



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

30 octobre 2009

Projet d'agglomération Lausanne-Morges

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / I414-0045

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Directrice

Table des matières

1	Objet, but, procédure	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	Objectif de l'examen.....	4
1.3	Procédure d'examen	4
2	Résumé des résultats	5
3	Examen des exigences de base.....	7
4	Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération.....	7
4.1	L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité	7
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	10
5	Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures	11
5.1	L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives	11
5.2	Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération	11
5.3	Prestations assumées entièrement par l'agglomération	12
5.4	Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération	12
5.5	Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération.....	12
5.6	Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité	14
6	Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs	15
6.1	Interaction avec le plan sectoriel des transports.....	15
6.2	Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux	15
7	Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération.....	15
ANNEXE.....		16

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération Lausanne-Morges, qui se compose des éléments suivants :

- Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Rapport final, décembre 2007
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Annexes du rapport final, décembre 2007
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges, Rapport explicatif, 19 novembre 2007

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 21 décembre 2007. Le dépôt du projet par l'entité responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectif de l'examen

L'examen a un triple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies.
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale.
3. Examiner la priorité des mesures, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que sera élaboré le message sur les projets d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération) en vue de la libération des contributions de la Confédération par le Parlement fédéral et de l'élaboration des conventions de prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est fixée par le document intitulé Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 12 décembre 2007 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Lors de l'application pratique des Directives, certains aspects ont été précisés et spécifiés. Par ailleurs, pour différents groupes de mesures, les lignes de tram par exemple, des comparaisons transversales entre tous les projets d'agglomération ont été menées afin de s'assurer d'une évaluation cohérente et équitable.

Des approfondissements concernant les différentes étapes de cette procédure sont apportés dans le rapport explicatif du 30 octobre 2009.

2 Résumé des résultats

Appréciation générale du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges s'appuie sur une bonne conception d'ensemble permettant d'améliorer la coordination entre développement de l'urbanisation et amélioration du réseau de transport. La définition d'un périmètre compact, la définition de sites stratégiques et les fiches d'urbanisation précisant les actions à mener par les collectivités locales constituent des mesures concrètes permettant de renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. La requalification des friches situées au centre de l'agglomération et leur mise à profit comme secteur central de développement constituent des éléments marquants du projet d'agglomération.

Ces mesures en matière d'urbanisation s'accompagnent d'une amélioration significative du réseau de transports publics basée sur un développement du RER vaudois et la poursuite de la réalisation des axes forts. Un paquet de mesures de mobilités douces très complet permet une amélioration importante de la qualité des déplacements à vélo et à pied.

Le projet d'agglomération permet ainsi un saut en terme de qualité des réseaux de transports ainsi qu'une diminution des atteintes à l'environnement, principalement au travers d'une modification des parts modales en faveur des transports collectifs et des mobilités douces, mais également par une diminution de la consommation de surface.

La définition du périmètre compact et la concentration des mesures dans celui-ci présente cependant le défaut de ne pas traiter les secteurs situés en dehors de ce périmètre. Ainsi, bien que le plan directeur cantonal fixe certaines règles générales concernant le développement des communes hors du périmètre compact, des développements considérables restent possibles dans celles-ci. Les éventuelles extensions des zones à bâtir ne sont pas sujettes à des règles concernant notamment la desserte en transports publics. Le projet d'agglomération ne comprend pas de mesures complémentaires permettant de renforcer le développement dans le périmètre compact. Finalement, une politique en matière d'installations à forte fréquentation n'est pas encore définie.

Dans le domaine des transports, le projet propose un paquet de mesures pour l'amélioration des réseaux de bus, mais ne s'appuie pas sur une analyse systématique des lacunes de ces réseaux. Les mesures restent, pour l'heure, peu concrètes. Cela s'observe notamment par le manque de traitement des liaisons tangentielles. La traduction du concept de transports individuels motorisés (accessibilité par poches) en mesures concrètes fait également défaut, voire est contredite par des mesures ayant l'effet inverse comme le tunnel d'Ouchy.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 607.21 millions de francs pour les listes A et B, ce qui représente un coût moyen pour une grande agglomération.

