



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**

26 février 2014

---

# **Projet d'agglomération Lausanne-Morges**

## **2<sup>ème</sup> génération**

### **Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence: 321.1 / N293-0144

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

<b>1</b>	<b>Objet, but, procédure .....</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen .....	4
1.2	Objectifs de l'examen .....	4
1.3	Procédure d'examen .....	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
<b>2</b>	<b>Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Examen des exigences de base.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Évaluation de l'impact du projet d'agglomération .....</b>	<b>11</b>
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité .....	11
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	14
<b>5</b>	<b>Examen de la priorité des mesures .....</b>	<b>16</b>
5.1	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC .....	16
5.2	Mesures non cofinancées .....	18
5.3	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	22
5.4	Modification de la priorité A, B, C par la Confédération .....	23
5.5	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité.....	25
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux.....</b>	<b>26</b>
6.1	Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération.....	26
6.2	Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux.....	27
<b>7</b>	<b>Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération .....</b>	<b>28</b>
	<b>ANNEXE 1.....</b>	<b>29</b>
	<b>ANNEXE 2.....</b>	<b>30</b>

---

# 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 de 2<sup>ème</sup> génération révisé, rapport de projet, juin 2012
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2<sup>ème</sup> génération révisé, dossier des mesures, juin 2012
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2<sup>ème</sup> génération révisé, documents de référence, juin 2012
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2<sup>ème</sup> génération révisé, rapport de mise en œuvre au 31 mars 2012
- Projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2<sup>ème</sup> génération révisé, autres documents (sur CD-rom), juin 2012

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 29 juin 2012. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme 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 transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

## 1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise un quadruple 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<sup>1</sup>, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération ;
4. Examiner le rapport de mise en œuvre, parties A et B, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les 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 en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives.

La démarche et les résultats de la procédure d'évaluation sont documentés dans le rapport explicatif du 3 mai 2013.

## 1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque

---

<sup>1</sup> La notion de « mesure/s » comprend également le/s « paquet/s de mesures ».

mesure infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre.

Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement.

La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

## 2 Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges de 2<sup>ème</sup> génération (PALM2) est cohérent avec celui de 1<sup>ère</sup> génération. Il s'appuie sur une vision d'ensemble pertinente, intégrant l'ensemble des modes de transports, et permet d'améliorer la coordination entre le réseau de transports et le développement de l'urbanisation. La vision d'ensemble se traduit en stratégies sectorielles cohérentes qui se concrétisent sous forme de mesures.

Une première force du PALM2 réside dans la poursuite de la réalisation des axes forts de transports publics. La planification du réseau de tram/métro, de trolleybus et de bus à haut niveau de service est coordonnée de manière judicieuse avec le développement des secteurs stratégiques. La poursuite du développement des infrastructures de mobilité douce constitue une autre force du projet d'agglomération, qui propose un réseau complet d'itinéraires sur les axes structurants, et multiplie les sites propres et les franchissements. Le PALM2 concrétise également une stratégie routière visant la maîtrise du trafic de transit et de l'accessibilité à l'agglomération.

En matière d'urbanisation, le développement de sites stratégiques et de centralités situés dans le périmètre compact permet de renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. La méthode de mise en œuvre proposée dans le cadre du projet - au travers des schémas directeurs - rend crédible la traduction des stratégies en actions concrètes. Les mesures d'urbanisation, soutenues par les orientations données par l'actuel plan directeur cantonal vaudois dans les domaines de la concentration et de la limitation de l'urbanisation ainsi que par la « Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation » (mars 2012), permettent une amélioration générale de l'utilisation du sol. Le concept paysager limite quant à lui l'importante pression de l'urbanisation sur les espaces ouverts, maintient les fonctionnalités écologiques et paysagères de ces espaces et soutient ainsi l'urbanisation vers l'intérieur. Il est toutefois regrettable que l'adoption de la charte environnementale soit décalée dans le temps par rapport au projet d'agglomération.

Bien que la définition du périmètre compact soit pertinente en terme de concentration de l'urbanisation, il aurait été souhaitable que l'agglomération traite également du reste du périmètre en raison du risque d'étalement urbain induit notamment par l'amélioration de l'accessibilité autoroutière. Une autre faiblesse du projet réside dans le nombre restreint de mesures visant à influencer les comportements en matière de mobilité, limitant ainsi la portée du PALM2 quant à la maîtrise de la croissance du trafic individuel motorisé.

L'ensemble des stratégies et des mesures du projet améliorent la sécurité sur l'ensemble du territoire du PALM et devraient permettre un report modal sensible en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Ce rééquilibrage attendu des parts modales devrait avoir un impact positif important sur la qualité de l'air et les immissions sonores.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 1274.15 millions de francs. Ce montant comprend 861.73 millions de francs pour les listes A et B ainsi que 412.42 millions de francs pour les mesures A1 de la 1<sup>ère</sup> génération. Ce coût d'investissement représente un coût élevé<sup>2</sup>.

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 cofinancées de la 2<sup>ème</sup> génération<sup>3</sup> :

35%
-----

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de la priorité des mesures, les mesures de la liste A ainsi que les montants maximaux des contributions fédérales indiqués pour chacune d'elles seront soumis au Parlement fédéral pour cofinancement.

<sup>2</sup> Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

<sup>3</sup> Le taux de contribution attribué aux mesures A1 et fixé dans l'accord sur les prestations (1<sup>ère</sup> génération) reste inchangé.

## Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
5586.2.01 3	5a_CL_01	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	21.00	19.75	6.91
5586.2.01 7	5a_EL_01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	5.00	4.70	1.65
5586.2.01 8	5a_EL_02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	4.00	3.76	1.32
5586.2.02 0	5a_EL_04	Pully / Boulevard de la Forêt	3.50	3.29	1.15
5586.2.02 2	5a_NL_01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	7.20	3.60***	1.26
5586.2.02 3	5a_OL_02	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	5.28	4.97	1.74
5586.2.02 4	5a_OL_04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	7.26	4.19***	1.46
5586.2.05 4	11_OL_01	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.90	9.31	3.26
5586.2.05 5	11_OL_02	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.96	14.07	4.92
5586.2.05 6	11_OL_03	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	10.00	9.40	3.29
5586.2.05 8	16a_CL_01	t2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.20	1.13	0.40
5586.2.05 9	16a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	0.70	0.66	0.23
5586.2.06 0	16a_NL_03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	0.60	0.56	0.20
5586.2.07 8	21_CL_01	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	20.00	18.81	6.85
5586.2.07 9	21_EL_01	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.80	6.40	2.24
5586.2.08 0	21_OL_01	Renens / Aménagement interface gare CFF	8.30	7.81	2.73
5586.2.08 1	21_RM_01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	5.00	4.70	1.65
5586.2.08 6	23a_EL_01	t2 / Lausanne, Pully - tronçon St-François - Pully Reymondin	30.00	28.60	10.01
5586.2.09 3	23c_OL_01	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	180.00	166.69	58.34
5586.2.10 1	240_01	GCTA / Mise en œuvre	27.00	25.39	8.89
5586.2.27 9	4c.OL.108	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu: itinéraire mobilité douce	5.90	5.55	1.94

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
5586.2.28 3	4d	Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.CL.151; 4d.EL.106; 4d.NL111; 4d.OL12a; 4d.OL110; 4d.OL112; 4d.OL113; 4d.OL114; 4d.OL115; 4d.RM8)	30.09	28.30	9.90
5586.2.29 0	4e.OL.120	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.40	1.32	0.46
5586.2.29 1	4e.RM.153	Vélo station Morges (400 places)	2.80	2.63	0.92
5586.2.29 9		MD Liste A (Annexe 1)		20.09***	7.03
5586.2.30 1	23°_CL_01	m3 / Réalisation du métro - Etape 1	145.00	134.28	47.00
Total				529.96	185.48

Tableau 2-1 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\*\* Coûts réduits dans le benchmark).

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération et seront réexaminées par la Confédération:

## Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale*
5586.2.014	5a_CL_02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	10.00	9.40	3.29
5586.2.015	5a_CL_03	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	4.20	3.95	1.38
5586.2.042	5b_RM_02	Morges / Contournement urbain Nord	10.00	9.40	3.29
5586.2.064	17a_CL_01	t12 / Lausanne - Aménagement interface Bourdonnette	3.50	3.29	1.15
5586.2.069	17a_NL_04	Lausanne - Aménagement interface Blécherette	3.00	2.82	0.99
5586.2.087	23a_OL_01	t2 / Crissier, Bussigny - tronçon Bré - Croix-de-Plan	33.20	31.65	11.08
5586.2.090	23a_OL_04	t2 / Bussigny - Electrification tronçon Croix-de-Plan - Bussigny	3.50	3.30	1.16
5586.2.285	4d	Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures individuelles) (4d.CL.04; 4d.CL.138; 4d.CL.141; 4d.NL.112; 4d.OL.12b; 4d.OL.16)	24.55	23.09	8.08



5586.2.289	4e.CL.120	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2ème étape	3.00	2.82	0.99
5586.2.300		MD Liste B (Annexe 1)		35.52**	12.43
5586.2.302	23°_CL_01	m3 / Réalisation du métro - Etape 2	223.00	206.51	72.28
		Total		331.75	116.12

Tableau 2-2 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Coûts réduits dans le benchmark)

## Remarques

Les mesures d'urbanisation et de transport pertinentes mais non cofinancées dans le cadre des projets d'agglomération (voir chap. 5.2.1 et 5.2.2), ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) sont considérées comme partie intégrante du projet d'agglomération dans l'évaluation de son efficacité. Il en est ainsi tenu compte lors de la détermination du taux de contribution fédérale.

Pour les projets d'agglomération révisés de 2<sup>ème</sup> génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> génération sont également prises en compte dans le rapport coût-utilité (sans les mesures de priorité B, voir chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). Les « projets urgents » cofinancés par le fonds d'infrastructure ne sont pas inclus. Toutefois, leur mise en œuvre, y compris les mesures d'accompagnement, est une condition préalable à une éventuelle participation de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération. L'appréciation des coûts est réalisée sur la base d'une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de la catégorie de taille d'agglomération. L'agglomération Lausanne-Morges est considérée comme une grande agglomération.

Les coûts mentionnés ont été repris du projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération déposé et de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération. Les mesures catégorisées par la Confédération comme des mesures de sécurisation/requalification de l'espace routier, de gestion du trafic ainsi que de mobilité douce sont soumises à un benchmark qui a pour objectif de définir des bases comparables pour l'évaluation et l'octroi de contributions. Les coûts d'exploitation (p. ex. coûts d'entretien ou d'assainissement) sont exclus d'un financement par le fonds d'infrastructure (art. 17a al. 4 LUMin). Des attestations correspondantes seront exigées lors de la conclusion des conventions de financement.

### 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 définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'état des lieux du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

#### Remarques concernant l'organisme responsable en vue de la mise en œuvre ::

La Confédération exige pour la mise en œuvre que le canton et les communes, le cas échéant également les autres collectivités régionales, s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures pertinentes pour l'impact du projet d'agglomération mentionnées dans le rapport d'examen (chap. 2, 5.2.1, 5.2.2 et 5.3) qui sont de leur responsabilité. A cet effet, ils devront, en règle générale au niveau exécutif, prendre les décisions dans le cadre de leurs compétences qui les engagent à réaliser ces mesures, et transmettre ces décisions au(x) canton(s)/organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

*Remarque: Cette règle s'applique sous réserve que la mesure concernée ne soit pas déjà contraignante en raison d'instruments juridiques, de planification et/ou financiers.*

#### Indications sur le controlling

La Confédération procède régulièrement à un controlling et à un monitoring pour vérifier l'avancée de la mise en œuvre et l'impact des projets d'agglomération. A cet effet, l'agglomération devra mettre à disposition les rapports et données cantonales et/ou communales.

