

Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Pour un développement équilibré à l'horizon 2020

Rapport final, décembre 2007

Mise à jour:
"Erratum et complément"
août 2008



urbanisation, transports, économie, environnement



**Bureau du projet
d'agglomération
Lausanne-
Morges**
Rue du Closel 15
1020 Renens 1

**Rapport final et
Annexes au rapport final,
décembre 2007**

Erratum et compléments
état : août 2008

Validation : Consultation 20.12.07 au 08.02.08, COPIL du 18 février 2008

A. Compléments :

- **Annexe 3-1** Liste des responsables politiques du PALM et de leurs assistants techniques

La liste est périodiquement actualisée sur le site Internet¹

- **Annexe 5, fiches 23** Développement d'axes forts de transport public urbains
23a Infrastructure et aménagement de voirie (page 118)
23b Acquisition de véhicules, dépôt (page 119)

Sur demande de la DEPOL – axes forts de transport public urbains, le COPIL a validé en février le remplacement des fiches 23a et 23b. Les pages 118a, 118b et 119 ci-joint remplacent les pages 118 et 119 de l'annexe.

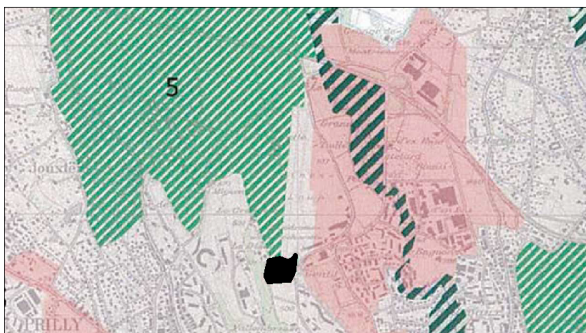
B. Erratum :

- **Annexe 3-4** Evolution de la population résidente permanente par commune dans l'agglomération compacte, au 31 décembre (1)

Les chiffres des lignes Le Mont-sur-Lausanne et Lutry sont inversés. Le tableau ci-joint remplace le tableau de la page 19.

- **Rapport final - Carte 5.** Réseau vert : Parcs, nature et paysage

Prise en compte du projet d'aménagement du secteur Châtelard, modifier la pointe Sud, 5, Plateau de la de la Blécherette. La carte 5, état août 2008 remplace la carte 5, état février 2007 sur le site².



Carte de synthèse : retirer la portion montrée en noir du parc d'agglomération

¹ ~~« aggro-lausanne-morges.ch », rubrique « acteurs »~~ = "lausanne-morges.ch" rubrique Organisation / Acteurs

² ~~« aggro-lausanne-morges.ch », rubrique « documents »~~ = "lausanne-morges.ch" rubrique Documents

Table des matières du présent rapport

Message politique : Pour une agglomération vivante et attractive	5
Introduction : Un projet partenarial	9
Chapitre 1 : Constat : un développement non durable	13
1.1 Etalement urbain	14
1.2 Mobilité	16
1.3 Pollution de l'air	21
1.4 Nuisances sonores	22
1.5 Economie	23
1.6 Nature et paysage	24
1.7 Conclusions	24
Chapitre 2 : Orientations stratégiques: une agglomération compacte	25
2.1 Buts politiques	25
2.2 Orientations stratégiques	25
Chapitre 3 : Principes d'aménagement: urbanisation, mobilité, réseau vert	29
3.1 Urbanisation	29
3.1.1 Périmètre de référence et périmètre d'intervention	29
3.1.2 Territoires et sites pour l'urbanisation	31
3.1.3 Allier densité et qualité d'urbanisation	34
3.2 Mobilité	37
3.2.1 Stratégie générale pour une mobilité durable	37
3.2.2 Mobilité douce	39
3.2.3 Transports publics	40
3.2.4 Transports individuels motorisés	44
3.2.5 Mesures et services de mobilité intégrée	46
3.2.6 Autres moyens de transport	48
3.2.7 Transport des marchandises	49
3.3 Réseau vert: parcs, nature et paysage	49
3.3.1 Les parcs d'agglomération	50
3.3.2 Les campus	51
3.3.3 Les coulées vertes	51
3.3.4 Les sites paysagers d'agglomération	52
Chapitre 4 : Mise en œuvre et monitoring	55
4.1 Pilotage	55
4.2 Coordination entre urbanisation et transports	57
4.3 Priorités de réalisation et programme de mise en oeuvre	57
4.4 Principes de mise en oeuvre	60
4.5 Méthode de monitoring	61
4.6 Outils opérationnels d'urbanisme	61
Chapitre 5 : Projets de territoire	63
2 Cartes (format A3 plié en fin de rapport)	109

Table des matières des annexes (volume séparé)

Annexe 1	
Sigles	5
Annexe 2	
Bibliographie	7
Annexe 3	
Données de base	9
Annexe 4	
Rapport de consultation publique du PALM	55
Annexe 5	
Fiches de mesures	79
Annexe 6	
Financement prévisionnel des mesures et programme de mise en œuvre	153
Annexe 7	
Conformité avec les exigences de base de la Confédération	161
Annexe 8	
Scénarios de prospective territoriale (PALM 2005)	201
Annexe 9	
Convention pour la mise en œuvre commune du PALM	207

Ce document est le rapport final d'une démarche de planification de l'agglomération Lausanne-Morges engagée en septembre 2003. Il fait suite à l'avant-projet élaboré en février 2005 et intègre les résultats de la consultation publique effectuée du 27 octobre 2005 au 15 janvier 2006. Sa mise au point finale résulte de la concertation effectuée en automne 2006 entre les partenaires.

Les modifications significatives apportées entre février et décembre 2007 sont indiquées en bleu. Validées par le COPIL du PALM, elles feront l'objet d'une validation courant 2008 par les partenaires signataires.

Message politique

Pour une agglomération vivante et attractive

Dans un monde dont les villes sont les moteurs du développement, l'attractivité de notre agglomération Lausanne-Morges est un enjeu vital pour ses habitants, pour le canton et pour la Suisse. Ce territoire abrite près de 50% de la population et de 60% des emplois du canton. Il fait preuve d'un dynamisme remarquable, qui contribue à assurer à la région lémanique une place de choix dans le concert des régions d'Europe.

Or notre agglomération est engagée dans un processus de développement non durable qui menace nos capacités de développement, notre mobilité et notre environnement.

Ce processus est animé par des facteurs trop puissants pour être maîtrisés par chaque commune isolément. C'est pourquoi, encouragés par la Confédération, les communes et le Canton ont décidé d'unir leurs forces afin de corriger la tendance et de placer l'agglomération sur la voie d'un développement durable.

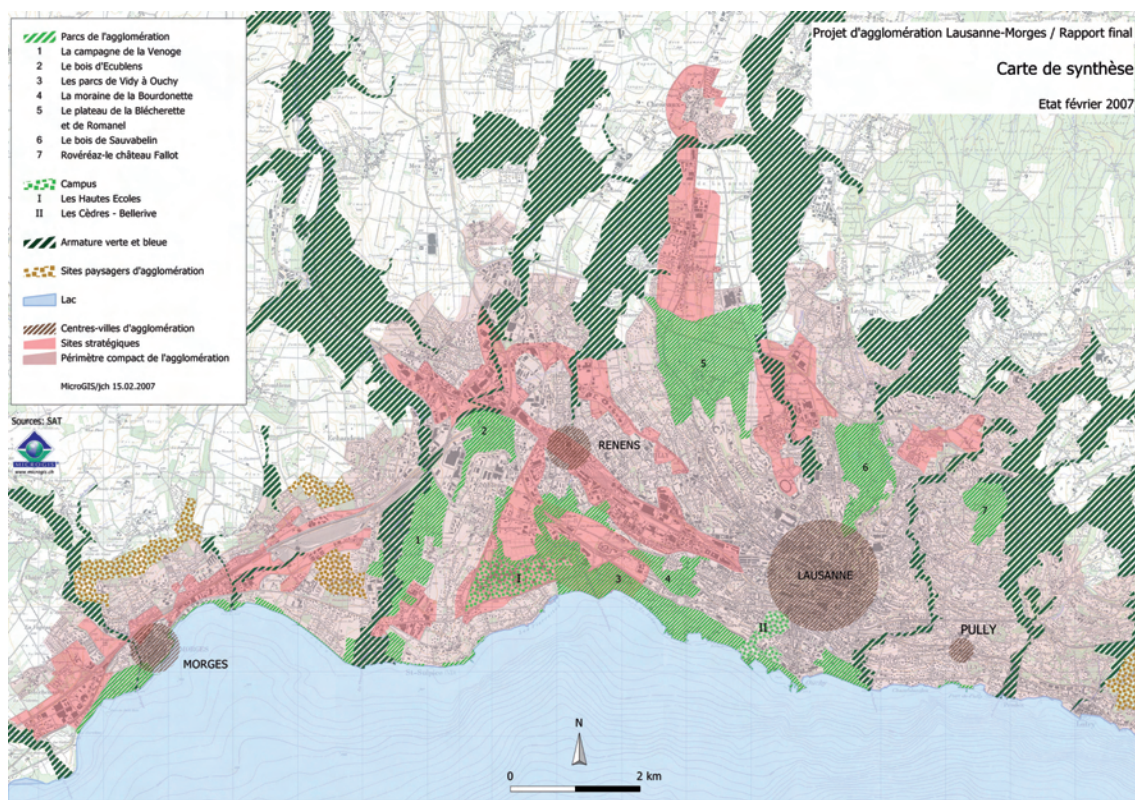
Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est l'instrument du changement. Ambitieux, il veut permettre l'accueil d'environ 40'000 habitants et 30'000 emplois d'ici 2020. Econome, il entend surmonter les restrictions financières en coordonnant étroitement l'urbanisation, les transports et l'environnement. Volontaire, il vise la création d'une agglomération compacte, très accessible par les transports publics et les mobilités douces et irriguée par un réseau d'espaces verts et paysagers reliant les quartiers urbains entre eux et à la campagne proche.

Sa méthode est celle d'un projet partenarial ouvert. Au contraire d'un plan autoritaire, imposé «d'en haut», le PALM émane des acteurs publics concernés, à tous les échelons où ils se situent. Et au contraire d'un plan figé, qui serait vite dépassé par les événements, il identifie les orientations stratégiques et les priorités de mise en œuvre pour réorganiser l'agglomération, en confiant aux acteurs locaux le soin de fixer les conditions précises du changement.

Ce rapport est le document de référence de la convention liant les partenaires de l'agglomération (communes, Canton, intercommunalités). En signant ce rapport, nous nous engageons à poursuivre ensemble les orientations stratégiques générales, à financer et à concrétiser les mesures de mise en œuvre, avec le soutien de la Confédération et dans le cadre de l'échéancier et de la répartition des rôles fixés.

Outil de cohérence entre le local et le global, l'urbanisation et les transports, les espaces bâtis et naturels, le PALM est l'instrument que nous avons choisi pour construire ensemble une agglomération attractive, vivante et solidaire, présentant toutes les qualités d'un développement durable.

Les partenaires du PALM



Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM): une étroite coordination entre urbanisation, transports et réseau vert (carte de synthèse disponible en format A3 plié en fin de rapport)

Introduction

Un projet partenarial

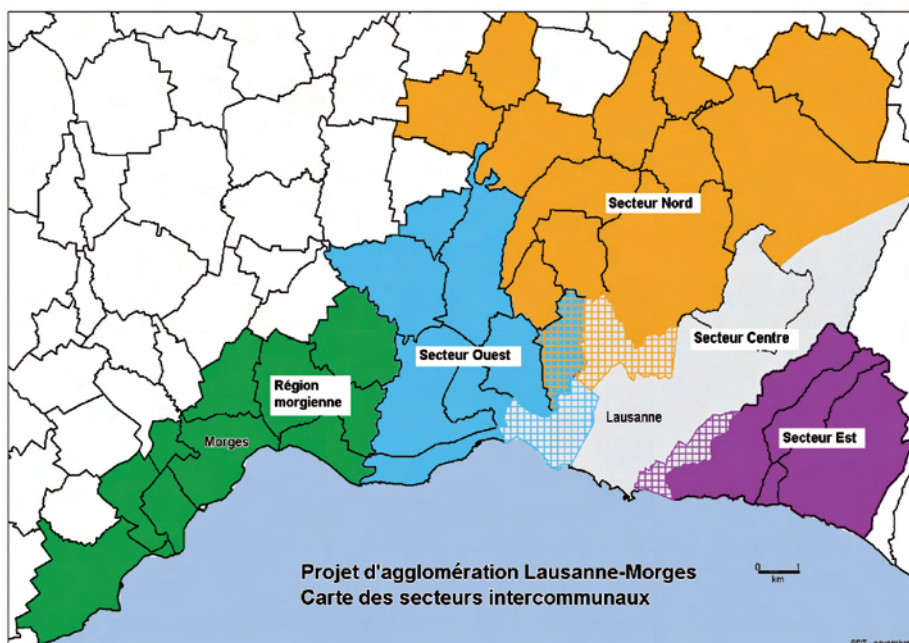
Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est la démarche engagée par les communes et le Canton pour réajuster les dynamiques de développement du bassin de vie principal du canton. En effet, ce territoire est engagé dans un processus de développement non durable, trop puissant pour être maîtrisé à l'échelon communal et dont les habitants et les acteurs économiques subissent les effets de désorganisation, d'engorgement, de pollution et de gaspillage des ressources.

Partenaires

Le PALM est porté par les collectivités territoriales concernées (voir Annexe 3 - Données de base):

- > le Canton, soucieux d'assurer l'attractivité de la première agglomération du canton
- > les intercommunalités: l'association Lausanne Région, l'Association des communes de la région morgienne (ACRM), les schémas directeurs du centre lausannois (SDCL), de l'Ouest lausannois (SDOL), du Nord lausannois (SDNL), de l'Est lausannois (SDEL) et de la région morgienne (SDRM)
- > les communes de l'aire urbanisée, qui ont de plus en plus de mal à valoriser leurs atouts en raison de problèmes d'agglomération, notamment les villes-centres de Lausanne et Morges.

La démarche est soutenue par la Confédération, dans le cadre de sa Politique des agglomérations (CF 2001, LFIInfr 2006, AF 2006) qui prévoit d'accorder des aides fédérales aux agglomérations qui se dotent d'un projet d'agglomération et d'une entité de pilotage.



Un projet à la convergence entre trois démarches

Le PALM est à la convergence entre trois démarches antérieures.

- > Dès 2001, la politique des agglomérations de la Confédération a suscité le lancement d'un projet tripartite sur l'agglomération lausannoise (projet-modèle).
- > En mars 2003, les communes de l'Ouest lausannois et le Canton approuvaient un Schéma directeur débloquant le développement du secteur par une stratégie coordonnée entre urbanisation et transports (SDOL 2003).
- > En juillet 2003, une étude sur la traversée autoroutière de Morges concluait à la nécessité d'une réorganisation régionale des transports et de l'urbanisation (Morges 2003).

Bénéfices escomptés

Trois types de bénéfices sont attendus du PALM.

> Améliorer la qualité de la vie dans l'agglomération et au dehors

Les conditions d'urbanisation, de mobilité et d'environnement sont loin d'être idéales dans l'agglomération et tendent à se dégrader. De même, la campagne et les communes limitrophes sont menacées par un mitage du territoire. Il faut corriger la tendance. Le PALM vise à construire progressivement une agglomération plus dynamique, plus accessible et plus agréable à vivre, tout en préservant les territoires limitrophes.

> Ouvrir une perspective de développement durable

L'agglomération Lausanne-Morges est engagée dans un processus de développement non durable qui menace sa vitalité et son attractivité, comme certaines communes ont déjà pu le constater (voir encadré). Il est indispensable d'ouvrir une perspective de développement plus cohérente, qui permette de préserver et d'améliorer les atouts économiques, sociaux et culturels du premier pôle urbain du canton.

L'Ouest lausannois: en 2000, un moratoire du développement

L'Ouest lausannois est essentiellement desservi par l'automobile. La pollution de l'air est telle qu'elle a conduit le Conseil d'Etat et les communes à décréter en 2000 un moratoire sur les projets générateurs de fort trafic automobile. Cette décision forte a conduit le Canton et les communes à rechercher un moyen de concilier mobilité, développement et qualité urbaine. En 2003, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) lançait une démarche partenariale, rodant plusieurs méthodes réutilisées ensuite dans l'agglomération.

> Bénéficier de l'aide fédérale au trafic d'agglomération

Dans sa politique des agglomérations, la Confédération prévoit de soutenir financièrement les projets de transport nécessaires pour améliorer la mobilité dans les aires urbaines, à condition que les communes concernées élaborent et réalisent ensemble un projet d'agglomération.

D'ores et déjà, le PALM a valu à l'agglomération Lausanne-Morges de bénéficier de soutiens financiers fédéraux à des projets de transports urgents (CF 2005), notamment le développement du RER vaudois comprenant la création d'une nouvelle halte à Prilly-Malley.

Horizon

Le PALM est établi à l'horizon 2020, au-delà duquel il devient difficile de prendre des décisions opérationnelles. Mais les actions qu'il programme auront des effets à plus long terme, notamment les projets de transports qui supposent des engagements lourds inscrits dans la durée.

Périmètres

Le choix du périmètre d'intervention du PALM est une décision politique forte. L'option est de contenir le développement dans les limites d'une «agglomération compacte», de façon à ne pas empiéter sur la grande périphérie et à mieux valoriser les surfaces, les infrastructures et le cadre de vie des secteurs déjà urbanisés. Ce périmètre s'étend sur 27 communes, partenaires du projet.

Le périmètre d'étude plus large retenu pour l'élaboration du PALM est celui fixé par l'OFS. Il comprend 70 communes qui appartiennent au même bassin de vie autour des villes-centres de Lausanne et Morges. [La liste des communes de l'agglomération Lausanne-Morges figure dans l'Annexe 3 - Données de base.](#)

Organisation: principe de subsidiarité

Le PALM fédère ses partenaires de divers échelons selon le principe de subsidiarité: les problèmes sont traités à l'échelon où ils ont les meilleures chances d'être résolus et, autant que possible, au plus près des réalités concernées.

Trois échelons sont distingués:

- > les actions concernant principalement une seule commune restent traitées à l'échelon communal
- > les enjeux intercommunaux sont traités de préférence à l'échelon de cinq secteurs d'agglomération
- > lorsque les projets concernent plus d'un secteur, ils sont traités à l'échelon de l'ensemble de l'agglomération.

La cohérence entre les projets et les différents échelons est assurée par les organes de mise en œuvre.

La subsidiarité, en pratique

Le principe de subsidiarité fonctionne dans les deux sens. Par exemple:

- > la décision de construire une halte RER à Prilly-Malley a été prise à l'échelon cantonal, avec le soutien du Conseil Fédéral (CF 2005): la future halte créera de nouvelles opportunités d'urbanisation, qu'il appartient aux communes concernées d'exploiter dans le plein exercice de leurs compétences, à l'échelon du secteur de l'Ouest lausannois, avec le soutien des services cantonaux en charge de l'aménagement du territoire, de l'économie et de la mobilité;
- > à l'inverse, la création d'une liaison de type «tramway» entre Bussigny et Lutry a d'abord émergé des réflexions conduites à l'échelon du secteur de l'Ouest, avant d'être prise en charge à l'échelon de l'agglomération, le plus pertinent pour sa réalisation.

Portée

Les éléments d'intérêt cantonal du PALM sont intégrés dans le Plan directeur cantonal, [adopté par le Grand Conseil en juin 2007, qui lie toutes les autorités publiques](#).

Le PALM est un instrument d'urbanisme de niveau directeur. Il vise à servir de référence pour les futurs documents d'aménagement et les réalisations concrètes à venir. Instrument de coordination entre les collectivités partenaires, il n'a pas de portée contraignante pour les administrés. Toutefois, il pourra déployer un effet anticipé négatif, aux conditions de l'article 77 LATC; il permettra ainsi aux municipalités signataires de refuser les permis de construire aux projets qui compromettraient la mise en œuvre du PALM. Enfin, sa traduction dans les documents d'aménagement communaux et intercommunaux sera effectuée par les autorités responsables (communes et Canton), conformément au partage de compétences en vigueur. C'est à ce stade que le PALM déploiera tous ses effets auprès des administrés.

Les cartes du présent rapport PALM ont une portée générale et une valeur indicative. Les périmètres ainsi que les éléments de mise en œuvre (secteurs, sous-secteurs, densités, conditions d'aménagement, gestion, etc.) seront précisés dans le cadre des chantiers de mise en œuvre du PALM, des schémas directeurs ou des documents en faisant office (notamment le Plan directeur communal de Lausanne). Ce n'est qu'à ce stade qu'ils seront traduits dans les documents d'urbanisme contraignants pour les administrés : PGA, PQ, PPA, etc.

Mise en œuvre

La mise en œuvre du PALM sera l'occasion de multiplier les formes de coopération souples entre les divers acteurs concernés: les collectivités publiques, bien sûr, mais aussi des prestataires de services (CFF, tl par exemple), des opérateurs privés (propriétaires de terrains, porteurs de projets, par exemple), des associations représentant divers intérêts, les populations, etc. Le PALM définit les structures de pilotage nécessaires à sa réalisation (voir chapitre 4).

Rapport

Ce rapport est le document de référence pour les collectivités publiques signataires, qui s'engagent ainsi à soutenir et à concrétiser le PALM.

Il énonce:

- > le constat de départ (chapitre 1)
- > les orientations stratégiques (chapitre 2)
- > les principes d'aménagement (chapitre 3)
- > les conditions de mise en œuvre (chapitre 4)
- > les projets de territoire (chapitre 5).

Il est complété par un rapport d'annexes où sont réunis divers documents techniques, qui font également l'objet d'un engagement formel des partenaires du PALM.

Chapitre 1

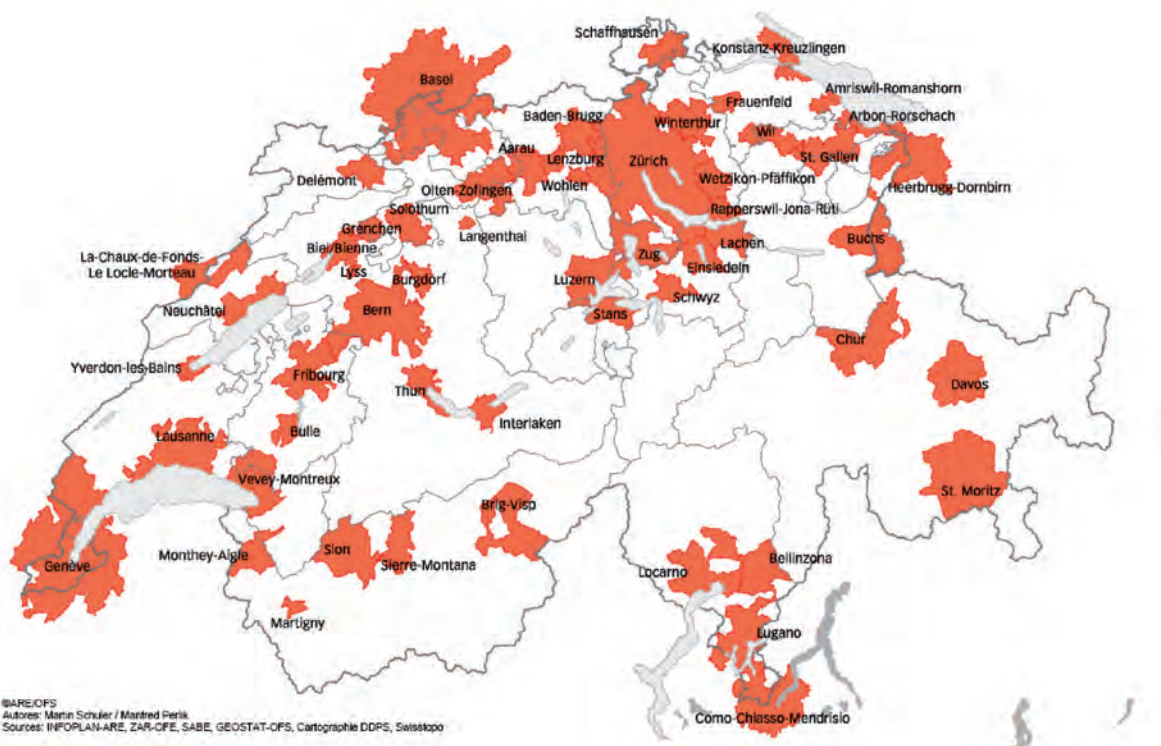
1 Constat : un développement non durable

Autrefois «capitale» d'un arrière-pays rural, la Ville de Lausanne est aujourd'hui le centre principal de l'agglomération, renforcée par l'émergence de deux autres centres, Morges et Renens. L'agglomération Lausanne-Morges est forte d'importants atouts valorisés aux plans régional, national, européen et mondial et joue, de ce fait, un rôle moteur pour le canton, pour la métropole lémanique et pour la Suisse (voir encadré).

Or, comme bien d'autres, l'agglomération Lausanne-Morges est engagée dans un type de développement non durable qui menace son dynamisme économique et culturel, son environnement et la qualité de la vie de ses habitants.

Un rôle moteur pour le canton et pour la Suisse

- > **Une rare concentration d'atouts stratégiques** - L'agglomération Lausanne-Morges présente une concentration exceptionnelle d'atouts internationaux pour une aire urbaine de cette taille. C'est, d'une part, l'héritage de traditions prestigieuses: tourisme international, hôtellerie, formation de haute qualité, etc. C'est, d'autre part, le fruit des efforts soutenus déployés ces dernières décennies par les autorités publiques et par le secteur privé: organismes internationaux comme le CIO, pôle de formation et de recherche de première importance (EPFL, Université), services financiers et juridiques de haut niveau, industries de pointe, équipements-phares dans le domaine de la culture (danse, théâtre), etc.
- > **Une agglomération agréable dans un site de haute qualité** - Offrant bien des avantages d'une métropole, l'agglomération n'en a pas (pas encore?) les inconvénients. La géographie du site – une pente exposée au sud et dominant le lac avec vue sur les Alpes – n'a rien perdu de son attrait. Les centres-villes restent proches de campagnes préservées, ponctuées de villages bien intégrés. Rivières, forêts, vignes, jardins publics et privés contribuent à l'image d'un territoire de haute qualité.



Agglomérations et villes isolées en 2000 (ARE 2006/2)

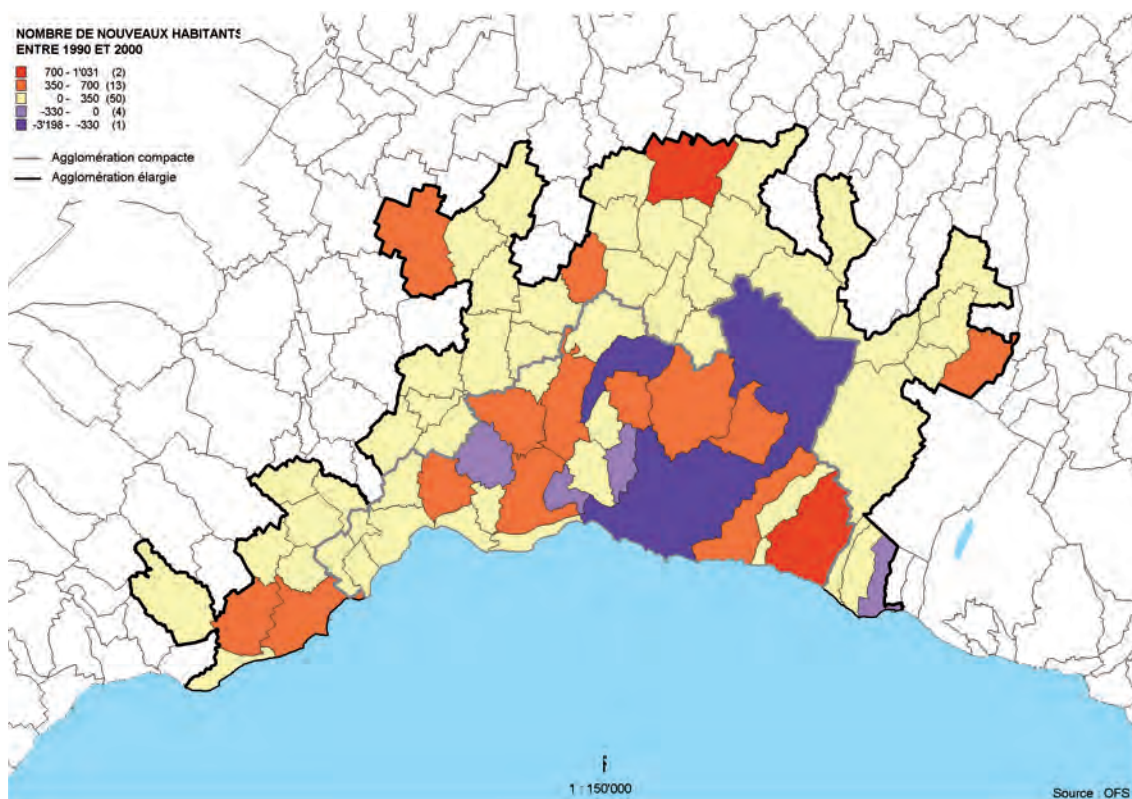
1.1 Etalement urbain

L'agglomération statistique (OFS) comptait 311'441 habitants en 2000 (OFS 1990-2000). Cela représente près de 50% de la population du Canton. La grande majorité de ses habitants **permanents** (soit 85%) résident dans les 27 communes du périmètre compact (voir Annexe 3 - Données de base).

