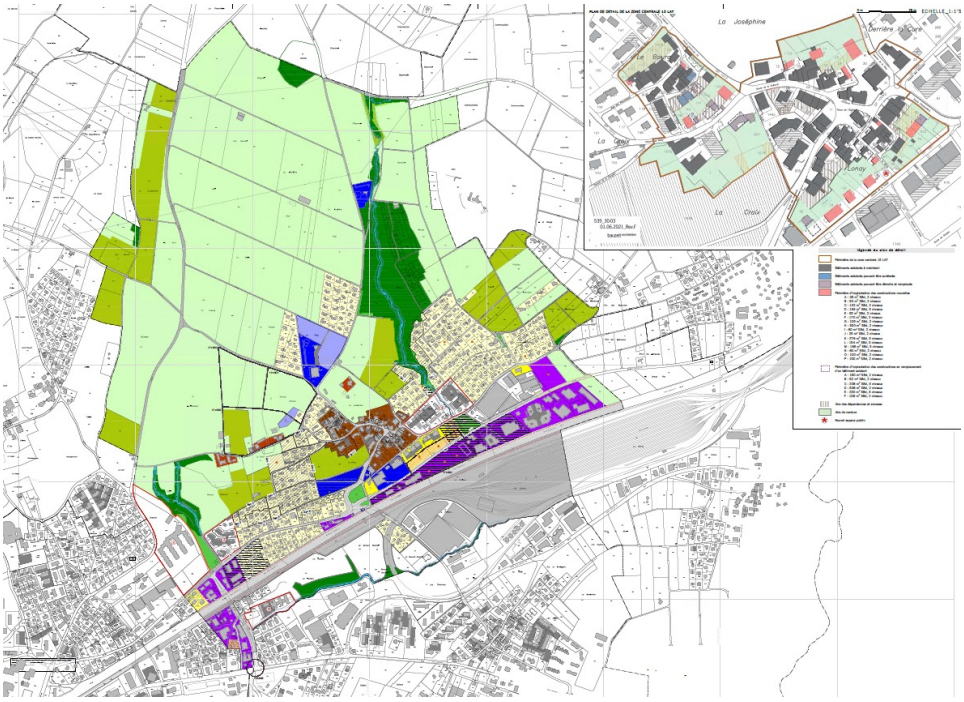
1656380007

Plan d’affectation communal de Lonay

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Lonay
Partenaires	-
Description de la mesure	La révision du PACom de Lonay vise à mettre à jour l’ensemble des règles de construction et d’affectation du territoire communal, excepté les zones d’activités économiques et le PA Carouge.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	790 habitants supplémentaires
Opportunité et utilité	La révision des PACom environ tous les 15 ans est une obligation légale (art.27 de la LATC). Le PACom permet de définir les modalités de densification des zones habitats et mixte, en octroyant de nouveaux droits à bâtir, en coordination avec la qualité de desserte en transports publics et des aspects patrimoniaux et environnementaux. Il participe à mobiliser voire augmenter le potentiel d’accueil en habitants et en emplois afin de répondre aux perspectives d’accueil attribuées au PALM, identifiées dans le Plan directeur cantonal. Il instaure des règles constructives qualitatives en faveur de l’écologie et du climat. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
Coordination entre transports et urbanisation	La vision communale vise à prioriser le développement du PA en carouge et sa zone d’activités. Le PAcom ne prévoie donc pas de forts développements. La coordination de l’urbanisation et des transports se fait dans le cadre des deux projets cités en dessus.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure d’urbanisation** Lonay, En Carouge (1656380005) – Réalisation d’un nouveau quartier d’habitation à proximité - La révision du PACOm est grandement liée à l’approbation du plan d’affectation « En Carouge ». Tant que le plan d’affectation « En Carouge » n’a pas été approuvé, la commune ne peut pas avancer sur le projet de révision du PACom.
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2025.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



1656380005

Plan d’affectation En Carouge

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Lonay
Partenaires	-
Description de la mesure	Le Plan d’affectation Carouge est un projet de forte densification en habitants et en emplois proposant une grande qualité des espaces ouvert, notamment le parc du Bief. Il vise également à dynamiser le centre de Lonay en proposant des commerces, services et équipements supplémentaires au service de l’entier du village.
Type d’affectation	Zone mixte 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	61 habitants + emplois actuels 854 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Le PA en Carouge est situé dans le site stratégique H1 du PALM. Particulièrement bien desservi en transports publics, il participe pleinement au dynamisme impulsé par les sites stratégiques d’agglomération. En outre sa programmation permet de renforcer la centralité de Lonay en proposant des services, commerces et équipements facilement accessible en mobilité active depuis le reste du village. Il permet la concrétisation de mesures environnementales et paysagères : la renaturation du cours d’eau du Bief et la création d’un parc urbain. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les centralités du quotidien ● Confirmer le périmètre des sites stratégiques d’agglomération ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d’inondations et d’accidents majeurs ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l’air et aux eaux polluées
Coordination entre transports et urbanisation	Sa situation centrale en fait un site particulièrement bien desservi en TP. Le projet est coordonné avec la création d’une interface multimodale permettant le rabattement de la ligne 702, axe fort de la région morgienne, sur la halte ferroviaire Lonay-Préverenges. Le projet est coordonné avec la requalification de la RC 80 en faveur des transports publics et de la mobilité active.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesure environnementale :** La mesure ENV_Lonay_RemiseCielOuvertBief_v1 fait partie intégrante du plan d’affectation « En Carouge » (Voir illustration) **Mesure mobilité** 5586.2.041 Requalification de la RC80 Lonay-Denges 5a.RM.300 Interface CFF Lonay-Préverenges place des Pressoirs
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2024.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





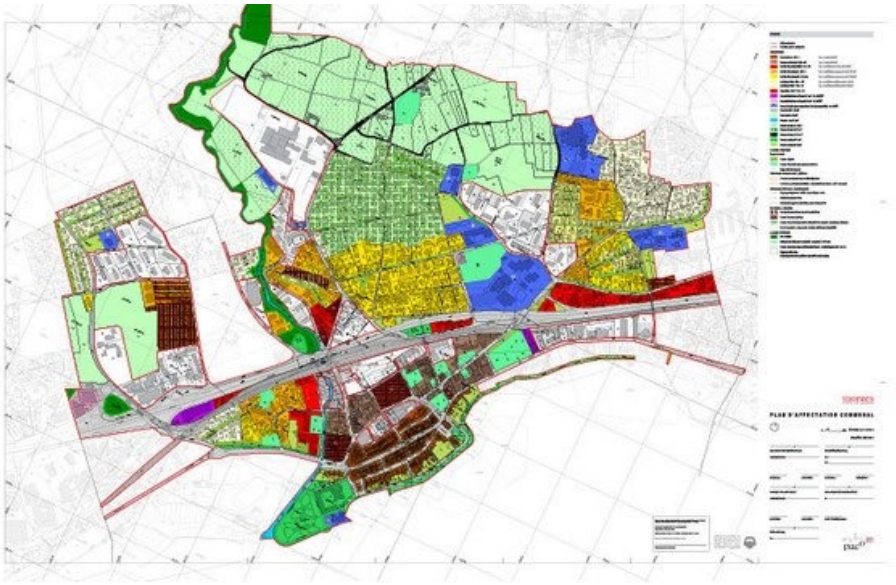
1656420011

Plan d’affectation communal de Morges

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Morges
Partenaires	-
Description de la mesure	La révision du PACom de Morges vise à mettre à jour l’ensemble des règles de construction et d’affectation du territoire communal, excepté les zones d’activités économiques et les zones régies par PA partiel.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	1100 habitants supplémentaires
Opportunité et utilité	La révision des PACom environ tous les 15 ans est une obligation légale (art. 27 de la LATC). Le PACom permet de définir les modalités de densification des zones habitats et mixte, en octroyant de nouveaux droits à bâtir, en coordination avec la qualité de desserte en transports publics et des aspects patrimoniaux et environnementaux. Il participe à mobiliser voire augmenter le potentiel d’accueil en habitants et en emplois afin de répondre aux perspectives d’accueil attribuées au PALM, identifiées dans le Plan directeur cantonal. Il instaure des règles constructives qualitatives en faveur de l’écologie et du climat. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Renforcer les centralités du quotidien ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage ● Renforcer les parcs urbains ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Protéger et renforcer l’infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Réduire la consommation d’énergie ● Augmenter l’utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales
Coordination entre transports et urbanisation	Le développement global de la commune est coordonné avec la planification du réseau de transports publics de Morges, soit l’ensemble des lignes urbaines, le réaménagement de la gare et de ses espaces publics, le réseau cyclable et la voie verte, le réseau de routes cantonales.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Avenue Monod (17.RM.01.01) Requalification de la RC1 Temple-Blancherie (5a.RM.01.01.01) Reuqalification de la RC1 Blancherie - Préverenges (5a.RM.01.021.02) Requalification RC entrée Morges ouest -Place Dufour (12a.02.RM.08)
État de la planification	La mise à l’enquête du PACom de Morges a pris fin le 4 juin 2023. Le traitement des oppositions est en cours.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