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures ou paquets de mesures cofinancés :

40%

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de l'ordre de priorité des mesures, la proposition de libérer les contributions fédérales mentionnées ci-après sera soumise au Parlement fédéral en vue du cofinancement des mesures de la liste A :

Liste A

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
5	Réaménagements routes principales	25.00	23.72	9.49
19c	REV Concept 2010: Etat final (Aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)	60.00	56.01	22.40
23a	Axe fort tram Renens-Lausanne	198.00	184.83	73.93
23a	Axes forts trolleybus A	55.00 **	48.00	19.20
12a	Réseau de bus TP Morges (2008-2014)	15.00	14.09	5.63
13a	Réseau de bus TP Lausanne (2009-2014)	30.00	29.01	11.61
	Concept MD liste A		56.75	22.70
	Total		412.41	164.96

Tableau no 2-1 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** coûts adaptés selon le Benchmark « systèmes de gestion du trafic »)

Les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

Liste B

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
4d	Tunnel Gare-St-François	14.00	12.22	4.89
5	Réaménagements routes principales (tranquillisation)	25.00	23.72	9.49
23a	Axe fort tram Lausanne-Rionzi	141.00	129.85	51.94
16a	Réseau de bus (2015-2018)	30.0	29.01	11.61
	Total		194.80	77.93

Tableau no 2-2 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Remarque importante sur les coûts des mesures

Les coûts des mesures indiqués ci-dessus sont ceux indiqués dans le projet d'agglomération. La contribution de la Confédération est calculée sur cette base.

Il est important de rappeler ici que chaque mesure fera l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base. Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

A noter toutefois qu'une représentation plus précise et systématique des points faibles du fonctionnement du réseau routier et de la qualité de desserte des transports publics aurait facilité la compréhension du projet d'agglomération.

4 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC. Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. Tant pour le coût que pour l'utilité, des valeurs relatives sont établies, prenant en compte la taille de l'agglomération en question (population et emplois).

Les mesures des listes A et B ainsi que les mesures non infrastructurelles dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont décisives pour mesurer l'impact d'un projet.

L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et une probabilité de réalisation élevée dans les vingt prochaines années.

4.1 L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité

*Critère
d'efficacité*

Évaluation avec justification

CE1:

Amélioration de la qualité des systèmes de transport

Forces

- La poursuite du développement des transports publics dans l'agglomération s'articule autour de la réalisation d'axes forts et de l'amélioration du RER vaudois. Les axes forts permettent une augmentation de capacité, un renforcement de la stabilité d'horaire et une amélioration de la qualité et de la lisibilité du réseau.
- En dehors des axes forts, le projet comprend également des mesures d'amélioration du réseau de bus et trolleybus. Il prévoit notamment une amélioration des fréquences et de l'amplitude de l'exploitation.
- Le concept de transports individuels motorisés propose une accessibilité par poche, sollicitant au mieux le réseau supérieur et minimisant le transit par les quartiers résidentiels dans les centres. Ce système permet de privilégier l'accessibilité au détriment du transit.
- L'accessibilité est largement améliorée par une bonne coordination entre développements urbains (sites stratégiques) et amélioration des systèmes de transports.
- Les possibilités d'intermodalité sont améliorées par une palette de mesures comme l'amélioration notable des interconnexions au cœur du réseau des transports publics (Flon – St François) et l'accessibilité améliorée aux arrêts de transports publics (stationnement vélos notamment).
- Le projet comprend un volet mobilité douce conséquent, proposant une conception pertinente et des mesures systématiques couvrant l'ensemble de l'agglomération.

Faiblesses

- L'intégration des réseaux urbains de Morges et de Lausanne n'est pour l'heure pas suffisamment explorée, notamment l'amélioration de la lisibilité dans la zone où ces réseaux se superposent et s'interconnectent.

- La traduction du concept de déplacements individuels motorisés n'est pas aboutie. Outre la fermeture du Grand pont, le système de poche ne se traduit pas par des mesures concrètes. De plus, certaines mesures vont à l'encontre de la limitation de la perméabilité des centres, comme le tunnel d'Ouchy.
- Les mesures dans le domaine de la gestion de la mobilité d'entreprise et du stationnement sont encore concentrées sur le centre de l'agglomération. Une uniformisation au niveau de l'agglomération fait défaut.

CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Forces

- Le développement du projet d'agglomération a permis de faire adopter politiquement un périmètre compact concentrant géographiquement le développement de l'agglomération.
- Le projet d'agglomération présente une bonne conception de l'urbanisation basée sur le développement de sites stratégiques bien articulés avec le développement des transports publics et localisés dans le périmètre compact. Il développe également une méthode de mise en œuvre convaincante, basée sur des fiches d'urbanisation expliquant clairement le rôle des différents acteurs et les échéances les concernant.
- La qualité urbanistique est améliorée par la reconversion de friches et la requalification d'espaces routiers sur les grandes pénétrantes ainsi que par certaines mesures du volet mobilité douce.
- La mise en œuvre du projet est déjà en partie perceptible au travers du SDOL. Les ressources nécessaires à la mise en œuvre des autres schémas directeurs ouest, est et nord sont disponibles.

Faiblesses

- Malgré une bonne conception urbanistique, le projet d'agglomération ne propose que peu de mesures d'accompagnement permettant de limiter le développement en dehors du périmètre compact, notamment dans les communes de la couronne de l'agglomération et les communes périurbaines. Le plan directeur cantonal prévoit, certes, des règles générales concernant le développement de ces communes. Cependant, le principe de la possibilité d'un développement dans la moyenne cantonale dans toutes les communes reste peu efficace en matière d'orientation de l'urbanisation vers l'intérieur. Ce principe n'est pas en mesure de renforcer les efforts consentis dans le périmètre compact. Les éventuelles extensions des zones à bâtir ne sont pas sujettes à des règles concernant notamment la desserte en transports publics.
- Le traitement des installations à forte fréquentation ne fait pas encore l'objet de mesures concrètes.
- Malgré une amélioration de la desserte en transports publics, les sites d'exception restent éloignés des lignes structurantes. Les développements futurs envisagés sur ces sites sont donc contraires à la conception générale de coordination entre urbanisation et transport.
- La mise en site propre systématique des axes de trolleybus présente le risque d'augmenter la surface dédiée aux transports motorisés au détriment des modes doux et de la qualité urbaine.

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

Forces

- Le projet d'agglomération a mené une évaluation approfondie de la qualité des réseaux de mobilités douces et propose des mesures conséquentes pour en supprimer les lacunes, notamment en matière de sécurité.
- Les requalifications routières sur les pénétrantes ont un effet positif sur la sécurité du trafic.

Faiblesses

- Le projet ne comporte pas d'analyse spécifique de la sécurité routière et pas de programme spécifique pour la suppression des points noirs.
- Les traversées de localité, surtout hors périmètre compact, ne sont pas systématiquement traitées.

CE4:	Forces
Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	▪ Le projet d'agglomération permet un report modal important en faveur des transports publics et modes doux et, ainsi, une diminution des atteintes à l'environnement. ▪ Les mesures de requalifications routières permettent une diminution de l'exposition au bruit routier. ▪ La traction électrique dans le parc de matériel roulant des transports publics est en augmentation et réduit la charge en polluants atmosphériques. ▪ Les mesures d'urbanisation (périmètre compact, sites stratégiques) et les augmentations de capacité localisées principalement sur les infrastructures de transports existantes permettent une amélioration générale de l'utilisation du sol et un besoin limité en infrastructures ayant un effet de morcellement des espaces naturels. ▪ Le concept du réseau vert constitue une bonne base pour la préservation des espaces ouverts dans l'agglomération, ce qui contribue à la concentration du développement dans les secteurs centraux.
	Faiblesses
	▪ Les mesures dans le domaine de l'urbanisation, principalement en dehors du périmètre compact, ne contribuent pas de manière significative à la diminution de la pression environnementale. ▪ Le manque de rigueur du concept de système de poche fait que le potentiel de report modal et de diminution des nuisances, notamment du bruit routier, ne sont pas pleinement exploités. ▪ La traduction de la conception du réseau vert en mesures concrètes fait défaut.
Mesures antérieures CE 1-4	L'agglomération Lausanne-Morges n'a pas mis en place, antérieurement au projet d'agglomération, de mesures spécifiques ou consenti des efforts de plusieurs années ayant permis d'atteindre un niveau nettement supérieur à la moyenne dans les domaines de la qualité des systèmes de transports, de la densification urbaine, de la sécurité du trafic ou de l'impact sur l'environnement.