Constat: une tendance à l'étalement

L'étalement urbain observé au cours des dernières décennies s'est confirmé entre 1990 et 2000. En effet, les communes de première et de deuxième couronnes ont attiré plus d'habitants que les villes situées au cœur de l'agglomération. Par exemple, Bussigny, Le Mont et Romanel-sur-Lausanne ont accueilli chacune plusieurs centaines de nouveaux habitants. Durant la même période, Chavannes, Prilly et Lausanne en ont perdu beaucoup.

Au total, près de 7'000 personnes ont choisi de s'établir en dehors du périmètre compact de l'agglomération durant cette période, contre seulement 4'000 à l'intérieur. Ainsi, deux tiers des nouveaux habitants ont choisi de vivre en dehors de l'agglomération compacte.



Evolution de la population de l'agglomération Lausanne-Morges (1990-2000)

Source : SDT sur la base des données OFS 1990-2000

Perspectives de croissance

Les perspectives de croissance démographique de l'agglomération Lausanne-Morges (périmètre d'étude) découlent de projections démographiques établies en cohérence avec celles qui fondent le Plan directeur cantonal (SCRIS 2004/2).

	Nombre de communes	Projection sur la base SCRIS de 2005 à 2020
Canton de Vaud	378	+100'000 habitants
Agglomération LM	70	+35'000 à 40'000 habitants

De même, l'hypothèse de création d'emplois retenue pour l'agglomération est cohérente avec celle retenue à l'échelle du canton (voir PDCn 2007).

	Projection
Canton de Vaud	+55'000 emplois
Agglomération LM	+30'000 à 35'000 emplois

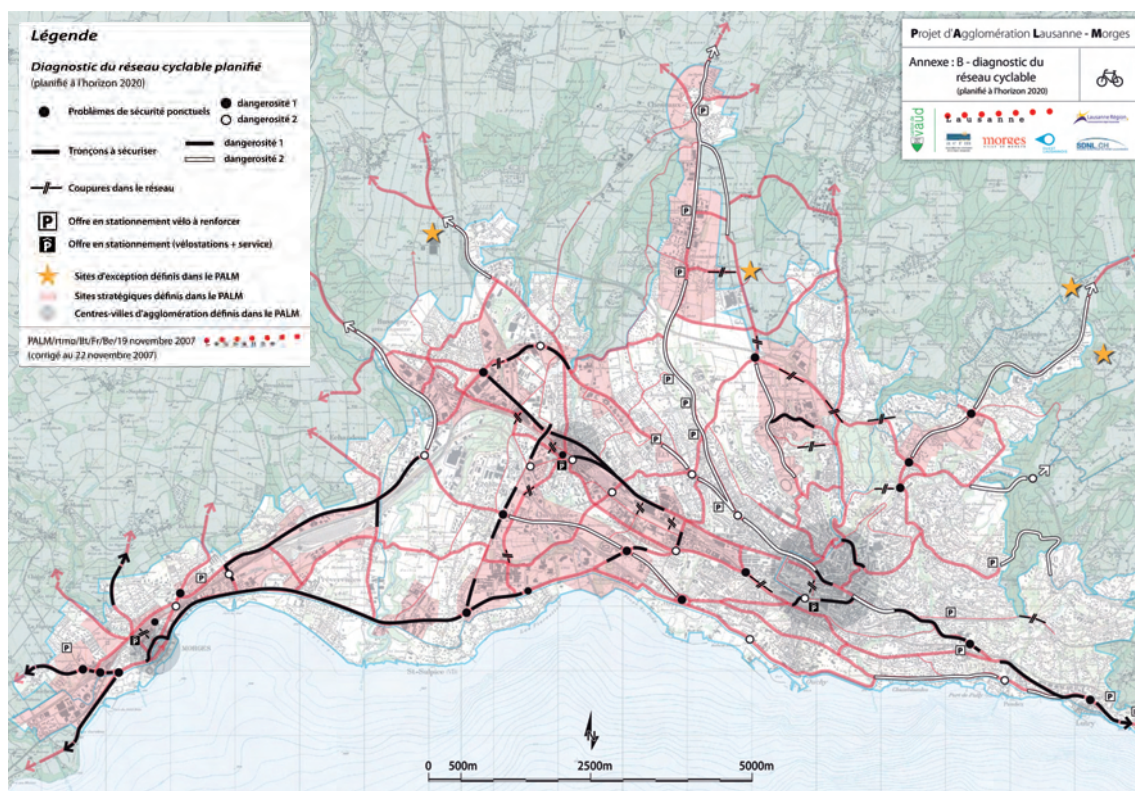
1.2 Mobilité

La tendance à l'étalement urbain en périphérie conduit à une impasse en matière de mobilité. Ces dernières années, la demande de mobilité a continué à augmenter fortement. Hormis au centre de l'agglomération, elle a été satisfaite, très majoritairement, par une forte croissance du trafic automobile. La tendance à un déclin de la part modale des mobilités douces (marche à pied, vélo) se confirme, en lien avec la dispersion de l'habitat et des activités.

1.2.1 Constat 1 : les modes doux sous pression

Parmi les principales agglomérations de Suisse, l'agglomération Lausanne – Morges est celle qui présente les plus faibles taux d'utilisation des modes doux. Cette faible utilisation peut s'expliquer en partie par la topographie du territoire. Toutefois, le manque d'infrastructures adaptées à la mobilité douce est également mis en cause par les usagers et leurs associations: discontinuité des itinéraires, niveau de sécurité faible, équipement insuffisant de certaines interfaces intermodales, signalisation défectueuse sont autant de lacunes observées sur le terrain.

Les discontinuités de réseau concernent souvent le franchissement d'infrastructures (axes routiers, lignes CFF) ou d'éléments naturels (relief vallonné). Le manque d'équipements favorisant l'intermodalité vélo-transports publics, en particulier les lieux de stationnement sécurisé pour vélos aux abords des arrêts principaux des transports publics régionaux, doit également être relevé.



1.2.2 Constat 2 : des transports publics en difficulté

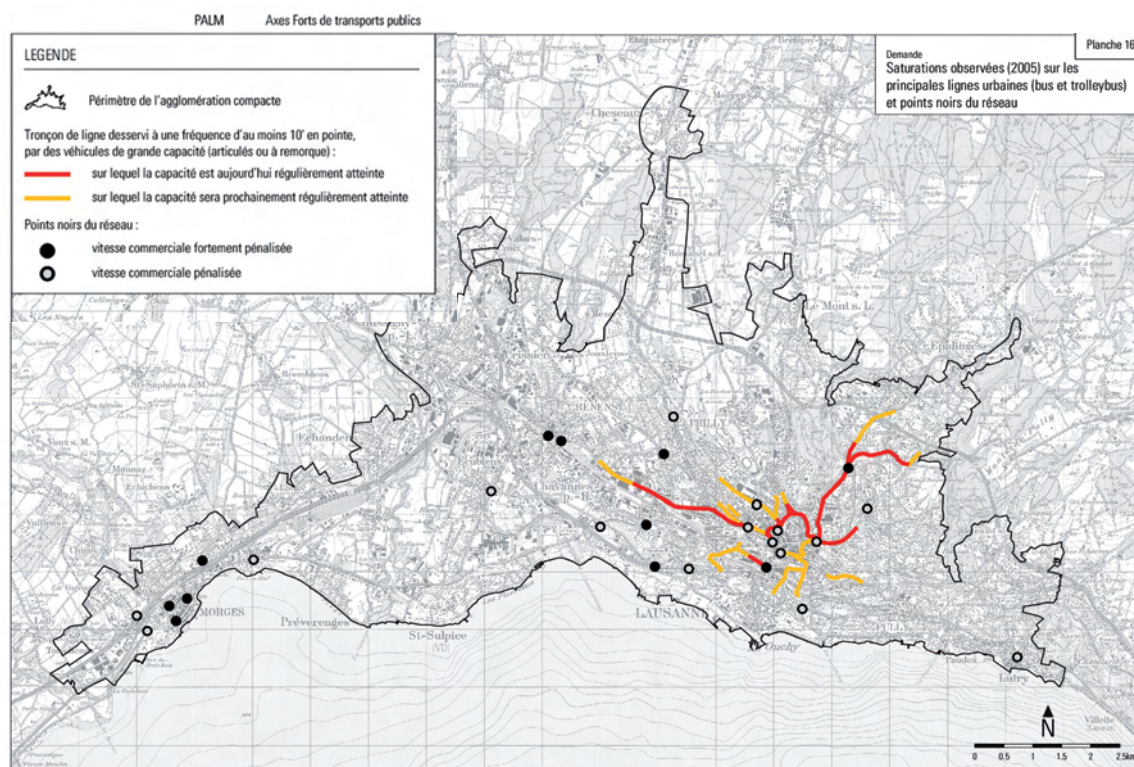
Une offre ferroviaire insuffisante

Malgré la présence du réseau CFF traversant l'agglomération Lausanne-Morges et de deux lignes régionales (BAM, LEB), l'offre ferroviaire régionale est faible, comparativement à celle des principales agglomérations de Suisse. Son développement est freiné par l'insuffisance des infrastructures, qui réduisent également les possibilités de développement des prestations ferroviaires nationales. Ces prestations limitées expliquent la faible utilisation des transports publics et le recours toujours plus important à l'automobile pour les déplacements à l'échelle de l'agglomération et du canton.

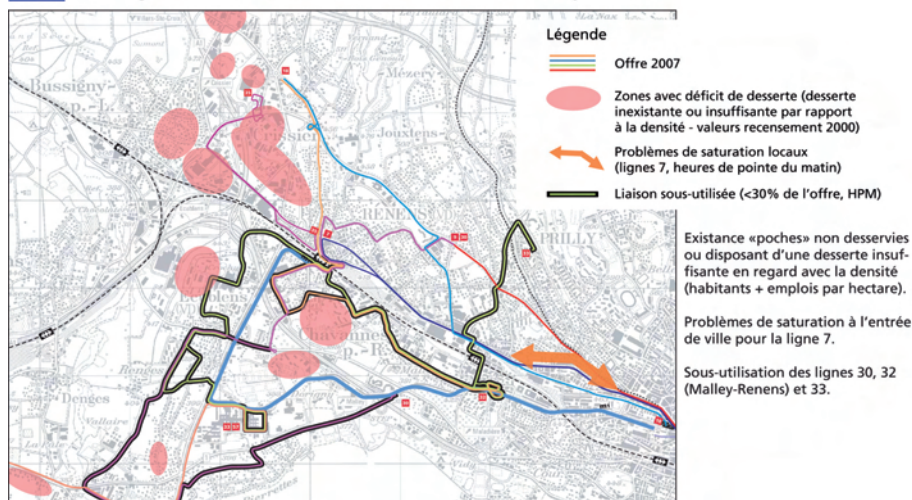
Des transports publics urbains limités

L'offre des transports publics urbains des réseaux lausannois et morgiens présente des carences à différents niveaux : insuffisances de capacité (lignes saturées), «points noirs» (réseau routier congestionné), prestations lacunaires (secteurs non ou insuffisamment desservis).

Ainsi, certaines lignes à fréquence élevée et utilisant des véhicules de grande capacité ne parviennent pas à satisfaire la demande aux périodes de pointe. La carte ci-dessous montre les tronçons de lignes principales urbaines concernés par des phénomènes de saturation aux heures de pointe et ceux où l'on est proche de la saturation (RR&A 2007/1).



Saturations observées aux heures de pointe sur les principales lignes et points noirs du réseau des transports publics: les points noirs reportés sur la carte illustrent les sections de lignes urbaines subissant des ralentissements importants aux heures de pointe, en raison de la congestion du réseau routier et de l'absence de sites propres réservés aux transports publics.

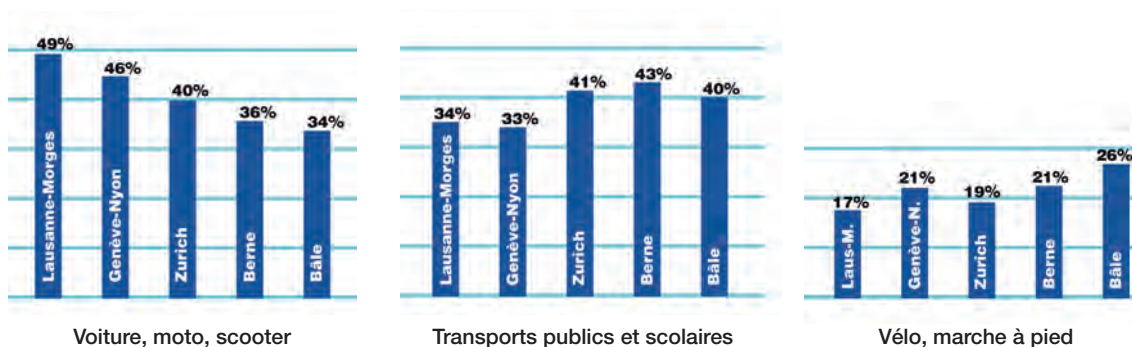


Diagnostic de la situation des transports publics dans l'Ouest lausannois en 2007

Comme le montre une analyse réalisée dans l'Ouest lausannois (carte ci-dessus), certaines zones de l'agglomération ne disposent pas d'une offre TP adaptée. De telles carences ont également été recensées dans le cadre des diagnostics effectués dans le secteur du Nord lausannois et la région morgienne. Desserte inexistante, offre insuffisante ou sous-utilisée en raison de fréquences peu attractives, tels sont les résultats du constat effectué, à mettre en lien direct avec le recours accru au trafic automobile pour les déplacements en première couronne de l'agglomération.

1.2.3 Constat 3 : une forte augmentation du trafic individuel motorisé

Au total, Lausanne-Morges est, en Suisse, l'agglomération où l'on se déplace le plus en voiture, le moins en transports publics et en mobilités douces, avec pour conséquences des embouteillages plus fréquents, la détérioration des vitesses commerciales des transports publics et un air plus pollué (ARE 2004/2).



Répartition modale des déplacements pendulaires selon le lieu de travail ou de formation dans les agglomérations suisses (transports individuels motorisés, transports publics, mobilités douces)

Source : OFS RFP 2000 - pour Genève-Nyon et Bâle, seule est prise en compte la partie suisse de l'agglomération

1.2.4 Réalisations récentes : l'agglomération sur le bon chemin

Ces dernières années, l'agglomération Lausanne Morges a amorcé le changement qui sera confirmé et renforcé par la mise en oeuvre du projet d'agglomération.

Ce changement s'est traduit par des nouvelles infrastructures de transport destinées à la mobilité douce et aux transports publics, mais également par des mesures de gestion de la mobilité ou de promotion des modes doux, qui toutes portent leurs fruits.

Une augmentation significative des déplacements effectués en deux roues et à pied a été constatée récemment dans le centre de l'agglomération, par l'effet conjugué :

- > du programme d'extension des cheminements cyclables, essentiellement sur territoire lausannois, ainsi que du balisage d'itinéraires dans l'agglomération
- > du développement de services visant la promotion des modes doux tels que Lausanne Roule ou Ouest Roule (prêt de vélos) ou de subventionnement à l'achat de vélos électriques
- > d'opérations de promotion des modes doux (cartes d'itinéraires piétons et deux roues).

Grâce aux investissements continus réalisés par la Confédération, le Canton et les communes, les transports publics ont pu suivre le mouvement et maintenir leur part modale globale dans l'agglomération et même la renforcer dans sa partie centrale :

- > l'offre ferroviaire régionale a ainsi été renforcée par la création du REV (Réseau Express Vaudois) et le prolongement du LEB au Flon
- > la mise en service du m1, desservant le site des Hautes Ecoles, et son succès (part modale transports publics supérieure à celle des transports individuels) illustrent le rôle prédominant que peut avoir une infrastructure de transports publics en site propre efficace desservant un tissu urbain dense
- > les réseaux de transports publics urbains ont été développés, notamment à partir de l'an 2000 dans l'Ouest et l'Est de l'agglomération, avec une constante augmentation de leur fréquentation.

Par ailleurs, l'agglomération s'est engagée pour améliorer l'efficacité des transports publics, par la création de voies bus, couplées à des contrôles d'accès et à la mise en service d'un Système d'Aide à l'Exploitation et Information des Voyageurs.

Finalement, la récente instauration d'une communauté tarifaire intégrale (Mobilis) a elle aussi occasionné une augmentation de la fréquentation des transports publics.

Quand aux mesures prises dans le domaine des transports individuels motorisés, ces dernières années ont essentiellement vu :

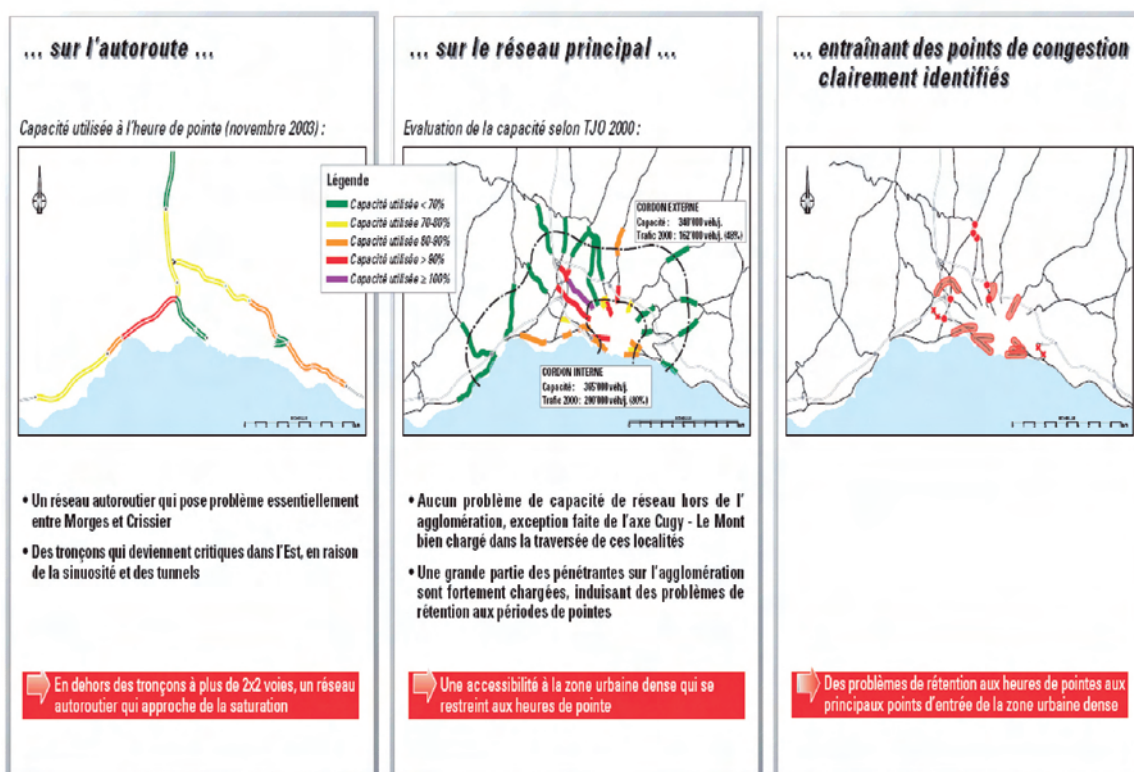
- > l'application progressive d'une politique de stationnement en Ville de Lausanne et dans certaines communes de l'agglomération limitant l'accès aux pendulaires (macarons pour résidents, limitation et tarification du stationnement, création de parc relais).
- > la création de nombreuses zones 30.

1.2.5 Perspectives : un transfert modal accru indispensable, des efforts à poursuivre

Les changements amorcés dans l'agglomération doivent se poursuivre. Par exemple, la mise en service du m2 en 2008 améliorera sensiblement la situation sur les itinéraires nord-sud passant par le centre ville lausannois. En revanche, d'autres tronçons saturés ou en voie de saturation vont voir leur situation s'aggraver, dans la perspective du développement de certains secteurs de l'agglomération. Un saut qualitatif et quantitatif important doit encore être réalisé, pour non seulement freiner la tendance, mais surtout pour l'inverser vers une mobilité plus durable.

La population tendant à se déplacer toujours plus, il est à prévoir que la demande de mobilité connaisse une croissance supérieure à la croissance démographique. Si le type de développement des années précédentes, même contenu, devait se poursuivre, l'automobile prenant en charge l'essentiel de ce surcroît de mobilité, cela conduirait dans l'agglomération à une hausse de 42% du trafic routier entre 2000 et 2020 (véhicules*km pendulaires). Or, aujourd'hui déjà, plusieurs tronçons du réseau routier et autoroutier sont saturés aux heures de pointe.

UN RESEAU QUI ARRIVE A SATURATION ...



Réseau routier et autoroutier: tronçons fonctionnant en 2003 à la limite de leur capacité aux heures de pointe

Source : Transitec, août 2004

Pour limiter la croissance du trafic routier – et donc l'étalement des embouteillages sur les heures creuses et le gaspillage que cela représente –, il est nécessaire de trouver la voie d'un développement plus durable, faisant une plus large part aux transports publics et aux mobilités douces. [Cette nouvelle stratégie de mobilité durable doit être conçue en cohérence et en synergie avec une stratégie de densification de l'agglomération.](#)

En particulier, bien des trajets effectués en voiture pourraient l'être à pied ou en vélo. Ainsi en 2000 (ARE-OFS 2001), 34% des trajets effectués dans le canton faisaient moins de 3km (10 minutes à vélo), 20% moins de 1km (15 minutes à pied ou 5 minutes à vélo) : un transfert modal significatif est réalisable, qui contribuera en outre à la santé de la population.

1.3 Pollution de l'air

En Suisse, les concentrations enregistrées pour certains polluants dépassent encore les valeurs limites fixées par l'ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPAir). C'est le cas pour l'agglomération Lausanne-Morges où, dans de larges zones, les valeurs d'immissions mesurées pour le dioxyde d'azote restent largement en dessus des limites imposées par la législation.

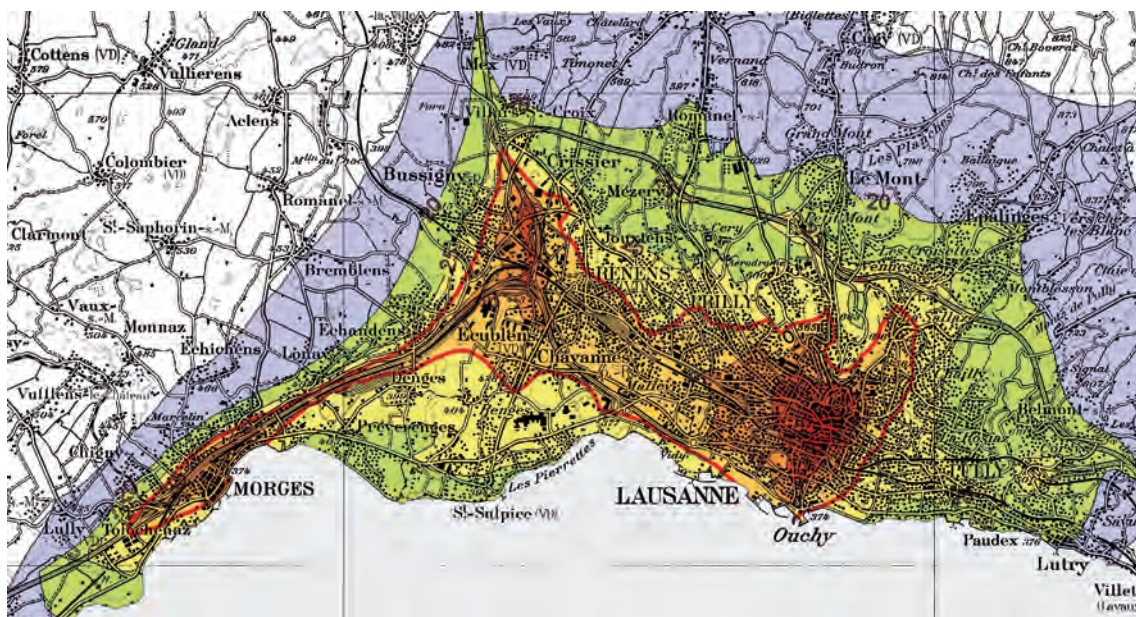
Constat : des seuils de pollution toujours dépassés

Même si une amélioration sensible de la qualité de l'air a été observée lors des dix dernières années, les mesures effectuées sur le terrain et les modélisations réalisées ont montré que les exigences de l'OPAir ne seront pas atteintes sans une intensification et une diversification des efforts liés à la protection de l'air. C'est dans ce cadre que le Conseil d'Etat a actualisé les plans d'assainissement de l'air datant de 1994 et 1995 et adopté le Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. Le PALM doit contribuer de façon significative à atteindre les objectifs de ce plan.

Sur la base des données 2000, le Plan des mesures OPAir 2005 relève que les deux tiers de la population de l'agglomération habitent dans une région où la limite OPAir est dépassée. Les trois quarts des personnes actives ont quant à elles des emplois dans des lieux où la charge de dioxyde d'azote est trop élevée. Toutefois, on constate une amélioration de la qualité de l'air ces dernières années. Entre 2000 et 2003 les concentrations de NO₂ se sont particulièrement améliorées dans l'Est de l'agglomération. L'ouverture du tronçon autoroutier Avenches-Yverdon n'est pas étrangère à cette évolution.

La stagnation des immissions dans les centres-villes et l'Ouest lausannois reste néanmoins préoccupante, en particulier à Morges où la diminution des concentrations de l'ordre de 0.2 µg/m³ par année ne laisse guère présager d'un assainissement à court terme sans une forte diminution des émissions de polluants dans la région.

Au centre-ville de Lausanne, les valeurs d'immissions restent tout au long de l'année nettement au-dessus de la limite OPAir.



Concentrations annuelles moyennes de la NO₂ modélisées. Etat 2003

Source : SEDE sa, in OPAir 2006

Perspectives : des actions coordonnées

Conformément au Plan des mesures OPAir 2005, le développement prioritaire de l'agglomération compacte, l'incitation au transfert modal, l'optimisation du réseau routier et la maîtrise du stationnement sont autant d'actions coordonnées qui, dans le cadre du PALM, contribueront à réduire à long terme la pollution de l'air dans l'agglomération.

1.4 Nuisances sonores

Près d'un tiers de la population suisse est incommodée par le bruit, au domicile comme au lieu de travail.

Constat : des nuisances sonores trop fréquentes

Sur l'ensemble du territoire national, le bilan effectué par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP 1997) montre que près de 27% de la population est soumise à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites d'immission pour un degré de sensibilité III (zones mixtes). Ce pourcentage atteint même 32% de nuit.

Dans le cas particulier du trafic routier, l'importante augmentation de la mobilité de ces dernières années n'a pas permis de diminuer le nombre de personnes exposées au bruit. Il est donc indispensable d'assurer la coordination entre les installations bruyantes, qui devront être assainies (documentées par les cadastres de bruit du trafic routier) et le développement des zones à bâtir.

Perspectives : des mesures d'assainissement

Pour les routes cantonales et communales, les études d'assainissement sont en cours et un programme devra être élaboré de manière à respecter le délai d'assainissement fixé à 2018.

1.5 Economie

Caractérisée par son dynamisme démographique, disposant d'un réservoir de main-d'œuvre hautement qualifiée, d'un cadre de vie exceptionnel ainsi que d'une bonne accessibilité en transports (train, transports publics urbains, autoroute, aéroport de Genève), l'agglomération Lausanne-Morges est attractive pour les entreprises, qu'elles soient PME ou grandes multinationales (voir Annexe 3 - Données de base).

Constat : des atouts exceptionnels, mais un manque de coordination

Malgré sa taille relativement modeste à l'échelle européenne, l'agglomération Lausanne-Morges est remarquablement équipée en laboratoires de recherche publics et privés, en infrastructures de télécommunication et en équipements socio-culturels. Elle dispose d'une bonne infrastructure d'accueil pour des foires et congrès à Lausanne, mais subit un déficit en la matière dans la région morgienne.

Le tissu économique est diversifié. Il est caractérisé aussi par ses domaines d'excellence industriels: bio-médical, machines et instruments de précision, agro-alimentaire. La présence des Hautes Ecoles (UNIL-EPFL-IMD) n'est pas indifférente à la demande d'implantation des entreprises de pointe dans cette région.

L'économie touristique joue aussi un rôle important, mais souffre d'une capacité et d'une qualité hôtelière insuffisantes. Une incitation à l'implantation de nouveaux établissements hôteliers de qualité, adaptés au tourisme d'affaire, proches des lignes de transport public, plus spécialement dans l'Ouest de l'agglomération, est recherchée.