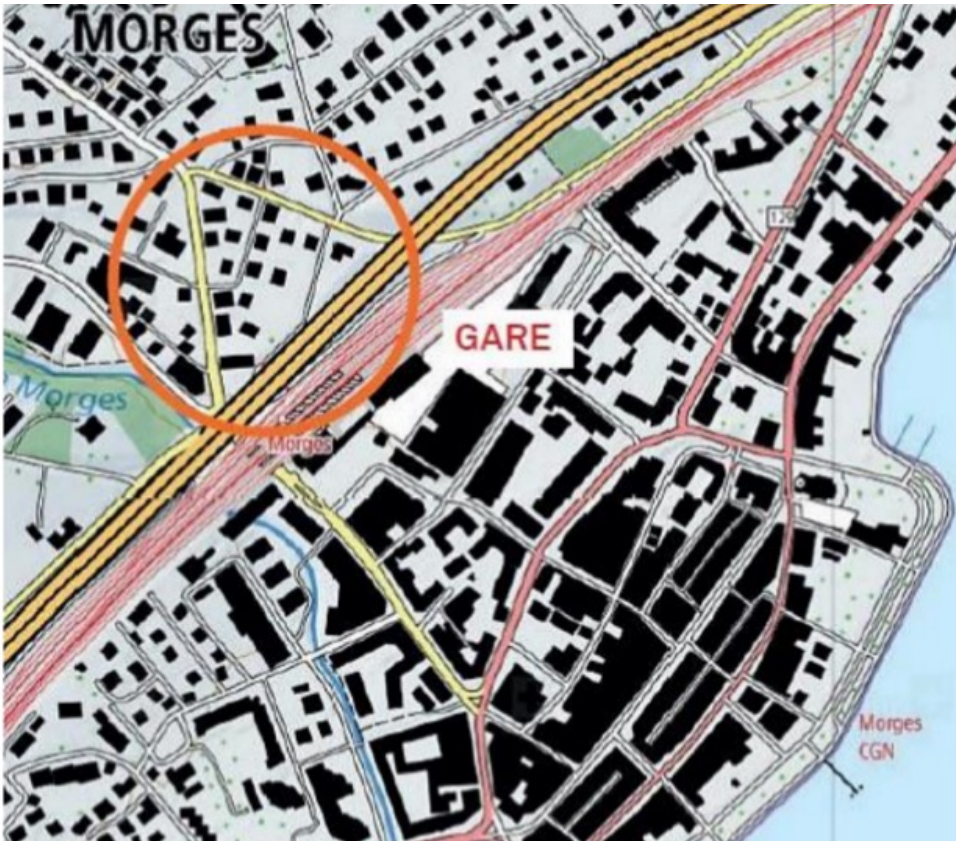
1656420015

Plan d’affectation Morges Gare Nord

Catégorie de mesure: Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Morges
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA Morges Gare Nord complète le projet Morges gare sud en formant un véritable trait d’union entre le nord et le sud de la ville, articulé autour de la gare. Il permettra une légère densification du tissu existant, permettant d’accueillir des habitants et activités supplémentaires. Il vise à valoriser et renforcer le réseau d’espaces publics, la végétalisation et l’arborisation du site.
Type d’affectation	Zone d’habitation de moyenne densité 15 LAT Zone centrale 15 LAT Zone de verdure 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	97 habitants + emplois actuels 245 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Le PA Morges Gare Nord s’inscrit pleinement dans la stratégie de densification vers l’intérieur du PALM, en permettant la densification du tissu déjà bâti. Il renforcera la centralité morgienne en proposant des équipements et commerces supplémentaires, favorisant le territoire des courtes distances, Tout proche du pôle multimodal majeur de la région morgienne, la gare de Morges, c’est un site propice à la densification et à l’implantation de services, commerces et équipements supplémentaires.
Coordination entre transports et urbanisation	Le PA est coordonné avec le réaménagement de la place de la gare.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2025.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





1656420018

Plan d’affectation Les Jardins

Catégorie de mesure: Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Morges
Partenaires	-
Description de la mesure	Le Plan d’affectation « Les Jardins » permettra notamment la mise en valeur de la parcelle de la Poste et offrira l’opportunité de considérer des pistes d’amélioration concernant le futur des deux parcelles communales hébergeant aujourd’hui le Collège des Jardins.
Type d’affectation	Affectations à définir - habitations et activités
Nombre d’habitants et d’emplois	233 habitants + emplois actuels Pas d’information dans le monitoring
Opportunité et utilité	Le PA les Jardins renforce le rôle de centralité de Morges en valorisant l’offre en équipement public de la ville. Cette mesure s’inscrit dans le principe d’action suivant: ● Renforcer les centralités du quotidien
Coordination entre transports et urbanisation	Sa situation centrale en fait un site particulièrement bien desservi en TP et propice à l’accueil d’équipements publics.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2026.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



1656420016

Plan d’affectation Sablon nord

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Morges
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA Sablon Nord complète le réaménagement du quartier de la gare en visant une densification du lieu en faveur des activités tertiaires.
Type d’affectation	Zone centrale 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	178 habitants + emplois actuels 299 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Le PA Sablon nord vient compléter le secteur Morges Gare sud et renforcer le statut de centralité principale de Morges. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Rafraîchir le tissu bâti
Coordination entre transports et urbanisation	Le PA s’inscrit dans la réflexion globale du réaménagement du secteur de la gare. Il est coordonné avec la stratégie régionale de gestion des zones d’activités de l’agglomération Lausanne Morges qui l’identifie ce site prioritairement dévolu aux activités tertiaires. Il est particulièrement bien desservi puisque à proximité du pôle multimodal de Morges et donc propice à une densification.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2026.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



1656420023

Plan d’affectation Sud-Est morgien 2

Catégorie de mesure : Plans d’affectation

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Morges
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA Sud est morgien 2 vise à augmenter le potentiel d’accueil en emplois secondaires et tertiaires du site, tout en valorisant l’entrée est du centre de Morges.
Type d’affectation	Zone d’activités économiques 15 LAT
Nombre d’habitants et d’emplois	536 habitants + emplois actuels 1440 habitants + emplois totaux
Opportunité et utilité	Le PA sud est morgien 2 s’inscrit dans la stratégie régionale de gestion des zones d’activités de l’agglomération Lausanne Morges qui l’identifie comme secteur prioritairement destinés aux activités secondaires. Ainsi il vise à maintenir et valoriser les activités secondaires déjà en place et ouvrir à des activités tertiaires à des fins de densification. Sa situation centrale en fait un secteur propice à la densification. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Spécifier les polarités d’activités ● Optimiser l’utilisation des polarités d’activités ● Encourager les plans de mobilité d’entreprises pour favoriser le report modal ● Permettre un transport de marchandises durable et efficace
Coordination entre transports et urbanisation	Ce PA est coordonné avec la requalification de la RC1 et la planification du réseau des transports publics de Morges, notamment la ligne 701.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	Requalification de la RC1 Temple-Blancherie (5a.RM.01.01.01) Requalification de la RC1 Blancherie - Préverenges (5a.RM.01.021.02)
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2026.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



1656430006

Plan d’affectation communal de Préverenges

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Préverenges
Partenaires	-
Description de la mesure	La révision du PACom de Préverenges vise à mettre à jour l’ensemble des règles de construction et d’affectation du territoire communal, excepté les zones d’activités économiques et les zones régies par PA partiel.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	1938 habitants supplémentaires
Opportunité et utilité	La révision des PACom environ tous les 15 ans est une obligation légale (art. 27 de la LATC). Le PACom permet de définir les modalités de densification des zones habitats et mixte, en octroyant de nouveaux droits à bâtir, en coordination avec la qualité de desserte en transports publics et des aspects patrimoniaux et environnementaux. Il participe à mobiliser voire augmenter le potentiel d’accueil en habitants et en emplois afin de répondre aux perspectives d’accueil attribuées au PALM, identifiées dans le Plan directeur cantonal. Il instaure des règles constructives qualitatives en faveur de l’écologie et du climat. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
Coordination entre transports et urbanisation	Le développement global de la commune est coordonné avec la planification du réseau de transports publics de Morges, notamment la ligne 701, et avec les projets de requalification de la RC1, de voie verte et de la RC79.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Mesures infrastructurelles** ‣ Voie verte d’agglomération – traversée du bourg de Préverenges (4c.RM.206.01) ‣ Voie verte d’agglomération liaison Préverenges - Denges (RC79) ‣ Création d’une nouvelle voie industrielle SSDA Morges-Est (5b.RM.300) ‣ Stationnement pour vélos secteur Région Morges (4.RM.300) **Mesures environnement** ‣ Lonay-Préverenges – Renaturation du Bief ‣ Préverenges – Développement d’un chauffage à distance **Mesures urbanisation** ‣ Site stratégique de développement d’activités Morges est
État de la planification	L’étude de révision du PACom a démarré en 2021. Sa légalisation est prévue en 2025.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure



1656490003

Plan d’affectation communal de Tolochenaz

Catégorie de mesure : Plans d’affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Tolochenaz
Partenaires	-
Description de la mesure	La révision du PACom de Tolochenaz vise à mettre à jour l’ensemble des règles de construction et d’affectation du territoire communal, excepté les zones d’activités économiques. A noter que les Emetaux et en Cornachon, mesures d’urbanisation spécifiques dans les précédents PALM sont intégrés dans la révision du PACom.
Type d’affectation	Diverses affectations
Nombre d’habitants et d’emplois	800 habitants supplémentaires
Opportunité et utilité	La révision des PACom environ tous les 15 ans est une obligation légale (art. 27 de la LATC). Le PACom permet de définir les modalités de densification des zones habitats et mixte, en octroyant de nouveaux droits à bâtir, en coordination avec la qualité de desserte en transports publics et des aspects patrimoniaux et environnementaux. Il participe à mobiliser voire augmenter le potentiel d’accueil en habitants et en emplois afin de répondre aux perspectives d’accueil attribuées au PALM, identifiées dans le Plan directeur cantonal. Il instaure des règles constructives qualitatives en faveur de l’écologie et du climat. Cette mesure s’inscrit dans les principes d’action suivants : ● Renforcer les centralités du quotidien ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif
Coordination entre transports et urbanisation	Les développements les plus importants sont coordonnés avec la planification du réseau de transports publics de Morges, notamment les lignes 701, 702 et 703, ainsi qu’avec les projets de requalification des routes cantonales RC1 et RC69.
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Urbanisation** ‣ 5586.2.242 En Molliau **Remplace les mesures :** ‣ 5586.3. 146 En Cornachon ‣ 5586.2.240 Les Emetaux **Mobilité** ‣ PALM 2012 développement des réseaux PALM 2012 – 5586.2.280 4c.RM. 100a RC1 tronçon Morges Tolochenaz aménagements mobilité douce. ‣ 4c.RM.210-1 RC69 BP **Paysage** ‣ Morges - parc agricole de la Longeraie
État de la planification	L’étude de révision du PACom a démarré en 2022. Sa légalisation est prévue au plus tôt en 2026.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l’environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure

5586.2.242

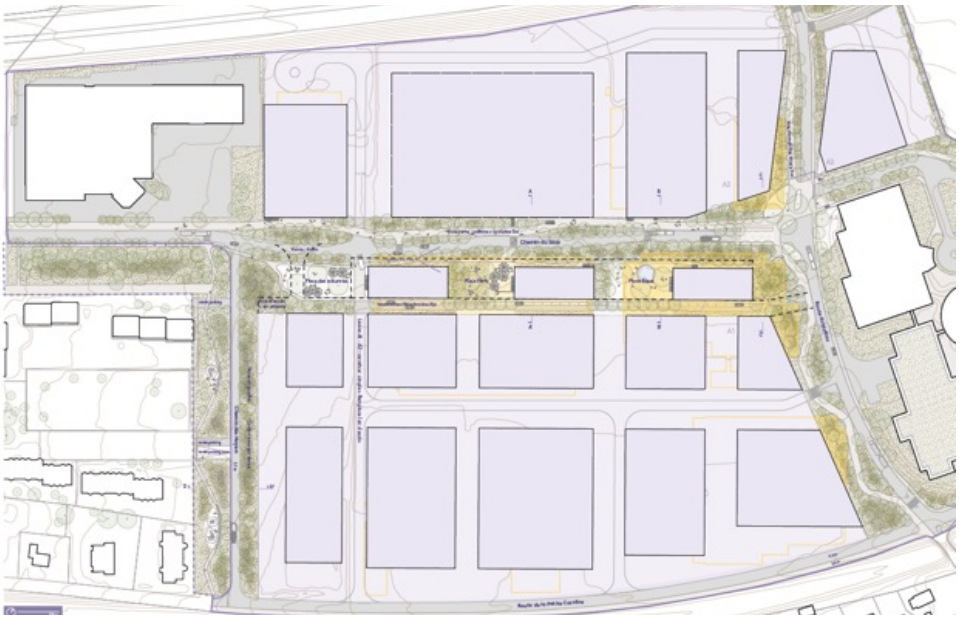
SSDA Morges ouest - Plan d'affectation Molliau

Catégorie de mesure: Plans d'affectation communaux

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Porteur de projet	Commune de Tolochenaz
Partenaires	-
Description de la mesure	Le PA vise à augmenter les droits à bâtir de la zone d'activités du Molliau pour augmenter son potentiel d'accueil en emplois secondaires et renforcer sa fonctionnalité tout en proposant des espaces collectifs de qualité.
Type d'affectation	Zone d'activités économiques 15 LAT
Nombre d'habitants et d'emplois	-
Opportunité et utilité	Identifié comme secteur prioritairement destiné aux activités secondaires, ce projet vise à concrétiser la stratégie régionale de gestion des zones d'activités de l'agglomération Lausanne Morges en mobilisant et valorisant les nombreuses réserves à bâtir du site pour accueillir des emplois. Le projet permettra également la réalisation d'espaces ouverts ambitieux. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Spécifier les polarités d'activités ● Renforcer les centralités du quotidien ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Garantir la diversité du tissu bâti existant ● Décliner la stratégie multimodale à toutes les échelles ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Maintenir et prendre en compte les liaisons paysagères ● Renforcer les aspects paysagers dans les espaces publics structurants des centralités ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Rafraîchir le tissu bâti ● Limiter les risques d'inondations et d'accidents majeurs ● Augmenter l'utilisation des ressources énergétiques renouvelables locales ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Permettre un transport de marchandises durable et efficace
Coordination entre transports et urbanisation	Le site est desservi par les lignes urbaines 701 et 702.
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**PALM 2012** ‣ Développement des réseaux PALM 2012 (5586.2.280) ‣ RC1 tronçon Morges Tolochenaz aménagements mobilité douce (4c.RM.100a) **PALM 2025** ‣ SSDA Morges ouest – terminus 702 Tolochenaz les Saux (18.RM.300)
État de la planification	La légalisation du projet est prévue en 2025.
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal, surface utilisée et législation sur la protection de l'environnement	-

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





Inventaire de projets à l’horizon B (2032-2036)

ID	Commune	Libellé	Type	Habitants + emplois supplémentaires
Nouvelle mesure	Préverenges	Chocolatière	PA	0

6.3
Mesures infrastructurelles

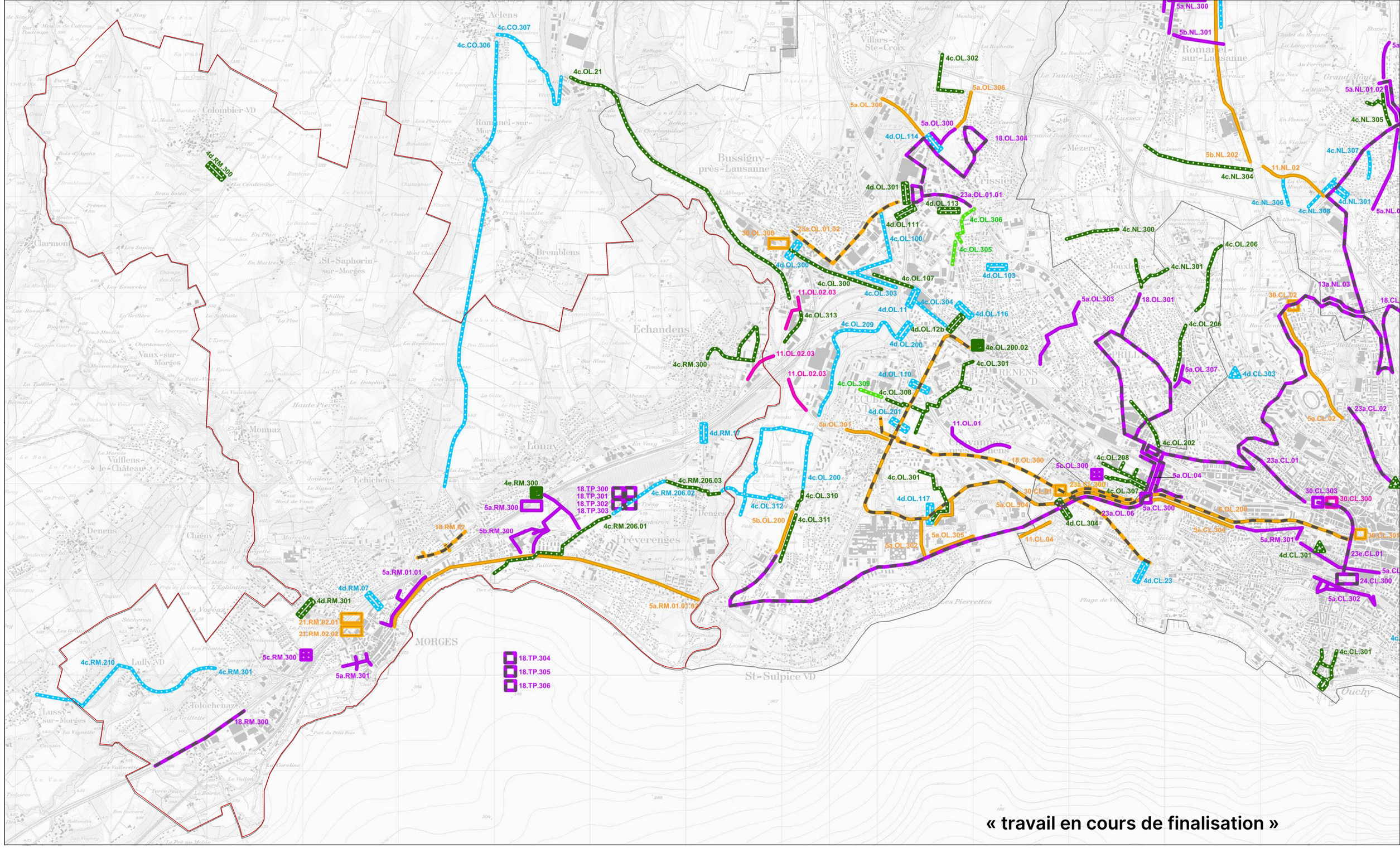
Le présent chapitre développe les nouvelles mesures infrastructurelles à l'échelle de Région Morges inscrites dans le PALM 2025.

Les mesures infrastructurelles de Région Morges retenues en liste A (2028-2032) ou B (2032-2036), et pour lesquelles un cofinancement fédéral est sollicité, font l'objet d'une fiche descriptive. Les mesures inscrites à l'horizon C (2036-2040) sont listées.

La liste de toutes les mesures du PALM 2025, ainsi que la présentation des paquets de mesures figurent dans le cahier 1 (voir volume D, chapitre 1).