Les mesures qui s'avèrent indispensables dans le domaine de l'urbanisation et des transports et qui ne figurent pas dans le projet d'agglomération car ultérieures au dépôt de celui-ci auprès de la Confédération doivent être planifiées dans le sens d'une efficacité maximale du projet d'agglomération. Elles devront être intégrées dans la planification du projet de la génération suivante et seront à spécifier et à expliciter dans le rapport déposé auprès de la Confédération.

L'organisme responsable s'engage à développer et à mettre en œuvre le projet d'agglomération conformément à la législation et aux plans sectoriels d'ordre supérieur, tout en prenant en compte les inventaires de protection. Les stratégies et les mesures d'ordre supérieur doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal avant la conclusion de l'accord sur les prestations (voir chapitre 6).

## 4 Évaluation de l'impact du projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC (voir chap. 2, 3.5 et 4.5). Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. L'évaluation est effectuée de façon différenciée en fonction de la taille de l'agglomération (soit la population et les emplois pondérés par un facteur 0.5 sur le périmètre OFS suisse), aussi bien pour le coût que pour l'utilité.

La vision d'ensemble, les analyses, les objectifs, les stratégies ainsi que le fil conducteur sont déterminants pour mesurer l'impact du projet. En ce qui concerne les projets d'agglomération ayant déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, la cohérence entre le projet de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> génération est également examinée. Les mesures des listes A et B cofinancées par le fonds d'infrastructure (chap. 2), les mesures non cofinancées par la Confédération (chap. 5.2.1), les prestations assumées entièrement par l'agglomération (chap. 5.2.2) ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (chap. 5.3) sont prises en considération lors de l'examen. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> génération est également prise en compte, à l'exception des mesures de priorité B (chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). 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 estimé qu'une réalisation dans les vingt prochaines années était fortement probable.

Les mesures des listes A et B sont déterminantes pour l'évaluation du coût du projet. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, les mesures de priorité A de l'accord sur les prestations, soit les mesures A1, sont également prises en compte.

### 4.1 L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité

*Critère  
d'efficacité*

*Évaluation avec justification*

CE1:

**Forces**

Amélioration de la qualité des systèmes de transport

- La poursuite de la concrétisation du réseau des axes forts de transports publics, en particulier avec le prolongement du tram t1 de Renens à Villars Ste-Croix et le métro m3 à Lausanne, permet une amélioration significative des temps de parcours, de la capacité, de la stabilité d'exploitation et de l'image des transports publics sur l'ensemble du périmètre du PALM. La stratégie sectorielle est cohérente et bien coordonnée avec l'urbanisation et permet une augmentation de la part modale en faveur des transports publics. Les réseaux de trolleybus et de bus à haut niveau de service sont également développés de façon judicieuse. Les faiblesses suivantes sont toutefois à relever : traitement non systématique des points faibles (encombrements) des réseaux de transports publics, développement encore partiel des lignes tangentielles et de rabattement, et manque de clarté dans la définition des objectifs et mesures pour les transports publics à Morges.
- L'agglomération poursuit ses efforts en matière de mobilité douce, en proposant une stratégie et des mesures couvrant l'ensemble du périmètre compact. Les conditions de déplacements des piétons et cyclistes sont améliorées de manière significative grâce au développement d'itinéraires sur les axes forts structurants, améliorant en particulier l'accessibilité des sites stratégiques. Les nombreux nouveaux franchissements permettent un saut qualitatif en termes de sécurité et de rapidité des déplacements et réduisent

considérablement les obstacles liés aux infrastructures de transport et à la topographie. Le programme ambitieux de développement du stationnement vélo est salué.

- La stratégie et les mesures liées au trafic individuel motorisé sont globalement cohérentes avec la vision du projet d'agglomération. L'accessibilité du trafic individuel motorisé est gérée grâce à un système de poches et de contrôles d'accès, qui permet de mettre en œuvre la hiérarchie du réseau routier définie. Une meilleure maîtrise du trafic est atteinte grâce à un concept de gestion du réseau à l'échelle de l'agglomération. Toutefois, les impacts des nouvelles jonctions autoroutières sur le réseau routier sont insuffisamment explicités. Pour certains sites stratégiques, le risque d'une amélioration non souhaitée de l'accessibilité pour le trafic individuel motorisé est à relever.
- L'intermodalité est significativement améliorée par le réaménagement des interfaces ferroviaires principales (Lausanne, Pully, Renens, Morges) et le traitement de nœuds de transports publics urbains importants (Bourdonnette, Blécherette). Le stationnement vélo est développé aux gares, haltes et stations importantes. Les accès pour les modes doux aux arrêts des lignes urbaines structurantes, ainsi que la perméabilité des quartiers connexes, sont traités de manière spécifique.

#### **Faiblesses**

- Le projet d'agglomération ne traite pas de la l'articulation du développement du système de transports au sein du périmètre compact avec le reste de l'agglomération. De ce fait, les nouvelles jonctions autoroutières présentent le risque d'une augmentation non maîtrisée de l'accessibilité et de la part modale du trafic individuel motorisé à l'échelle du périmètre OFS, en particulier dans la partie nord de l'agglomération.
- L'agglomération poursuit l'extension des zones de modération du trafic, et mène des premières réflexions sur la régulation du stationnement et sur les services de mobilité intégrée. Toutefois, une stratégie visant à influencer la demande et à maîtriser la croissance du trafic individuel motorisé ne ressort pas assez du projet d'agglomération.
- Les P+R prévus ne sont pas toujours localisés de manière judicieuse. En l'absence d'une stratégie claire et cohérente concernant les P+R à l'échelle de l'agglomération, la Confédération émet des réserves sur l'efficacité des infrastructures prévues, et relève que leur effet pourrait aller à l'encontre de la vision du système de transports portée par le projet d'agglomération.