Le potentiel de terrains à vocation économique est non négligeable, mais déséquilibré. En effet, le centre et l'Est en sont moins bien dotés que les autres secteurs. Les efforts de la promotion sont dispersés et les moyens insuffisants. Toutefois, le développement économique bénéficie de politiques volontaristes des régions et du Canton, notamment avec la politique cantonale des pôles.

Enfin, l'avenir du développement économique pourrait être péjoré par certains facteurs liés à la mobilité et au logement: les infrastructures routières connaissent une saturation grandissante à l'approche de Lausanne; le réseau de transport public dans l'Ouest lausannois et la région morgienne n'est pas assez dense; la construction de logements est moins soutenue que la croissance de la population, d'où un taux de vacance très faible dans le parc de logements.

Perspectives : s'appuyer sur l'urbanisation et les transports

Le PALM contribuera significativement au développement économique grâce notamment à l'optimisation de l'offre de transport, à la valorisation d'anciens sites industriels et à l'amélioration de la qualité du cadre de vie.

1.6 Nature et paysage

L'agglomération Lausanne-Morges est riche d'un important réseau d'espaces naturels et de verdure. Ces espaces ont une grande valeur écologique, contribuent à la qualité paysagère de l'agglomération et font l'objet d'usages sociaux essentiels pour la population (territoires de loisirs et de détente).

Constat : la pression de l'urbanisation fragilise les espaces naturels

La pression de l'urbanisation réduit la taille des espaces naturels et leurs fonctionnalités écologiques en interrompant des réseaux. Elle diminue également la valeur de ces territoires en tant qu'éléments paysagers et supports de valeurs sociales pour la population.

De grands territoires répondent à des fonctions naturelles et paysagères importantes. En outre, de nombreux terrains non construits présents dans les villes et villages participent aux réseaux écologiques des micro-milieus («interstices» de nature, toits végétalisés, plantation d'arbres, etc.), permettant à la faune terrestre et aérienne (avifaune et entomofaune) de transiter d'un grand espace à l'autre. Les friches où la nature reprend momentanément ses droits et les grands espaces non bâtis qui ceinturent le périmètre d'urbanisation compacte jouent un rôle tout aussi important.

Non maîtrisées, la densification et l'urbanisation peuvent réduire fortement les fonctions de réseaux écologiques et des réseaux de loisirs.

Perspectives : intégrer la problématique dans les processus de planification territoriale

Les chantiers de mise en œuvre du PALM doivent intégrer la préservation des espaces naturels et des éléments constitutifs du paysage. Il s'agit de garantir la cohérence entre urbanisation, transport et nature.

1.7 Conclusions

Bien que signalés depuis longtemps par les milieux de l'aménagement du territoire, les inconvénients du processus d'étalement urbain ne sont devenus sensibles que récemment, provoquant une prise de conscience de l'opinion. Aujourd'hui, il apparaît clairement que ce mode de développement touche à ses limites, n'offrant d'autre perspective qu'une détérioration toujours plus grave de la situation: mitage des campagnes, baisse de vitalité des villes-centres au profit des périphéries, embouteillages, atteintes à l'environnement, au cadre de vie et à la santé de la population. Dans certains cas, on voit mal quelle maîtrise d'ouvrage pourrait prendre en charge des situations trop compliquées ou dégradées (friches urbaines, par exemple). Dans une économie et une société mises au défi d'évoluer à un rythme toujours plus rapide, ces handicaps compromettent l'avenir de l'agglomération Lausanne-Morges.

Chapitre 2

Orientations stratégiques : une agglomération compacte

Afin de réajuster les dynamiques de développement, le PALM développe le concept d'une agglomération compacte, alliant étroitement urbanisation, mobilités et réseau vert de façon à:

- > mieux aménager l'aire déjà urbanisée et préserver la grande périphérie
- > améliorer l'accessibilité grâce à un transfert modal vers les transports publics et les mobilités douces
- > renforcer la présence de la nature dans l'agglomération et dans ses relations avec la grande périphérie.

Les orientations du PALM donnent la direction vers laquelle tendra l'aménagement et le développement de l'agglomération d'ici 2020. Les orientations du PALM précisent les objectifs du Plan directeur cantonal (PDCn 2007) à l'échelle de l'agglomération.

L'ensemble de ces orientations constitue donc la stratégie politique de l'agglomération Lausanne-Morges. Ainsi, les partenaires du PALM confirment leur engagement à poursuivre des orientations stratégiques déjà mises en œuvre et affirment leur volonté commune de faire face à de nouveaux défis.

Le PALM a été conçu selon un principe d'économie. Sa mise en œuvre nécessite des investissements ciblés, avec en priorité des compléments d'investissements pour mieux valoriser les atouts existants (urbanisation, infrastructures de transport, réseau vert).

2.1 Buts politiques

Le PALM poursuit trois buts politiques, dans la perspective d'un développement durable.

- > Entre 2005 et 2020, l'agglomération Lausanne-Morges doit pouvoir accueillir une croissance démographique estimée à entre 35'000 et 40'000 habitants et une croissance économique estimée à entre 30'000 et 35'000 emplois.
- > Le poids de «l'agglomération-capitale» dans le réseau des centres du canton [défini par le Plan directeur cantonal](#) doit être maintenu.
- > Le projet vise à renforcer la place de «l'agglomération-capitale» dans le réseau des agglomérations et des métropoles nationales et internationales.

2.2 Orientations stratégiques

La dynamique du PALM découle de cinq orientations stratégiques.

Orientation 1 - Développer l'agglomération vers l'intérieur

Pour freiner l'étalement urbain, économiser le sol et améliorer l'attractivité des transports publics et des mobilités douces, l'urbanisation s'effectuera prioritairement à l'intérieur de «l'agglomération compacte»,



Schéma d'organisation spatiale de l'agglomération
Lausanne-Morges (état 2006)

délimitée en continuité avec les secteurs bâtis existants et de façon à préserver les paysages, les surfaces agricoles et les milieux naturels. Hors de cette agglomération compacte, le développement sera assuré conformément aux objectifs du Plan directeur cantonal.

Orientation 2 - Attribuer à des sites stratégiques le rôle de moteurs du développement

Pour débloquer les capacités de développement de l'agglomération, plusieurs sites stratégiques auront un caractère prioritaire:

- > les quatre centres-villes de l'agglomération sont à renforcer: Lausanne, Morges, Pully et Renens
- > des sites aux importantes potentialités d'accueil de nouveaux habitants et d'activités bénéficiant aujourd'hui ou à terme d'une très bonne accessibilité en transports publics sont à développer en priorité
- > l'attrait et la compétitivité des sites économiques qui ont un intérêt pour l'agglomération sont à garantir
- > les installations à forte fréquentation (centres commerciaux, par exemple) sont à localiser dans les sites les plus judicieux.

Activités commerciales

Les installations commerciales à forte fréquentation (ICFF), comme les centres commerciaux, constituent aujourd'hui un complément aux commerces traditionnels implantés dans les centres-villes et les quartiers. Ces derniers sont appelés à se repositionner face à cette concurrence. Ainsi, l'armature commerciale se diversifie pour répondre aux besoins des consommateurs. Toutefois, l'implantation des ICFF n'est pas toujours basée sur des critères de développement durable. Leur manque d'accessibilité en transport public génère un fort trafic routier. C'est une source importante de nuisances et de pollution dans l'agglomération Lausanne-Morges.

Face à ce problème, les acteurs privés et publics doivent s'entendre sur des critères d'implantation des installations commerciales à forte fréquentation. La réflexion ne doit pas se limiter qu'à l'accessibilité multimodale. D'autres critères d'implantation doivent être définis: distribution équilibrée de l'offre commerciale dans l'agglomération, complémentarité avec l'offre commerciale des centres-villes,

qualité architecturale et urbanistique des implantations, etc. L'agglomération constitue une échelle pertinente pour définir et mettre en œuvre cette stratégie commerciale partenariale.

Il est indispensable d'élaborer cette stratégie commerciale suffisamment tôt car ces installations ont un impact sur le développement urbain à long terme comme sur la structure d'approvisionnement actuelle. Pour ce faire, les responsables du PALM pourront s'appuyer utilement sur les travaux engagés par le Groupe opérationnel des Pôles (GOP) du Canton et sur les recommandations de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) pour la planification des installations générant un trafic important.

Orientation 3 - Favoriser une urbanisation alliant densité et qualité

Pour concurrencer la tendance à l'étalement urbain en périphérie, l'urbanisation compacte organisée par le PALM doit être très attractive, alliant densité et qualité. Cela implique de:

- > réhabiliter les sites dégradés ou disqualifiés par des pollutions ou des nuisances de nature diverse (visuelles, olfactives, sonores, etc.)
- > assurer une mixité des affectations entre habitat, activités et équipements
- > privilégier la diversification du parc de logements; petits et grands immeubles collectifs, habitations groupées, etc.
- > associer toute densification à un urbanisme de qualité: desserte par transports publics, traitement des espaces publics, insertion harmonieuse des constructions, stationnement des véhicules, etc.
- > protéger et mettre en valeur les éléments du patrimoine architectural et paysager
- > renforcer l'offre en espaces verts de proximité
- > intégrer les mobilités douces (vélo, marche à pied) dans les nouveaux aménagements: cheminements piétonniers, itinéraires cyclables sécurisés et conviviaux, zones 30, etc.

Orientation 4 - Développer, en lien avec l'urbanisation, une mobilité favorisant les modes de transport durables

Pour améliorer les conditions de mobilité dans l'agglomération grâce à des investissements mesurés à portée des finances publiques, le PALM prévoit de:

- > valoriser les infrastructures existantes et celles dont la réalisation est assurée
- > les compléter par des investissements mesurés pouvant être couverts par des sources de financement usuelles (sous réserve de l'aide de la Confédération au titre du projet d'agglomération)
- > garantir la mobilité en s'appuyant sur le rôle complémentaire des différents modes de transport
- > faire en sorte que l'augmentation des besoins en mobilité soit absorbée par les transports publics et les mobilités douces
- > améliorer le niveau de service des transports publics (vitesse commerciale, densité du réseau) et augmenter leur taux de couverture financière par un aménagement du territoire cohérent, des mesures de voirie adaptées (voies bus, signalisation lumineuse) et une gestion coordonnée du stationnement
- > maîtriser la croissance des transports individuels motorisés
- > développer des interfaces de haut niveau entre les systèmes de transport
- > développer une politique de stationnement cohérente à l'échelon de l'agglomération
- > [créer des réseaux piétonniers et cyclables fonctionnels, attractifs et performants](#)
- > assurer une bonne accessibilité des activités, des équipements et des services.

Maîtrise du trafic automobile et fréquentation des transports publics

Les cinq orientations stratégiques du PALM permettent le développement durable de l'agglomération. L'enjeu principal de ce développement est d'accueillir les 70'000 nouveaux habitants et emplois [entre 2005 et 2020](#), en préservant la qualité de vie et garantissant le dynamisme, notamment économique, de l'agglomération. Les analyses effectuées dans le cadre de l'élaboration du PALM (voir Annexe 3-6 et Annexe 8) ont démontré que la poursuite des tendances actuelles du développement de l'agglomération conduirait à son asphyxie.

Le trafic automobile croîtrait considérablement (+42%)*, aggravant la congestion et les nuisances. Malgré d'importants efforts visant à développer les transports publics, leur fréquentation n'augmenterait que faiblement (+17%)*, du fait de la dispersion croissante de l'habitat ne favorisant pas la création d'une offre en transports publics performante à un coût économiquement supportable.

Cette tendance peut être inversée par la maîtrise de la mobilité et par sa gestion. Un développement dense de l'agglomération vers l'intérieur ainsi que le renforcement de sites stratégiques d'agglomération bien desservis par des infrastructures de transports publics existantes ou à développer permettent de mettre sur pied une offre en transports publics attractive et donc avec un taux de couverture accru.

Les mesures préconisées dans le PALM permettront ainsi à terme d'accroître fortement l'utilisation des transports publics (+44%)*. Grâce également à un urbanisme de proximité favorisant les mobilités douces, le trafic automobile n'augmenterait que modérément (+20%)*.

* Les estimations sont basées sur les flux pendulaires [2000-2020](#) (actifs et formation).

Orientation 5 - Aménager un réseau d'espaces verts à l'échelon de l'agglomération

Resserrer l'urbanisation sur un périmètre compact exige, en contrepartie, le développement d'espaces verts de haute qualité. Cela suppose de:

- > aménager des espaces verts et de détente dans tous les secteurs de l'agglomération, sous réserve que ces nouveaux aménagements ne génèrent pas des coûts disproportionnés
- > protéger les couloirs biologiques reliant la campagne de la grande périphérie au lac
- > mettre en valeur des sites paysagers d'agglomération autour et dans l'agglomération compacte.

Chapitre 3

Principes d'aménagement : urbanisation, mobilité, réseau vert

Les orientations stratégiques du PALM se concrétisent selon trois groupes de principes d'aménagement, conformes au concept d'agglomération compacte: l'urbanisation, la mobilité et le réseau vert.

Ces principes sont illustrés par des cartes qui ont une valeur indicative. Les périmètres des espaces concernés seront précisés dans le cadre des chantiers de mise en œuvre du PALM, des schémas directeurs ou des documents de statut comparable.

3.1 Urbanisation

Contrairement au type de développement des décennies précédentes, par empiètement sur la périphérie, le PALM accueille le développement principalement dans l'espace déjà largement urbanisé de l'agglomération compacte. Cette option permet d'économiser le sol et de préserver la grande périphérie, en densifiant les secteurs déjà bâtis et en valorisant des secteurs sous-utilisés (friches urbaines, par exemple).

Les principes d'urbanisation portent sur:

- > l'identification des territoires et des sites prioritaires pour l'urbanisation
- > les modalités d'une densification de qualité.

3.1.1 Périmètre d'étude et périmètre d'intervention

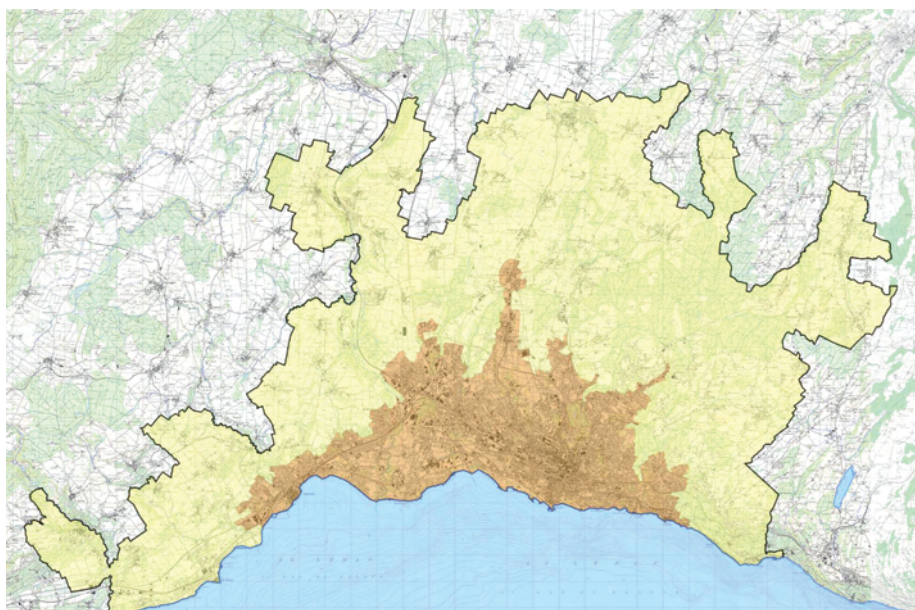
Le périmètre d'étude du PALM couvre le territoire des 70 communes définissant l'agglomération Lausanne-Morges, selon les critères de l'Office fédéral de la statistique.

L'agglomération selon l'OFS

L'agglomération Lausanne-Morges est définie par l'Office fédéral de la statistique (OFS) selon un ensemble de critères systématiquement appliqués sur l'ensemble de la Suisse: le nombre d'habitants et l'évolution de la population, la continuité de la zone bâtie, le rapport entre la population active occupée et la population résidente, la structure économique et la présence de pendulaires entre la commune et la zone centrale de l'agglomération.

A l'intérieur du **périmètre d'étude**, le **périmètre d'intervention** du PALM est l'agglomération compacte répartie sur 27 communes. Cette agglomération compacte forme une urbanisation continue autour de Lausanne et Morges, caractérisée par :

- > une concentration d'habitants et d'emplois
- > une bonne accessibilité en transports publics, aujourd'hui et/ou à l'horizon 2020
- > une capacité d'accueil du développement (terrains disponibles)
- > un engagement politique pour le développement de l'agglomération.



Périmètre de l'agglomération compacte (brun) et périmètre de l'agglomération OFS 2000 (jaune)

Les territoires situés hors de l'agglomération compacte sont soumis aux objectifs et mesures du PDCn (voir encadré ci-dessous).

Communes hors agglomération compacte

Le Plan directeur cantonal (PDCn 2007) prévoit notamment en dehors du périmètre compact ([Mesures A11 et D11](#), [Lignes d'action A2 et B2](#)):

- > l'incitation par le Canton et les communes à une densification des zones urbaines existantes adaptée aux conditions locales et à une utilisation rationnelle du sol dans les planifications territoriales. [La valeur de la densité des nouvelles zones à bâtir](#) ne devrait pas être inférieure à un CUS de 0.4. Dans tous les cas, il faudra associer densité et qualité urbanistique
- > l'encouragement à la création de nouvelles zones à bâtir [dans les centres régionaux ou locaux \(Echalens, Cossonay-Penthaz, etc.\)](#), sans référence à un taux de croissance maximal prédéfini, dans le respect du droit en vigueur
- > la légalisation maîtrisée de nouvelles zones à bâtir en dehors des centres. Le taux de croissance estimé par la commune pour les 15 années suivant l'entrée en vigueur du PDCn ne doit pas dépasser le taux cantonal des 15 années précédant l'entrée en vigueur du PDCn. [Sur ce point](#), une marge d'appréciation est définie au regard de l'amélioration de l'offre en transport public et/ou en mobilité douce, l'aménagement ou la construction d'équipements collectifs d'intérêt régional, etc.
- > le soutien cantonal au développement régional notamment par sa politique des pôles de développement. Les liaisons entre les pôles de développement et le périmètre compact seront étudiées pour limiter les impacts négatifs (surcharge des réseaux, pollution, nuisances)
- > l'amélioration de l'accessibilité multimodale du territoire, en s'appuyant sur les politiques sectorielles de transport de la Confédération et du Canton.

3.1.2 Territoires et sites pour l'urbanisation

La carte 1 Territoires et sites pour l'urbanisation (voir à la fin du rapport) regroupe les quatre territoires et sites prioritaires pour l'urbanisation à l'horizon 2020:

- > l'agglomération compacte
- > les sites stratégiques d'agglomération
- > les centres-villes
- > les sites d'exception.

L'agglomération compacte

L'agglomération compacte doit pouvoir accueillir entre 35'000 et 40'000 habitants et entre 30'000 et 35'000 emplois nouveaux (voir encadré). Pour atteindre ces objectifs, le PALM prévoit dans ce territoire:

- > la création de nouvelles zones à bâtir, [sans lien à un taux de croissance prédéfini de la population](#), dans le respect du droit en vigueur ([PDCn 2007, Mesure A11](#)). Pour ce faire, les friches urbaines et les zones intermédiaires bien desservies par les transports publics seront privilégiées. Les terrains agricoles pourront être déclassés selon certaines conditions: bonne accessibilité en transport public, qualité urbanistique, surfaces d'assolement ou non, etc. (voir encadré page suivante)
- > le développement de 10 sites stratégiques, des 4 principaux centres-villes et de 4 sites d'exception
- > la définition d'objectifs cadres de densification à l'échelle de chaque site stratégique et des zones à bâtir en dehors des sites stratégiques
- > le renforcement de l'accessibilité multimodale
- > la réalisation d'un réseau vert.

Mesurer la capacité d'urbanisation de l'agglomération compacte (voir aussi Annexe 3-6)

A l'horizon 2020, 70'000 nouveaux habitants et emplois trouveront place dans l'agglomération Lausanne-Morges. Ce développement est possible et peut être réalisé principalement dans l'agglomération compacte et ses sites stratégiques. Les capacités de développement de l'agglomération ont en effet été évaluées sur la base d'un recensement des surfaces disponibles ou pouvant être densifiées. Cet inventaire permet de constater que, globalement, ces capacités sont de 30 à 35% supérieures à celles nécessaires à l'accueil des 70'000 nouveaux habitants et emplois:

Capacités d'accueil à l'horizon 2020 (habitants et emplois, état du recensement fin février 2007)

Dans l'agglomération compacte:	80'000
dont: sites stratégiques	45'000
hors sites stratégiques	35'000
Hors agglomération compacte:	30'000
Total agglomération (périmètre OFS)	110'000

Dans le cadre de la mise en œuvre du PALM, le respect des conditions auxquelles sera soumis le développement de l'agglomération compacte et ses sites stratégiques, allié aux principes préconisés par le PDCn hors agglomération compacte, permettra donc d'orienter le développement urbain conformément aux objectifs visés.

En outre, le PALM prévoit dans l'agglomération compacte:

- > la recomposition des secteurs peu denses
- > la recherche de mixité
- > la requalification des espaces publics
- > l'intégration paysagère
- > la caractérisation en voies urbaines avec vitesse réduite de certains grands axes routiers
- > la réalisation d'un réseau global et cohérent pour la mobilité douce, arrimé aux interfaces de transport.

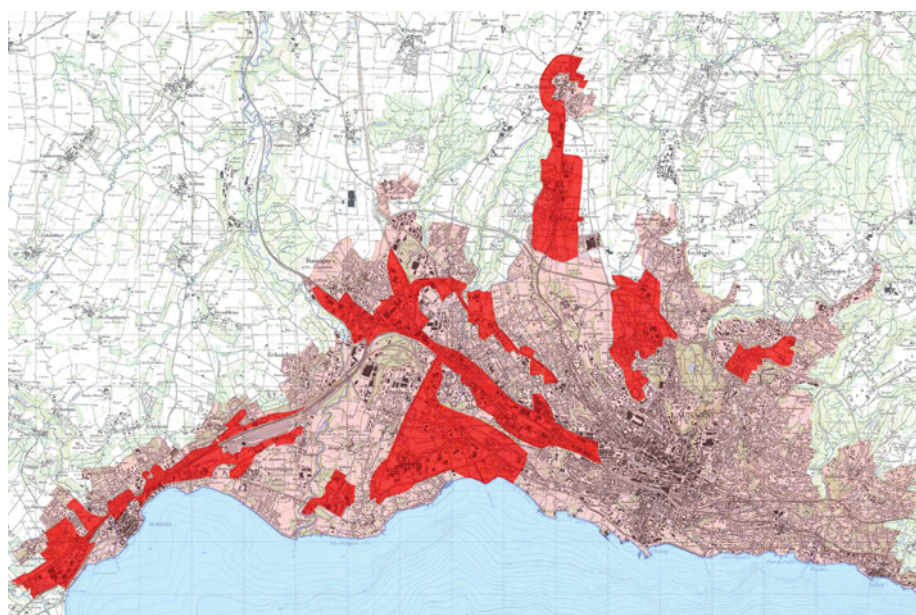
Les surfaces d'assolement (SDA)

Le déclassement de terrains agricoles compris dans l'agglomération compacte s'effectuera conformément aux règles de gestion des surfaces d'assolement (SDA), notamment quant aux compensations. La gestion des SDA relève du Plan directeur cantonal. Le Canton tient à jour l'inventaire des SDA et assure une gestion durable de ces surfaces. L'inventaire est une donnée de base pour les planifications des communes et des régions. Le quota vaudois de surfaces à maintenir libres de constructions est de 75'800 hectares.

Selon le Plan directeur cantonal (PDCn 2007, Mesure F12), le Canton élaborera une stratégie cantonale pour la gestion des SDA.

Sites stratégiques d'agglomération

A l'intérieur de l'agglomération compacte, le PALM soutient prioritairement des sites stratégiques d'agglomération dont le développement maîtrisé aura un effet d'entraînement sur les dynamiques d'urbanisation.



Sites stratégiques d'agglomération
(carte disponible en format A3 plié en fin de rapport)

Ces sites sont des lieux-clés par leur situation, leur taille et leurs enjeux. Chaque site fait l'objet d'une planification concertée entre le Canton, les secteurs intercommunaux, les communes et leurs partenaires publics et privés (voir les fiches de synthèse du chapitre 5).

Le développement des sites stratégiques sera planifié aux conditions suivantes :

- > un concept intercommunal cohérent
- > une très bonne accessibilité par les transports publics et les transports individuels
- > une composition urbaine devant s'intégrer aux lieux et aux contextes existants et pouvant affirmer une nouvelle centralité, un nouveau pôle d'excellence, un quartier urbain de qualité
- > la possibilité d'accueillir des tours, sous certaines conditions et sur la base d'études approfondies
- > la promotion d'une qualité architecturale et environnementale accrue et d'espaces publics conviviaux
- > la requalification des grands axes routiers en voies urbaines avec vitesse réduite
- > la recomposition globale et cohérente du réseau routier au profit des transports publics, des piétons et des vélos.

Centres-villes de Lausanne, Morges, Pully et Renens

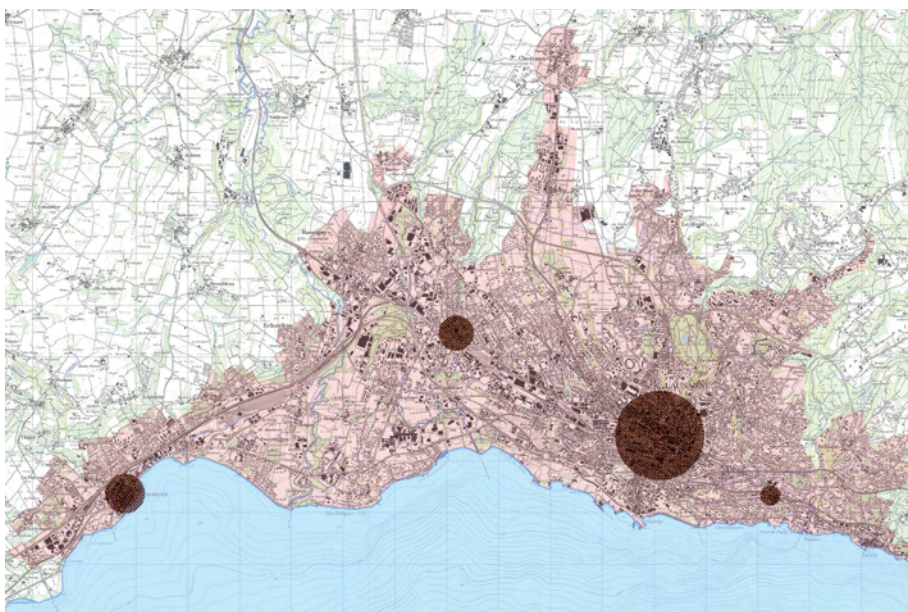
Quatre centres-villes verront leur vocation renforcée (voir les fiches de synthèse du chapitre 5).

- > Le centre-ville de Lausanne présente une concentration unique d'emplois, de services, d'équipements et d'habitants. C'est un site de première importance pour l'économie, le tourisme, la culture et l'image de marque de l'agglomération.

De même, Morges, Pully et Renens ont des centres-villes significatifs à l'échelon de l'agglomération.

- > Lausanne et Morges sont historiquement les premiers moteurs du développement. Leur centre-ville abrite un riche patrimoine architectural, urbain et paysager.
- > Renens joue un rôle plus récent. Le chef-lieu du district de l'Ouest lausannois, aux fortes potentialités, joue un rôle central sur les plans socio-économique et culturel et comme interface de transports publics. L'aménagement de son centre-ville doit être l'occasion d'affirmer son rôle à venir.
- > Pully offre de nombreux équipements et services dont le rayonnement s'étend aux communes de l'Est lausannois. Certains équipements comme l'Octogone jouent un rôle significatif à l'échelon de l'agglomération.

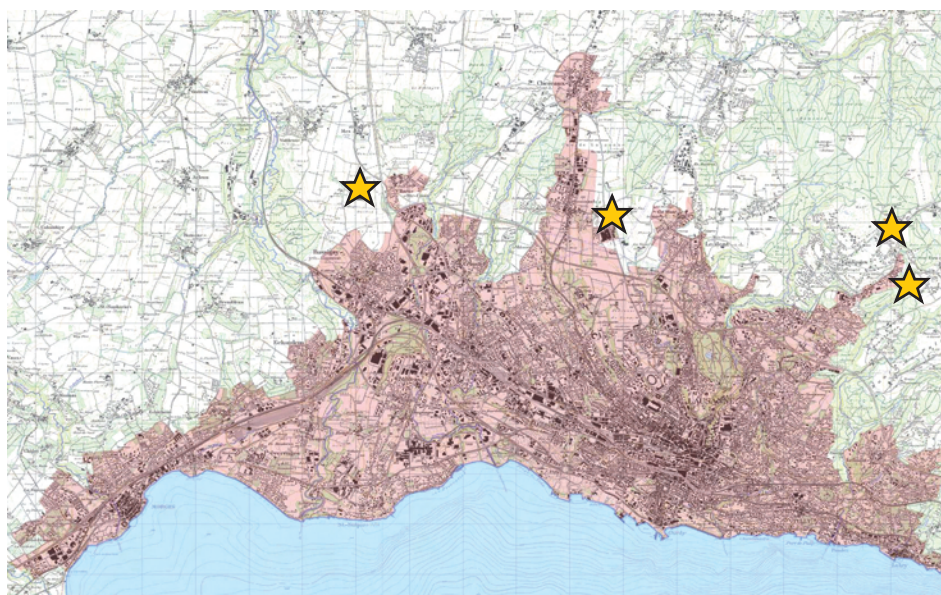
Centres-villes de
Lausanne, Morges,
Pully et Renens



Le développement et la densification des centres-villes de l'agglomération sont soutenus par le Canton et par les communes des secteurs concernés.