DOCUMENTS

ME10-SDRM – Mesures infrastructurelles, cœur d'agglomération, Horizon A5, B5 et C5
ME6-SDRM – Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles ayant obtenu ou sollicitant un cofinancement fédéral (hors mobilité active), Horizon A1, A2, A3, A5, B5



N

Carte sans échelle

Périmètre

SDRM

Mesures infrastructurelles, horizons A5, B5, C5, cœur d'agglomération

Type de mesures

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Mobilité active
- Passerelle MD
- Gare CFF
- Interface
- Vélostation
- Ascenseur
- Carrefour

Horizon de réalisation

Mobilité douce

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

Autres mesures

- Horizon A (2028-2032)
- Horizon B (2032-2036)
- Horizon C (2037-2040)

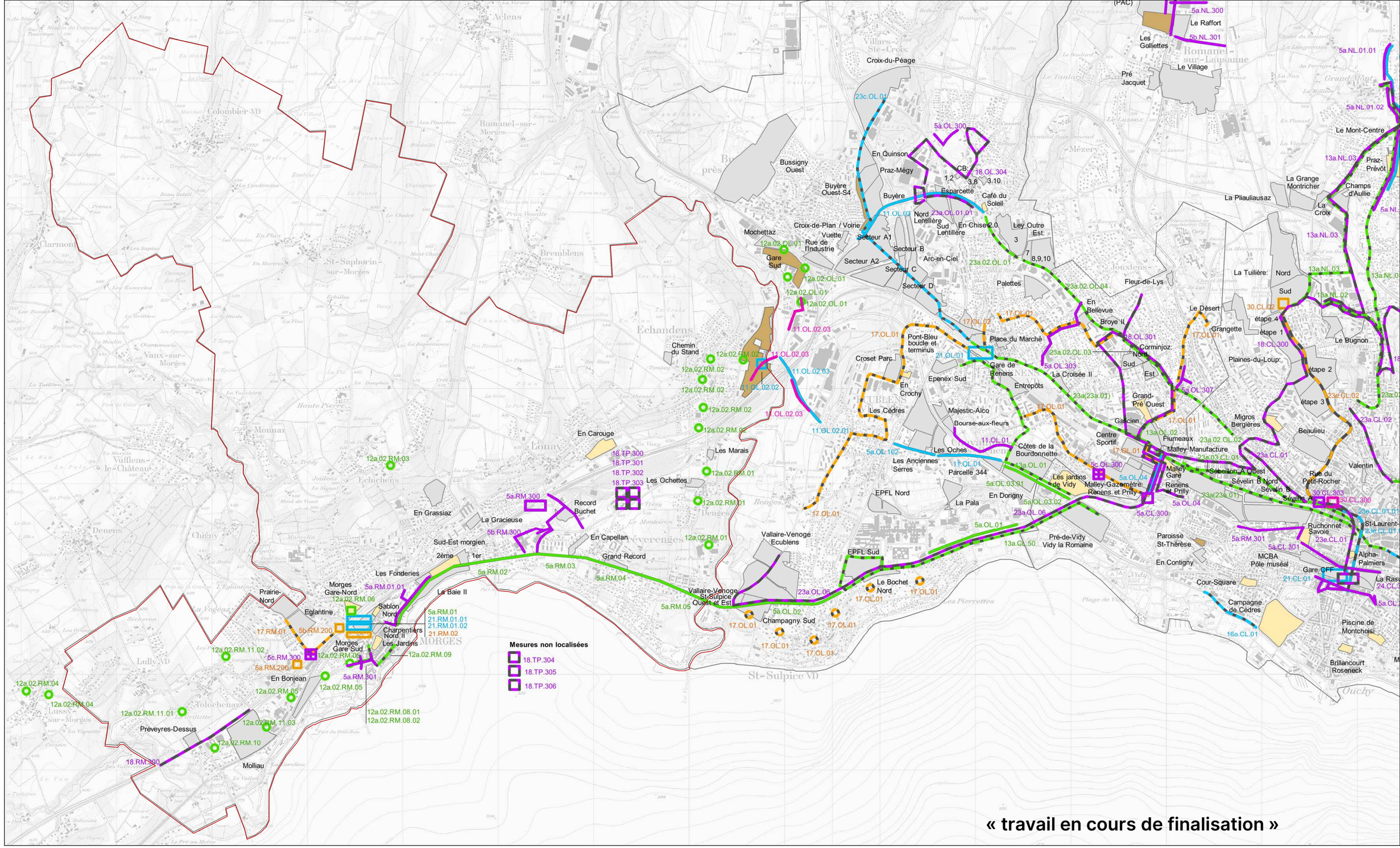
MESURES

MESURES INFRASTRUCTURELLES COEUR D'AGGLOMÉRATION HORIZONS A5, B5 ET C5

ME10 SDRM

→ PALM 2025, Volume D

palm Agglomération Lausanne-Morges



Mesures d'urbanisation et mesures infrastructurelles - horizons A1, A2,A3, A5, B5 (hors mobilité active)

N

Carte sans échelle

Périmètre

SDRM

Mesures d'urbanisation reprises et nouvelles

- Nouvelles mesures – horizon A
- Inventaire de projets – horizon B
- Mesures des PALM précédents reprises

Pour des raisons de lisibilité, les mesures d'urbanisation PACom ou PGA ne sont pas représentés.

Mesures infrastructurelles - Type

- Infrastructure ferroviaire
- Transport en commun
- Infrastructure routière
- Interface, Arrêt de bus
- Gare CFF

Mesures infrastructurelles - horizons

- A5 PALM 2025
- B5 PALM 2025
- A3 PALM 2016
- A2 PALM 2012
- A1 PALM 2007

MESURES

MESURES D'URBANISATION ET INFRASTRUCTURELLES (HORS MOBILITÉ ACTIVE)

→ PALM 2025, Volume D

ME6
SDRM

p a l m Agglomération Lausanne-Morges

5a.RM.01.01

Morges : Requalification de la RC1B-P - Tronçon « Blancherie – Place St-Louis »

Catégorie de mesure : 5a Requalification multimodale d'axes routiers

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	A (PALM 2007)
Justification du retard	Développement de la zone d'activité « Sud-Est morgien » retardé Coordination « urbanisme – transport » non réalisable dans les temps. En l'absence d'un Plan directeur des mobilités validé, les autorités communales ne pouvaient pas valider les nouvelles ambitions en temps opportun.
Date début des travaux	2031
Date de mise en service	2033
Porteur de projet	Commune de Morges
Partenaires	Région Morges
Description et faisabilité	La route sera requalifiée pour favoriser la progression des transports publics ainsi que celles des vélos. La progression des bus sera assurée par la réalisation d'arrêts priorisants et l'adaptation du mode d'exploitation des intersections. Les trottoirs seront élargis, tout comme les bandes cyclables. Les infrastructures souterraines seront intégralement reprises avec une séparation des eaux claires pour permettre le traitement des eaux de chaussée selon la législation en vigueur.
Opportunité et utilité	La mesure se situe sur le réseau cyclable cantonal utilitaire et le réseau structurant du PALM, entre Morges et Lausanne. Elle est dans la continuité des mesures déjà cofinancées par la Confédération. Liaison directe et efficace, elle est nécessaire au renforcement de la porte d'entrée Ouest de l'agglomération. Complémentaire à la Voie verte d'agglomération, la mesure offre des performances et une sécurité adaptée à la fonction de l'axe dans le réseau. Les performances de l'axe structurant de transports publics seront renforcées. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales ● Optimiser la hiérarchisation et la gestion du réseau routier
Coûts (hors taxe)	CHF 5'100'000 HT
Clé de répartition du financement	100% commune (hors subvention du Canton selon Loi sur les Routes)