#### **CE2:**

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

#### **Forces**

- Le projet propose une bonne vision d'ensemble transport-urbanisation à l'échelle du PALM. La hiérarchie urbaine proposée est judicieuse et constitue un bon outil d'aide à la réflexion pour structurer l'ensemble du périmètre compact.
- La vision d'ensemble en matière d'urbanisation est basée sur le développement de sites stratégiques et de centralités à l'intérieur du périmètre compact, pour lesquels des densités minimales sont définies. La stratégie est soutenue par les orientations données par l'actuel plan directeur cantonal vaudois en matière de concentration de l'urbanisation et de dimensionnement de la zone à bâtir. L'agglomération ne propose toutefois pas de hiérarchisation des sites stratégiques.
- En matière d'IFF, le projet d'agglomération se base sur les exigences pertinentes de la « Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation » (mars 2012). Le projet d'agglomération propose une concrétisation de ces exigences à l'échelle du PALM.

- La mise en œuvre du projet au travers des différents schémas directeurs, qui permettent de travailler de manière coordonnée à différentes échelles, est convaincante.
- Le projet d'agglomération considère les espaces ouverts comme éléments structurants du développement urbain. Le concept paysager permet de structurer et de limiter l'urbanisation et soutient ainsi le développement urbain vers l'intérieur dans le périmètre compact.
- Les requalification routières, la mise en valeur des espaces publics, l'extension des zones de modération du trafic ainsi que les mesures de mobilité douce améliorent la qualité de vie en milieu urbain.

**Faiblesses**

- Le projet relève la présence de pôles fonctionnels situés hors du périmètre compact mais n'en fait pas mention dans sa stratégie d'urbanisation. Bien que le projet d'agglomération mette un accent particulier sur les franchissements des infrastructures de transport pour la mobilité douce, la conception longitudinale des requalifications en lien avec les axes forts de transports publics constituent de nouvelles coupures potentielles de l'espace public..

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

**Forces**

- La sécurité est améliorée de manière importante sur l'ensemble du périmètre du PALM au travers de la requalification d'axes routiers en adéquation avec leur fonction urbaine, de l'extension des zones de modération du trafic, et du développement conséquent des infrastructures spécifiques à la mobilité douce. Les points noirs des réseaux de modes doux sont traités.
- La sécurité est également localement améliorée par l'assainissement des passages à niveau du LEB en milieu urbain entre Lausanne et Cheseaux.

**Faiblesses**

- Bien qu'un relevé des points noirs sur le réseau routier ait été effectué au niveau cantonal, le PALM ne propose pas de stratégie spécifique pour leur suppression.

CE4:

Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

**Forces**

- La stratégie cohérente et complète développée dans le projet d'agglomération ainsi que les mesures qui en découlent devraient permettre une modification sensible de la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Il devrait en résulter une amélioration sensible de la qualité de l'air et une diminution des immissions sonores
- Les mesures d'urbanisation (périmètre compact, sites stratégiques), soutenues par les principes de l'actuel plan directeur vaudois, permettent une amélioration générale de l'utilisation du sol par rapport à la tendance actuelle. Il aurait cependant été souhaitable que l'agglomération traite également le territoire de l'agglomération hors du périmètre compact en raison du risque d'étalement urbain induit notamment par l'amélioration de l'accessibilité autoroutière.
- Le concept paysager constitue une bonne base pour la préservation des espaces ouverts et des corridors biologiques dans l'agglomération ; il contribue à limiter le risque de dispersion de nouvelles urbanisations et à préserver les espaces ouverts et naturels. Toutefois, l'instrument central que constitue la charte environnementale d'agglomération n'est pas encore adopté et laisse en suspens la réalisation des mesures environnementales. Elle ne permettra qu'à terme de garantir la coordination entre l'urbanisation et les objectifs environnementaux.

**Faiblesses**

- Les nouvelles infrastructures impliquent des besoins en surfaces importants et se situent, en partie, sur des périmètres contenant des objets inscrits dans des inventaires de protection des paysages, des biotopes sensibles ou encore des couloirs biologiques et parcs d'agglomération. Il ne ressort pas suffisamment du projet d'agglomération comment les conflits qui en résultent vont être résolus.

Rapport d'examen	Les deux aspects exigés dans le rapport de mise en œuvre, soit la cohérence de la 1 <sup>ère</sup> et de la 2 <sup>ème</sup> génération du projet d'agglomération Lausanne-Morges et la mise en œuvre des mesures dans le domaine des transports et de l'urbanisation, ont été examinés (voir Rapport explicatif, chap. 4.2). Les éléments pertinents concernant la mise en œuvre sont intégrés dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération (chap. 2 et 4.1).
------------------	---

Tableau 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>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	3
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	2
<b>Total CE1 - CE4 (utilité)</b>	<b>9</b>

Tableau 4-2

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

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. listes A et B du chap. 2) s'élèvent à 861.73 millions de francs, auxquels s'ajoutent 412.42 millions de francs pour les mesures A1 de la 1<sup>ère</sup> génération. Ces coûts de 1274.15 millions de francs sont considérés comme élevés.

Le système de malus lié à la mise en œuvre des mesures A1 des projets révisés, tel que prévu dans les Directives du DETEC, n'a pas été appliqué. Cet abandon est dû au laps de temps trop court entre la signature de l'accord sur les prestations et la date de référence du rapport de mise en œuvre. A défaut, les résultats du rapport de mise en œuvre ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'utilité du projet (voir chapitre 4.1.).

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4.1) et le coût total.