Quatre sites d'exception

Le concept de base du PALM accepte quatre exceptions. Quatre lieux-clés situés hors de l'agglomération compacte se prêtent à l'accueil d'activités économiques à haute valeur ajoutée: l'Ecole Hôtelière de Lausanne, le Marais à Romanel-sur-Lausanne, Nestlé à Vers-chez-les-Blanc et Bobst à Mex. Ils présentent des qualités exceptionnelles soit par leur taille, leur disponibilité, le paysage et/ou le voisinage d'activités antérieures qui en font des enjeux isolables pour le développement économique, social et culturel du canton, voire du pays (organisation internationale, moteur pour l'économie, apport d'emplois, etc.).



Quatre sites d'exception

Ces quatre sites feront l'objet d'une planification concertée entre le Canton, les communes concernées et leurs partenaires publics et privés. Leur développement se fera aux conditions suivantes: accord formel entre le Canton, les communes et les acteurs privés sur des critères ad hoc d'accessibilité (TP, TIM, stationnement), d'urbanisation, de nature et de paysage.

3.1.3 Allier densité et qualité d'urbanisation

Dans l'agglomération compacte, des objectifs-cadres de densification seront fixés pour chaque site stratégique et pour les autres zones à bâtir. En moyenne, les densités tendront à dépasser 100 habitants+emplois par hectare dans les secteurs ordinaires et 200 habitants+emplois par hectare dans les sites stratégiques (voir Annexe 3-5 Mesure de la densité humaine). Les densités pourront être adaptées aux conditions locales à la condition que les efforts de densification restent significatifs. Partout, il faudra associer densité et qualité urbanistique (bâti, espaces publics, espaces verts).

La recherche de la densité est actuellement au centre des préoccupations car elle est directement liée au développement durable. En effet, la densité est un facteur déterminant pour l'offre de transport public, ayant ainsi un effet sur les consommations d'énergie et sur les émissions polluantes; d'autre part, elle

contribue à la diminution de consommation d'espace, car plus le développement envisagé est dense, moins de terrains naturels sont nécessaires.

Mais cet intérêt affiché pour la densité se heurte à une grande difficulté: sa connotation négative. Pour une grande partie de la population, la densité est synonyme de grands volumes bâtis assez resserrés qui provoquent d'importantes ombres portées et engendrent des gênes de tous types, visuelles, sonores ou olfactives. Enfin, ce terme est fréquemment appliqué pour désigner les grands ensembles construits durant le vingtième siècle, sévèrement critiqués pour l'insécurité, la monotonie et l'anonymat qu'ils confèrent à ses occupants.

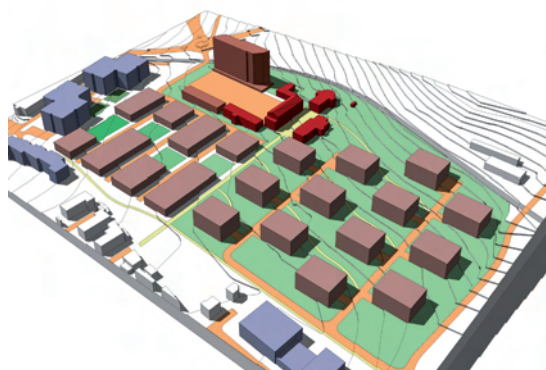
Et pourtant, en des termes purement quantitatifs, ces opérations bâties n'ont jamais atteint la densité souvent très élevée des centres-villes qui, elle, ne pose pas de problème. Elle est même appréciée quand elle s'apparente aux façades régulières qui bordent les grands boulevards de la ville traditionnelle ou aux enchaînements de ruelles et places des noyaux médiévaux - ce qui prouve que la densité peut être perçue de façon positive, notamment si on l'associe à la vie et à la qualité des espaces publics.

Dans cette perspective, il est nécessaire d'accorder la notion de densité à celle de qualité. Pour ce faire, les conditions suivantes sont fixées :

- > **La densité doit être déterminée en fonction des contextes spécifiques dans lesquels elle est appliquée.** L'attribution des densités dans le cadre d'un projet ne doit plus se faire uniquement à partir des critères quantitatifs des différents règlements de zones mais aussi de critères qualitatifs comme la valeur patrimoniale, la morphologie des lieux, les conditions d'accessibilité multimodales, les impacts environnementaux, etc. Considérée ainsi, la densité n'est plus une option de base mais plutôt la résultante du processus d'élaboration d'un projet.
- > **La densité doit être déterminée en fonction de la qualité des espaces publics et des espaces verts auxquels elle est associée.** En effet, la densité peut ajouter de la valeur à l'organisation et l'articulation des espaces. Les décideurs seront notamment attentifs au traitement des espaces de transition, du privé au public.
- > **La densité doit être associée à la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle.** L'association de ces mixités – souvent considérée à la base de l'urbanité – peut en effet contribuer à renforcer les pratiques sociales différenciées et l'animation souhaitée des espaces publics. La diversité des commerces, des services, des équipements et des transports publics situés à proximité contribuent aussi certainement à une perception positive de la densité.
- > Enfin, **le rapport entre densité et qualité architecturale doit être considéré**, notamment dans la recherche d'un bâti diversifié, en termes morphologiques et typologiques, de façon à prendre en compte à la fois l'hétérogénéité des contextes (urbain, périurbain, villageois, entre autres) et les différentes pratiques sociales et familiales.



Lausanne-Vernand (simulation)



Morges ouest (simulation)



Lausanne-Vernand (simulation)



Morges ouest (simulation)

Allier densité et qualité: deux exemples - Source : Delama, Illustrer la ville compacte, septembre 2006

3.2 Mobilité

Pour répondre à la croissance de la demande de mobilité liée à l'augmentation de la population et des emplois, à moindre coût et à moindre impact sur l'environnement, un transfert modal significatif est nécessaire de l'automobile vers les transports publics et les mobilités douces. La coordination entre urbanisation et transports permet de faciliter ce transfert modal et de valoriser les infrastructures existantes, en les améliorant là où elles sont les plus utiles et les plus performantes. Le concept d'agglomération compacte permet d'escompter que le nombre et la longueur des déplacements diminuent et qu'un maximum de déplacements s'effectuent en transports publics et mobilité douce, avec un recours minimum à la voiture. Au final, les conditions de mobilité s'amélioreront pour les habitants et les actifs de l'agglomération.

Un développement des infrastructures pour tous les modes de transport est nécessaire, mais non suffisant. C'est l'un des volets d'une stratégie globale qui mobilise également des mesures de gestion de la mobilité, de façon à assurer l'usage des infrastructures. Ainsi, la politique de mobilité durable comprend:

- > le développement d'une stratégie globale de mobilité durable (3.2.1)
- > des mesures en faveur des mobilités douces (3.2.2)
- > des mesures en faveur des transports publics (3.2.3)
- > des mesures en faveur des transports individuels motorisés (3.2.4)
- > des mesures, prestations et services favorisant une mobilité intégrée (3.2.5).

Les transports aériens et lacustres sont également abordés (3.2.6), de même que le transport de marchandises (cf. 3.2.7).

L'Annexe 5 [Fiches de mesures](#) contient les fiches détaillées de chacune des mesures proposées. Parmi ces mesures, certaines concernent les routes nationales dans l'agglomération et des infrastructures ferroviaires à longue distance et sont donc du ressort de la Confédération: elles participent au développement voulu de l'agglomération, dont elles sont une composante nécessaire.

3.2.1 Stratégie globale pour une mobilité durable

La réalisation d'infrastructures est l'un des volets d'une stratégie globale qui s'appuie sur le rôle structurant de l'urbanisation et reconnaît l'importance des compétences des usagers en matière de mobilité, le poids de l'aménagement et de l'exploitation de la voirie ainsi que l'influence du stationnement. Cette stratégie mobilise des mesures issues en bonne partie du Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges adopté en janvier 2006 ([OPAir 2006](#), voir [Annexe 5](#)).

Principes

La coordination entre mobilité et aménagement du territoire vise à optimiser les conditions d'une mobilité durable en minimisant les distances à parcourir et en localisant «la bonne affectation au bon endroit», grâce à une densité et à une mixité suffisantes. Ces principes s'appliquent à l'ensemble de l'agglomération et non uniquement aux sites stratégiques.

Le rôle central dévolu aux transports publics et à la mobilité douce est soutenu par une planification coordonnée des réseaux de transport et par la maîtrise du stationnement sur les domaines public et privé. En particulier, les principes de planification du réseau routier concourent à assurer une mobilité durable lors de la réalisation des infrastructures.

S'agissant de mobilité douce, le retard pris en matière de planification de réseau dans l'agglomération

Lausanne - Morges justifie un effort important (voir chapitre 1.2). Pour augmenter la part modale de la marche et du vélo, des actions de communication et de marketing auprès des usagers sont également indispensables.

Enfin, une politique tarifaire simple et attractive, impliquant les multiples exploitants, doit également contribuer à augmenter l'usage des transports publics.

Mesures

La localisation d'activités en fonction de l'accessibilité multimodale s'appuie sur «l'outil ABC» développé dans la cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Cette mesure vise à faire correspondre le profil de mobilité d'une activité avec les conditions d'accessibilité de son site d'implantation. La densification des zones desservies par les transports publics et intégrant une mixité adéquate découle directement des orientations et directives du Plan directeur cantonal ([PDCn 2007, Stratégie A, Ligne d'action A1, Mesures B32, B33 et D13](#)) et du Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges ([OPAir 2006, mesures présentées dans l'Annexe 5](#)).

La planification des infrastructures de mobilité douce comprend l'établissement d'un plan de coordination à l'échelle de l'agglomération et l'élaboration de lignes directrices par les différents schémas directeurs régionaux. Le marketing en matière de mobilité douce a pour objectif de favoriser le recours à la marche et au vélo au travers d'actions mêlant information et publicité.

> La hiérarchisation des modes de transport vise à réserver à la mobilité douce un traitement prioritaire dans les règles de gestion du réseau routier urbain. Elle a pour but d'encourager les déplacements doux et de valoriser les transports publics par rapport aux transports individuels motorisés.

> La maîtrise du stationnement privé est basée sur l'application des normes VSS, qui préconisent de calculer le nombre de places en fonction de la qualité de la desserte en transports publics et de l'accessibilité par les modes doux. [La mise en place de plans de mobilité d'entreprises constitue à ce titre un outil déterminant pour agir sur la mobilité pendulaire et professionnelle](#). La maîtrise du stationnement sur domaine public est un élément essentiel d'une politique des transports véritablement multimodale, dans la mesure où elle permet notamment de définir les utilisateurs de l'espace public (pendulaires, achats, habitants). Ces deux mesures ont pour effet conjoint de contribuer au report modal tout en assurant le développement et la vitalité des tissus urbains.

> Enfin, la communauté tarifaire mise en place dans la région lausannoise doit être étendue par phases successives aux régions limitrophes.

Mesures pour la stratégie de mobilité durable (voir Annexe 5)

Mesures de coordination mobilité – aménagement du territoire

- > Affectation des sites en fonction de l'accessibilité multimodale ([Mesure AT2](#))
- > Densification des zones desservies par les transports publics ([Mesure AT3](#))
- > Mixité des activités ([Mesure AT4](#))

Mesures de planification

- > Planification et marketing pour la mobilité douce ([Mesure 4a](#))
- > Hiérarchisation et aménagement du réseau routier ([Mesure MO1](#))
- > Maîtrise du stationnement privé et public ([Mesures AT5 et MO7](#))
- > [Plans de mobilité \(Mesure MO9\)](#)
- > Politique tarifaire simple et favorable aux transports publics ([Mesure MO15](#))
- > Hiérarchisation des modes et moyens de transport ([Mesure MO20](#))
- > [Incitation à une pratique quotidienne de la mobilité douce \(Mesure MO22\)](#)

3.2.2 Mobilité douce

Dans l'agglomération compacte, les mobilités non motorisées, dites «douces» (marche à pied, vélo), joueront un rôle très important, d'une part pour répondre à l'augmentation de la demande en déplacements et d'autre part en tant que vecteurs de vie et d'animation dans l'espace public.

Principes

L'amélioration des espaces publics et du réseau vert, la sécurisation et la densification des réseaux piétonniers et cyclables renforceront l'attractivité des mobilités douces. Ces tâches impliquent des interventions localisées qui, mises en réseau, susciteront un transfert modal appréciable. Les interventions sont à concrétiser dans les divers projets intéressant particulièrement les espaces publics, notamment :

a) pour les réseaux:

- > continuité des parcours et promenades (itinéraires piétonniers et cyclables)
- > franchissement d'obstacles et coupures urbaines (infrastructures, parcelles privées clôturées, etc.)

b) pour le stationnement des vélos:

- > interfaces avec les transports publics (nœuds multimodaux, arrêts singuliers, terminus)
- > places de stationnement dans les zones d'urbanisation (immeubles d'habitation et de bureaux, écoles, commerces, etc.)

Pour la mise en valeur de la mobilité douce et des espaces publics, des actions doivent être menées de manière intégrée sur des entités urbaines (voir 3.2.5, mesures de mobilité intégrée), par exemple:

- > requalification des grands axes routiers d'agglomération en faveur des piétons et des vélos
- > aménagement de zones à régime spécial propices à la mobilité douce: zones de rencontre, zones 30, zones piétonnes, etc.

Mesures

L'étude stratégique sur le développement de la mobilité douce (PALM 2007/2) a identifié les aménagements structurants d'importance régionale.

Pour être efficace, un réseau de mobilité douce doit être bien maillé et offrir des continuités entre les différentes parties de l'agglomération (milieu urbanisé et paysage ouvert). Les mesures concernent les améliorations des itinéraires existants, la construction de maillons manquants, la création de nouveaux itinéraires et la mise en place d'une signalisation continue:

- > réseau cyclable structurant planifié à l'horizon 2020 (carte 4a format A3 plié en fin de rapport)
- > mesures proposées, localisées par secteur de l'agglomération (carte 4b idem).

Les franchissements dénivelés sont des liens importants dans le fonctionnement et la lisibilité de l'agglomération par les piétons et les cyclistes. Ces ouvrages doivent être particulièrement bien conçus (largeur suffisante, bonne lisibilité des émergences, lumière du jour, contacts visuels assurés) pour en garantir l'utilisation. Les mesures portent sur l'amélioration et la création de nouveaux dénivelés pour franchir des barrières naturelles (vallons, cours d'eau) et artificielles (routes, autoroutes et voies de chemin de fer).

Le mode d'intégration du stationnement pour vélos aux arrêts des transports publics dépend de l'importance de l'interface. Les places peuvent être situées dans une construction intégrant d'autres services (vélostations dans les gares les plus importantes) ou dans des abris adossés à la station ou proches (haltes du RER). Pour les lignes de métro et de bus, seuls certains arrêts stratégiques sont destinés à accueillir des places de stationnement pour vélos (terminus notamment).

Dans les zones urbanisées ou à urbaniser, le stationnement des vélos et l'aménagement des accès aux places doivent être traités lors de la procédure d'autorisation de construire. Le nombre minimal de places est à calculer sur la base des normes VSS. [Les aménagements doivent être sécurisés, les places abritées et aisément accessibles pour les cyclistes.](#)

Mesures pour la mobilité douce (voir Annexe 5)

Mesures pour les réseaux

- > Développement des réseaux de mobilité douce (itinéraires, traversées à niveau) (Mesure 4c)
- > Franchissements dénivelés des infrastructures de transports (Mesure 4d)

Mesures pour le stationnement des vélos (Mesure 4e)

- > Stationnement pour les vélos dans les gares principales d'agglomération (Lausanne, Renens et Morges)
- > Stationnement pour les vélos aux haltes du chemin de fer (RER Vaudois, LEB, BAM)
- > Stationnement pour les vélos aux arrêts de lignes principales TP (métro, tram, bus)
- > Stationnement pour les vélos dans les zones d'urbanisation

3.2.3 Transports publics

L'offre des transports publics se renforcera dans un premier temps grâce à une meilleure utilisation des infrastructures existantes, ne nécessitant que des investissements limités. À terme, la réalisation d'infrastructures nouvelles ou de compléments sera nécessaire pour accompagner le développement de l'agglomération, faciliter les déplacements du plus grand nombre et concrétiser le report modal visé. Certaines réalisations pourront s'effectuer hors de l'agglomération, tout en étant à son profit.

Principes

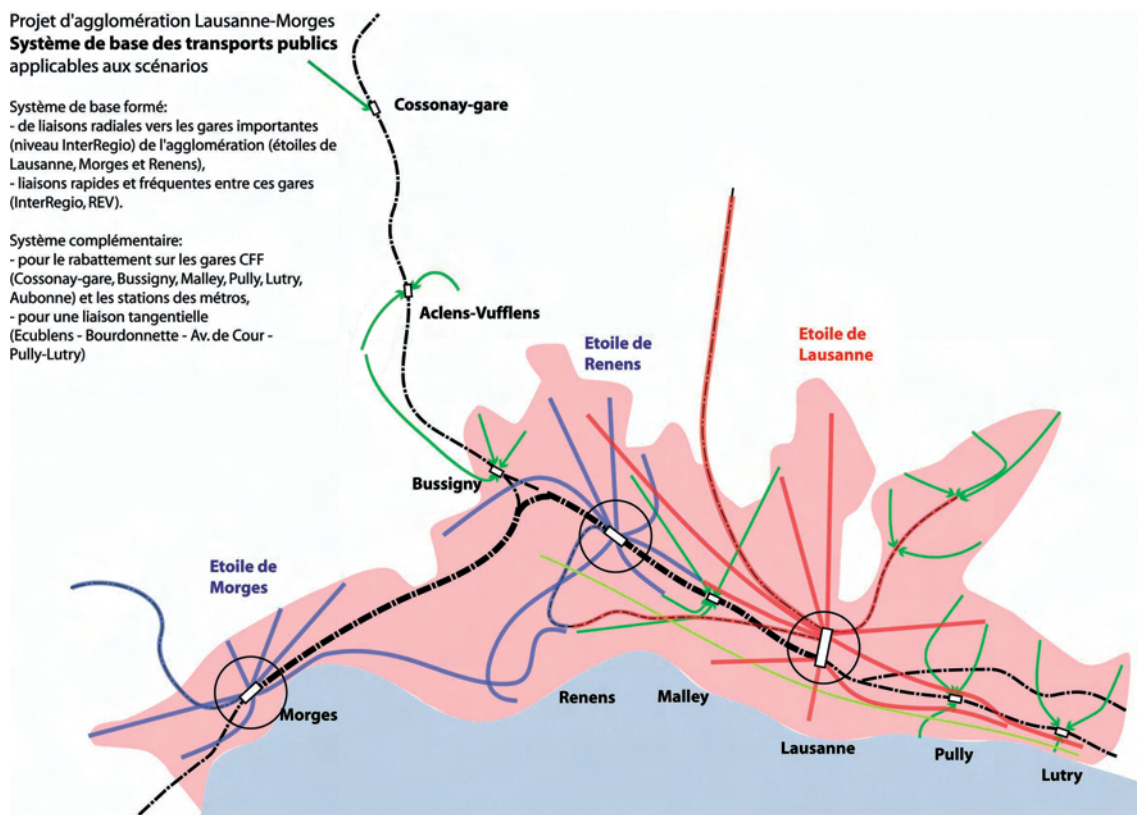
Les objectifs de report modal vers les transports publics pourront être atteints grâce à des interventions à tous les niveaux:

- > à l'échelle nationale, avec la mise en œuvre du programme ZEB et de ses options d'extension (développement de liaisons reliant l'ALM à d'autres agglomérations)
- > à l'échelle cantonale et régionale, avec le RER vaudois, le LEB et le BAM
- > à l'échelle de l'agglomération avec le développement du réseau de transports publics en site propre (axes forts) venant compléter les infrastructures existantes (m1) et en cours de construction (m2)
- > à l'échelle plus locale avec l'optimisation et l'augmentation de l'offre des transports publics urbains routiers, en relation et en complément du réseau des axes forts.

L'amélioration continue du réseau des transports publics engagée ces dernières décennies (m1, m2, LEB, REV) se poursuivra. Elle visera deux buts principaux:

- > améliorer les interfaces et les correspondances entre modes de transport
- > améliorer les conditions de déplacement (fréquence, capacité, vitesse commerciale, confort).

Reliées par l'armature ferroviaire principale, les gares de Lausanne, Renens et Morges resteront les interfaces majeures de l'agglomération, desservies également par les transports publics urbains et par les



Principes des transports publics (état 2005)

infrastructures lourdes d'agglomération (m1, m2, nouveaux axes forts, LEB, BAM). Le renforcement des liaisons ferroviaires régionales (RER Vaudois) et nationales (*liaisons* IR et RE) resserrera les liens entre ces trois centres-villes et améliorera l'accès au réseau ferroviaire national.

Les transports publics routiers urbains et régionaux rabattront les voyageurs vers l'armature ferroviaire principale et répondront à la demande fine de l'agglomération. Suivant les besoins, des liaisons tangentielle pourront relier les pôles périphériques et les quartiers importants sans passer par le centre.

Le rôle déterminant du réseau ferroviaire national

La planification cantonale, en adéquation avec le Plan sectoriel de la Confédération, prévoit la réalisation d'infrastructures sur le réseau ferroviaire national dans le périmètre compact du PALM. L'analyse des relations d'interdépendance entre les mesures du projet d'agglomération et les infrastructures du réseau ferroviaire national montre que le développement souhaité du RER vaudois est lié à la réalisation des infrastructures prévues dans le programme ZEB et ses options de développement. En effet, les perspectives d'augmentation des prestations nationales («Grandes Lignes») rendent indispensable la réalisation de la quatrième voie Lausanne-Renens (Annexe 5, Mesure 20) et de la troisième voie Renens-Morges-Allaman (Annexe 5, Mesures 22a/b). Ces dernières infrastructures permettent également d'augmenter les prestations du RER vaudois au niveau prévu par le PALM.

Mesures

La carte 2 (en fin du rapport) présente le concept des déplacements pour améliorer l'offre de transports publics dans l'agglomération (l'Annexe 5 Fiches de mesures présente les mesures détaillées).

La desserte principale est ferroviaire, assurée par un RER Vaudois consolidé notamment entre Renens et Lausanne par la construction d'une nouvelle halte à Prilly-Malley et complété par les lignes BAM et LEB, dont les prestations sont augmentées.

La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et Renens permet d'assurer des cadences élevées à l'intérieur de l'agglomération, avec à terme une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe. De même, la fréquence du LEB sera renforcée à 15 minutes, d'abord entre Lausanne et Cheseaux, puis entre Cheseaux et Echallens.

L'offre structurante est complétée par les lignes m1 et m2, autour desquelles se développera un réseau d'axes forts de transport public en site propre.

Développement d'un véritable réseau d'axes forts

Le développement d'un réseau d'axes forts de transports publics performants est lié à la volonté d'orienter le développement urbain vers des sites stratégiques (voir chapitre 3.1.2) qui, aujourd'hui, ne sont que partiellement desservis par le réseau ferroviaire régional et national et par les axes principaux des transports publics urbains.

Les axes forts constituent une réponse à la forte croissance de la demande prévue à terme dans les couloirs aujourd'hui déjà les plus chargés du réseau urbain, du fait de l'urbanisation des sites stratégiques. Ils permettront d'améliorer le niveau de service sur ces axes (capacité, confort, performance) et de minimiser le coût par voyageur transporté.

Le réseau des axes forts de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne-Morges sera constitué autour du métro m1 (Lausanne – Flon – Renens), mis en service en 1991, et du métro m2 (Ouchy – Epalinges), en construction, dont la mise en service est prévue en 2008.

Une étude d'opportunité et de faisabilité est en cours (RR&A 2007 1 et 2). En l'état actuel des travaux, les variantes de réseau envisagées se développent sur quatre couloirs desservant les sites stratégiques B (Blécherette-Le Rionzi), E1 (Malley), E2 (Arc-en-Ciel) et F (Route de Cossonay – RC251) ainsi que les centres villes de Lausanne, Renens et Pully. Les autres sites stratégiques d'agglomération sont desservis par des axes forts existants ou par le réseau RER à développer. Cette étude d'opportunité et de faisabilité se conclura en janvier 2008 par une décision relative au réseau et à la nature des axes forts à réaliser et par le choix de l'axe qui fera l'objet de la première étape d'exécution. En 2008 et 2009 seront conduites les études d'avant-projet et de projet de cet axe, en vue d'un début de réalisation durant la période 2011-2014.

Sur cette armature principale se greffera un réseau urbain hiérarchisé, cadencé, offrant des fréquences bonnes à élevées sur l'ensemble de l'agglomération compacte. La desserte est densifiée en particulier dans l'Ouest et le Nord lausannois.

Dans les secteurs non occupés autour des gares se développera une urbanisation dense et mixte, offrant un haut niveau de desserte de transports publics à un maximum de voyageurs.

Mesures pour les transports publics (voir Annexe 5)

Réseau ferroviaire national

- > 4ème voie Lausanne-Renens (Mesure 20)
- > 3ème voie Morges-Allaman (Mesure 22a)
- > 3ème voie [Archy-Morges \(Mesure 22b\)](#)

Réseau ferroviaire régional et d'agglomération

- > Développement du RER Vaudois: création d'une halte RER à Prilly-Malley et aménagements complémentaires [permettant d'augmenter les prestations par étapes \(Mesures 19a/c\)](#)
- > Renforcement de la cadence du LEB entre Lausanne et Cheseaux (Mesures [8a/b](#)), puis entre Cheseaux et Echallens (Mesure 27)
- > Renforcement de la cadence du BAM (Mesure 12c)

Transports urbains en site propre

- > Réalisation du métro m2 (Mesure 1)
- > Renforcement de la capacité du métro m1 (Mesures 6a/b)
- > Développement d'axes forts TP (Mesures 23a/b)
- > Augmentation de la capacité du métro m2 (Mesures 24a/b)

Transports publics routiers urbains

- > Mesures d'accompagnement du métro m2 - Schéma directeur TL 2008 (Mesure 2)
- > Développement, par phases successives, du réseau des bus TPM (Mesures 12a/b, 16 a/b et 17a/b)
- > Développement, par phases successives, du réseau de bus et trolleybus tl (Mesures 13a/b, 16a/b et 17a/b)

Mesures envisagées, études d'opportunité restant à conduire

- > A plus long terme, prolongement du métro m2 en direction du Chalet-à-Gobet
 - > A plus long terme, augmentation supplémentaire de la capacité du m1
- Ces deux dernières mesures ne font pas l'objet de fiches de mesures (Annexe 5 Fiches de mesures) et ne sont pas prises en compte dans le total des investissements présenté dans l'Annexe 6 Financement prévisionnel et programme de mise en oeuvre.

3.2.4 Transports individuels motorisés

Principes

Le rôle déterminant du réseau autoroutier

La planification cantonale, en adéquation avec le Plan sectoriel de la Confédération, prévoit la réalisation d'infrastructures sur le réseau autoroutier national dans le périmètre compact du PALM. Ces infrastructures constituent une condition nécessaire à un développement conforme aux orientations stratégiques.

A l'horizon 2020, la desserte de l'agglomération est améliorée grâce à des compléments ou des nouvelles jonctions sur le réseau autoroutier existant. Le trafic individuel motorisé est reporté sur l'armature principale, constituée de la trame des autoroutes et du réseau routier structurant. Cette armature principale doit être à même d'assurer le trafic de grand transit, le trafic d'échange à l'échelle de l'agglomération et le trafic interne. [L'usage accru du réseau autoroutier par le trafic d'agglomération permet de délester](#) le solde du réseau routier qui assure la desserte fine à l'échelle locale. Ce réseau n'étant en effet pas conçu pour favoriser le trafic de transit, de quelque nature qu'il soit, [il peut être réaménagé, notamment en faveur des mobilités douces et des transports publics.](#)

A un horizon plus lointain (environ 2030), le contournement autoroutier de Morges (à l'étude actuellement), pourrait venir compléter le réseau autoroutier desservant l'agglomération Lausanne-Morges.

Pour accompagner le développement des secteurs-clés de l'agglomération, [le PALM prévoit les compléments nécessaires à un bon fonctionnement du réseau routier structurant et, en particulier, du réseau autoroutier.](#) De tels compléments d'infrastructures routières seront notamment réalisés dans l'Ouest et le Nord lausannois. Par ailleurs, l'opportunité d'une liaison routière entre ces deux secteurs stratégiques sera évaluée.