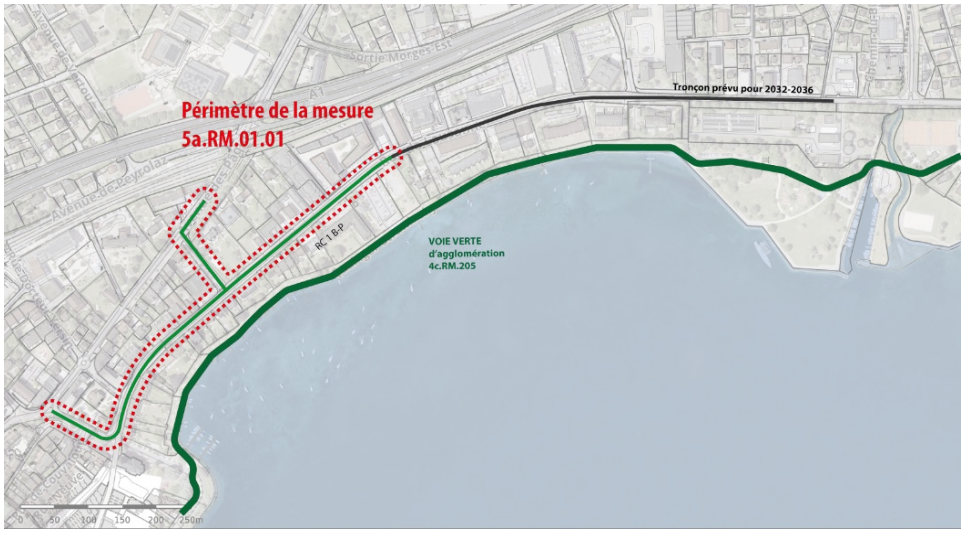
Planning

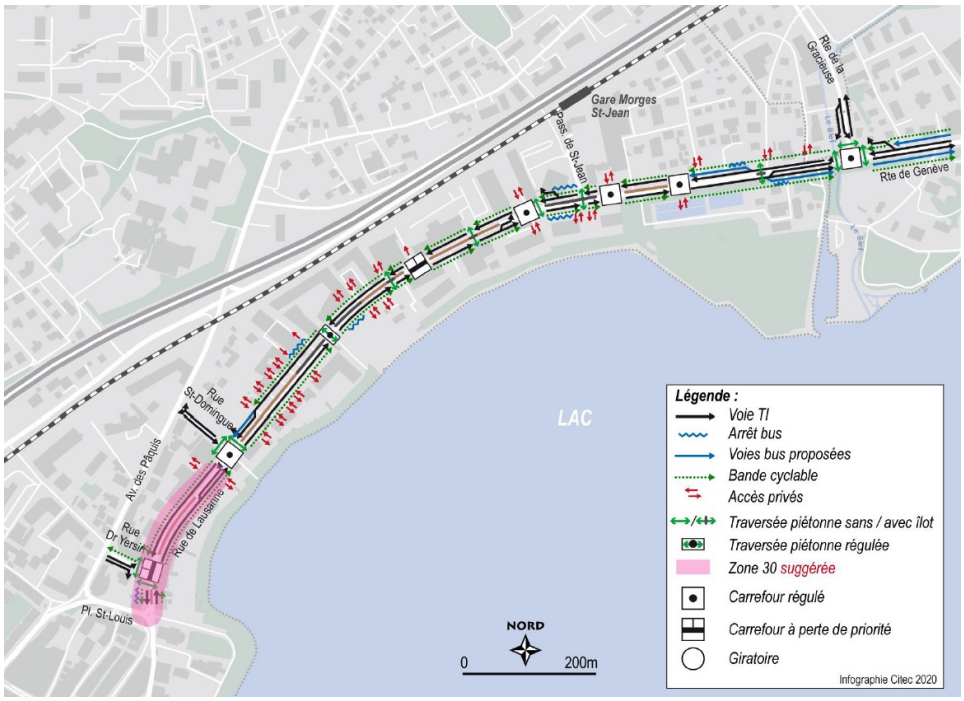
Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
‣ Concept - 11	2012
‣ Étude préliminaire - 21	2022
‣ Appel d'offre (études) - 22	-
‣ Avant-projet - 31	2027
‣ Projet d'ouvrage - 32	2028
‣ Autorisation de construire - 33	2029
‣ Obtention du financement	2030
‣ Appel d'offres (réalisation) - 41	2030
‣ Projet d'exécution - 51	2030
‣ Début des travaux	2031

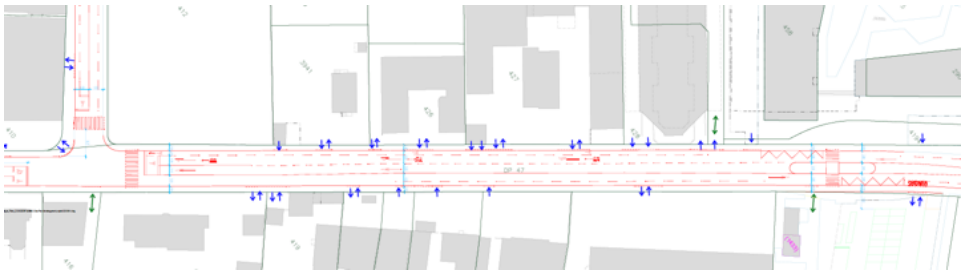
État de la planification	Avant-Projet sommaire
Étapes de planifications ultérieures	‣ Avant-projet définitif ‣ Examen préalable du Canton

Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	‣ permis de construire (2029) ‣ obtention du financement (2030)
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Infrastructures :** ‣ Requalification de la RC1 (étape 4 hors localité) - 5586.010 **Urbanisation :** ‣ PACom de Morges
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	‣ Tronçon : 900m ‣ Surface réaménagée : 12'000m^2 ‣ TJM 2022 : 17'200 véh/jour ‣ TJM 2040 : 17'000 véh/jour ‣ TJOM vélo 2022 : 790 vélos/jour ‣ Bus : MBC 701 à cadence 7.5 minutes
Documents mis à disposition	Étude préliminaire 2021, Citec

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure







5b.RM.300

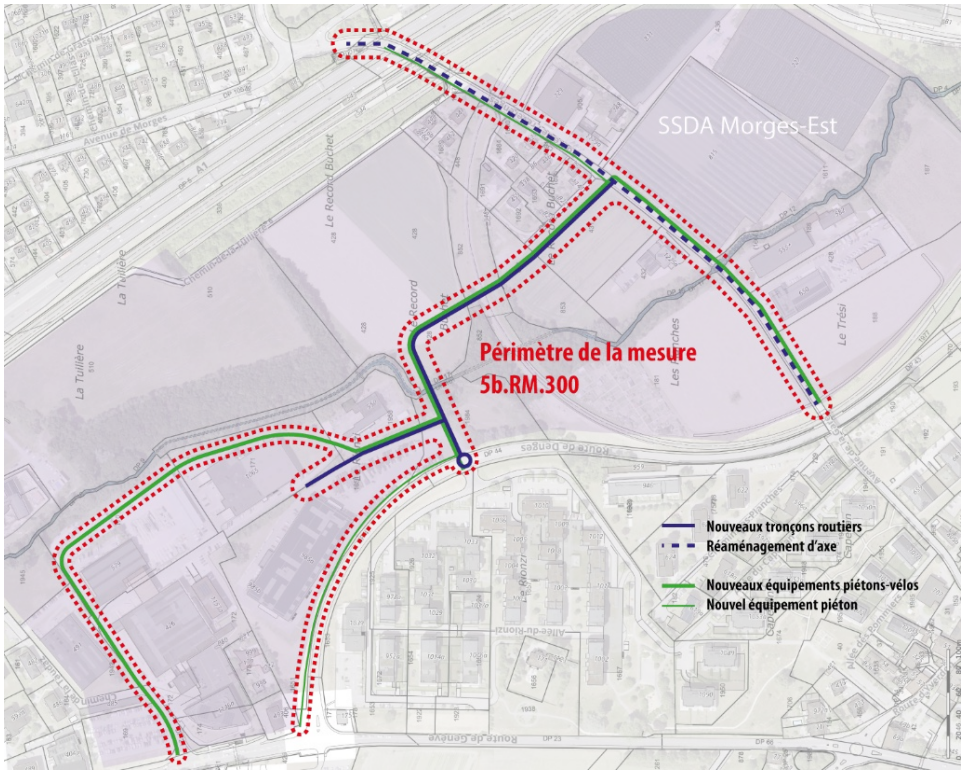
SSDA Morges-Est : Création d'une nouvelle route de desserte industrielle et de mobilité active

Catégorie de mesure : 5b Création/adaptation d'axes routiers en tant que support à l'urbanisation à l'urbanisation planifiée

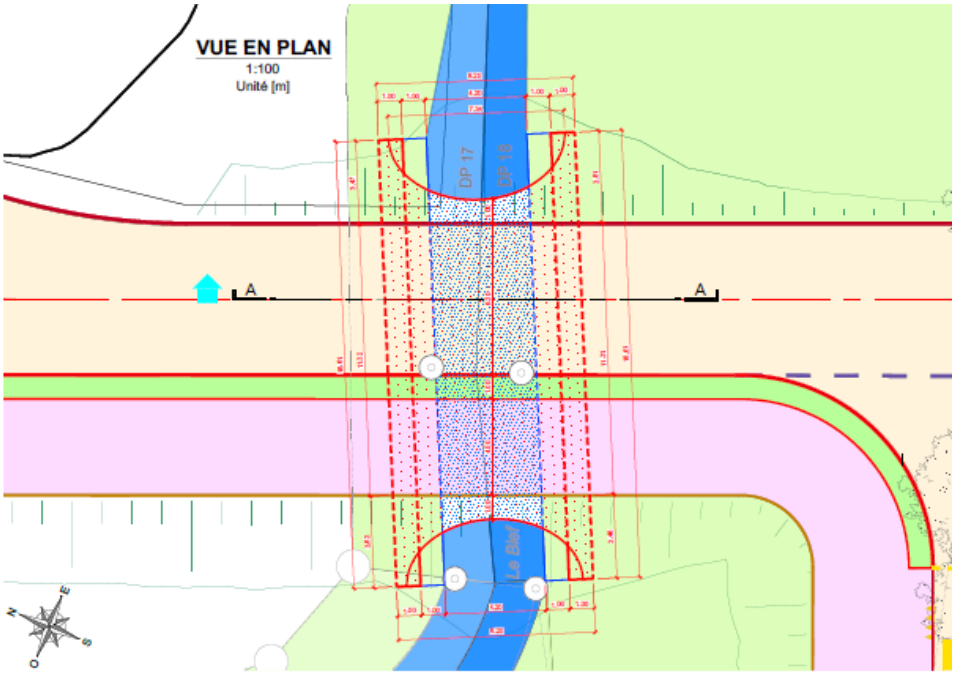
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2031
Porteur de projet	Communes de Préverenges et de Lonay
Partenaires	Région Morges
Description et faisabilité	Le Site stratégique cantonal de développement d'activité (SSDA) « Morges Est » présente un potentiel d'accueil de nouveaux emplois très important (env. 3'800 emplois). Son accessibilité routière est défaillante : la route n'est pas adaptée aux flux industriels et une de ses extrémités donne directement sur le bourg de Préverenges, inadapté aux poids-lourds et à une augmentation du trafic en général. Une étude d'accessibilité multimodale a conclu à la nécessité de créer une nouvelle route de desserte industrielle. Développée dans un avant-projet validé en 2024 par les Municipalités, la mesure consiste à réaliser un nouveau tronçon routier de desserte, entre la route de Préverenges, à Lonay, et la RC79 sur Préverenges. Un passage sur le Bief et un passage sous la boucle CFF doivent être réalisés. Elle comprend également des infrastructures cyclables et piétonnes en site propre pour permettre l'accès et les échanges internes au SSDA. La mesure intègre le raccordement du nouveau barreau routier et de ses équipements de mobilité active au secteur d'activité du Vuasset, également située dans le périmètre du SSDA. Un giratoire est créé sur la RC79 et un trottoir est réalisé le long de la RC79 pour assurer un accès direct à l'arrêt de bus de la ligne principale 701. En compensation de la réalisation de ce nouvel accès routier, le pont permettant l'accès au centre de Préverenges est fermé au trafic automobile.
Opportunité et utilité	La mesure s'inscrit dans les planifications directrices cantonales et communales visant à développer les zones d'activité dans l'agglomération. Elle est une condition indispensable à la densification de ce secteur enclavé. La mesure permet d'assurer le développement d'emplois dans le cœur d'agglomération tout en limitant les effets du trafic sur les centralités existantes. Près de 15'000 véhicules par jour sont ainsi évités au centre de Préverenges. Elle a été développée parallèlement à l'image directrice du SSDA, permettant d'optimiser son implantation vis-à-vis des potentiels de densification du site. Elle intègre les mesures d'accompagnement, telles que la création de cheminements de mobilité active et la fermeture au trafic du pont desservant actuellement le site. Elle sera réalisée en coordination avec la renaturation du Bief, permettant de développer des mesures ciblées et à haute valeur environnementale. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Renforcer les axes paysagers en s'appuyant sur les réseaux de mobilité ● Protéger et renforcer l'infrastructure écologique existante ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Spécifier les polarités d'activités ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Actionner trois leviers pour encourager des déplacements durables ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales ● Optimiser la hiérarchisation et la gestion du réseau routier ● Permettre un transport de marchandises durable et efficace