Tableau no 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>	<i>Mesures antérieures (0 ou 1 point)</i>	<i>Total</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2	0	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	2	0	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	2	0	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	2	0	2
Somme CE1 – CE4 (utilité)	8	0	8

Tableau no 4-2

4.2 Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)

Les coûts des mesures des listes A et B sont décisifs pour l'évaluation des coûts du projet d'agglomération. Après la priorisation des mesures effectuée par la Confédération, les coûts d'investissement du projet d'agglomération Lausanne-Morges s'élèvent à 607.21 millions. Pour une grande agglomération, ces coûts sont considérés comme moyens.

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4) et le coût total.

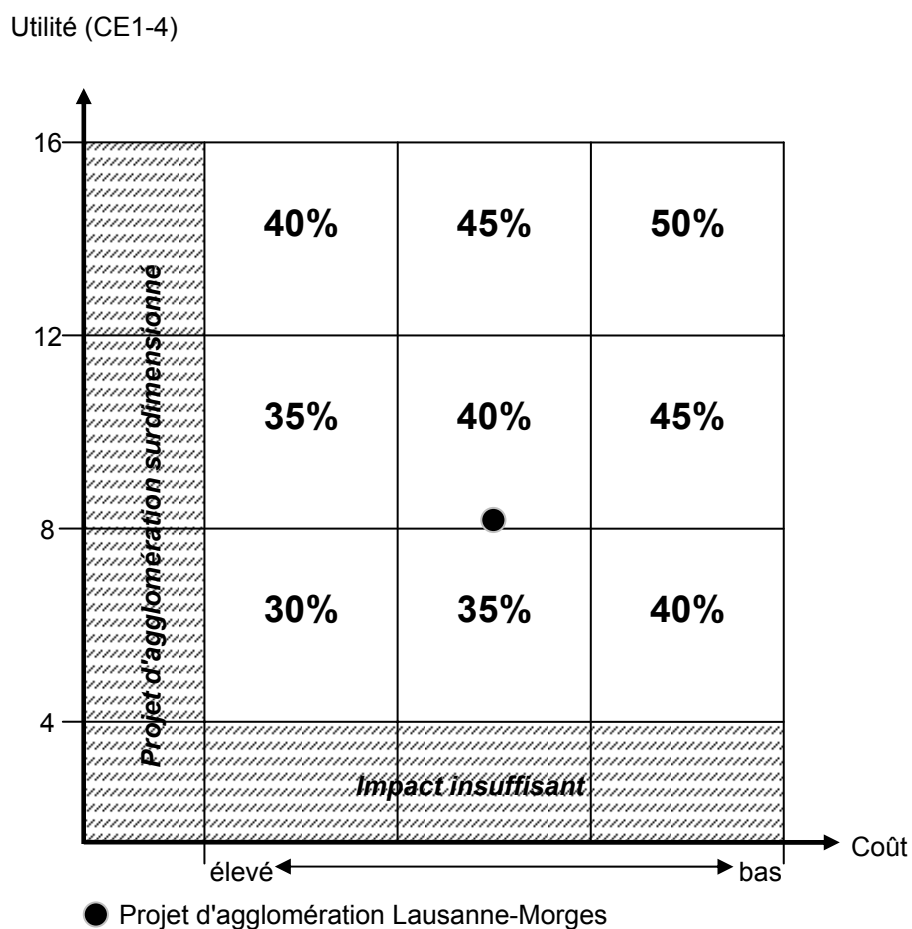


Fig. no 4-1

5 Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures

Dans la mesure où les montants d'investissements des mesures proposées dépassent largement les moyens à disposition, la Confédération a été obligée de réexaminer la priorité des mesures individuelles. Cet examen intervient conformément aux Directives du DETEC (notamment chapitre 4.4). Deux nouvelles listes de mesures A et B sont établies :

- Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans ;
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.

Parmi les mesures proposées, les catégories suivantes sont également identifiées :

- Mesures ne pouvant être cofinancées par la confédération pour des raisons juridiques (voir chapitre 5.2) ;
- Mesures considérées comme prestations entièrement assumées par l'agglomération au sens des critères précisés dans le rapport explicatif ;
- Mesures pouvant prétendre à une autre source de (co)financement de la Confédération.

Le chapitre 5.5 présente les adaptations apportées par la confédération au degré de priorité des mesures ainsi que leur justification. La liste complète des mesures de la liste C n'est pas explicitement mentionnée dans le présent rapport. Une sous-catégorie de mesures C est toutefois présentée. Il s'agit des mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante, notamment en raison d'une relation coût-utilité trop faible.