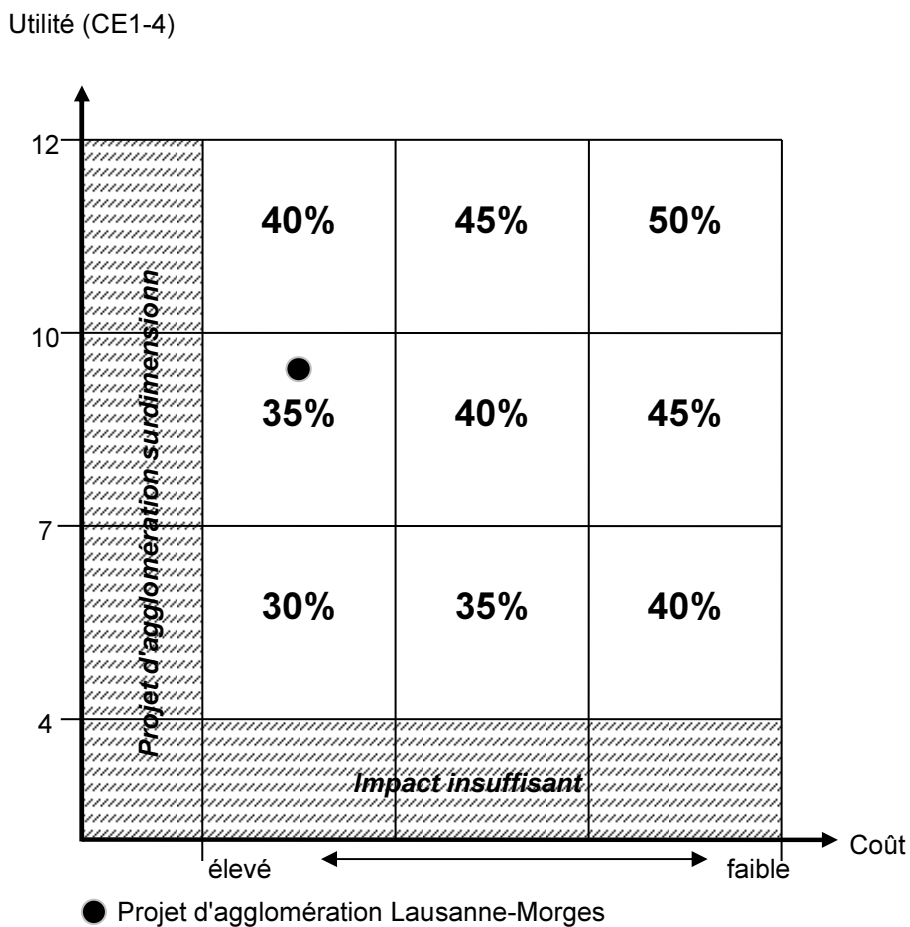


Figure 4-1

## 5 Examen de la priorité des mesures

En comparaison avec l'ensemble des projets d'agglomération et compte tenu des moyens à disposition, la Confédération réexamine la priorité des mesures fixées par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les Directives du DETEC (notamment chap. 2, 3.5 et 4.4). Elle comprend les étapes suivantes :

Adaptation des mesures (voir chap. 5.1) ;

Désignation des mesures non cofinancées (voir chap. 5.2) :

- Mesures d'urbanisation
- Mesures de transport non cofinancées
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon l'agglomération
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon la Confédération
- Mesures non pertinentes pour le projet d'agglomération ;

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) ;

Désignation des mesures dont la priorité A/B/C a été modifiée (voir chap. 5.4) ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération (voir chap. 2) :

- Les mesures de la liste A sont prêtes à être financées et réalisées au cours de la période quadriennale 2015-2018
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur rapport coût-utilité ;

Désignation des mesures de priorité C pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir (mesures C\*) (voir chap. 5.5).

Les chapitres 2 et 5 ne comprennent que des mesures ayant un impact positif ou neutre sur le projet d'agglomération. Les mesures mentionnées dans les tableaux 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 et 5.5 sont déterminantes pour le taux de contribution et seront reprises dans l'accord sur les prestations.

Les mesures qui ont été déposées avec une priorité C par l'agglomération n'ont pas été examinées par la Confédération.

### 5.1 Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

Pour garantir la cohérence de l'examen entre les projets d'agglomération, la composition des mesures suivantes a dû être adaptée :

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
5586.2.005	4c	Mobilité douce - Réseaux 2015-2018	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.279, Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu: itinéraire mobilité douce, 5.9 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.280, Développement des réseaux de mobilité douce 2015-2018 (mesures MD Liste A) (4c.1+4; 4c.2; 4c.3; 4c.CL.07; 4c.CL.100; 4c.CL.101; 4c.CL.102; 4c.CL.150; 4c.CL.152; 4c.EL.6; 4c.EL.100; 4c.EL.101; 4c.EL.102; 4c.EL.104; 4c.EL.151; 4c.NL.103; 4c.NL.105; 4c.NL.107; 4c.NL.108; 4c.NL.109; 4c.OL.23; 4c.OL.101; 4c.OL.102; 4c.OL.104; 4c.OL.105; 4c.OL.106; 4c.RM.1b; 4c.RM.100a; 4c.RM.152), 20.54 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.298, Romanel, modération intégrant la mobilité douce, 0.90 mio CHF</li> </ul>



Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
selon l'agglomération, non cofinancée, voir tableau 5-3			
5586.2.006	4c	Mobilité douce - Réseaux 2019-2022	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.282, Développement des réseaux de mobilité douce 2019-2023 (mesures MD Liste B) (4c1+4; 4c2b; 4c.CL.07b; 4c.CL.11; 4c.CL.129; 4c.EL.103; 4c.NL.120; 4c.NL.121; 4c.OL.21; 4c.OL.100; 4c.OL.107; 4c.RM.150; 4c.RM.151), Priorité B selon la Confédération</li> </ul>
5586.2.007	4d	Mobilité douce - Franchissements dénivelés 2015-2018	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.283, Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.CL.151; 4d.EL.106; 4d.NL.111; 4d.OL.12a; 4d.OL.110; 4d.OL.112; 4d.OL.113; 4d.OL.114; 4d.OL.115; 4d.RM.8), 30.09 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.284, Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures MD Liste A) (4d.CL.125; 4d.CL.127; 4d.CL.128; 4d.CL.129; 4d.CL.132; 4d.CL.135; 4d.CL.139; 4d.CL.140; 4d.EL.150; 4d.EL.152; 4d.NL.110; 4d.OL.103; 4d.OL.111), 6.82 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> </ul>
5586.2.008	4d	Mobilité douce - Franchissements dénivelés 2019-2022	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.285, Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures individuelles) (4d.CL.04; 4d.CL.138; 4d.CL.141; 4d.NL.112; 4d.OL.12b; 4d.OL.16), 24.55 mio CHF selon l'agglomération, priorité B selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.286, Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures MD Liste B) (4d.CL.06; 4d.CL.126; 4d.CL.131; 4d.CL.136; 4d.CL.137; 4d.EL.105; 4d.OL.25; 4d.OL.116; 4d.OL.117; 4d.RM.3; 4d.RM.13; 4d.RM.17; 4d.RM.101), 35.45 mio CHF selon l'agglomération, priorité B selon la Confédération</li> <li>▪</li> </ul>
5586.2.009	4e	Mobilité douce - VLS et stationnement vélos 2015- 2018	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.287, Vélo station Lausanne CFF Nord, 2ème étape, 0.34 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.288, Vélo station Lausanne CFF Sud, 1ère étape, 0.40 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.290, Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places), 1.40 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.291, Vélo station Morges (400 places), 2.80 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.292, Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R), 1ère étape, 1.00 mio CHF selon l'agglomération, priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.294, Création d'un réseau de vélos en libre service (VLS), 1ère étape, 6.10 mio CHF selon l'agglomération, non cofinancée, voir tableau 5-3</li> </ul>
5586.2.010	4e	Mobilité douce - VLS et stationnement vélos 2019- 2022	Les mesures suivantes sont considérées individuellement: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.289, Vélo station Lausanne CFF Sud, 2ème étape, 3.00 mio CHF selon l'agglomération, priorité B selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.293, Création de places vélos aux stations importantes de transports</li> </ul>

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition des mesures
			publics (B+R), 2ème étape, 1.00 mio CHF selon l'agglomération, priorité B selon la Confédération
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.295, Création d'un réseau de vélos en libre service (VLS), 2ème étape, 6.00 mio CHF selon l'agglomération, non cofinancée, voir tableau 5-3</li> </ul>
5586.2.095	23 <sup>e</sup> _C L_01	m3 / Réalisation du métro	<p>Les mesures suivantes sont considérées individuellement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 5586.2.301, m3 / Réalisation du métro - Etape 1, 145 mio CHF selon l'agglomération, Priorité A selon la Confédération</li> <li>▪ 5586.2.302, m3 / Réalisation du métro - Etape 2, 223* mio CHF selon l'agglomération, Priorité B selon la Confédération</li> </ul>

Tableau 5-1

\* Le total du coût des étapes 1 et 2 a été calculé sur la base de la mesure déposée dans le projet d'agglomération en 2012, à savoir 368 mio CHF.

## 5.2 Mesures non cofinancées

### 5.2.1 Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé.

L'évaluation du projet d'agglomération par la Confédération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport, afin de maximiser l'impact du projet.

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
<b>Mesures d'urbanisation</b>				
5586.2.303		Site A: Les Fiches - Vennes - Croisettes	horizon avant 2015	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
5586.2.304		Site B: Blécherette - Le Rionzi	horizon avant 2015/ A	
5586.2.305		Site C: Romanel - Vernand - Cheseaux	horizon avant 2015/ A/ B	
5586.2.306		Site D: Hautes Ecoles - Tir Fédéral - Maladière	horizon avant 2015/ A/ B/ C	
5586.2.307		Site E1: Prilly Sud - Malley - Sébeillon	horizon avant 2015/ A	
5586.2.308		Site E2: Arc-en-Ciel - Cocagne- Buyère	horizon avant 2015/ A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement	
5586.2.309		Site F: Route de Cossonay	horizon avant 2015/ A/ C	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par les fonds d'infrastructure.	
5586.2.310		Site G: Vallaire - Venoge	horizon avant 2015		
5586.2.311		Site H1: Morges Est - Préverenges - Lonay - Denges	horizon avant 2015/ A		
5586.2.312		Site H2: Morges Ouest - Tolochenaz	horizon avant 2015/ A/ B		
5586.2.313		Site I: Morges	horizon avant 2015		
5586.2.314		Site J: Lausanne	horizon avant 2015/ A		
5586.2.315		Site K: Renens	horizon avant 2015		
5586.2.316		Site L: Pully	horizon avant 2015/ A/ B		
<b>Mesures de transport</b>					
5586.2.122	8g_NL_01	LEB / Véhicules Cheseaux- Echallens	A	Il s'agit de mesures non- infrastructurelles. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par les fonds d'infrastructure.	
5586.2.124	16b_tl_01	tl / Véhicules 2015-2018	A		
5586.2.125	16b_MBC_01	TPM / Véhicules 2015-2018	A		
5586.2.127	17b_tl_01	tl / Véhicules 2019-2027	B		
5586.2.128	17b_MBC_01	TPM / Véhicules 2019-2027	B		
5586.2.130	23b_tl_01	t2, t3 / Véhicules TBD	A		
5586.2.131	23b_tl_02	t4 / Véhicules TBD	B		
5586.2.133	23d_OL_01	t1 / Véhicules tramway	A		
5586.2.135	23f_CL_01	m3 / Acquisition de rames, extension garage-atelier et remisage	A		
5586.2.138	24b_tl_01	m2 / Modification et acquisition de rames	A		
<b>Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement</b>					
5586.2.011	4h	Zones à régime spécial de circulation	A		Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
5586.2.016	5a_CL_04	Lausanne / Rte de Chavannes Est (tronçon Bourdonnette - Maladière)	A		