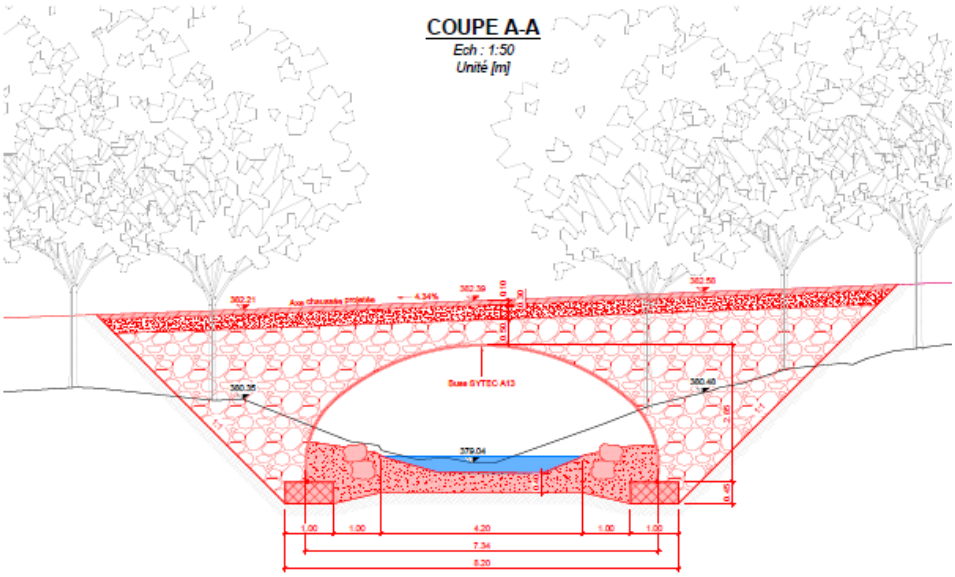
Coûts (hors taxe)	CHF 13’000’000 HT
Clé de répartition du financement	100% Communes territoriales
Planning	**Phase de projet** — **Année d’achèvement de la phase** ‣ Concept - 11 — 2022 ‣ Étude préliminaire - 21 — 2023 ‣ Appel d’offre (études) - 22 — - ‣ Avant-projet - 31 — 2024 ‣ Projet d’ouvrage - 32 — 2025 ‣ Autorisation de construire - 33 — 2026 ‣ Obtention du financement — 2028 ‣ Appel d’offres (réalisation) - 41 — 2028 ‣ Projet d’exécution - 51 — 2029 ‣ Début des travaux — 2029
État de la planification	Avant-projet validé le 19 aoûts 2024 (Municipalité de Lonay) et le 26 août 2024 (Municipalité de Préverenges)
Étapes de planifications ultérieures	‣ Examen préalable du Canton ‣ Phases SIA 32 à 51
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	‣ Validé par les Municipalités concernées ‣ Financement par la taxe sur les équipements communautaires / Subventions cantonales LADE / Subventions selon LRou
Lien avec d’autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Infrastructures :** ‣ Voie verte d’agglomération - 5586.3.058 ‣ Requalification de la RC1- 5586.010 ‣ 4c.RM.206-1&2 – Voie verte d’agglomération en traversée de Préverenges et de Denges - 5586.3P.156 ‣ 5a.RM.300 – Interface CFF Lonay-Prévenenges, Place des Pressoirs **Urbanisation :** SSDA Morges-Est **Environnement** Renaturation du Bief (horizon B)
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l’environnement	Le projet implique des emprises sur une aire forestière (franchissement du Bief) et de la zone de verdure. Les impacts seront compensés (renaturation du Bief).
Informations factuelles (documents distincts)	‣ TJM 2020 : 2’700 véh/jour ‣ TJM 2040 : jusqu’à 15’000 véh/jour ‣ Nouvelle route industrielle avec voie de mobilité douce : 360m / > 4’000m^2 ‣ Passage inférieur multimodal : 1 (35 × 12m) ‣ Passage supérieur multimodal : 1 (20 × 12m) ‣ Réaménagement de route existante : 700m / 7’000m^2 ‣ Nouveau cheminement de mobilité douce en site propre : 650m ‣ Arbres : 50
Documents mis à disposition	Avant-projet – août 2024

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure






VUE EN PLAN
1:100
Unité [m]
DP 17
DP 18
A
A
Le Boiron


COUPE A-A
Ech : 1:50
Unité [m]
Buse SYTEC A13
4.20
7.34
8.20

12a.02.RM.08

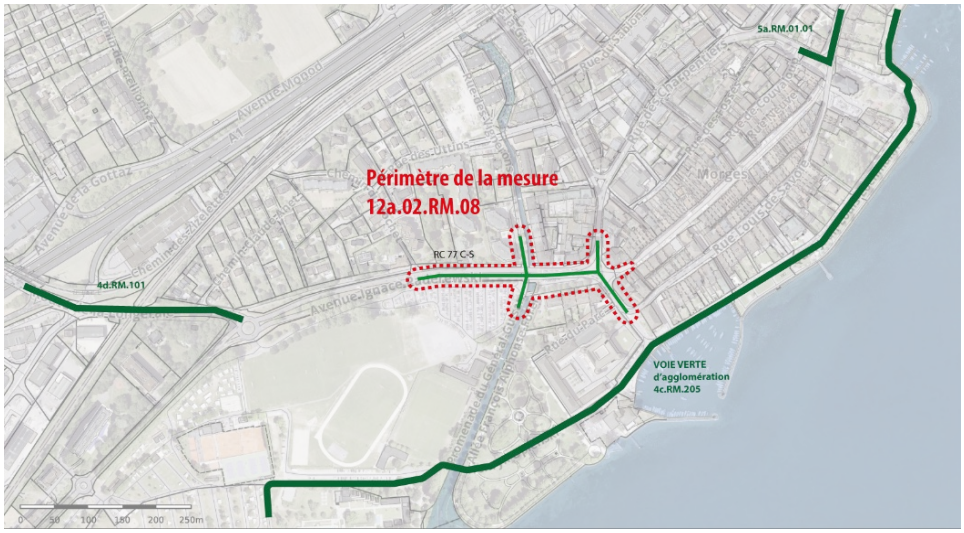
Morges : Requalification de la RC 77 C-S – Place Dufour

Catégorie de mesure : 5a Requalification multimodale d'axes routiers

Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	A (PALM 2007)
Justification du retard	Refus populaire PPA « Parc des Sports » & blocages politiques dans l'attente de la validation du Plan directeur des mobilités (2021) Le PPA « Parc des Sports » intégrait des équipements sportifs, mais également la réalisation d'un parking en ouvrage et la modification des carrefours d'accès. Avec son refus, le besoin d'intervention a été remis en cause et les objectifs du projet d'aménagement doivent être totalement requestionnés. En l'absence d'un Plan directeur des mobilités validé, les autorités communales ne pouvaient pas valider les nouvelles ambitions en temps opportun.
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Commune de Morges
Partenaires	Région Morges
Description et faisabilité	La mesure vise à favoriser une entrée de Ville conforme aux objectifs multimodaux des planifications directrices. Les bus et modes doux seront priorisés et l'attractivité de l'itinéraire pour le trafic de transit doit être diminuée au maximum afin de le maintenir sur le réseau national. Une fluidité maximale du trafic est recherchée en sortie de ville pour ne pas bloquer les transports publics. En entrée de ville, un dosage du trafic sera mis en place conformément au Plan directeur des mobilités. Le franchissement nord-sud des mobilités douces sera facilité et les circulations des bus également, par des arrêts priorisants. Les rues connexes seront requalifiées en conséquence, notamment la rue des Vignerons qui permet le passage des bus actuellement.
Opportunité et utilité	La mesure se situe sur le réseau cyclable cantonal utilitaire, entre Morges et Rolle. Elle est dans la continuité des mesures déjà cofinancées par la Confédération (paquets 5586.024, 5586.2.280). Liaison directe et efficace, elle est nécessaire au renforcement de la porte d'entrée Ouest de l'agglomération. Complémentaire à la Voie verte d'agglomération, la mesure offre des performances et une sécurité adaptée à la fonction de l'axe dans le réseau. Les performances de l'axe structurant de transports publics seront renforcées. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Rafraîchir le tissu bâti ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Renforcer le rôle des centralités principales ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales ● Optimiser la hiérarchisation et la gestion du réseau routier ● Utiliser le stationnement comme un levier d'action majeur
Coûts (hors taxe)	CHF 5'750'000 HT
Clé de répartition du financement	100% Commune (hors subvention du Canton selon Loi sur les Routes)