5.1 L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives

Pour garantir l'examen de tous les projets d'agglomération selon des critères homogènes et sur la base des dispositions des Directives du DETEC (chap. 6.4), les paquets de mesures du projet d'agglomération Lausanne-Morges ont fait l'objet des découpages suivants :

<i>Mesure selon le PA</i>	<i>Modification mesure et explication</i>
4d-a Franchissement dénivelé des infrastructures de transport	En raison de son coût élevé, le tunnel de liaison gare – Flon / St-François est évalué séparément

Tableau no 5-1

5.2 Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération

Les mesures ou paquets de mesures suivants sont exclus du cofinancement par la Confédération compte tenu des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin) et des explications complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chapitre 6.3):

<i>No</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication concernant l'exclusion du cofinancement par la Confédération</i>
23a	mesures d'accompagnement (bruit) – tranche A	Les mesures de protection contre le bruit ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure.

Tableau no 5-2

5.3 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locale ou dont les coûts sont clairement supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prises en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Horizon de réalisation
4h	aménagement de zones à régime spécial de circulation	27.00	A
4h	aménagement de zones à régime spécial de circulation	27.00	B
3a	P+Rail régionaux	20.00	A
3a	P+Rail régionaux	20.00	B

Tableau no 5-3

5.4 Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, la participation de la Confédération est d'ores et déjà envisagée et décidée au travers d'autres instruments de financements que le fonds d'infrastructure ou une participation de la Confédération au travers de ces instruments peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le Canton).

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Instrument de financement
12c	BAM: Cadence à 30 min, Morges-Bière	6.00	Budget ordinaire des entreprises de transports

Tableau no 5-4

5.5 Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) et en regard des mesures de tous les projets d'agglomération (portefeuille de mesures) compte tenu des moyens à disposition, entraîne les modifications suivantes de l'ordre de priorité:

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
4d	Tunnel Gare-St-François	14.00	A → B	Le besoin d'une amélioration de la liaison entre la gare et la Place de l'Europe est avéré. Toutefois, une évaluation de l'apport du m2 dans le fonctionnement des déplacements au centre-ville est nécessaire.
3b	P+R urbains (Vennes, Bourdonnette, Lutry)	10.00	B → C	Voir les explications figurant dans le rapport explicatif.
4c	Développement des réseaux de mobilité douce	23.00	B → C	Les coûts de cette mesure sont repris des mesures de la tranche A. Une évaluation plus fine devra être conduite avant de réserver un montant pour la deuxième tranche du fonds d'infrastructure.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
4d	Franchissements dénivelés des infrastr. de transp.	56.00	B → C	Les coûts de cette mesure sont repris des mesures de la tranche A. Une évaluation plus fine devra être conduite avant de réserver un montant de la deuxième tranche du fonds d'infrastructure.
4e	Stationnement pour vélos	7.00	B → C	Les coûts de cette mesure sont repris des mesures de la tranche A. Une évaluation plus fine devra être conduite avant de réserver un montant de la deuxième tranche du fonds d'infrastructure.
17a	Réseau de bus (2019-2027)	60.00	B → C	En raison de son horizon de réalisation à long terme, il est prématuré de réserver un cofinancement pour la deuxième tranche du fonds d'infrastructure.
23a	Axe fort tram Renens-Croix du péage	77.00	B → C	L'opportunité de la mesure devra être réévaluée en fonction des densifications à moyen et long terme. Une première étape de développement des transports publics doit se faire par des lignes routières.
23a	Axes forts trolleybus B	104.00	B → C	Le besoin d'accélération des lignes de transports publics est avéré. Toutefois, une réévaluation de l'opportunité d'action devra être faite à la suite de la fermeture du Grand Pont, de la mise en œuvre de la 1 ^{ère} étape des axes forts et du nouveau système de gestion TIM mis en place dès 2009. De plus, une optimisation des coûts doit être recherchée.
24a	Augmentation capacité métro m2 (Gare CFF)	50.00	B → C	L'opportunité de la mesure doit être évaluée une fois le m2 mis en service. La mesure n'a donc pas le degré de maturité suffisant pour inscrire aujourd'hui un cofinancement de la deuxième tranche du fonds d'infrastructures.
27a	LEB: Cadence à 15 min, Cheseaux-Echallens	15.00	B → C	C: rapport coût-utilité insuffisant Les poids de population sont trop faibles pour justifier une fréquence au ¼ d'heure au delà de Cheseaux. De plus, les aspects territoriaux ne sont pas traités par le projet d'agglomération en dehors du périmètre compact, ce qui est le cas d'Echallens.
11	Compléments locaux jonction Chavannes	50.00	B → C	Le degré de maturité de la mesure n'est pas suffisant pour juger de l'opportunité. La mesure doit être approfondie, notamment en développant la conception en matière de hiérarchisation du réseau routier (application du système de poche) et en coordonnant la mesure avec le réseau de transports publics à moyen et long terme.