Les axes structurants qui pénètrent et traversent l'agglomération feront l'objet d'un traitement urbanistique particulier.

Les entrées d'agglomération

Les entrées et les itinéraires de traversée de l'Agglomération Lausanne-Morges sont des espaces de référence où se joue son image. Ces secteurs sont très prisés pour les opérations de développement urbain (foncier disponible, proximité d'infrastructures majeures, vitrine commerciale, etc.), et nécessitent donc une attention particulière en terme de qualité urbaine et paysagère, mais aussi de préservation des espaces naturels et agricoles.

Principes d'aménagement

Les entrées de l'agglomération doivent participer à son identité. Les principes suivants sont fixés pour leur aménagement :

- > chaque entrée d'agglomération et les sections urbaines qui la précèdent et la suivent sont des éléments indissociables et doivent donc être traités comme un tout
- > il convient de prévoir un partage équitable de l'espace public pour chaque mode de déplacement concerné
- > la composition urbaine et la signalétique permettront de souligner le caractère particulier des entrées d'agglomération.

Projet d'agglomération Lausanne-Morges
Système de base des transports individuels
 applicables aux scénarios

Système de base formé d'axes et de poches:
 - autoroute = axe principal pour l'agglomération
 - pénétrantes depuis la périphérie et l'autoroute
 - liaisons concentriques vers jonction autoroute ou entre deux pénétrantes
 - accès aux zones denses sans transit d'agglomération

Les axes s'intègrent au contexte urbain et paysager selon deux possibilités:
 - adaptation de l'axe sur le tracé existant
 - nouveau tracé: contournement de localité, tunnel, tranchée couverte

Parking d'échanges positionnés selon leur vocation régionale (P+Rail) ou urbaine (P+R)



Principes des transports individuels motorisés (état 2005)

Mesures

La carte 3 «Concept des déplacements: réseau des transports individuel» (voir à la fin du rapport) présente les principales mesures prévues pour les transports individuels (voir également les fiches en Annexe 5).

A l'horizon 2020, l'autoroute sera dotée d'un système de gestion dynamique du trafic, qui permettra d'assurer l'écoulement du trafic sur l'emprise des infrastructures existantes entre Morges et Ecublens. Une nouvelle jonction autoroutière est prévue à Ecublens ainsi que diverses adaptations ponctuelles, répondant à des besoins liés à la sécurité.

Le tronçon autoroutier entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Maladière sera adapté, notamment par la réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes. Des compléments d'accès à cette infrastructure permettront de mieux relier les quartiers riverains au réseau routier structurant. Par ailleurs, l'accessibilité au centre de l'agglomération sera maintenue au même niveau qu'aujourd'hui.

Le réseau des routes nationales sera par ailleurs achevé dans l'Est lausannois, par le prolongement de la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry.

Divers aménagements amélioreront l'accessibilité et la tranquillité des différentes parties de l'agglomération compacte.

Mesures pour les transports individuels motorisés (voir Annexe 5)

Mesures indispensables à l'ossature de base autoroutière

- > Réaménagement de l'autoroute A1 entre l'échangeur de la Venoge et la Maladière, y compris à terme une nouvelle jonction à Chavannes (Mesure 9)
- > Nouvelle jonction autoroutière à Ecublens, adaptation des tronçons Morges-Est – échangeur de la Venoge (Mesure 10)
- > Autoroute A9 : prolongement de la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry (Mesure 15)
- > Correction du «goulet» de Crissier et amélioration du niveau de sécurité de ce tronçon (Mesure 10)
- > Eclatement de la jonction de la Blécherette et aménagements routiers liés au pôle de développement 7a (Blécherette et région) (Mesure 14)
- > Autoroute A1 : poursuite des études pour la mise en place à long terme d'un contournement autoroutier de Morges et de l'Ouest lausannois (Mesure 26)

Mesures nécessaires pour les réseaux urbains

- > Jonction de Chavannes, compléments routiers locaux (Mesure 11)
- > Lausanne - Réaménagement du réseau routier «Sous gare» (Mesure 28)

Mesures envisagées, études d'opportunité restant à conduire

- > Nouvelle liaison entre le Nord et l'Ouest lausannois
- > Franchissements routiers du m1

Ces deux dernières mesures ne font pas l'objet de fiches de mesures et ne sont pas prises en compte dans le total des investissements présenté dans l'évaluation financière figurant en Annexe 6.

3.2.5 Mesures et services de mobilité intégrée

Les mesures dites «intégrées» concernent simultanément plusieurs modes de transports.

Principes

L'approche intégrée permet de définir les mesures d'exploitation et d'aménagement du réseau routier en vue de promouvoir les mobilités douces, de favoriser les transports publics et d'assurer la maîtrise du trafic individuel motorisé. L'exploitation du réseau doit ainsi être en cohérence avec son aménagement spatial, de manière à procurer des espaces urbains de qualité incitant à se déplacer à pied ou à vélo.

Le réaménagement des axes urbains structurants de l'agglomération est une tâche prioritaire, à réaliser après la hiérarchisation stratégique du réseau (voir 3.2.1).

A l'échelle des quartiers, il s'agit le plus souvent de décourager le trafic de transit, de réduire les vitesses du trafic automobile et de favoriser le stationnement des résidents. Dans les zones plus centrales, l'enjeu est d'assurer une bonne coexistence de tous les usagers, sans discriminer les automobilistes qui sont nécessaires à la vitalité économique.

La complémentarité entre les modes doit être assurée dans des nœuds de transport structurants. Dans le but de rendre ces lieux attractifs, on veillera à y intégrer des fonctions et services à caractère urbain.

Enfin, les prestations de services en faveur de la mobilité durable sont destinées à favoriser l'usage de la marche, du vélo et des transports publics, sans recourir à de nouvelles infrastructures ou à de nouvelles prestations (augmentation de la fréquence des bus, par exemple). Les prestations peuvent aller du conseil à l'utilisateur (centrale de mobilité, éducation pour l'usage des TP, etc.) à la mise à disposition de véhicules

particuliers (auto-partage, vélo en libre service, etc.) et d'installations spéciales (installations de stationnement pour le co-voiturage, etc.).

Mesures

L'adaptation de l'exploitation du réseau routier à sa hiérarchisation permet de maîtriser le trafic à l'approche des centres urbains, dans une perspective multimodale qui favorise les piétons, les transports publics et les vélos. Les flux automobiles sont gérés par des contrôles d'accès.

Les réaménagements envisagés sur les principales pénétrantes d'agglomération 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.

L'aménagement de zones à trafic/vitesse limités permet une gestion intégrée de la mobilité à l'échelle du quartier d'habitation (zone 30 pour tranquilliser le trafic avec un aménagement en général minimal), d'une centralité (zone de rencontre avec un réaménagement de l'espace public conséquent) ou d'un centre historique (zone piétonne avec un aménagement souvent coûteux).

Le développement des parkings d'échange revêt une importance stratégique, du fait qu'ils contribuent à diminuer le trafic automobile dans les secteurs centraux sans en réduire l'accessibilité. L'aménagement de ces interfaces doit poursuivre deux objectifs principaux:

- > favoriser le recours aux transports publics régionaux (ou ne pas constituer une concurrence pour ces transports publics)
- > éviter une augmentation du trafic automobile sur le réseau routier et autoroutier d'agglomération déjà fortement chargé.

L'agglomération et le canton disposent déjà d'une offre importante en P+Rail et P+R, qu'il s'agira d'augmenter. La stratégie de développement de l'offre (sites, capacité, gestion, tarification) sera élaborée à court terme. Divers projets ou types de projets identifiés sont d'ores et déjà inclus dans le PALM:

- > les P+Rail d'agglomération, localisés le plus souvent à l'extérieur du périmètre compact, à développer notamment près des gares RER desservies au moins à la demi-heure. Ils visent à capter une clientèle prioritairement pendulaire au plus près de l'origine de son déplacement, de façon à minimiser le trajet effectué en voiture et à maximiser celui effectué en transport public
- > les P+R urbains, localisés en périphérie d'agglomération compacte, à l'intersection du réseau autoroutier et d'une infrastructure TP en site propre. Ils visent principalement à renforcer l'offre de stationnement déjà présente dans les centres urbains d'agglomération et à préserver ces derniers d'un trafic supplémentaire. Leur clientèle est constituée d'usagers occasionnels et, dans une moindre mesure, de pendulaires. Trois sites stratégiques sont retenus pour accueillir ce type de parking, à savoir Vennes, La Bourdonnette et Lutry.

Les prestations de services en faveur de la mobilité durable couvrent une palette vaste et évolutive: centrale de mobilité, CarSharing, plan de mobilité d'entreprise, location de vélos électriques, vélos en prêt ou en libre service, services associés à une «station vélos» (réparations, livraisons à domicile, etc.), mesures de signalétique pour les piétons, Pédibus. Pour les transports publics, il s'agit par exemple de prévoir des actions auprès des usagers pour les familiariser avec les transports publics ou des actions importantes de marketing pour augmenter leur usage (par exemple prix d'un billet d'une manifestation incluant le trajet en transport public).

Mesures et services de mobilité intégrée (voir Annexe 5)

Mesures d'aménagement des axes urbains structurants

- > Adaptation de l'exploitation du réseau routier à sa hiérarchisation (Mesure MO2)
- > Réaménagement de routes en agglomération pour tranquilliser le trafic (Mesure 5)

Mesures d'aménagement de zones à régime spécial

- > Aménagement de zones à régime spécial (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne, interdiction de circuler, etc.) (Mesure 4h)

Mesures de complémentarité entre les modes

- > Développement de l'offre en P+Rail : programme d'environ 3'000 places supplémentaires non encore localisées (Mesure 3a)
- > Développement de l'offre en P+R urbains : programme de réalisation d'environ 2'500 places sur les sites de Vennes, Bourdonnette et Lutry, à concrétiser dans le cadre d'équipements publics (Mesure 3b)
- > Complémentarité entre transports publics et vélos (Mesure MO19)

Services de mobilité intégrée

- > Prestations de services pour la mobilité durable (auto-partage, co-voiturage, plan de mobilité d'entreprises, etc.) (Mesure 4b)
- > Encouragement au covoiturage (Mesure MO6)
- > Création de zones à trafic modéré (Mesure MO12)

3.2.6 Autres moyens de transport

Transport aérien

Les partenaires du PALM préconisent un développement des liaisons ferroviaires nationales sur l'Arc lémanique permettant une amélioration de la liaison par transports publics avec l'aéroport international de Genève-Cointrin.

L'aéroport de la Blécherette est un atout significatif pour la promotion économique régionale et cantonale. Il est à considérer comme un équipement d'agglomération essentiel pour le développement visé par le projet ALM. Les autorités cantonales et les communes soutiennent cette infrastructure de communication importante, aussi bien pour les déplacements de loisirs que pour le monde des affaires.

Transport lacustre

Une des missions de la Compagnie générale de navigation sur le Léman (CGN) est d'assurer le transport public lacustre. Bien qu'en matière de transport de personnes, l'activité touristique de la compagnie soit prépondérante, les lignes à caractère plus utilitaire, en particulier entre Lausanne et Evian, sont une contribution non négligeable du transport lacustre au système global des transports. A terme, un renforcement des liaisons transfrontalières pourrait s'avérer nécessaire.

3.2.7 Transport de marchandises

L'agglomération Lausanne-Morges bénéficiera directement des retombées positives de la politique mise en place par la Confédération d'une part et par le Canton d'autre part. Des efforts soutenus visent à maintenir et à améliorer une offre de transport de marchandises par le rail, dont la compétitivité est assurée pour plusieurs segments de la demande et qui doit se renforcer à l'avenir.

Un enjeu important du transport de marchandises est la localisation des «centres logistiques»: les plates-formes où les marchandises sont transférées des transports à longue distance à la distribution fine. L'objectif du Canton est de favoriser les échanges rail-route, à l'exemple de la Poste à Daillens (colis) et à Eclépens (futur centre de tri postal), du secteur de Vuflens-Aclens (avec l'implantation de la Coop) ou du terminal combiné TERCO à Chavornay, réalisé avec le soutien du Canton. Pour l'avenir, le Canton entend poursuivre cette stratégie en s'appuyant sur les instruments de l'aménagement du territoire, en visant à (PDCn 2007, Mesure B22):

- > favoriser la création ou le regroupement de centres importants, offrant une «masse critique» suffisante pour assurer la compétitivité du transport par rail
- > assurer à ces centres un raccordement durable au réseau ferroviaire et des accès routiers au réseau principal ou aux jonctions autoroutières, en limitant les nuisances pour les populations
- > localiser ces centres aussi près que possible des points de distribution, de façon à maximiser les trajets par rail et minimiser les trajets par route.

3.3 Réseau vert: parcs, nature et paysage

L'option de localiser le développement dans l'agglomération compacte appelle, en complément, l'aménagement d'espaces verts et naturels de haute qualité, répondant aux demandes sociales de protection de la nature, d'espaces de loisirs (sport, promenade, etc.), de paysages et d'espaces verts de proximité.

La carte 6 du réseau vert (voir à la fin du rapport) présente l'ossature des espaces à valeurs récréative, biologique et paysagère de l'agglomération. Il comprend les espaces verts d'une certaine importance, d'intérêt intercommunal, situés à l'intérieur de l'agglomération compacte, mais qui peuvent aussi se prolonger hors de l'agglomération, la mettant en liaison avec la grande périphérie: dans ce cas, des mesures coordonnées d'aménagement et de gestion peuvent être prises avec les collectivités concernées. Les nombreux petits espaces de nature de l'agglomération ne sont donc pas pris en compte à l'échelon du PALM: bien que très importants pour la population, pour le paysage urbain et pour la valeur biologique, ils sont de compétence locale et ne sauraient faire l'objet d'un plan d'ensemble.

Les composantes du réseau vert ont été définies sur la base d'une évaluation de leur valeur biologique et paysagère menée par le SFFN. Elles ne constituent pas de nouvelles contraintes à portée juridique. Leurs périmètres et les secteurs qui les composent (couloirs biologiques, terrains à bâtir, etc.) seront précisés dans le cadre des chantiers de mise en œuvre. L'interface entre les espaces du réseau vert et les secteurs avoisinants, leurs conditions d'aménagement et leur gestion seront également traités dans le cadre des chantiers de mise en œuvre du PALM, des schémas directeurs ou des documents en faisant office.

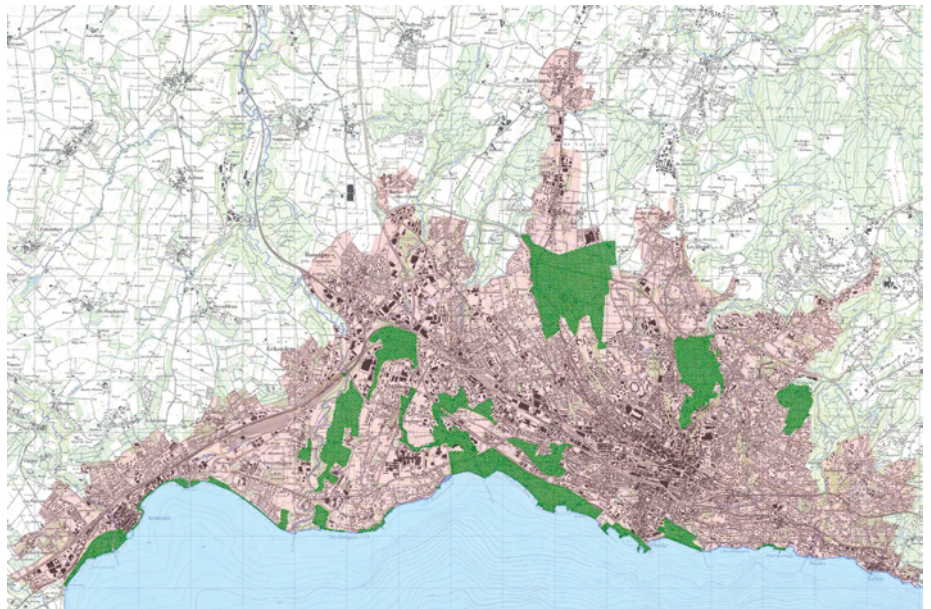
Le réseau vert comprend:

- > des parcs d'agglomération (3.3.1)
- > des campus (3.3.2)
- > des coulées vertes (3.3.3)
- > des sites paysagers d'agglomération (3.3.4).

3.3.1 Les parcs d'agglomération

Les parcs d'agglomération sont de grands espaces multifonctionnels à dominante de verdure dont tout ou partie est ouvert au public. Ils peuvent être composés de secteurs tels que :

- > aires de jeux
- > jardins arborés
- > cimetières arborés
- > rives du lac
- > forêts
- > terres agricoles
- > zones à bâtir
- > infrastructures
- > etc.



Parcs d'agglomération
(carte disponible en format A3 plié en fin de rapport)

Principes

Dans le cadre de l'aménagement des parcs d'agglomération, les principes suivants sont définis:

- > tenir compte des valeurs biologiques et paysagères
- > maintenir et favoriser les aménagements de qualité et assurer la continuité des cheminements piétonniers et cyclables
- > coordonner les besoins de développement urbain avec la prise en compte de la qualité paysagère
- > dans la mesure du possible, maintenir ces espaces libres de construction ou concentrer les constructions hors de ces périmètres
- > dans la mesure du possible, soutenir le maintien des activités agricoles et conserver les espaces verts boisés qui occupent ces secteurs.

Mesures

Dans le cadre de la mise en œuvre du PALM, une réflexion d'ensemble sur la valorisation et le développement des parcs d'agglomération sera engagée.

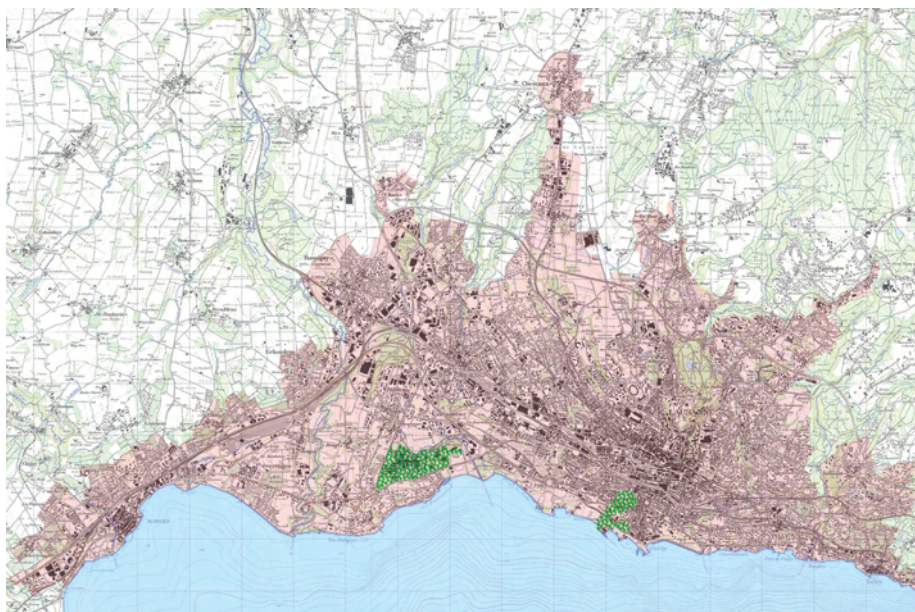
3.3.2 Les campus

Les campus sont des secteurs de la zone à bâtir à vocation universitaire ou économique, dont les bâtiments sont répartis dans un grand espace de verdure. Les campus peuvent intégrer des équipements (culturels, sportifs, sanitaires, etc.) ainsi que des logements et des services de proximité.

Principes

Dans le cadre de l'aménagement des campus, les principes suivants sont définis:

- > intégrer les réflexions paysagères
- > intégrer la valeur biologique et paysagère dans la gestion des espaces extérieurs
- > limiter l'aménagement d'aires de stationnement dans les espaces non bâtis.



Campus (carte disponible en format A3 plié en fin de rapport)

3.3.3 Les coulées vertes

Les coulées vertes sont de grands espaces multifonctionnels à dominante de verdure qui relient l'agglomération compacte à la grande périphérie et sont préservés principalement pour leur intérêt biologique. Elles peuvent être composées de secteurs tels que :

- > des couloirs biologiques, structures naturelles reliées entre elles (cours d'eau, cordons boisés riverains, prairies extensives, jachères florales, haies composées d'essences indigènes et d'allées d'arbres) et favorables aux déplacements de la faune. Ces couloirs peuvent intégrer des passages à faune artificiels. Ils favorisent l'interconnexion avec les espaces urbains d'intérêt biologique et doivent être préservés. Seules d'éventuelles réalisations d'intérêt public compatibles avec le site pourront y être accueillies.
- > des espaces de verdure ouverts au public, des forêts, des terres agricoles, des zones à bâtir, des infrastructures, etc.

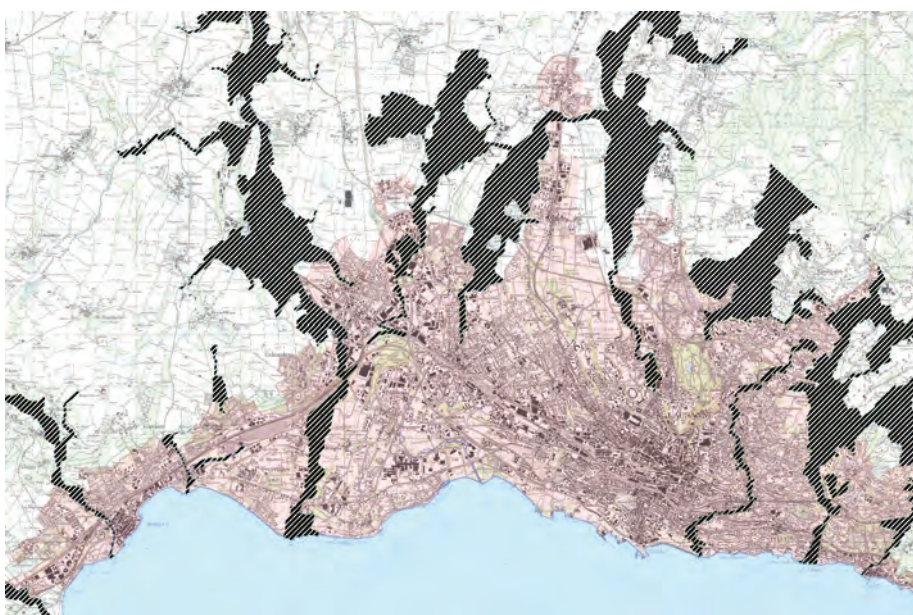
Principes

Dans le cadre de l'aménagement des coulées vertes, les principes suivants sont définis:

- > maintenir la continuité des espaces naturels qui assurent les fonctionnalités biologiques des réseaux constitués ou prendre les mesures pour les reconstituer
- > éviter les interruptions qui diminuent l'intérêt paysager des espaces naturels
- > maintenir et favoriser les aménagements de qualité et assurer la continuité des cheminements piétonniers et cyclables
- > dans la mesure du possible, maintenir ces espaces libres de construction ou concentrer les constructions hors de ces périmètres

Mesures

Dans le cadre de la mise en œuvre du PALM, une réflexion d'ensemble sur la valorisation et le développement des coulées vertes sera engagée.



Coulées vertes (carte disponible en format A3 plié en fin de rapport)

3.3.4 Les sites paysagers d'agglomération

Les sites paysagers d'agglomération sont de grands espaces à valeur historique, culturelle ou naturelle, dont l'ouverture visuelle doit être maintenue ou favorisée. Il peut s'agir de vignobles, vergers, prairies, champs cultivés, rives de lac, etc.

Il sont de deux types : à protéger et à aménager. Les conditions de protection ou d'aménagement, lorsqu'elles ne sont pas déjà fixées, seront définies dans le cadre des chantiers de mise en œuvre.

Principes

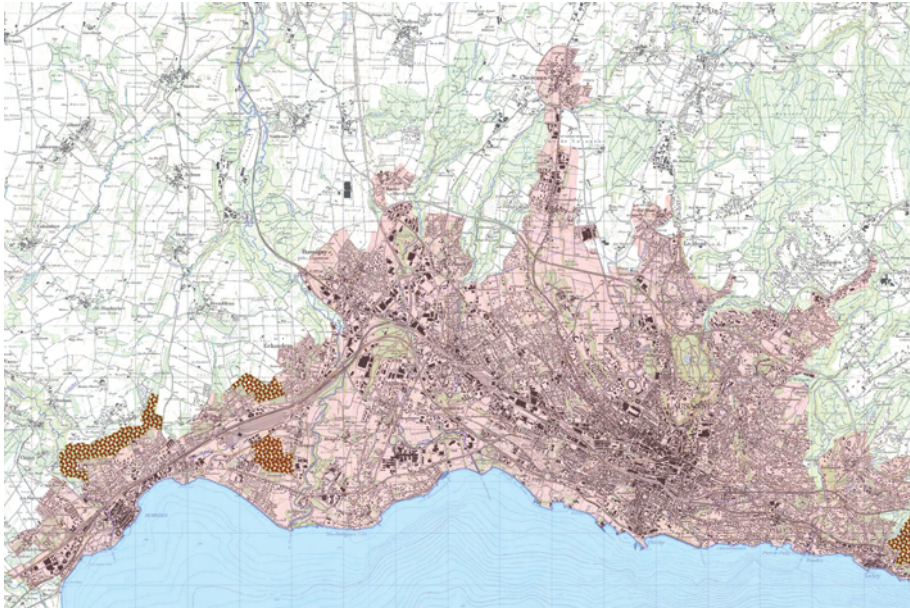
Dans le cadre de l'aménagement des sites paysagers d'agglomération, les principes suivants sont définis:

- > étudier avec soin les transitions entre les espaces urbanisés et ces sites paysagers
- > tenir compte des valeurs paysagères dans les processus d'aménagement et d'équipement
- > dans la mesure du possible, maintenir ces espaces libres de construction ou concentrer les constructions hors de ces périmètres.

> dans la mesure du possible, soutenir le maintien des activités agricoles et conserver les espaces verts boisés qui occupent ces secteurs

Mesures

Dans le cadre de la mise en œuvre du PALM, une réflexion d'ensemble sur la valorisation et le développement des sites paysagers d'agglomération sera engagée.



Sites paysagers d'agglomération
(carte disponible en format A3 plié en fin de rapport)

Mise en oeuvre

La valeur biologique globale de l'agglomération ne dépend pas uniquement des éléments mis en évidence dans le PALM ou de planifications régionales, mais aussi de planifications plus localisées, voire de la gestion quotidienne.

De même, la valeur paysagère globale de l'agglomération dépend bien évidemment également d'éléments constitutifs construits ou non construits non traités par le présent projet.

Une liste des inventaires à effet contraignant ou d'alerte pris en compte par le PALM figure dans l'Annexe 3-7).

Chapitre 4

Mise en œuvre et monitoring

L'élaboration du PALM a progressé en même temps que l'organisation qui l'a pilotée. Aujourd'hui, le PALM est le document de référence des partenaires signataires. Il précise les structures de pilotage dans le cadre d'une convention liant les communes, les associations régionales concernées et le Canton (voir Annexe 9).

Le PALM précise également les priorités, les échéances, les coûts prévisionnels de mise en œuvre ainsi que des indicateurs de monitoring. Ces données pourront être adaptées par la suite, sur validation des instances de mise en œuvre du PALM, en fonction de l'évolution du contexte.

4.1 Pilotage

En résumé, le pilotage du PALM est assuré par des structures ad hoc, conçues en profitant d'expériences antérieures qui ont fait leurs preuves (voir encadré) et en renforçant la représentation politique, à l'échelon de l'agglomération et à celui des secteurs intercommunaux.

Des méthodes qui ont fait leurs preuves

Le pilotage du PALM s'appuie sur des méthodes innovantes qui ont fait la preuve de leur efficacité dans le canton. Notamment:

- > **Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois** a rodé la méthode du projet fédérateur, base d'un contrat entre 9 communes et le Canton instituant un pilotage unifié et une démarche d'élaboration par «chantiers d'étude» thématiques et localisés. Lancée en 2000, la démarche est pilotée par un Bureau du SDOL basé à Renens, qui fonctionne également comme pôle de compétences pour les communes. Cinq chantiers d'études ont d'ores et déjà été menés à bien, débloquent de nombreux projets. Un groupe ABC examine la conformité des projets de construction selon leur profil de mobilité.
- > **Le Groupe opérationnel des pôles** coordonne la politique cantonale des pôles de développement économique, consistant à préparer la planification de sites d'activités avec les communes et les propriétaires de façon à mettre à disposition des terrains légalisés, équipés et prêts à la vente. Un pilotage stratégique est assuré l'échelon cantonal, associant plusieurs services et organismes de promotion économique. Pour chaque pôle, un organisme de gestion réunit ces divers acteurs et coordonne les actions à mener. La démarche a été élargie en 2005 à la promotion du logement.