Planning	**Phase de projet**	**Année d'achèvement de la phase**
	▸ Concept - 11	-
	▸ Étude préliminaire - 21	2020
	▸ Appel d'offre (études) - 22	2025
	▸ Avant-projet - 31	2026
	▸ Projet d'ouvrage - 32	2026
	▸ Autorisation de construire - 33	2027
	▸ Obtention du financement	2028
	▸ Appel d'offres (réalisation) - 41	2028
	▸ Projet d'exécution - 51	2028
	▸ Début des travaux	2029
État de la planification	Étude préliminaire	
Étapes de planifications ultérieures	▸ Avant-projet (2026) ▸ Examen préalable du Canton	
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	▸ permis de construire (2027) ▸ obtention du financement (2028)	
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-	
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-	
Impact sur l'environnement	-	
Informations factuelles (documents distincts)	▸ Surface réaménagée : 13'000m^2 ▸ TJM 2022 : 18'000 véh/jour ▸ TJM 2040 : 16'000 véh/jour ▸ TJOM vélos 2022 : ~300 vélos/jour ▸ Bus : MBC 702 (10') – 703 (15') – 724 (60')	
Documents mis à disposition	Étude d'une image directrice pour le réaménagement de l'avenue Ignace Paderewski à la rue des Charpentiers, Transitec, Urbaplan, Schopfer & Niggli, mars 2020	

Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure





18.RM.302

Tolochenaz, SSDA Morges-Ouest : Nouveau terminus « Tolochenaz, Les Saux »

Catégorie de mesure : 18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023

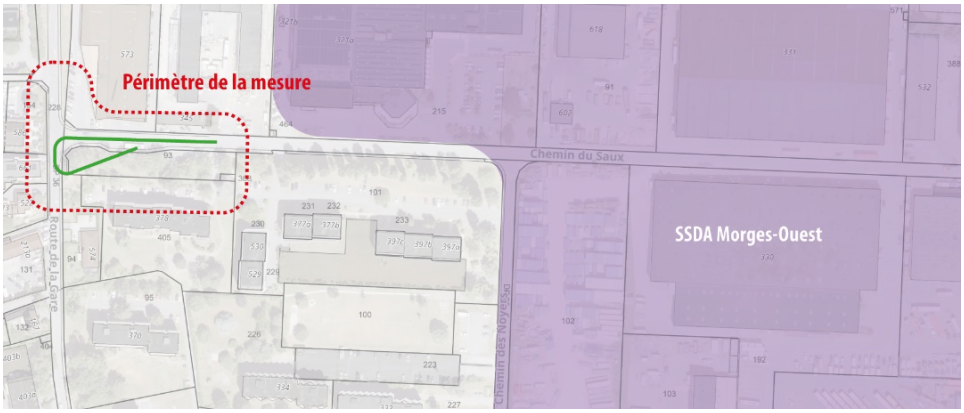
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2030
Porteur de projet	Communes de Tolochenaz
Partenaires	Région Morges
Description et faisabilité	Le Site stratégique cantonal de développement d'activité (SSDA) « Morges-Ouest » présente un potentiel très important de densification. Pour garantir son accessibilité en transport public, la capacité de transport de la ligne 702 doit être adaptée. Cela nécessite d'augmenter les cadences, mais aussi d'exploiter du matériel roulant articulé. Le terminus actuel n'est pas adapté à ce type de matériel roulant et ne permet pas d'exploiter une ligne à cadence élevée (pas d'arrêt de réserve). Un nouveau terminus est à créer pour l'axe structurant desservant le site. La mesure comprend la création d'un nouveau rebroussement et deux arrêts destinés à la ligne structurante en terminus. Elle intègre également la création d'un nouvel arrêt pour la ou les ligne(s) qui seront en passage à ce point d'arrêt. La mesure n'intègre pas l'installation de borne de recharge en ligne (objet d'une mesure séparée), mais elles seront mises en œuvre en même temps.
Opportunité et utilité	La mesure s'inscrit dans les planifications directrices cantonales et communales visant à développer les zones d'activité dans l'agglomération. L'augmentation de la capacité de la ligne 702 est une condition indispensable à la densification de ce secteur enclavé. La création d'une boucle de rebroussement, remplaçant le tour de quartier réalisé actuellement, permet une économie de près de 14'000km par an. Cette mesure répond aux principes d'action suivants : ● Diminuer les nuisances liées au bruit, à l'air et aux eaux polluées ● Réduire la consommation d'énergie ● Optimiser l'utilisation des polarités d'activités ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales
Coûts (hors taxe)	CHF 1'300'000 HT
Clé de répartition du financement	100% Communes

Planning

Phase de projet	Année d'achèvement de la phase
▸ Concept - 11	-
▸ Étude préliminaire - 21	2024
▸ Appel d'offre (études) - 22	-
▸ Avant-projet - 31	2025
▸ Projet d'ouvrage - 32	2026
▸ Autorisation de construire - 33	2028
▸ Obtention du financement	2028
▸ Appel d'offres (réalisation) - 41	2028
▸ Projet d'exécution - 51	2029
▸ Début des travaux	2029

État de la planification	Étude préliminaire en cours
Étapes de planifications ultérieures	Examen préalable du Canton
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	▸ permis de construire (2028) ▸ obtention du financement (2028)

Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	**Urbanisation** ‣ SSDA Morges-Ouest ‣ PA Molliau ‣ PA Carouge **Mobilité** Installation de bornes de recharge en ligne
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-
Impact sur l'environnement	-
Informations factuelles (documents distincts)	‣ Cadences: ligne 702 - 7.5' / ligne 724 - 30' / ligne traversante - 15' ‣ Nombre de points d'arrêt: 3 ‣ Abri: 1 ‣ Arbres: 6
Documents mis à disposition	-
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure	