Tableau no 5-5

5.6 Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité

Les listes des mesures de priorité A et B sont présentées au chapitre 2.

Liste C

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive. Seules sont listées les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût-utilité ou le degré de maturité ne justifient pas le maintien d'un degré de priorité B.

<i>No</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (Mio. CHF)</i>
23a	Axe fort tram Renens-Croix du péage	77.00

Tableau no 5-6

6 Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs

6.1 Interaction avec le plan sectoriel des transports

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Le présent projet d'agglomération ne contient aucune contradiction par rapport au plan sectoriel des transports.

6.2 Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures d'infrastructure qui nécessitent une inscription dans le plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur correspondant au plus tard au moment de la conclusion de la convention de prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée », celles de la liste B le niveau « coordination en cours ».

Le projet d'agglomération ne comprend pas de contradiction avec le plan directeur du canton de Vaud; les aspects relatifs aux installations à forte fréquentation restent cependant à régler dans le PDc (étude en cours; projet-modèle soutenu par la Confédération).

Le plan directeur du canton de Vaud contient une fiche régionale sur le PALM; celle-ci ne reflète pas tout à fait le dernier état du projet d'agglomération et devra être adaptée/complétée en lien avec celui-ci (axes forts de transports, secteurs stratégiques).

Les adaptations nécessaires du plan directeur cantonal dans le domaine de la structure de l'urbanisation, visant à garantir la mise en œuvre des mesures prévues par le projet d'agglomération, sont à ancrer dans le plan directeur d'ici à la signature de la convention de prestations.

7 Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération

C'est sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2007 que sera libérée la première tranche du fonds d'infrastructure, dès 2010/2011. La deuxième tranche, qui sera libérée dès 2015 environ, se basera sur des projets d'agglomération actualisés et complétés. Les points forts et points faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité doivent permettre d'orienter les adaptations et développements ultérieurs.

Le développement ultérieur du projet d'agglomération Lausanne-Morges devra permettre de renforcer le développement urbain dans l'agglomération compacte, en proposant des mesures plus concrètes en dehors de ce périmètre.

De plus, les mesures d'accompagnement à la réalisation des axes forts, principalement la gestion et l'organisation du réseau routier (amélioration du système de poche, généralisation d'un système de gestion du trafic notamment) devront être approfondies. Celles-ci doivent permettre de limiter l'emprise et les impacts négatifs, notamment sur le réseau de bus, du trafic individuel et de pouvoir renoncer ainsi, pour le moins partiellement, aux investissements extrêmement lourds dans les axes forts trolleybus.

ANNEXE

La liste ci-dessous présente les mesures comprises dans les paquets de mesures de mobilité douce.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005* / **	Priorité de la mesure
4c	Développement des réseaux de mobilité douce	23.00	20.07	A
4d	Franchissements dénivelés des infrastr. de transp.	42.00	36.66	A
4e	Stationnement pour vélos	7.00	6.11	A
Total			62.84	

Selon le Benchmark, les coûts de mobilité douce sont réduits comme mentionné ci-dessous :

Somme des mesures de mobilité douce liste A : 62.84 Mio. *

Somme des mesures de mobilité douce liste B : 0 Mio. *

Réduction des coûts en fonction du Benchmark : 6.09 Mio. *

coûts réduits	Concept mobilité douce_Liste A	56.75	A
coûts réduits	Concept mobilité douce_Liste B	0.00	B

La réduction des coûts s'applique proportionnellement aux sommes des mesures de liste A et B proposées dans le projet d'agglomération. Voir le descriptif de la méthode dans le rapport explicatif.

Tableau Annexe (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** Une différence peut exister entre le total des coûts des mesures individuelles (indiqué dans le 1er tableau ci-dessus) et les mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce »). Cette différence s'explique par les arrondis effectués. Les montants des mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce ») font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)