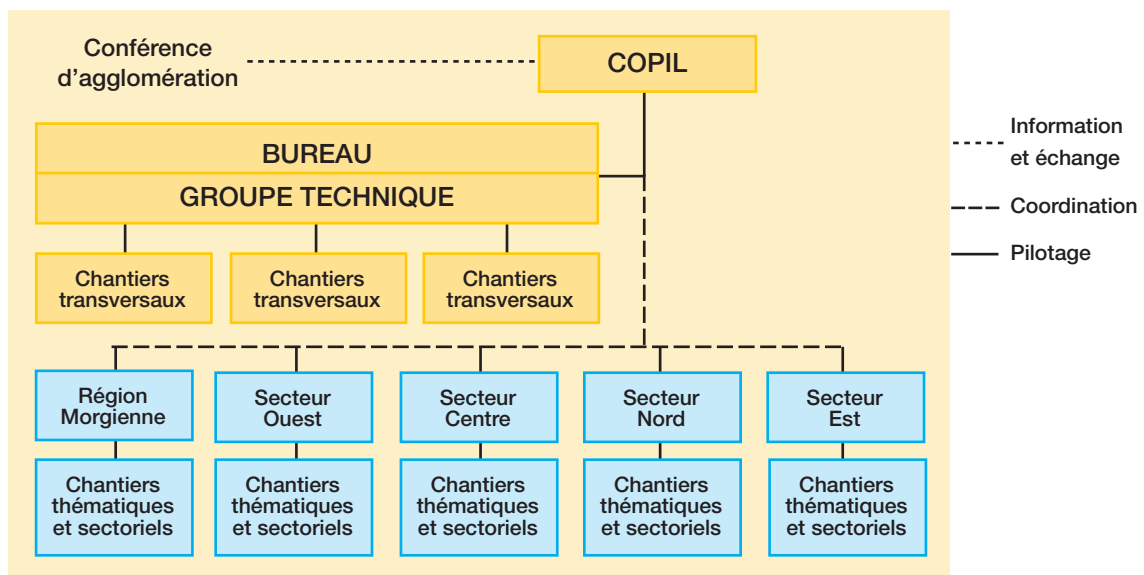
Les structures du PALM s'inscrivent dans le partage de compétences établi entre le Canton et les communes, sans le modifier. En voici un bref résumé.

- > **Une structure d'agglomération** assume diverses missions (voir encadré suivant). Elle opère:
 - sous la direction d'un Comité de pilotage (Copil), organe décisionnel présidé par le Canton et rassemblant les représentants des 5 secteurs d'agglomération

- avec l'appui d'une Conférence d'agglomération, organe d'information et de concertation des communes concernées
- avec l'aide d'un groupe technique partenarial et d'un bureau assumant la coordination générale du projet.

- > **Le Canton** est l'interlocuteur délégué auprès de la Confédération pour négocier le financement des projets d'infrastructures de transport. Il met en œuvre les mesures qui relèvent de sa compétence, conformément aux engagements du PALM.
- > **Des secteurs intercommunaux** dirigent l'élaboration et la mise en œuvre de schémas directeurs. Chaque secteur est dirigé par une instance politique ad hoc et gérée avec l'aide d'un appui technique, par exemple selon la méthode rodée par l'Ouest lausannois.
- > **Les communes** mettent en œuvre les mesures qui relèvent de leur compétence,

Cette organisation est régie par une convention passée entre les communes concernées et le Canton. Elle pourra évoluer vers une forme plus institutionnalisée, selon le développement du contexte politique au vu des résultats de la mise en œuvre du PALM.



Les missions de la structure d'agglomération

L'agglomération reçoit pour mission:

- > le pilotage, la collaboration ou le suivi des projets transversaux d'intérêt d'agglomération, en particulier les études d'infrastructures structurantes de transport, dans le respect des compétences et des prérogatives des acteurs concernés
- > la coordination des projets d'aménagement impliquant plusieurs secteurs ou l'agglomération dans son ensemble
- > la coordination avec les planifications locales situées à la limite du périmètre compact
- > la coordination des relations avec les partenaires non directement impliqués dans la structure de projet (économie, par exemple)
- > l'appui aux secteurs pour les opérations spécialisées qu'ils ne peuvent accomplir seuls
- > la coordination de la politique de communication et de concertation.

4.2 Coordination entre urbanisation et transports

La mise en œuvre du PALM nécessite une bonne coordination entre les projets d'urbanisme et les infrastructures de transport, qui doit permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les 70'000 nouveaux habitants et emplois prévus d'ici 2020. Cette coordination est mise en évidence aussi bien dans les Fiches de synthèse (voir chapitre 5) que dans le programme de mise en œuvre présenté dans l'Annexe 6b.

Les quelques réserves de capacité des infrastructures actuelles de transport permettent de lancer les premiers projets d'urbanisme qui pourront se réaliser en légère anticipation ou conjointement aux accroissements d'offre de transport en cours de planification et nécessaires au développement prévu de l'agglomération. Les études détaillées permettront d'adapter les échéanciers de mise en œuvre, le cas échéant.

4.3 Priorités de réalisation et programme de mise en œuvre

Le volet «Transports» du projet d'agglomération est constitué de mesures de natures diverses (voir Annexe 5 Fiches de mesures). Le mode de financement de ces mesures, variable en vertu des bases légales en vigueur, permet de les classer en 6 catégories principales (ARE 2007):

- > mesures urgentes ayant obtenu un cofinancement de la Confédération au titre du programme Trafic d'agglomération (financement fédéral du programme Trafic d'agglomération acquis, 4.2.1)
- > infrastructures PALM mises en œuvre avant 2011 (sans financement fédéral du programme Trafic d'agglomération, 4.2.2)
- > infrastructures PALM prétendant à un cofinancement du fonds d'infrastructure (trafic d'agglomération) de la Confédération pour la période 2011-2027 (4.2.3): les mesures sont classées en trois listes (A mesures initiées pour 2011-2014, B mesures prévues dès 2015, C mesures dont l'opportunité reste à confirmer)
- > infrastructures concernant les réseaux ferroviaires et routiers nationaux (financement fédéral hors programme Trafic d'agglomération, 4.2.4)
- > matériel roulant et dépôts (sans financement fédéral du programme Trafic d'agglomération, 4.2.5)
- > stratégie globale de mobilité (sans financement fédéral du programme Trafic d'agglomération, 4.2.6).

Le coût des mesures figure dans les fiches de mesure de l'Annexe 5. Un tableau de synthèse est présenté dans l'Annexe 6a. D'autres sources de financement fédérales demeurent réservées, à l'instar du LEB (Mesure 8a) qui bénéficiera des aides financières prévues à l'art. 56 de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).

4.3.1 Infrastructures PALM – Mesures urgentes

L'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, du 4 octobre 2006, fixe les contributions maximales allouées aux projets urgents. Trois mesures du PALM bénéficient de telles contributions, pour un total de Fr. 180 mio (hors renchérissement et hors TVA):

- | | | |
|---|-------------|------------------------|
| > Mesure 1, Métro m2 | Fr. 120 mio | (réalisation en cours) |
| > Mesure 2, Aménagements requis par le réseau tl 2008 | Fr. 20 mio | (réalisation en cours) |
| > Mesures 19a/b, Halte RER de Prilly-Malley | Fr. 40 mio | (réalisation dès 2008) |

L'agglomération s'engage à mettre en œuvre ces mesures conformément aux dispositions figurant dans la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFINfr 2006). Les Mesures 1 et 2 sont en cours de réalisation. Concernant la halte RER de Prilly-Malley, la procédure d'enquête publique est achevée et une décision de l'Office fédéral des transports (OFT), autorité compétente, est attendue début 2008.

4.3.2 Infrastructures PALM mises en œuvre avant 2011

L'agglomération, s'inscrivant dans un processus de développement dynamique, mettra à profit la période 2008-2010 pour poursuivre l'amélioration de ses équipements, conformément aux objectifs visés. Selon les planifications en cours, les mesures suivantes, dont certaines figurent également en liste A (voir 4.3.3), seront réalisées en tout ou en partie avant 2011:

- > Mesure 3a, P+Rail régionaux;
- > Mesure 3b, P+R urbains de Lausanne-Vennes et Lausanne-Blécherette
- > Mesures 4c, 4d, 4e, Mobilité douce: développement des réseaux, réalisation de franchissements dénivelés et de places de stationnement
- > Mesures 4h et 5, Modération du réseau routier: aménagement de zones à régime spécial et réaménagement de routes principales
- > Mesure 8a/b, LEB: cadence 15 minutes entre Lausanne et Cheseaux
- > Mesures 12a/b, Réseau des bus TPM 2008-2014
- > Mesures 13a/b, Réseau des bus tl 2009-2014
- > Mesures 28, Lausanne – Réseau routier «Sous-Gare».

Les mesures dont la réalisation se poursuivra après 2011 et qui figurent dans les listes suivantes peuvent prétendre à des cofinancements fédéraux pour la part réalisée dès 2011.

4.3.3 Infrastructures PALM – Trains de mesures 2011-2027

Les mesures qui prétendent à un cofinancement de la Confédération au titre du trafic d'agglomération ont été hiérarchisées sur la base d'une analyse de leur rapport coût-utilité (INFRAS-MRS 2007) effectuée conformément aux exigences de la Confédération (ARE 2007) (voir Annexe 7). Les listes ci-dessous reprennent les priorités de mise en œuvre qui en découlent, adoptées par les instances du PALM.

Trains de mesures	Mesures liste A (début de réalisation entre 2011 et 2014)
a Mobilité douce	4c Développement des réseaux de mobilité douce 4d Franchissement dénivelés des infrastructures de transport 4e Stationnement pour vélos
b Tranquillisation du réseau routier	4h Aménagement de zones à régime spécial de circulation 5 Réaménagement de routes principales (tranquillisation)
c Réseau ferroviaire régional 2015	19c Développement du RER vaudois 2015 12c BAM: cadence 30 min., Morges-Bière 3a P+Rails régionaux
f Axes forts transp. publics urbains	23a Axes forts
g Transp. publics urbains routiers 2015	12a Réseau des bus TPM 2008-2014 13a Réseau bus/trolleybus tl 2009-2014

Ces mesures de la liste A devront voir leur réalisation commencée durant la période 2011-2014 pour prétendre à une **première tranche de cofinancement fédéral**.

Trains de mesures	Mesures liste B (début de réalisation dès 2015)
a Mobilité douce	4c Développement des réseaux de mobilité douce 4d Franchissement dénivelés des infrastructures de transport 4e Stationnement pour vélos
b Tranquillisation du réseau routier	4h Aménagement de zones à régime spécial de circulation 5 Réaménagement de routes principales (tranquillisation)
c Réseau ferroviaire régional 2015	27a LEB: cadence 15 min., Cheseaux-Echallens 3a P+Rails régionaux
e Capacité m2	24a Augmentation de la capacité du métro m2
f Axes forts transp. publics urbains	23a Axes forts (hypothèse tramway + funiculaire) 3b P+R urbain Lutry
h Transp. publics urbains routiers 2015	16a Réseau bus/trolleybus 2015-2018 17a Réseau bus/trolleybus 2019-2022
i Compléments routiers locaux	11 Compléments locaux aux jonctions Chavannes / Ecublens

Ces mesures de la liste B devront voir leur réalisation commencée dès 2015 pour prétendre à des **tranches suivantes de cofinancement fédéral**.

A noter que la Mesure 25 - Création de tronçons de 3ème voie Bussigny – Cossonay, dont l'opportunité reste à confirmer, a été classée en liste C. La planification en cours relative au développement du réseau RER vaudois permettra de préciser, dans le courant 2008, la nature des éventuelles infrastructures à développer à long terme sur le réseau ferroviaire.

4.3.4 Infrastructures nationales

L'importance que revêtent pour le PALM les mesures prévues sur les réseaux nationaux a déjà été mise en évidence (voir 3.2.3 et 3.2.4). Pour rappel, l'Agglomération Lausanne-Morges considère que ces mesures sont nécessaires au développement souhaité et attend de la Confédération qu'elle les intègre à ses planifications (ZEB - Développement des infrastructures ferroviaires, WEN - Développement du réseau des routes nationales). Elles figurent ici à titre de rappel.

Les nouvelles infrastructures qui concernent les réseaux ferroviaires et routiers nationaux seront financées exclusivement par la Confédération (hors trafic d'agglomération), à l'exception de la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry (Mesure 15, Achèvement du réseau des routes nationales, part cantonale de 14%).

MESURES		Période de réalisation	Plan sectoriel des transports CH
N°	Objet		Partie programme-6.6 Espace Lémanique
Réseau ferroviaire national			
20	Création d'une 4ème voie Lausanne–Renens	2010-2015	Projet n° 6-23
22a	3ème voie Morges–Allaman	2013-2015	Projet n° 6-25
22b	3ème voie Archy–Morges	2017-2019	Projet n° 6-25
Réseau autoroutier			
9	A1 Autoroute urbaine Venoge–Maladière, jonction Chavannes	2010-2013	Projet n° 6-14
10	A1 Jonction Ecublens, Morges-Est–Ecublens, goulet Crissier	2010-2013	Projet n° 6-12
14a	A1 Jonction Blécherette	2010-2013	Hors plan sectoriel: projet général
15	A9 Bretelle autoroutière de Corsy-Lutry	2016-2020	Projet n° 6-15
26	A1 Contournement de Morges (études)	très long terme	Projet n° 6-13

4.3.5 Matériel roulant et dépôts

Le fonds d'infrastructure de la Confédération ne prévoit aucun cofinancement pour des mesures de renouvellement de matériel roulant de transports publics ou de construction de dépôts pour véhicules de transports publics. Usuellement, le financement de ces mesures s'effectue par le biais d'emprunts garantis (essentiellement par le Canton), dont les charges se répercutent sur les coûts d'exploitation des transports publics. Ces mesures sont directement liées à l'augmentation des prestations des transports publics et le plus souvent associées à de nouvelles infrastructures figurant dans les listes A et B (voir Annexe 7, EB5). S'agissant des véhicules nécessaires aux premiers développements de l'offre TP, ferroviaire ou routière, les instances concernées ont engagé les procédures garantissant leur financement puis leur acquisition.

MESURES		Période d'acquisition et/ou de réalisation
N°	Objet	
Réseau ferroviaire régional		
8b	LEB: Cadence 15 min., Lausanne–Cheseaux / Véhicules	2008-2010
27b	LEB: Cadence 15 min., Cheseaux–Echallens / Véhicules	2015-2016
Transports publics urbains en site propre		
6a	Métro m1 / Extension de dépôt	2008-2009
6b	Métro m1 / Véhicules	2010-2011
23b	Axes forts / Véhicules	2012-2027
24b	Augmentation capacité métro m2 / Véhicules	2015-2020
Transports publics urbains routiers		
12b	Réseau des bus TPM 2009-2014 / Véhicules (+BAM)	2009-2014
13b	Réseau bus/trolleybus tl 2009-2014 / Véhicules	2009-2014
16b	Réseau bus/trolleybus 2015-2018 / Véhicules et dépôt	2015-2018
17b	Réseau bus/trolleybus 2019-2027 / Véhicules et dépôt	2019-2027

4.4 Principes de mise en oeuvre

En général, la mise en œuvre effective des mesures du PALM se réfère à la pratique quotidienne des services communaux et cantonaux lors des procédures de planification, de légalisation et de mise à l'enquête des projets de construction. Elle s'effectue selon un processus continu, dans le cadre des activités quotidiennes des instances concernées.

Pour ce qui est de la planification et du marketing pour la mobilité douce (Annexe 5, Mesure 4a), sa mise en œuvre interviendra par étapes et poursuivra la dynamique déjà engagée à différents niveaux: stratégie de développement de la mobilité douce dans l'Agglomération Lausanne-Morges, délégué vélo et délégué piéton en Ville de Lausanne, campagne d'information et d'activités liée à la «Semaine de la mobilité», création de Lausanne Roule et d'Ouest Roule, etc. Les actions à engager seront précisées dans le cadre de la concrétisation de la stratégie de développement de la mobilité douce ainsi que lors de l'élaboration de la stratégie cantonale de promotion des vélos (travaux en cours).

4.5 Méthode de monitoring

Afin d'assurer que la mise en œuvre s'effectue conformément aux engagements des partenaires du PALM, une méthode de monitoring sera définie. Dans ce cadre, des indicateurs permettront aux structures de pilotage de suivre l'avancement du projet.

Des indicateurs permettront également d'évaluer l'efficacité du PALM comme nouvel outil de pilotage territorial. Ainsi, les partenaires du PALM pourront décider des éventuels ajustements relatifs aux modalités de mise en œuvre.

4.6 Outils opérationnels d'urbanisme

Le cadre institutionnel et législatif vaudois offre des moyens et outils qui ne sont pas toujours adaptés aux ambitions du PALM. Dans certains cas, ils constituent même des freins. Aussi, la mise en œuvre du PALM sera l'occasion d'engager une réflexion sur ce thème : bilan des outils existants et propositions de nouveaux outils.

Chapitre 5

Projets de territoire

Les principes d'aménagement du PALM sont déclinés à l'échelle de chaque site stratégique. Ils seront précisés dans le cadre de chantiers d'études du PALM ou des schémas directeurs. Le PALM garantira la cohérence de l'ensemble.

Pour chaque site comportant des projets d'urbanisation structurants à l'échelle du PALM, des projets de mobilité importants ou des projets d'équipements nécessaires aux aménagements proposés, une «fiche de synthèse» décrit :

- > les objectifs fixés
- > les principes d'aménagement (urbanisation, réseau vert, espace public et densité)
- > les principes d'accessibilité
- > les programmes d'équipement, lorsque l'état des connaissances permet de les définir
- > les instances concernées et l'état de la coordination
- > les données de base
- > les indicateurs retenus pour le monitoring de la mise en oeuvre
- > un échéancier prévisionnel de mise en oeuvre
- > ainsi qu'une esquisse d'organisation spatiale.

Les sites ne nécessitant actuellement pas d'engagement précis ne font pas l'objet d'une fiche de synthèse. Néanmoins, si le besoin émerge pour l'un ou l'autre des sites, une fiche de synthèse peut être ultérieurement rédigée et venir compléter le PALM, projet de planification évolutif.

Ces fiches de synthèse représentent un premier cahier des charges pour la mise en œuvre locale des objectifs du PALM et un engagement des différents partenaires concernés à œuvrer dans ce sens. Les documents de planification intercommunale et locale (schémas directeurs, PGA, PDL, PPA, etc.) préciseront notamment les affectations: logements, bureaux, activités artisanales, industrielles et commerciales, équipements publics, etc. Les fiches pourront être adaptées par la suite, sur validation des instances de mise en œuvre du PALM, en fonction de l'évolution du contexte.

Les projets de transports et les questions d'environnement font l'objet de fiches techniques détaillées lorsque l'état des connaissances le justifie. Ces fiches sont annexées au rapport. La carte 6 (voir à la fin du rapport) présente schématiquement les différents projets du PALM.

Liste des fiches de synthèse actuelles

Sites stratégiques d'agglomération :	page
A Les Fiches - Vennes – Les Croisettes	65
B Blécherette – Le Rionzi	68
C Romanel – Vernand – Cheseaux	71
D Hautes Ecoles – Avenue du Tir-Fédéral – Maladière	74
E1 Malley	77
E2 Arc-en-Ciel	88
F Route de Cossonay – RC 251	83
G Zones d'activités St-Sulpice – Ecublens	86
H1 Morges-Est – Lonay – Préverenges – Denges	89
H2 Morges Ouest – Tolochenaz	92
 Centres-villes d'agglomération :	
I Centre-ville de Morges	95
J Centre-ville de Lausanne	98
K Centre-ville de Renens	100
L Centre-ville de Pully	103

Fiche de synthèse	Secteur SDCL
Site A : Les Fiches – Vennes – Les Croisettes	
Objectifs : Créer une nouvelle centralité à proximité du m2 par la mise en valeur du Biopôle, l'implantation d'un équipement à vocation supra-régionale, la densification de l'habitat et l'augmentation de la capacité du parking d'échanges de Vennes.	
Principes d'aménagement : > Valoriser l'image du Biopôle, son rôle de "porte urbaine" lausannoise > Permettre un développement architectural dans le respect de la structure naturelle et bâtie du site Urbanisme : > Implanter des activités de pointe prioritairement dans le domaine des biotechnologies par le biais du PAC Vennes et des Mesures des pôles de développement économique (aqua-éco-pôle, autres projets en phase d'étude) > Mettre en valeur les parcelles encore disponibles le long du m2 par la construction de logements dans le secteur des Fiches N-E > Mettre en valeur les parcelles encore disponibles le long du m2 par la construction de logements et des équipements inhérents dans le secteur des Fiches N (zone mixte de moyenne densité) > Densifier les quartiers de la Sallaz, des Croisettes, des Tuileries et des Planches afin de tirer parti de manière optimale du m2 Réseau vert et espace public : > Préserver, voire améliorer les fonctions et les valeurs naturelles du site (Vallon de la Vuachère, verger, talus, vues sur le lac et les Alpes) par la mise en œuvre des Mesures du PAC Vennes Densité : > Densité humaine de référence : 200 hab-empl/ha > Nombre d'habitants - emplois: 4'050 (recensement octobre 2007) > dont Pôle de Vennes (horizon 2010-2015): 2'000 habitants et emplois > dont quartiers de la Sallaz et des Fiches (horizon 2012-2020): 2'050 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Valoriser la mobilité douce par la création / recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) Transports publics : > Améliorer l'accessibilité au site ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération et la gare par la réalisation du m2 (Mesure 1, 24 et OPair 2006 Mesure MO-14) > Développer le réseau de bus/trolleybus notamment en le restructurant autour des stations "Croisettes" et "Sallaz" (liaisons notamment vers les quartiers résidentiels d'Epalinges, de Valmont et de Montolieu) (Mesures 2, 16, 17 et OPair 2006 Mesure MO-14) > Aménager à la station des Croisettes du m2 une interface entre les TP urbains et le bus régional reliant l'agglomération à la Basse-Broye (Mesures 2, 16, 17 et OPair 2006 Mesure MO-14) Transports individuels motorisés : > Mettre en œuvre un système rationnel d'accès et de desserte économe en espace Mobilité intégrée : > Aménager à proximité immédiate de la jonction de Vennes, un parking d'échange P+R, d'une capacité de 1'200 places, permettant aux usagers d'accéder au centre de l'agglomération, via le m2 (Mesure 3b et OPair 2006 Mesure MO-5)	
Programme d'équipement ¹ : > Afin de desservir la nouvelle population attendue dans le secteur des Fiches, des équipements scolaires	

(école primaire, APEMS) et un parc public sont prévus > Construction d'un équipement à vocation supra-régionale (aqua-éco-pôle) comprenant un musée de la faune d'eau douce, un hôtel, une clinique médicale, à réaliser sur le P+R Vennes
Instances concernées par l'aménagement du site : SDCL pour la coordination générale du chantier Société Biopôle, organisme de gestion du pôle économique Lausanne, Lausanne, Epalinges et le Canton pour les procédures d'urbanisme et d'aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération, propriétaires
Etat de la coordination : > Coordination réglée : le m2 sera mis en service et le réseau de surface des tl adapté en 2008 > Coordination en cours : la société Biopôle SA a été créée pour gérer le secteur de Vennes (PAC) > Pour le secteur des Fiches, un groupe de travail réunissant les principaux propriétaires, dont la Commune de Lausanne et l'ECA, a été créé pour sa mise en valeur
Données de base, études réalisées : > PAC n° 309 et son addenda, guide de réalisation : Biopôle SA, équipement public supra-régional et parking d'échanges > Etude exploratoire réalisée par 3 bureaux d'architectes sur le secteur des Fiches > Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : carte du PAC Vennes, étude exploratoire sur le secteur des Fiches

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

A - Vennes - Les Croisettes

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007) :			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Densité territoriale															
	Offre TP															
	Accessibilité TIM															
Mobilité																
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics														
1	Métro m2															
24	Métro m2	augmentation capacité														
2	Schéma directeur tl 2008	mesures accompagnement m2														
16	Développement réseau tl	2015-2019														
17	Développement réseau tl	2020-2024														
3b	Développement P+R urbains	agrandissement P+R Vennes	enquête publique	mise en service fin	2008 avec m2											
Urbanisme																
	PAC Vennes, addenda approuvé															
	Biopôle, COFOP/CHARTEM	renforcer image : GOP														
	Projet aqua-éco-pôle	aquarium, hôtel, clinique médicale au-dessus P+R														
	La Sallaz Sud	PPA Flon supérieur - La Sallaz : approbation suspendue à cause recours contre route de contournement, hors site stratégique, peu de potentiel														
	Les Fiches N-E (Lecteurs de la Bible)															
	Les Fiches Nord															
	Les Fiches Sud	en attente	à définir													
Densité territoriale, offre TP et accessibilité TIM Faible études de planification Moyenne études de projet / procédures Forte réalisation / acquisition de matériel / arrivée possible des 1ers habitants et emplois																

Fiche de synthèse	Secteur SDNL-SDCL
Site B : Blécherette – Le Rionzi	
Objectifs : Mettre en valeur les terrains situés à proximité de l'aéroport et de la jonction autoroutière Créer une nouvelle centralité à la Blécherette Aménager de nouveaux quartiers d'habitation	
Principes d'aménagement : > Vocations principales : activités, logements et équipements sportifs > Favoriser l'implantation d'entreprises pouvant tirer parti d'une localisation à proximité de l'aéroport et de la jonction autoroutière > Favoriser la mixité Urbanisme : > Créer une centralité urbaine à la Blécherette pour les nouveaux quartiers planifiés : secteur du Stade olympique (logements, activités et installations sportives), quartier Bois-Mermet / Marronniers (logements, activités et installations sportives), la Tuilière (installations sportives), Plaines-du-Loup (logements et activités), le Rionzi d'en Haut, le Rionzi, les Côtes de la Grangette, le Bugnon > Finaliser la planification de quartiers d'activités et de logements au Mont-sur-Lausanne à La Pliauliausaz (aussi utilité publique), à La Grange de Montricher et à La Croix Réseau vert et espace public : > Valoriser la pénétrante verte de Romanel au Désert, la relier au réseau des espaces verts et boisés > Constituer un espace paysager attractif le long du Petit Flon; préserver les vues sur les Plaines du Loup et les lointains depuis les grands axes routiers > Réaliser le parc d'agglomération de la Bécherette Densité : > Densité humaine de référence : 200 hab-empl/ha > Nombre d'habitants - emplois: 15'020 (recensement octobre 2007) > Secteur du Stade olympique (horizon 2012-2016): 1'210 habitants et emplois > Secteur du Bois-Mermet / Marronniers : 530 habitants et emplois > Secteur des Champs-d'Aullie (horizon 2010-2015): > Secteur des Champs-Meunier (horizon 2008-2012): > Secteur du Châtelard (horizon 2020-2025): 440 habitants et emplois > Secteur de Pré-Marin (horizon 2008-2012): 180 habitants et emplois > Secteur des Plaines-du-Loup/ parking vélodrome (horizon 2012-2018 sans le SAN, horizon au-delà de 2020) : 3'520 habitants et emplois > Quartier du Rionzi d'en Haut (horizon 2015-2020): 2'650 habitants et emplois > Quartier du Rionzi (horizon 2008-2012): 1'260 habitants et emplois > Quartier des Côtes de la Grangette (horizon 2008-2010): 430 habitants et emplois > Quartier du Bugnon (horizon 2008-2015): 1'620 habitants et emplois > Quartier de la Pliauliausaz (horizon 2010-2015): 1'350 habitants et emplois > Quartier de la Grange de Montricher (horizon 2010-2014): 770 habitants et emplois > Quartier de la Croix (horizon 2010-2015): 390 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Valoriser le recours à la mobilité douce par la recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) Transports publics : > A court – moyen terme, améliorer l'accessibilité au site ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération et la gare par le développement du réseau bus /trolleybus urbain, notamment :	

> Mise en service en 2008 ligne tl 21 (Mesure 2) > Extension du réseau urbain sur la Commune du Mont s/Lausanne (Mesure 13) > Améliorer l'accessibilité au site stratégique par une liaison TP performante au centre de l'agglomération et au réseau ferroviaire régional et national (hypothèse funiculaire, Mesure 23) Transports individuels motorisés : > Améliorer le fonctionnement du réseau autoroutier et routier (fiabilité, sécurité, capacité permettant le développement du réseau TP) par un complément de jonction autoroutière et divers aménagements routiers (Mesure 14 et OPair 2006 Mesure MO-4) Mobilité intégrée > Rien à signaler Transport aérien : > L'aéroport de La Blécherette continuera de jouer un rôle important pour l'ensemble de l'agglomération en accueillant aussi bien des vols d'écolage ou de loisirs que des vols d'affaire
Programme d'équipement ¹ : > Afin de desservir la nouvelle population attendue dans les nouveaux quartiers, des équipements scolaires (école primaire, APEMS), sportifs et de loisirs devront être prévus
Instances concernées par l'aménagement du site : SDCL pour la coordination générale des chantiers Lausanne et Le Mont pour le pilotage des chantiers Lausanne, Le Mont et le Canton pour les procédures d'urbanisme et d'aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération, propriétaires
Etat de la coordination : > Coordination réglée : en matière de transport public le réseau de surface des tl sera adapté en 2008. Au-delà, la desserte de la Commune du Mont est acquise et sera mise en place en 2014 > Coordination en cours : sur la Commune du Mont les plans d'affectation (plans de quartier) nécessaires au développement envisagé, sont en cours de procédure de légalisation. Sur la Commune de Lausanne, ces plans doivent être élaborés sur la base de la révision du PDCom ou d'un schéma directeur, afin de permettre un débat d'opportunité auquel la population sera invitée à participer
Données de base, études réalisées : > Schéma directeur intercommunal du Nord lausannois qui sera soumis à la consultation publique en février 2007 > Programme de législature de la Municipalité de Lausanne, projet Métamorphose > Projet de Lausanne « 3'000 logements », issu d'Agenda 21
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : projet Métamorphose, rapport explicatif du Mont ?