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
5586.2.019	5a_EL_03	Pully / Ch. de Rennier	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
5586.2.032	5b_NL_09	Romanel / RC 401b, tronçon Lussex-Raffort requalification	A	
5586.2.033	5b_NL_10	Lausanne / RC 401b, tronçon Raffort - Bel-Air, boulevard urbain	B	
5586.2.035	5b_NL_12	Le Mont / Route des Martines	A	
5586.2.036	5b_OL_01	Renens / Av. de Longemalle prolongement Ouest	B	
5586.2.037	5b_OL_02	Renens / Ch. du Chêne prolongé + Av. de Malley (SDIM)	A	
5586.2.039	5b_OL_06	Ecublens / Rte Neuve	A	
5586.2.103	8c_NL_01	Lausanne / Assainissement passage à niveau Bel-Air	B	
5586.2.105	8c_NL_05	Romanel / Assainissement passage à niveau Romanel gare	A	
5586.2.106	8c_NL_06	Romanel / Assainissement passage à niveau Lussex	A	
5586.2.107	8c_NL_07	Jouxens / PN Cèdres - Signalisation lumineuse	B	
5586.2.111	8d_NL_01	LEB / Tunnel à double voie Union - Av. Echallens (cadence 7.5 min.)	B	
5586.2.112	8d_NL_02	Lausanne / Réaménagement carrefour de Montétan	B	

Tableau 5-2

### 5.2.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu de leur impact relativement local et de leur coût supportable pour l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Les mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier qui ne présentent pas les seuils minimaux de charge de trafic et le nombre de personnes concernées définis dans le rapport explicatif sont également considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans les horizons temporels annoncés :

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA
Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)				
5586.2.021	5a_EL_05	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 2	B	8.10
5586.2.040	5b_OL_08	Renens / By-pass av. du Léman (SDIM)	B	4.95
5586.2.041	5b_RM_01	Lonay, Denges / Rte Lonay - Denges	A	20.00
5586.2.051	11_NL_01	Romanel / Barreau de la Sauge	A	8.40
5586.2.062	16a_RM_01	Réseau TPM 2018 - Infrastructures	A	10.00
5586.2.065	17a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 2	B	1.00
5586.2.066	17a_NL_01	t121 / Lausanne, Le Mont - Electrification Blécherette- Grand-Mont	B	4.30
5586.2.067	17a_NL_02	t121 / Lausanne, Le Mont - Aménagement arrêts Tuilière, Chatelard	B	4.50
5586.2.074	17a_NL_09	t13 / Lausanne, Le Mont - Electrification Ch. de Maillefer	B	3.00
5586.2.075	17a_NL_10	t13 / Lausanne, Le Mont - Aménagements Ch. de Maillefer	B	9.00
5586.2.085	23a_CL_02	t1 8 / Lausanne - tronçon Tunnel - Bellevaux	B	32.20
5586.2.088	23a_OL_02	t3 / Lausanne, Prilly - Electrification Galicien- Bourdonnette	B	3.10
5586.2.091	23a_OL_06	t3 / Ecublens, St-Sulpice - Electrification EPFL-Venoge	B	2.80
5586.2.294	4e.3	Création d'un réseau de vélos en libre service (VLS), 1ère étape	A	6.10
5586.2.295	4e.3	Création d'un réseau de vélos en libre service (VLS), 2ème étape	B	6.00
5586.2.298	4c.NL.102	Romanel, modération intégrant la mobilité douce	A	0.90

Tableau 5-3

### 5.2.3 Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

La liste des mesures ci-dessous reprend les mesures qui ont été déposées par l'agglomération en vue d'un cofinancement ou comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, mais qui ont été considérées par la Confédération comme ayant un impact limité sur le projet d'agglomération. L'agglomération est libre de les mettre en œuvre :

Code ARE	N° PA	Mesure	Explication
5586.2.031	5b_NL_08	Lausanne, Cheseaux / RC448, giratoires Bel-Air et Mon-Repos	Compte tenu des informations dont dispose la Confédération pour évaluer cette mesure, elle n'est pas jugée significative pour l'effet du projet.
5586.2.097	24a_CL_01	m2 / Automatismes	Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure. Elle est nécessaire à l'exploitation du réseau mais n'est pas jugée significative pour l'effet du projet.

Tableau 5-4

### 5.3 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ferroviaires et routières ci-dessous, la participation de la Confédération est prévue au travers d'autres instruments de financement que le fonds d'infrastructure, partie trafic d'agglomération est prévue. Ces mesures sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont ainsi prises en considération par la Confédération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération. Les mesures contenues dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement Module 3 sont mentionnées pour information, même si, au vu de leur horizon de réalisation, elles n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération.

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Instrument de financement
5586.2.114	8f_NL_01	LEB / Evitement Les Ripés-Etagnières	10.00	Convention de prestations 2013-2016
5586.2.115	8f_NL_02	LEB / Halte Etagnières	2.00	
5586.2.271	9a/b	Autoroute A1 Jonction de Chavannes et compléments de jonction de Malley	-	Routes nationales, entretien et amélioration
5586.2.272	10a	Autoroute A1 Nouvelle jonction d'Ecublens	-	Routes nationales, entretien et amélioration
5586.2.273	10b	Autoroute A1 Elimination du goulet de Crissier - Module 2	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 2
5586.2.274	14a	Autoroute A9 Eclatement de la jonction de La Blécherette	-	Routes nationales, entretien et amélioration
5586.2.275	20	Réseau ferroviaire CFF Léman 2030 - Développement du nœud ferroviaire de Lausanne	-	futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)
-	-	N1 Villars-Ste-Croix – Cossonay	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 3
-	-	N1/9 Elimination Goulet d'étranglement de Crissier, Phase 1	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 1

Tableau 5-5

Les mesures suivantes se situent sur des tronçons qui faisaient partie intégrante du nouveau réseau des routes nationales (NAR). L'intégration des tronçons concernés dans le réseau des routes nationales et leur financement par la Confédération ont été refusés lors de la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent sous l'égide du canton. La planification et le financement de ces mesures sont à examiner.