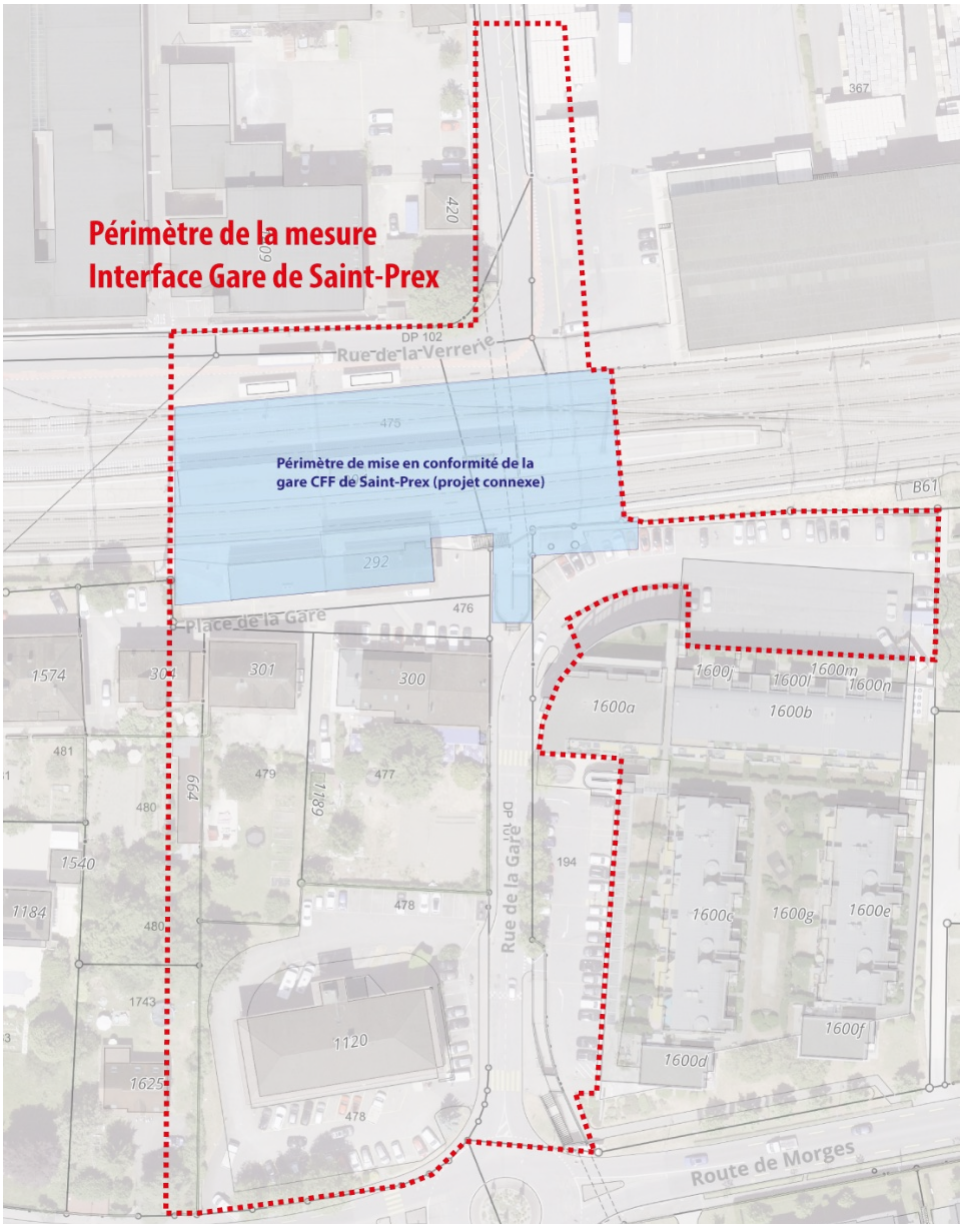
30.RM.300

Saint-Prex : Interface multimodale de la gare CFF

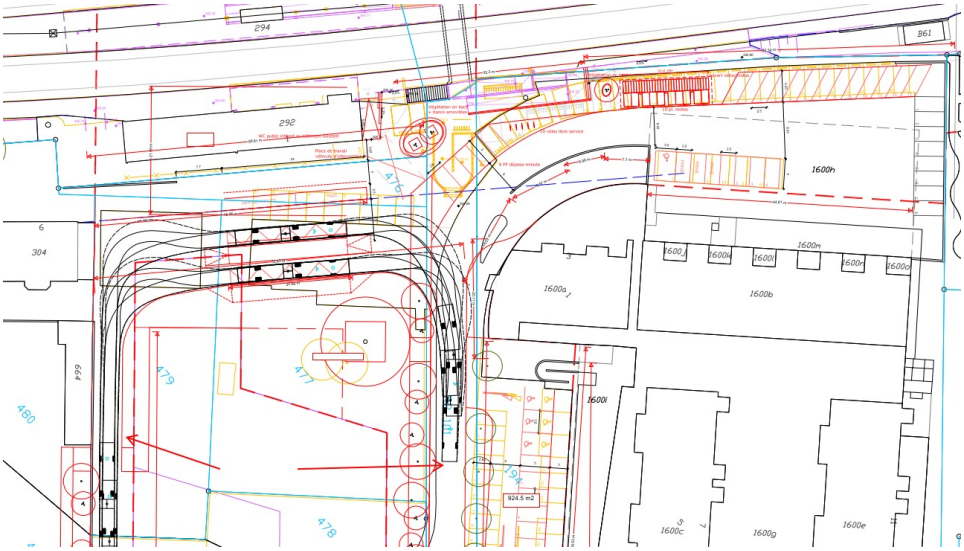
Catégorie de mesure : 30 Interfaces et espaces publics des gares et arrêts TP

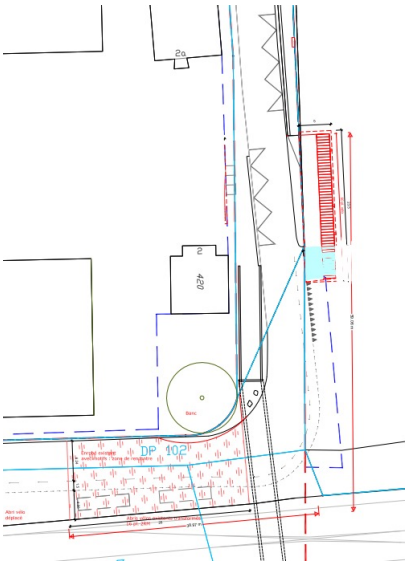
Priorité PALM 2025	A (2028-2032)
Priorité PALM antérieur	-
Justification du retard	-
Date début des travaux	2029
Date de mise en service	2031
Porteur de projet	Commune de Saint-Prex
Partenaires	Etat de Vaud / Région Morges / Orlatti (privé)
Description et faisabilité	L'interface de la gare de St-Prex est aujourd'hui minimaliste et peu lisible. L'espace étant fortement contraint, le réaménagement de l'interface implique des interventions sur fonds privé. Cette opportunité est offerte par le développement du PA Gare Sud jouxtant la gare. L'interface projetée intègre de nouveaux quais bus au sud des voies, permettant d'assurer le développement de l'offre et les remplacements CFF lors des interruptions d'exploitation. Les quais sont en lien avec une nouvelle place publique, créant une porte d'entrée à la commune. Les liaisons vers le village sont assurées par le réaménagement multimodal de la rue de la Gare et du parking du centre commercial. Une nouvelle rue est aménagée à travers le futur quartier Gare Sud, offrant une liaison plus courte pour les piétons et permettant une nouvelle gestion du trafic. Ces aménagements sont complétés par la création de places pour vélos et motocycles (au nord et au sud de la gare), ainsi que des places de dépose-minute. Une offre de vélos en libre-service complètera le dispositif. L'extension des espaces revêtus est accompagnée d'une densification de l'arborisation permettant d'adapter l'espace public aux changements climatiques. Ces importantes améliorations apportées à l'espace public impactent le fonctionnement des fonds voisins. Les mesures de compensations font partie intégrante du projet.
Opportunité et utilité	La mesure s'inscrit dans la stratégie cantonale de renforcement des interfaces. Elle répond à un besoin flagrant d'amélioration de l'offre multimodale à la gare de Saint-Prex, ainsi que d'amélioration de la qualité d'accueil de cette porte d'entrée structurante de la localité. Elle accompagne le développement de nouveaux logements et d'activités à proximité de la gare. Elle permet d'agir sur l'offre, mais aussi la perception de l'espace public en lui conférant un caractère moins routier et plus attractif pour les modes actifs. Cette mesure s'inscrit dans les principes d'action suivants : ● Apporter un soin particulier aux franges urbaines, en assumant leur multifonctionnalité ● Renforcer les centralités du quotidien ● Aménager des espaces de qualité en faveur des modes actifs ● Renforcer le réseau piétonnier ● Aménager un réseau cyclable dense, sûr et attractif ● Promouvoir la mobilité active ● Développer la stratégie d'accessibilité TP à plusieurs échelles ● Consolider l'armature ferroviaire ● Renforcer les liaisons de bus urbaines et régionales ● Développer un réseau d'interfaces multimodales de qualité
Coûts (hors taxe)	CHF 3'900'000 HT
Clé de répartition du financement	100% commune (hors subvention)

Planning	**Phase de projet**	**Année d'achèvement de la phase**
	▸ Concept - 11	-
	▸ Étude préliminaire - 21	2023
	▸ Appel d'offre (études) - 22	-
	▸ Avant-projet - 31	2024
	▸ Projet d'ouvrage - 32	2025
	▸ Autorisation de construire - 33	2026
	▸ Obtention du financement	2027
	▸ Appel d'offres (réalisation) - 41	2028
	▸ Projet d'exécution - 51	2029
	▸ Début des travaux	2029
État de la planification	Étude préliminaire MEP Saint-Prex Gare Sud en cours de lancement	
Étapes de planifications ultérieures	Projet d'ouvrage 2025	
Étapes de mise en œuvre à venir (« état prêt à être réalisé »)	▸ permis de construire (2026) ▸ obtention du financement (2027)	
Lien avec d'autres mesures et délimitation par rapport à celles-ci	-	
Mesures qui relèvent du plan directeur cantonal	-	
Impact sur l'environnement	-	
Informations factuelles (documents distincts)	-	
Documents mis à disposition	Étude préliminaire	
Représentation cartographique et/ou illustration de la mesure		


Périmètre de la mesure
Interface Gare de Saint-Prex
Périmètre de mise en conformité de la gare CFF de Saint-Prex (projet connexe)
DP 102
Rue de la Verrerie
Place de la Gare
Rue de la Gare
Route de Morges
B61
367
420
475
292
476
1574
301
300
1600a
1600b
1600j
1600l
1600m
1600n
481
479
477
480
1540
1184
478
194
1600c
1600g
1600e
1743
1120
1600f
1600d
1625
478




294
292
304
664
479
477
478
480
476
1600h
1600m
1600a
1600b
1600l
924.5 m2
1600c
1600g
1600e
861


2a
420
DP 102

Priorité C - Région Morges

N° mesure	Porteur	Libellé de la mesure	Priorité retenue pour le PALM 2025	Coût [mio CHF HT]
4c Développement des réseaux de mobilité active				
4c.RM.206.02	Préverenges, Denges	Voie verte d'agglomération Liaison Préverenges - Denges (RC79)	C (dès 2036)	1,5
4c.RM.210	Lully, Lussy	RC69 – Lully – Lussy-sur-Morges, RC69, itinéraire de mobilité douce	C (dès 2036)	-
4c.RM.301	Lully, Tolochenaz	Sécurisation des routes cantonales – RC69 B-P Tronçon Lully - Tolochenaz	C (dès 2036)	-
4d Franchissements dénivelés pour la mobilité active				
4d.RM.07	Morges	Passage inférieur pour piéton Accès à la gare de Morges et au quartier Sud par l'avenue J-J. Cart	C (dès 2036)	4,5
4d.RM.17	DGMR	RC79, Denges, Pont de Denges, assainissement pour la mobilité douce	C (dès 2036)	1,0
5a Requalification multimodale d'axes routiers				
5a.RM.01.01.02	Morges	Requalification des routes cantonales – RC1B-P Blancherie - Gracieuses	C (dès 2036)	11,3
18 Réseau TP/bus/trolleybus après 2023				
18.RM.02	Morges	Requalification des routes cantonales – RC 78 B-P Avenue de Plan – Avenue de Lonay	C (dès 2036)	4,0
21 Interfaces et espaces publics des gares des centralités principales d'agglomération				
21.RM.02.01	Morges	Morges Gare - Etape 2 (bus)	C (dès 2036)	4,0
21.RM.02.02	Morges	Morges Gare - Etape 2 (Marcelin)	C (dès 2036)	2,0