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

B - Blécherette - Le Rionzi

[illegible]

Fiche de synthèse	Secteur SDNL
Site C : Romanel – Vernand – Cheseaux	
Objectifs : Mettre en valeur le couloir du LEB Créer une nouvelle centralité autour des gares	
Principes d'aménagement : > Vocations principales : activités et logements	
Urbanisme : > Aménager de nouveaux quartiers sur les terrains proches des gares, complétant et valorisant les quartiers déjà construits > Soutenir le développement des secteurs dévolus aux activités > Développer des logements de moyenne densité (mixité) dans le secteur du Brit à Romanel (Pré Jacquet, Le Brit supérieur et Le Brit) > Dans le secteur du Brit supérieur accueillir une unité scolaire, un EMS et un P+R (Dessous-la-Vaux) > Urbaniser à l'est du village de Romanel les terrains libres > Réaliser sur Lausanne à Bel-Air, Vernand-Camarès et Praz-Roussy des quartiers de logements comprenant des équipements publics et des activités économiques compatibles > Urbaniser dans le prolongement du tissu bâti du village de Cheseaux (densité, volumétrie) les terrains libres en prolongement du centre vers l'ouest, en préservant le château et son parc ainsi que le cours de la Mèbre : habitat et mixité > Prolonger le tissu plutôt résidentiel vers l'est de Cheseaux avec un soin particulier à l'intégration paysagère	
Réseau vert et espace public : > Préserver des échappées le long de l'axe nord-sud, vers les Bois de Vernand-Dessus et Vernand-Dessous > Créer des dégagements paysagers autour des hameaux de Vernand-Camarès, de Vernand-Dessous et du domaine de Bel-Air	
Densité : > Densité humaine de référence : entre 100 et 150 hab-empl/ha > Nombre d'habitants - emplois: 9'700 (recensement octobre 2007) > Secteur Le Brit (horizon 2012-2015): 1'630 habitants et emplois > Secteur Le Brit supérieur (horizon 2010-2012): 100 habitants et emplois > Secteur Pré Jaquet (horizon 2012-2015): 200 habitants et emplois > Secteur Bel-Air (horizon 2010-2015): 500 habitants et emplois > Secteur Praz-Roussy (horizon 2010-2015): 1'260 habitants et emplois > Secteur Vernand-Camarès (horizon 2015-2020) : 1'790 habitants et emplois > Cheseaux Ouest (horizon 2010-2018): 1'950 habitants et emplois > Cheseaux Est (horizon 2010-2014): 90 habitants et emplois > Cousson (horizon 2015-2020): 580 habitants et emplois > Covatanne (horizon 2010-2012): 130 habitants et emplois > Le Raffort (horizon 2010-2012): 90 habitants et emplois > Le Vigny (horizon 2015-2020): 530 habitants et emplois > Les Rochettes (horizon 2010-2012): 30 habitants et emplois > Les Terreaux (horizon 2010-2012): 140 habitants et emplois > Pré Queron (horizon 2015-2020): 350 habitants et emplois > Rosset (horizon 2015-2020): 240 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité :	

Mobilité douce : > Valoriser le recours à la mobilité douce par la recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) Transports publics : > Améliorer l'accessibilité au site à l'échelle cantonale ainsi que sa connexion au centre de l'agglomération, en développant l'axe existant du LEB. Augmenter la fréquence du LEB à 15 minutes, d'abord entre Lausanne et Cheseaux, puis entre Cheseaux et Echallens (Mesures 8 et 27 et OPair 2006 Mesure MO-17) Transports individuels motorisés : > Améliorer à moyen terme l'accessibilité prioritairement par la jonction autoroutière de La Blécherette (A9) par la réalisation d'un complément de jonction connectant directement l'autoroute à la RC 448 (Lausanne-Cheseaux) (Mesure 14 et OPair 2006 Mesure MO-4) Mobilité intégrée : > Requalifier et tranquilliser l'axe routier cantonal RC401 en traversée de Romanel pour en faire une avenue représentative et conviviale. Desservir le site principalement « en peigne » à partir de la RC 448 (Mesure 5) > Développer les parkings d'échanges près des stations du LEB (Mesure 3a et OPair 2006 Mesure MO-5)
Programme d'équipement ¹ : > Afin de desservir la nouvelle population attendue dans les nouveaux quartiers, des équipements scolaires (école primaire, APEMS) et de loisirs devront être prévus
Instances concernées par l'aménagement du site : SDNL pour la coordination générale des chantiers Lausanne, Romanel et Cheseaux pour le pilotage des chantiers Lausanne, Romanel, Cheseaux et le Canton pour les procédures d'urbanisme et d'aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération, propriétaires
Etat de la coordination : > Coordination en cours : les plans d'affectation nécessaires au développement envisagé, seront entrepris aussitôt que le Schéma directeur intercommunal du Nord lausannois sera approuvé par les partenaires concernés. Un concours d'urbanisme est en cours sur le secteur sud-ouest de Romanel. > Pour l'amélioration de la cadence du LEB, un groupe de travail ad hoc est constitué
Données de base, études réalisées : > Schéma directeur intercommunal du Nord lausannois qui sera soumis à la consultation publique en février 2007 > Projet de Lausanne « 3'000 logements », issu d'Agenda 21
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : SDNL, projet de Lausanne « 3'000 logements »

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

C- Romanel - Vernand - Cheseaux

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007) :			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Densité territoriale															
	Offre TP															
	Accessibilité TIM															
Mobilité																
4c	Mobilité douce	recomposition espaces publics														
8	Renforcement cadence LEB	Lausanne-Cheseaux														
27	Renforcement cadence LEB	Cheseaux-Echallens														
14	Autoroute A9	modification jct Blécherette														
5	Rèaménagement routes principales	tranquilliser RC401														
3a	Développement P+Rail	gares LEB														
Urbanisme																
	Le Brit (Romanel)	logements, 5-10% mixité	concours urbanisme, PDL	PPA, densification												
	Le Brit supérieur (Romanel)	unité scolaire + interface LEB														
	Pré Jacquet (Romanel)	mixité centralité logements														
	Dessous-le-Vaux (Romanel)	EMS	permis de construire													
	Camarès (Lausanne)	200 logements + mixité	étude PPA													
	Bel-Air (Lausanne)	250 logements	concours PPA													
	Ouest Cheseaux		à compléter													
	Est Cheseaux		à compléter													
				Faible		études de planification										
				Moyenne		études de projet / procédures										
				Forte		réalisation / acquisition de matériel / arrivée possible des 1 ^{ers} habitants et emplois										

Fiche de synthèse	Secteur SDOL
Site D : Hautes Ecoles – Avenue du Tir-Fédéral – Maladière	
Objectifs : Renforcer le pôle scientifique de niveau international, développer les potentialités du site des Hautes Ecoles dans l'esprit d'un campus paysager économique, social et culturel, et créer de nouveaux quartiers multifonctionnels, denses et mixtes, en connexion avec l'autoroute urbaine et le m1	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Affectations principales : Hautes Ecoles, activités, équipements et logements > Développer le secteur du Sud-Ouest Chavannois (Cèdres, Oches et Serres) comme une centralité (logements, activités et équipements) > Développer le quartier de Chavannes Sud-Est comme un quartier de forte densité à prédominance d'activités commerciales et tertiaires (secteur de Dorigny) et à prédominance de logements (les Côtes de la Bourdonnette) > Planifier aux Prés-de-Vidy l'implantation d'un centre d'équipements publics d'importance régionale (stade de football, piscine olympique, etc.) lié à des activités tertiaires (commerces, activités de recherche des Hautes Ecoles, etc.) et à du logement > Avenue du Tir-Fédéral : densifier les secteurs desservis par le m1 > EPFL: renforcer le pôle scientifique de niveau international par la réalisation de programmes régionaux et éducatifs (centre des congrès, learning center, logements pour étudiants, hôtels) Réseau vert et espace public: > Intégrer des aires de verdure non constructibles destinées à la réalisation de squares dans le secteur du Sud-Ouest Chavannois et la Plaine > Révéler la présence paysagère de la moraine de la Bourdonnette et des crêtes des bois d'Ecublens et du Motty > Mettre en valeur les cordons paysagers des vallons de la Sorge, de la Mèbre et de la Chambronne et restaurer la continuité physique des cordons boisés et des cours d'eau > Déplacer une partie des jardins familiaux de la Bourdonnette > Implanter des espaces publics de référence dans les secteurs Sud-Ouest et Sud-Est Chavannois, des Prés-de-Vidy (entrée de ville), au Nord et au Sud de l'EPFL et au niveau de l'arrêt du m1 Dorigny Densité : > Densité humaine de référence : 80 à 250/ha > Nombre d'habitants + emplois: 17'500 (recensement octobre 2007) > Secteur du Sud-Ouest Chavannois (horizon 2010-2025), densité >250 : 5'700 habitants et emplois > Secteur Sud-Est Chavannois (horizon 2012-2025), densité 180-250: 5'330 habitants et emplois > Secteur SAPAL (horizon 2012-2017), densité 80-250: 200 habitants et emplois > Secteur Les Clos / les Pinsons / parcelles 944+1467 (horizon 2012-2017), densité 80-250: 140 habitants et emplois > Secteur Prés-de-Vidy / terrains horticoles / jardins familiaux 229 (horizon 2010-2025), densité 80-250: 2'990 habitants et emplois > Secteur Le Bochet / le Pâqueret (horizon 2009-2015), densité 80-250: 740 habitants et emplois > Secteur Hautes Ecoles / PAC no. 229 (horizon d'ici 2020), densité 80-250: 2'400 habitants et emplois, 5'000 étudiants	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Valoriser la mobilité douce du fait de la création / reconstitution du réseau des espaces	

publics, notamment sur l'avenue du Tir-Fédéral, l'avenue de Chavannes / Maladière et sur la RC1a (Mesure 4c) > Créer de nouveaux itinéraires structurés autour de deux grandes traversées (Nord-Sud et Est-Ouest) pour consolider le réseau des mobilités douces (Mesure 4c) > Mise en place de voies cyclables sur chaussée et connexions avec le réseau existant > Création de liaisons piétonnes et connexions avec le réseau existant > Créer des itinéraires centrés sur les arrêts du m1, la gare de Renens et diverses centralités telles que les Hautes Ecoles et le centre-ville de Renens (Mesure 4c) > Créer de nouveaux franchissements de grandes infrastructures (Mesure 4d), sous forme d'espaces publics majeurs, en particulier: > Autoroute A1 (quartier des Cèdres à Chavannes) > Route cantonale RC1 (Bourdonnette, Hautes Ecoles) > Avenue du Tir-Fédéral (Hautes Ecoles) > m1 et autoroute A1 (arrêt du m1 de Dorigny) Transports publics : > Renforcer la capacité du m1 en complétant son parc de véhicules (Mesures 6a/b) > Développer par étapes le réseau des transports publics urbains (Mesures 13a/b, 16a/b, 17a/b), en particulier les relations avec les gares de Renens et Prilly-Malley et le centre de l'agglomération Transports individuels motorisés : > Réaménager le tronçon autoroutier entre l'échangeur d'Ecublens et la Maladière en autoroute urbaine (Mesure 9) > Réaliser une nouvelle jonction autoroutière à Chavannes et un complément de jonction à Malley (Mesure 9) > Réaménager le secteur autoroutier englobant la jonction de Crissier (Mesure 10) > Créer de nouvelles liaisons routières entre la jonction de Chavannes et les sites stratégiques de Malley et Chavannes (Mesure 11 et OPair 2006 Mesure MO-4) Mobilité intégrée : > Réaménager l'avenue du Tir-Fédéral, l'avenue de Chavannes / Maladière et la RC1a (Mesure 5) > Créer un nouveau P+R à l'intersection de l'autoroute A1 (jonction de Malley) et du métro m1 (Mesure 3b) > Etudier la faisabilité de P+R dans les secteurs de développement du Sud-Ouest et Sud-Est Chavannois
Programme d'équipement ¹ : A définir dans le cadre des planifications partielles La Plaine: étudier la problématique du déplacement des terrains de sport situés au Nord de la Sorge, dans le périmètre du PAC 229
Instances concernées : SDOL pour la coordination générale du chantier Chavannes-près-Renens pour le pilote du chantier Chavannes-près-Renens, Lausanne, Ecublens, St-Sulpice, EPFL et UNIL pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération, Hautes Ecoles et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination réglée avec SDOL / Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce Coordination réglée avec TL 2009-2014 (SDOL / Chantier 6 TP) Coordination en cours avec plans partiels Coordination en cours avec Autoroute urbaine (SDOL / Chantier 6 TI) Coordination en cours avec RC1a (SDOL / Chantier 1 / RC1a) Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TP
Données de base, études réalisées :

Chantier 1 / Secteur des Hautes Ecoles, Avenue du Tir-Fédéral, Maladière. Lignes directrices et stratégie d'aménagement, Rapport final provisoire, soumis à la consultation publique, Farra & Fazan, 2006

Chantier 1 AR urbaine / Boulevard urbain – Faisabilité de transformation de l'A1 en Boulevard urbain entre Ecublens et la Maladière, MRS-Metron-Walter Berg-Feddersen & Klostermann, mai 2005

Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006

Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005

Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006

Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21

Programme de législature de la Municipalité de Lausanne, projet Métamorphose

Indicateurs retenus :

Densité humaine à l'hectare

Nombre de nouveaux habitants et emplois

Mètres linéaires d'itinéraires cyclables

Mètres linéaires d'itinéraires piétons

Nombre de places de parc pour les deux-roues

Nombre de places de parc pour les P+R

Qualité de desserte TP

Annexes : SDOL / Chantier 1 / Cartes "Sites stratégiques" et "Espaces publics"

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées

Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

D - Hautes Ecoles - Av. du Tir Fédéral - La Maladière

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007)		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Densité territoriale														
	Offre TP m1														
	Offre TP bus/trolley														
	Accessibilité TIM	problèmes de saturation													
Mobilité															
6	Métro m1														
4	Mobilités douces	itinéraires, franchissements m1, RC1, A1													
4	Mobilités douces	franchissement av. Tir Féd.													
13a	Développement des tl	2009-2014													
9	A1- Autoroute urbaine	jct Malley, jct Chavannes													
10	A1- Autoroute urbaine	jct Ecublens													
5	Aménagements routiers	rte de Chavannes/Maladière													
5	Aménagements routiers	av. Tir Fédéral													
3b	P+R urbains	Bourdonnette													
Urbanisme															
	Chavannes Sud-Ouest	PQ/PPA													
	Chavannes Sud-Est			PDL	horizon de planification locale à déterminer										
	Prés-de-Vidy	concours		PPA + EIE											
	EPFL nord														
	EPFL sud														
	La plaine	voir PD EPFL													
Densité territoriale, offre TP et accessibilité TIM															
				Faible		études de planification									
				Moyenne		études de projet / procédures									
				Forte		réalisation et acquisition de matériel / arrivée possible des 1ers habitants et emplois									

Fiche de synthèse	Secteur SDOL
Site E1 : Malley – Sébeillon	
Objectifs : Développer une nouvelle centralité dense et mixte sur les friches et terrains industriels et ferroviaires autour de la nouvelle halte RER, de haute durabilité urbaine, sociale et technique, avec un rayonnement sur les quartiers alentours	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Affectations principales : équipements (scolaires, culturels, sportifs), commerces à valeur d'image, logements innovants (éco-quartier) et activités > Développer une urbanisation dense et de qualité aux interfaces des transports publics et en particulier autour de la halte RER de Prilly-Malley, assurant au réseau des transports publics des bassins de clientèle avantageux > Développer par étapes le secteur de Sébeillon avec une mixité d'activités et de logements, autour d'espaces publics de qualité > Développer plusieurs quartiers avec des vocations et des morphologies différenciées, tout en favorisant des usages temporaires > Développer une nouvelle centralité pour les nouveaux quartiers d'habitation, dotée d'équipements publics Réseau vert et espace public: > Fournir une offre diversifiée d'espaces libres et d'éléments verts structurants, mis en relation avec les parcs existants dans les environs afin de combler les lacunes dans l'approvisionnement en espaces verts de cette partie de l'agglomération > Créer des espaces publics de qualité et conviviaux (rues arborisées, places, chemins, parcs, etc.), favorables aux mobilités douces, à l'intérieur du secteur, le mettant en continuité avec les quartiers environnants et avec les deux rives de l'emprise ferroviaires > Réalisation de promenades (le long des voies ferrées, etc.) Densité : > Densité humaine à l'hectare : de 180 à plus de 400 > Nombre d'habitants - emplois: 12'500 (recensement octobre 2007) > Bobst (horizon 2015-2025), densité 300: 610 emplois et habitants > Secteur de Malley (horizon 2010-2030), densité 180>400 : 10'050 emplois et habitants > Secteur de Sébeillon (horizon 2010-2025), densité 180>400 : 1'840 emplois et habitants	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) > Créer de nouveaux franchissements des voies ferrées facilitant les liaisons Nord-Sud dans le secteur (Mesure 4d) Transports publics : > Améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale, en développant le RER vaudois. Desservir la nouvelle halte de Prilly-Malley avec une cadence minimale de 15 minutes (Mesures 19a/b/c et 20 et OPair 2006 Mesure MO-17) > Améliorer l'accessibilité au secteur et l'accrochage au réseau ferroviaire, ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un nouvel axe fort de transport public urbain Est-Ouest (hypothèse tramway) (Mesure 23et OPair 2006 Mesure MO-16) Transports individuels motorisés : > Réaliser une nouvelle jonction autoroutière à Chavannes et un complément de jonction à Malley (Mesure 9 et OPair 2006 Mesure MO-4)	

> Créer une nouvelle liaison routière entre la jonction de Chavannes et le secteur de Malley (Mesure 11)
Programme d'équipement ¹ : A définir en partie dans le cadre du Plan directeur localisé intercommunal
Instances concernées : SDOL pour la coordination générale du chantier Renens pour le pilote du chantier Lausanne, Prilly et Renens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération, CFF, et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination réglée avec étude test Malley et en cours avec le PDL intercommunal Coordination en cours avec étude de restructuration de la gare de Renens (étude d'insertion multi-modale et concours de projet) Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TIM Coordination réglée avec SDOL / Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce. Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TP
Données de base, études réalisées : Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon, <i>Lignes directrices et stratégie d'aménagement</i>, Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Feddersen & Klostermann, 2006 Chantier 2 / Secteur Malley, Etude test – bureaux KCAP, Wehrlin, European-Luscher, tribu-architecture, 2006 Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006 Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005 Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : SDOL/chantier 2/ sous-secteur de Malley/ Etude test/ plan de situation (4 variantes)

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

E1 - Malley

[illegible]

Fiche de synthèse	Secteur SDOL
Site E2 : Arc-en-Ciel	
Objectifs : Développer le secteur de l'Arc-En-Ciel et renforcer l'axe commercial de l'Arc-en-Ciel pour développer un quartier d'activités d'intérêt régional, en favorisant la densité et mixité	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Affectations principales : activités tertiaires, activités commerciales à valeur d'image, loisirs et sports, équipements socioculturels, logements innovants > Dans le secteur Cocagne-Buyère, affectations à prédominance d'activités économiques, commerciales, loisirs et sports, équipements > Dans le secteur de Bussigny Gare-ouest, affectations à prédominance d'activités et implantation des activités commerciales à valeur d'usage (marchandises lourdes) aux alentours de la nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens > Dans le secteur de l'Arc-en-Ciel, développer des activités de qualité sous forme de "show room" sur le boulevard de l'Arc-en-Ciel et privilégier des programmes à valeur d'emblème (prestige, sociétés, programmes publics, sièges sociaux) de part et d'autre de l'autoroute urbaine en contribuant à la "vitrine" de l'agglomération (vues depuis le train et en particulier depuis l'autoroute) > Dans le secteur des routes de Genève / Crissier, développer des services et des facilités en relation avec le logement tout en jouant le rôle d'interface et d'espace tampon > Développer une urbanisation dense aux interfaces des transports publics, assurant au réseau des transports des bassins de clientèle avantageux > Dans le secteur de Bussigny-Ouest, développer un quartier de logements Réseau vert et espace public : > Créer des espaces publics de qualité et conviviaux (rues arborisées, places, chemins, parcs, etc.), favorables aux mobilités douces, mettant en continuité les deux rives de l'emprise ferroviaire > Mettre en valeur le potentiel structurant de l'axe de l'Arc-en-Ciel Densité : > Densité humaine à l'hectare : entre 300 et 400/ha > Nombre d'habitants - emplois: 17'160 (recensement octobre 2007) > Secteur d'Arc-en-Ciel (horizon de réalisation 2010-2040), densité 300 à 400: 12'870 > Secteur Cocagne-Buyère (horizon de réalisation 2015-2040), densité 300 à 400: 1'600 > Secteur Bussigny Gare-ouest (horizon de réalisation 2007-2030), densité 300 à 400: 2'150 > Rue de l'Industrie (horizon de réalisation 2010-2030), densité 200: 400 > Vnette (horizon de réalisation 2007-2008), densité 300 à 400: 140	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) > Créer de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables, notamment en direction d'Ecublens et de Bussigny (Mesure 4c) Transports publics : > Développer par étapes le réseau des transports publics urbains (Mesures 13a/b, 16a/b, 17a/b et OPair 2006 Mesure MO-16), en particulier les relations avec les gares de Renens et Bussigny et le centre de l'agglomération > Améliorer l'accessibilité au secteur et l'accrochage au réseau ferroviaire, ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un nouvel axe fort de transport public urbain Est-Ouest (hypothèse tramway) (Mesure 23 et OPair 2006 Mesure MO-16) Transports individuels motorisés :	

> Réaménager le secteur autoroutier englobant la jonction de Crissier et créer une nouvelle jonction à Ecublens, sur la Venoge (Mesure 10 et OPair 2006 Mesure MO-4) Mobilité intégrée : > Réaménager le boulevard de l'Arc-en-Ciel et améliorer l'intégration de cet axe dans son contexte urbain (Mesure 5)
Programme d'équipement ¹: A définir en partie dans le cadre du Plan directeur localisé intercommunal (fin 2006)
Instances concernées par l'aménagement du site : SDOL pour la coordination générale du chantier Crissier pour le pilote du chantier Bussigny-près-Lausanne et Crissier pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination réglée avec étude test Arc-en-Ciel et en cours avec le PDL intercommunal Coordination réglée avec SDOL / Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TIM Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TP
Données de base, études réalisées : Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon. Lignes directrices et stratégie d'aménagement, Feddersen & Klostermann, 2006 Chantier 2 / Secteur Arc-en-Ciel, étude test – bureaux Bauart, groupe 8, CCHE, 2006 Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006 Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005 Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de Viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : PDL/secteur Arc-en-Ciel/ plan de synthèse

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

E2 - Arc-En-Ciel

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007) :			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		Densité territoriale														
		Offre TP														
		Accessibilité TIM	problèmes de saturation													
Mobilité																
	4	Mobilités douces	itinéraires, franchissement voies CFF													
	5	Aménagements routiers	bvd Arc-En-Ciel, rtes Crissier/Genève													
3, 16 et 17		Développement des tl	2009-2022													
	23	Axe fort TP														
	10	A1- Autoroute urbaine	jct Crissier, jct Ecublens													
Urbanisme																
		Bussigny Ouest	PPA													
		Arc-En-Ciel	PDL	PGA/PQ												
		Bussigny Gare-ouest														
		Cocagne-Buyère	PPA													
Densité territoriale, offre TP et accessibilité TIM				Faible												
				Moyenne												
				Forte												
										</						

Fiche de synthèse	Secteur SDOL
Site F : Route de Cossonay – RC 251	
Objectifs : Développer les secteurs adjacents à la RC251 en quartiers urbains mixtes et denses et requalifier cette route en avenue	
Principes d'aménagement : Urbanisation : > Affectations principales : logements et activités > En Chise / Sorge sud : opportunité pour une affectation d'intérêt régional ou communal à déterminer selon étude de circulation > Crissier-Village / Bré-Est : à déterminer > Ley-Outre: Prédominance d'activité pouvant accueillir de l'habitat > Baumettes / Palettes : à déterminer > En Bellevue: Prédominance de logements avec possibilité d'un équipement > En Broye: Prédominance de logements > Corminjoz: Prédominance de logements avec activités et équipement Réseau vert et espace public : > Donner un caractère d'avenue à la RC251 par un travail sur son arborisation et la plantation d'alignement d'arbres > Consolider le boisement dans le vallon de la Mèbre > Créer de part et d'autre de la RC251 le "parc de la Mèbre" > Créer un belvédère public surplombant le vallon de la Mèbre > Créer une véritable place dans le secteur En Broye Densité : > Densité humaine de référence : 200/ha > Nombre d'habitants - emplois à l'horizon 2020 : 7'830 (recensement octobre 2007) > Secteur En Chise / Sorge sud (horizon de réalisation 2010-200): 1'200 habitants et emplois > Secteur Ley-Outre (horizon de réalisation 2010-2030): 3'700 habitants et emplois > Secteur Baumettes / Palettes (horizon de réalisation après 2020): 930 habitants et emplois > Secteur En Bellevue (horizon de réalisation 2010-2011): 400 habitants et emplois > Secteur En Broye (horizon de réalisation 2010-2015): 300 habitants et emplois > Secteur En Corminjoz (horizon de réalisation 2010-2020): 1'300 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) > Créer des aménagements destinés aux cyclistes (Mesure 4c), en particulier: > Compléter l'itinéraire Est-Ouest, notamment dans le secteur de Corminjoz à Prilly > Compléter les carrefours avec des aménagements favorables aux vélos > Compléter le maillage du réseau piétonnier (Mesure 4c), en particulier: > Créer des liaisons piétonnes perpendiculaires à l'axe routier, ainsi que de nouvelles traversées piétonnes > Rétablir la continuité de l'itinéraire reliant le village de Crissier à la rue des Alpes (Mesure 4c) Transports publics : > Développer par étapes le réseau des transports publics urbains (Mesures 13a/b, 16a/b, 17a/b et OPaïr 2006 Mesure MO-16), en particulier les relations avec la gare de Renens et le centre de	

l'agglomération > Améliorer l'accessibilité au secteur et la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un nouvel axe fort de transport public urbain Est-Ouest (hypothèse tramway) (Mesure 23 et OPair 2006 Mesure MO-16) Transports individuels motorisés : > Réaménager la RC251 et améliorer l'intégration de cet axe dans son contexte urbain (Mesure 5)
Programme d'équipement ¹: A définir dans le cadre des planifications partielles
Instances concernées : SDOL pour la coordination générale du chantier Prilly pour le pilote du chantier Crissier, Prilly et Renens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination en cours avec les planifications partielles
Données de base, études réalisées : Chantier 3 / Route de Cossonay - RC 251, <i>Concept général et stratégie de requalification</i>, Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, ADR, 2006 Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2006 Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005 Chantier 6 TI / Ouest-Lausannois – Etude de Viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : SDOL / chantier 3 / carte "principes généraux d'aménagement et d'emprises indicatives"

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées

Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

F - Route de Cossonay

[illegible]

Fiche de synthèse	Secteur SDOL
Site G : Zones d'activités St-Sulpice – Ecublens	
Objectifs : Développer un pôle d'activités socio-économiques par la promotion d'activités diversifiées permettant la mixité avec de l'habitat et des équipements, en tirant parti d'un site exceptionnel (proximité du lac, de la Venoge et des Hautes Ecoles) pour un développement de qualité	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Affectations principales : mixité entre activités à haute valeur ajoutée créatrices d'emploi (60%) et habitat innovant (40%) > Structurer les zones d'activités de St-Sulpice et d'Ecublens de façon, à terme, à créer une entité urbaine multifonctionnelle à l'image d'un morceau de ville favorable au travail, à l'habitat et aux loisirs > Privilégier la diversité du logement : individuel, en rangée, collectif Réseau vert et espace public : > Plantations d'arbres le long de la RC1 et des autres voiries > Plantations d'arbres de transition avec l'aire agricole > Requalification paysagère des abords de la Venoge, conformément au PAC > Aménager des jardins dans le prolongement du tissu bâti pour favoriser la biodiversité du lieu Densité : > Densité humaine de référence : 100/ha (recensement octobre 2007) > Zones d'activités St-Sulpice - Ecublens (horizon de réalisation 2007-2015): 2'700 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces publics (Mesure 4c) > Aménager un réseau de mobilité douce dans le quartier incluant des liaisons entre les centres urbains, le long de la Venoge, entre le bois d'Ecublens et le lac Léman (Mesure 4c) Transports publics : > Développer l'accessibilité du site par les transports publics urbains, notamment (fiches 13, 16 et 17 et OPair 2006 Mesure MO-16): > Améliorer les liaisons avec les gares CFF de Morges et Renens > Améliorer les liaisons avec le centre de l'agglomération > Augmenter les fréquences Transports individuels motorisés : > Améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) principalement par le réseau autoroutier. Créer une nouvelle jonction autoroutière sur la Venoge (Ecublens) (Mesure 10 et OPair 2006 Mesure MO-4) Mobilité intégrée : > Réaménager la RC1 comme une avenue d'entrée de ville (Mesure 5) > Aménager des giratoires aux carrefours de la RC1 avec la route de Vallaire et l'avenue du Tir Fédéral > Aménager une contre-allée sur le tronçon de la RC1 qui jouxte le PQ "Champagny Sud" > Requalifier la route de Vallaire (Mesure 5) > Réaliser des aménagements pour modérer le trafic sur la route de Vallaire	
Programme d'équipement ¹ : A définir dans le cadre des planifications partielles	

> Ecole sur la route de Vallaire
Instances concernées : SDOL pour la coordination générale du chantier St-Sulpice pour le pilote du chantier St-Sulpice et Ecublens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination réglée avec SDOL / Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TP et TI
Données de base, études réalisées : Chantier 4 / Zones d'activités St-Sulpice / Ecublens, <i>Lignes directrices et stratégie d'aménagement</i> , Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Plarel et Schopfer & Niggli, 2006 Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2005 Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005 Chantier 6 TI / Ouest lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : SDOL/ chantier 4 / Plan de synthèse à long terme ¹ <u>Equipements de base</u> : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées <u>Autres équipements</u> : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

G - Ecublens - St-Sulpice

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007) :			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Densité territoriale															
	Offre TP															
	Accessibilité TIM		problèmes de saturation													
Mobilité																
4	Mobilités douces	itinéraires														
5	Aménagements routiers	RC1														
5	Aménagements routiers	rte Vallaire														
13 à 17	Développement des tl	2009-2022														
10	A1- Autoroute urbaine	jct Ecublens, jct Chavannes														
Urbanisme																
	Zone d'activités		PGA/PQ													
Densité territoriale, offre TP et accessibilité TIM																

Fiche de synthèse	Secteur SDRM
Site H1 : Morges Est – Lonay – Préverenges – Denges	
Objectifs : Valoriser les potentialités foncières le long des grandes infrastructures de transport Consolider l'aménagement de l'entrée de ville Est de Morges	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Conditionner l'urbanisation de part et d'autre de l'autoroute et des voies ferrées par la réalisation de Mesures constructives (bâtiments écrans) qui ne prétérissent pas, à terme, la transformation de l'autoroute en boulevard urbain > Implanter des logements groupés et collectifs, des activités et des équipements d'utilité publique dans le secteur de Préverenges Nord - Lonay - Denges > Implanter des logements et des activités compatibles dans le secteur de "Morges Sud-Est, rue de Lausanne" > En dehors du site stratégique, implanter des activités tertiaires de prestige et des logements collectifs le long de la RC1 Réseau vert : > Aménager la coulée verte de la Venoge > Préserver la vocation agricole et paysagère de la colline du Monteiron > Créer des cordons boisés longitudinaux de part et d'autre du Bief et le long du site de la gare de triage > Plantation d'arbres tout le long de la RC79 Densité : > Densité humaine de référence : 200/ha > Nombre d'habitants - emplois: 7'600 (recensement octobre 2007) > Secteur Préverenges Nord - Lonay - Denges (horizon 2006-2040): 6'300 habitants et emplois > Secteur Morges Est (horizon 2009-2030): 1'300 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Réaménager la voirie (notamment la RC1) et créer de nouveaux itinéraires (ex : Nord-Est Sud-Ouest "Vallon du Bief") pour consolider le réseau de mobilité douce (Mesure 4c) > Mettre en place des pistes cyclables sur chaussée et des nouveaux franchissements (voies CFF et A1) > Créer des liaisons piétonnes et des connexions avec le réseau existant > Améliorer le chemin des Rives du Lac entre St-Sulpice et St-Prex > Raccorder le réseau de mobilité douce aux arrêts du RER et aux équipements (Mesure 4e et OPair 2006 Mesure MO-19) Transports publics : > Améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale en développant le RER vaudois Desserte de toutes les haltes ferroviaires situées entre Renens et Allaman avec une cadence minimale de 30 minutes (Mesures 19a,b,c et OPair 2006 Mesure MO-17) > Améliorer le niveau d'offre et la qualité de service des transports publics urbains à court, moyen et long terme (Mesures 12, 16 et 17). Augmentation des fréquences en période de pointe et cadence minimale de 30 minutes sur l'ensemble des lignes et sur l'entier de la période de service, notamment en direction des Hautes Ecoles, de la gare CFF de Morges et de l'Ouest lausannois > Pour cela, favoriser les bus par la gestion de carrefours équipés de signalisation lumineuse, aménager des couloirs réservés pour les bus sur la RC1 et au centre-ville de Morges,	

modifier le plan de circulation dans Morges, etc. (Mesures 12a, 16a, 17a) Transports individuels motorisés : > A court et moyen terme, améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) par la réalisation d'une nouvelle jonction autoroutière sur la Venoge (Ecublens) l'adaptation du tronçon Morges Ouest – Venoge et du goulet de Crissier (Mesure 10 et OPair 2006 Mesure MO-4) > A long terme, améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) et limiter l'effet de coupure et les nuisances de l'autoroute en réalisant un contournement autoroutier et transformant le barreau autoroutier actuel en un boulevard urbain (Mesure 26) > Réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé (plan des Mesures OPair ALM, Mesure MO-7) Mobilité intégrée : >
Programme d'équipement ¹ : > Equipements scolaires dans le secteur de Préverenges Nord - Lonay - Denges
Instances concernées : ACRM pour la coordination générale des chantiers de mise en œuvre du secteur Communes de Morges, Préverenges, Lonay et Denges pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics TPM pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus CFF pour les Mesures d'amélioration de la desserte en train Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination :
Données de base, études réalisées : Schéma directeur de la Région Morgienne, septembre 2006 Plan directeur intercommunal de Denges - Lonay - Préverenges, juillet 1997 Plan directeur d'aménagement de la RC1, mars 1998
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Nombre de places de parc pour les P+R Qualité de desserte TP
Annexes : ¹ <u>Equipements de base</u> : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées <u>Autres équipements</u> : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

H1 - Morges Est - Lonay - Préverenges

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007) :			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Densité territoriale															
	Offre TP															
	Accessibilité TIM															
Mobilité																
4	Mobilités douces	Morges Est														
4	Mobilités douces	Préverenges, Lonay, Denges RC1														
12ab	Développement TPM	Morges Bourdonnette														
16-17	Développement TPM et tl	Morges, Lonay, Denges														
19b	RER vaudois	cadence 30 minutes														
10	A1-	Morges Est-Ecublens														
10	A1- autoroute urbaine	jct Ecublens														
26	A1-	contournement														
Urbanisme																
	Morges Est															
	Lonay	Sud-Est village														
	Lonay-Préverenges-Denges	zone Sud CFF														
	Préverenges	Est Village, RC1														
	Préverenges	Est / Sud commune														

Faible

études de planification

Moyenne

études de projet / procédures

Forte

réalisation et acquisition de matériel / arrivée possible des 1ers habitants et emplois

Fiche de synthèse	Secteur SDRM
Site H2 : Morges Ouest – Tolochenaz	
Objectifs : Développer un pôle économique de qualité et un quartier d'habitat mixte au nord des voies CFF Consolider l'urbanisation au sud des voies CFF	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Planter des logements groupés et collectifs dans le secteur des Plantées, de la Longeraie et de L'Eglantine > Planter des activités dans le pôle économique cantonal de La Longeraie et dans le secteur de La Prairie et Warnery > Planter des activités tertiaires de prestige dans le secteur de La Prairie et Warnery > Planter des logements (70%) et des activités (30%) dans le secteur En Bonjean Réseau vert : > Créer des nouveaux couloirs de verdure à l'ouest du quartier de Prellionnaz-Sud et le long du BAM > Aménager un parc public dans le secteur de La Prairie et Warnery > Consolider l'arborisation notamment dans le Parc des sports, le long de l'avenue de Warnery et du chemin de Prellionnaz Densité : > Densité humaine de référence : 200/ha > Nombre d'habitants - emplois: 7'070 (recensement octobre 2007) > Secteur des Plantées (horizon 2010-2030): 900 habitants > Secteur de la Longeraie (horizon 2007-2040): 2'520 habitants et emplois > Secteur de L'Eglantine (horizon 2010-2020): 800 habitants et emplois > Secteur de La Prairie et Warnery (horizon 2010-2030): 840 habitants et emplois > Secteur En Bonjean (horizon 2009-2020): 600 habitants et emplois > Secteur Emetaux-Plantées (horizon 2010-2020): 780 habitants et emplois > ZI Riond-Bosson (horizon 2007-2020): 630 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Favoriser le recours à la mobilité douce en créant ou sécurisant de nouveaux itinéraires cyclables et piétonniers (Mesures 4c,d,e), notamment : > Mise en place de pistes cyclables sur chaussée > Création de liaisons piétonnes et connexions avec le réseau existant (notamment franchissement des voies du BAM) > Raccordement aux arrêts du BAM, à la gare de Morges et aux équipements (parc des sports, patinoire, centre commercial de La Gottaz, centre-ville de Morges...) Transports publics : > Améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale, en développant le RER vaudois. Desserte de toutes les haltes ferroviaires situées entre Renens et Allaman avec une cadence minimale de 30 minutes (Mesures 19a,b,c) > Améliorer l'accessibilité du secteur à l'échelle cantonale, en développant les prestations du BAM. Augmentation de la cadence à 30 minutes, voire 15 minutes. (Mesure 12c et OPair 2006 Mesure MO-17) > Déplacer la gare du BAM "La Gottaz" en fonction du développement urbanistique du site > Améliorer le niveau d'offre et la qualité de service des transports publics urbains à court,	

moyen et long terme (Mesures 12, 16 et 17 et OPair 2006 Mesure MO-16). Augmentation des fréquences en période de pointe et cadence minimale de 30 minutes sur l'ensemble des lignes et sur l'entier de la période de service, notamment en direction des Hautes Ecoles, de la gare CFF de Morges et de l'Ouest lausannois > Développer le réseau régional de transport collectif routier en offrant notamment une cadence horaire intégrale et en améliorant les services du dimanche (Mesures 12, 16 et 17) Transports individuels motorisés : > A long terme, améliorer l'accessibilité routière (desserte, fonctionnement, sécurité) et limiter l'effet de coupure et les nuisances de l'autoroute en réalisant un contournement autoroutier et transformant le barreau autoroutier actuel en un boulevard urbain (Mesure 26) > Créer des accès routiers tout en limitant la circulation interne au quartier > Réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé (plan des Mesures OPair 2005, Mesure MO-7) Mobilité intégrée : > Réaménager la voirie (notamment RC69, Av. Warnery, ch. de Tolochenaz et ch. de Prellionnaz) : modération de trafic, carrefours, giratoires, accès, etc. (Mesure 5, cf. également Plan des Mesures OPair ALM, Mesure MO-11)
Programme d'équipement ¹ : > Espaces de jeu/sports, établissement scolaire, équipements sportifs (salles de gymnastique, piscine couverte, etc.) dans le secteur de Morges Ouest > Nouveaux équipements sportifs dans le Parc des sports dont une seconde aire de jeux
Instances concernées : ACRM pour la coordination générale du chantier Communes de Morges et de Tolochenaz pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics TPM pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus et BAM Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination :
Données de base, études réalisées : Schéma directeur de la région morgienne, septembre 2006 PDL de l'Ouest morgien, décembre 2005 PPA "La Prairie Nord / L'Eglantine" PDL du Parc des sports, février 2006 PPA "En Bonjean", février 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Nombre de places de parc pour les P+R Qualité de desserte TP
Annexes : PDL de l'Ouest morgien ¹ <u>Equipements de base</u> : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées <u>Autres équipements</u> : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

H2 - Morges Ouest - Tolochenaz

[illegible]

Fiche de synthèse	Secteur SDRM
Site I : Centre-ville de Morges	
Objectifs : Renforcer la centralité et l'attractivité du centre-ville sans pénaliser mais au contraire soutenir l'activité commerciale du centre-ville Diminuer le transit	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Créer un pôle d'excellence et un quartier de qualité autour de la nouvelle centralité de la gare de Morges : > Reconstruction de l'Ilot Sud avec 50% de bureaux et commerces et 50% de logements > Reconstruction partielle ou totale du secteur Sablon avec 50% de logements et 50% autres activités compatibles (Sablon-Centre), 30% de logements et 70% activités ferroviaires, tertiaires et d'utilité/intérêt public (Sablon Rail et Sablon Gare) > Implantation de logements et d'activités dans le secteur Charpentiers Nord Réseau vert et espace public : > Projets d'amélioration de l'espace public notamment par : > Réaménagement de places publiques : place de la Gare, place du Temple, place St-Louis et quais > Aménagement de promenades arborisées : mail de la Gare, rue St-Louis Densité : > Densité humaine de référence : 200/ha > nombre de nouveaux habitants-emplois: 1'970 (recensement octobre 2007) > Secteur Le Sablon + Ilot gare (horizon 2012-2030): 1'720 habitants et emplois > Secteur Charpentiers (horizon 2009-2015): 250 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Création de passages sous-voie CFF (Gare, rue du Docteur Yersin) > Rue St-Louis partiellement rendue à la mobilité douce ; rue Centrale réservée à la mobilité douce > Création de 1000 places de parc pour deux-roues non motorisés Transports publics : > Améliorations de l'infrastructure du RER vaudois permettant de desservir toutes les haltes ferroviaires situées entre Renens et Allaman avec une fréquence minimale de 30 minutes (OPair 2006 Mesure MO-17) > Développement du réseau des bus urbains permettant une fréquence aux 10 minutes en période de pointe, notamment en direction des Hautes Ecoles, de la gare CFF de Morges et de l'Ouest lausannois (OPair 2006 Mesure MO-16) > Aménagements et modification du plan de circulation des bus : rue J.J. Cart, Av. de Marcelin, giratoire place Dufour > Réaménagement du parvis de la gare de Morges : déplacement de la gare routière (TRMBC) sur la rue de la Gare, réorganisation de la dépose-minute, aire de taxis, etc. > Voies réservées pour bus au centre-ville Transports individuels motorisés : > Modification du plan de circulation (ex. rue des Pâquis, rue des Vignerons) (OPair 2006 Mesure MO-11) > Réaménagement de carrefours (place Dufour), > Nouveau parking sous la place de la Gare : 100 places (sous réserve de la démolition de l'Ilot Sud) Stationnement :	

> Réalisation de poches de parcage au Nord (PPA La Prairie / L'Eglantine), à l'Ouest (PDL et PPA Parc des Sports) et à l'Est (Blancherie, etc.) sous réserve des résultats de l'EES
Programme d'équipement¹ : Un équipement public (école ?) sur la rue St-Louis
Instances concernées : ACRM pour la coordination générale du chantier Communes de Morges et de Tolochenaz pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics TPM pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus CFF pour les Mesures d'amélioration de la desserte ferroviaire Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination :
Données de base, études réalisées : Schéma directeur de la région morgienne, septembre 2006 PDL Morges Gare-Sud, mars 2006 PPA Ilot gare, mars 2006 PPA "Le Sablon", mai 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Nombre de places de parc pour les P+R Qualité de desserte TP
Annexes :

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

I - Centre-ville de Morges

[illegible]

Fiche de synthèse	Secteur SDCL
Site J : Centre-ville de Lausanne	
Objectifs : Renforcer la centralité et l'attractivité du centre-ville de Lausanne, site de première importance pour l'économie, le tourisme, la culture et l'image de marque de l'agglomération.	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Soutenir les fonctions centrales de la ville, commerces, activités tertiaires, équipements et logements dans le respect de la morphologie urbaine et du patrimoine > Soutenir le développement des activités de Beaulieu, du CHUV, du Théâtre municipal > Veiller à l'insertion dans le tissu urbanistique et économique des grands projets privés à vocation commerciale tels que la reconversion du bâtiment de l'UBS à la Place St-François, le passage des Terreaux-Jumelles, la Tour Bel-Air et la Poste de l'avenue d'Ouchy > Planifier le développement du site de l'ancienne UIOM et de la tranchée de Villard en application des critères du développement durable > Concrétiser les projets de marketing urbain, de City Management et la politique des quartiers Réseau vert et espace public : > Développer et mettre en valeur les espaces verts par leur mise en réseau > Réaménager divers espaces publics, notamment la place de la Sallaz, en liaison avec le réseau 08 des tl et le m2 Densité : > Densité humaine de référence : 200 hab-empl/ha	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Favoriser le recours à la mobilité douce en créant et sécurisant de nouveaux itinéraires cyclables et piétonniers (Mesure 4c) > Faciliter les déplacements à pied ou à vélo par la gestion du réseau routier (Mesure 4h) Transports publics : > Améliorer l'accessibilité du centre-ville par l'augmentation de l'offre du RER vaudois (Mesure 19b) > Consolider et étendre le réseau des TP urbains en site propre par la mise en service du m2 (Mesure 1 et 24) le renforcement de la capacité du m1 (Mesure 6) et la réalisation de nouveaux axes forts (Mesure 23) > Développer par étapes le réseau des tl (Mesures 2,13, 16, 17). Transports individuels motorisés : > Requalifier les axes routiers, notamment ceux utilisés par les nouveaux TP urbains en site propre (Mesures 5 et 23) > Réduire les charges de trafic dans le quartier sous-gare, en évitant des reports sur d'autres quartiers (Mesures 4h et 28) Stationnement : > Ne pas augmenter le nombre de nouvelles places de stationnement au centre-ville conformément au plan des Mesures OPair. Lors de la création de nouvelles places privées, compenser par la suppression de places sur le domaine public > Optimiser l'offre globale des P+R urbains et régionaux (Mesures 3a et 3b)	
Programme d'équipement ⁱⁱ : > Soutenir le développement des activités de Beaulieu, du CHUV et du Théâtre municipal	
Instances concernées : La commune de Lausanne pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics tl pour les Mesures d'amélioration de la desserte en bus	

CFF pour les Mesures d'amélioration de la desserte ferroviaire Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination dans le cadre du programme de législature lausannois « Métamorphose »
Données de base, études réalisées : Plan directeur communal, programme de législature Métamorphose Projet de Lausanne " 3'000 logements ", issu d'Agenda 21
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Nombre de places de parc pour les P+R Qualité de desserte TP
Annexes :
¹ <u>Equipements de base</u> : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées <u>Autres équipements</u> : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

J - Centre-ville de Lausanne

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007):			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Densité territoriale																
Offre TP																
Accessibilité TIM																
Mobilité																
4	Mobilité douce	recomposition espaces publics														
1	Métro m2															
19	RER vaudois	améliorations														
24	Métro m2	augmentation capacité														
23	Axe fort TP															
2	Schéma directeur tl 2008	mesures accompagnement m2														
13	Développement des tl	2009-2014														
16	Développement réseau tl	2015-2018														
17	Développement réseau tl	2019-2022														
5	Aménagements routiers															
28	Réseau routier	Sous-Gare														
Urbanisme																
	Beaulieu	PPA														
	CHUV	PAC hospitalier														
	Théâtre municipal															
	Grands projets privés commerciaux	UBS														
		Passage des Terreaux Jumelles														
		Tour Bel-Air														
		Poste Ouchy														
	Site ancienne UIOM															
	Tranchée de Villard															
Densité territoriale, offre TP et accessibilité TIM			Faible Moyenne Forte études de planification études de projet / procédures réalisation / acquisition de matériel / arrivée possible des 1ers habitants et emplois													

Fiche de synthèse	Secteur SDOL
Site K : Centre-ville de Renens	
Objectifs : Développer le centre ville de Renens comme centre régional (chef lieu du district de l'Ouest lausannois) et plaque tournante des transports publics de l'Ouest lausannois. Restructurer le secteur de la gare CFF pour créer un environnement de qualité favorisant les transports publics et la mobilité douce.	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Promouvoir la mixité des affectations principales: commerces, activités tertiaires, équipements et logements dans le respect de la morphologie urbaine existante dans le centre-ville > Restructurer le secteur du centre-ville dans une logique de rénovation urbaine > Réaménager et densifier le bâti aux abords de la gare > Rénover les installations ferroviaires de la gare de Renens Réseau vert et espace public : > Réaménager et requalifier les espaces publics existants, notamment les places de la gare Nord et Sud, la place du Marché, le square de la Savonnerie et les principales rues > Améliorer les franchissements nord-sud dans le secteur de la gare > Développer et mettre en réseau les espaces verts existants (selon Plan directeur communal), les compléter en fonction des projets Densité : > Densité humaine : 200 à 400/ha (recensement octobre 2007) > Renens-Centre (horizon de réalisation 2006-2020): 3'160 habitants et emplois > Renens-Centre (horizon de réalisation après 2020): 1'710 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Créer un nouveau franchissement nord – sud pour la mobilité douce dans le secteur de la gare (mesure 4d) > Valoriser la mobilité douce du fait de la création / recomposition du réseau des espaces publics (mesures 4h,5) > Développer l'offre de stationnement des deux-roues en accompagnement des principaux projets de rénovation urbaine Transports publics : > Améliorer l'accessibilité du centre de Renens à l'échelle cantonale et nationale, en développant le RER vaudois et les prestations grandes lignes RE (Mesures 19a,c, 20) > Améliorer l'accessibilité au centre de Renens et à sa gare ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un nouvel axe fort de transport public urbain Est-Ouest (hypothèse tramway) (Mesure 23) > Développer l'accessibilité du centre-ville par les transports publics urbains, notamment : > A court et moyen terme constituer un réseau en étoile renforçant le rôle de Renens en tant que principale interface de transports pour la desserte de l'Ouest lausannois, (Mesure 13) > A moyen et long terme, améliorer le niveau d'offre et la qualité de service (Mesures 16 et 17) > Assainir et mettre en conformité les systèmes d'accès aux quais de la gare Transports individuels motorisés : > Améliorer la liaison nord-sud > Requalifier les axes routiers Mobilité intégrée :	

> Réorganiser le trafic dans le centre de Renens (mise à double sens rue du 14-Avril) et améliorer les liaisons nord-sud (Mesure 5), (plan des Mesures OPAIR 2005, Mesures MO-1 et MO-2) > Réaménager les principales rues et places du centre de Renens Stationnement : > Maîtriser le nombre de places de stationnement au centre-ville conformément au plan des Mesures OPAIR.
Programme d'équipement ¹: A définir dans le cadre des planifications partielles
Instances concernées : SDOL pour la coordination générale du chantier Renens pour le pilotage du chantier Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Renens pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération, CFF et propriétaires
Etat de la coordination : Coordination en cours avec étude de restructuration du secteur de la gare de Renens (étude d'insertion multimodale et concours de projet) Coordination réglée avec SDOL / Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce Coordination en cours avec SDOL / Chantier 6 TP et TI
Données de base, études réalisées : Chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon, <i>Lignes directrices et stratégie d'aménagement</i>, Annexe au Schéma directeur de l'Ouest lausannois, Feddersen & Klostermann, 2006 Renens Centre, Synthèse et bilan des études effectuées portant sur le centre-ville, Ville de Renens, Urbaplan, 2005 Chantier 5 / Espaces publics et mobilité douce, ADR-Citec-Itinera, mars 2005 Chantier 6 TP / Etude de l'ossature du réseau TC entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020, Litep-Citec, mai 2005 Chantier 6 TI / Ouest lausannois – Etude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier, Transitec, novembre 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes :

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

K - Centre-ville de Renens

Echéancier de mise en œuvre (Etat février 2007) :		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Densité territoriale														
	Offre TP														
	Accessibilité TIM														
Mobilité															
4	Mobilités douces	itinéraires, places, franchissements													
5	Aménagements routiers	14-Avril, rue du Terminus													
19	RER vaudois	améliorations													
20	Réseau CFF	4ème voie													
13a	Développement des tl	2009-2014													
23	Axe fort TP														
Urbanisme															
	PQ Place du Marché														
	PQ La Croisée														
	Gare de Renens														
	PQ Savonnerie														
Densité territoriale, offre TP et accessibilité TIM Faible Moyenne Forte études de planification études de projet / procédures réalisation et acquisition de matériel / arrivée possible des 1ers habitants et emplois															

Fiche de synthèse	Secteur SDEL
Site L : Centre-ville de Pully	
Objectifs : Renforcer la centralité commerciale et tertiaire du centre-ville de Pully à l'échelle du secteur Est lausannois Soutenir la qualité et la convivialité des espaces publics	
Principes d'aménagement : Urbanisme : > Compléter l'offre commerciale, tertiaire, artisanale et culturelle > Densifier le bâti existant Réseau vert et espace public : > Améliorer la qualité des espaces publics notamment par : > Réaménagement de places publiques : Place de la Clergère, Place de la Gare > Réaménagement et plantation d'arbres sur l'avenue de Lavaux Densité : > Densité humaine de référence : 100 hab-empl/ha > Nombre de nouveaux habitants-emplois: (recensement octobre 2007) > Secteur Ramuz-Tirage (horizon 2010-2012): 150 habitants et emplois	
Principes d'accessibilité : Mobilité douce : > Favoriser le recours à la mobilité douce en créant ou sécurisant de nouveaux itinéraires cyclables et piétonniers (Mesure 4c), notamment : > Intégration de bandes cyclables sur l'avenue de Lavaux > Création de liaisons piétonnes et connexions avec le réseau existant notamment pour relier les équipements de part et d'autre de l'avenue de Lavaux, relier la place de la Gare, le Prieuré et la place de la Clergère > Favoriser le recours à la mobilité douce en développant le stationnement vélo par la création d'un B+R (Mesure 4 e,f,g) Transports publics : > Améliorer l'accessibilité du centre de Pully à l'échelle cantonale, en développant le RER vaudois. Desserte de la gare de Pully avec une cadence minimale de 15 minutes (Mesures 19a,b,c et OPair 2006 Mesure MO-17) > Améliorer l'accessibilité au centre de Pully et à sa gare ainsi que la liaison avec le centre de l'agglomération par la réalisation d'un nouvel axe fort de transport public urbain Est-Ouest (hypothèse tramway) (Mesure 23 et OPair 2006 Mesure MO-16) > Développer l'accessibilité du centre-ville par les transports publics urbains, notamment : > Dans le cadre du schéma directeur tl 2008, par l'ouverture d'une nouvelle ligne de bus entre le centre de Pully, le M2 et les Hautes Ecoles (Mesure 2 et OPair 2006 Mesure MO-16) > A moyen et long terme, améliorer le niveau d'offre et la qualité de service (Mesures 16 et 17 et OPair 2006 Mesure MO-16) Transports individuels motorisés : > Réorganiser et maîtriser le stationnement public et privé (plan des Mesures OPair 2005, Mesure MO-7) Mobilité intégrée : > Adapter le réseau routier au contexte urbain du centre de Pully (Mesures 4h et 5), notamment : > Ralentissement du trafic sur toutes les rues, hors réseau principal > Réaménagement de l'avenue de Lavaux : carrefours, trottoirs, terre-plein central	
Programme d'équipement ¹ :	

Instances concernées : Pully pour les procédures d'urbanisme et aménagements publics Partenariat : Canton, Confédération et propriétaires
Données de base, études réalisées : Plan directeur communal de Pully, mars 1996 PGA, mars 2001 PPA C.F. Ramuz-Tirage, mai 2006
Indicateurs retenus : Densité humaine à l'hectare Nombre de nouveaux habitants et emplois Mètres linéaires d'itinéraires cyclables Mètres linéaires d'itinéraires piétons Nombre de places de parc pour les deux-roues Qualité de desserte TP
Annexes : sans objet

¹ Equipements de base : Voies d'accès, alimentation en eau, alimentation en énergie, évacuation des eaux usées
Autres équipements : Scolaire, sanitaire, culturel, sportif, etc.

L - Centre-ville de Pully

[illegible]

Cartes du PALM

1. Territoires et sites pour l'urbanisation
2. Concept des déplacements : réseau des transports publics
3. Concept des déplacements : réseau des transports individuels
4. Concept des déplacements : réseau des mobilités douces
 - 4a: réseau cyclable (planifié à l'horizon 2020)
 - 4b: mesures proposées
5. Réseau vert : Parcs, nature et paysage
6. Coordination urbanisation transports à l'horizon 2020
 - 6a: densités humaines à l'intérieur des sites stratégiques
 - 6b: échéancier de mise en oeuvre
7. Carte de synthèse