Code ARE	N° PA	Mesure
-	-	Contournement de Morges

Tableau 5-6

Les tableaux n'ont qu'un caractère informatif. La réalisation des mesures est réglée par les planifications et les décisions de crédit des programmes correspondants de la Confédération ou par des procédures spécifiques aux différents projets.

#### 5.4 Modification de la priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de la priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) quant à leur plausibilité, leur rapport coût/utilité et leur degré de maturité entraîne les modifications suivantes par rapport aux indications du projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (Mio. CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
<b>A → B</b>				
5586.2.014	5a_CL_02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	10.00	Pas prête à être réalisée et financée à l'horizon A  L'horizon de réalisation de cette mesure doit être coordonné à celui de la 2 <sup>ème</sup> étape du m3 (mesure 5586.2.302).
5586.2.302	23e_CL_01	m3 / Réalisation du métro - Etape 2	223	Rapport coût-utilité : suffisant  L'utilité de la mesure proposée est très bonne. L'infrastructure est judicieusement coordonnée avec le développement du secteur stratégique Blécherette-Rionzi.  Toutefois, les coûts de cette mesure sont trop élevés pour que la Confédération puisse soutenir un cofinancement à l'horizon A. La priorité est donnée à la première étape du m3.
<b>A → C</b>				
5586.2.061	16a_OL_01	t12 / Electrification Bourdonnette-EPFL	3.10	Coût-utilité : insuffisant et degré de maturité : insuffisant  La réalisation d'une liaison de transports publics structurante entre Morges et Lausanne par le sud n'est pas jugée prioritaire par la Confédération, le site des Hautes Ecoles bénéficiant déjà d'une bonne qualité de desserte grâce au m1. L'intérêt d'une offre complémentaire par le sud est reconnu, mais plusieurs éléments doivent encore être mieux explicités notamment au niveau des variantes choisies, de la coordination avec le réseau TPM ainsi qu'avec le développement des Prés-de—Vidy.
<b>B → C</b>				
5586.2.029	5b_NL_06	Le Mont / Liaison Solitaire - Budron	22.50	Rapport coût-utilité : insuffisant  Cette mesure présente une utilité absolue faible en ne permettant qu'une réduction minimale des charges de trafic sur l'itinéraire à décharger. Les mesures d'accompagnement de cette route de contournement visant à limiter les effets négatifs de l'amélioration de l'accessibilité pour le trafic individuel motorisé au nord du périmètre compact n'ont pas été communiquées. Ceci est d'autant plus problématique que la mesure se

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Explications
				situe en-dehors du périmètre compact traité par le PALM.
5586.2.048	11_CL_04	Lausanne / Réseau routier d'accès à la jonction de Malley	1.50	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant et degré de maturité : insuffisant.</p> <p>La nécessité de cette mesure, en particulier les interventions sur l'Avenue du Chablais, n'est pas explicitée. L'amélioration de l'accessibilité pour le trafic individuel motorisé aux Prés-de-Vidy, au cœur du périmètre compact, sans mesures d'accompagnement connues, est évaluée comme problématique et en contradiction avec la vision du système de transports portée par le PALM. L'organisation et la gestion du réseau routier d'accès à la jonction de Malley doivent en outre être coordonnées avec les évolutions liées à la planification de ce secteur.</p>
5586.2.049	11_EL_01	Lutry / Réseau routier d'accès à la jonction de Corsy - Phase 1	5.00	<p>Degré de maturité : insuffisant</p> <p>Le contenu de cette mesure doit encore être défini pour pouvoir être évalué par la Confédération.</p>
5586.2.052	11_NL_02	Le Mont / Barreau de Montricher (tronçon RC448-RC449) (Phase 2)	10.00	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>Cette mesure améliore de manière importante l'accessibilité autoroutière dans le secteur nord de l'agglomération, sans que les mesures spécifiques d'accompagnement aient été communiquées. Les éléments suivants sont en particulier critiqués :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La fonction de ce nouveau barreau est peu claire (délestage des quartiers en densification en lien avec le barreau de la Saugé).</li> <li>• L'infrastructure proposée ne respecte pas l'espace réservé au cours d'eau.</li> <li>• Elle est en conflit avec les périmètres du parc d'agglomération et des corridors biologiques régionaux et locaux.</li> </ul>
5586.2.076	17a_RM_01	Réseau TPM 2025 - Infrastructures	10.00	<p>Degré de maturité : insuffisant</p> <p>Les coûts de cette mesure sont repris de la tranche A (voir mesure 5586.2.062/16a_RM_01, tableau 5-3). Une évaluation plus fine devra être conduite avant de réserver un montant de la deuxième tranche du fonds d'infrastructure.</p>
5586.2.089	23a_OL_03	t4 / Renens, Prilly - tronçon Perrelet - Bugnon (Florissant)	57.30	<p>Coût-utilité : insuffisant</p> <p>La réalisation de ce tronçon transversal aux axes forts t1 et t2 participe à l'amélioration du réseau de transports publics. Ce tronçon n'est toutefois pas jugé prioritaire. Une optimisation des coûts est également à rechercher.</p>

Tableau 5-7



## 5.5 Listes A, B et C\* reposant sur l'examen de la priorité

Les listes A et B sont présentées au chap. 2.

La liste ci-dessous mentionne les mesures priorisées en C par la Confédération pour lesquelles la nécessité d'agir est en principe reconnue, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas de les prioriser dans les listes A ou B (mesures C\*) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>
5586.2.089	23a_OL_03	t4 / Renens, Prilly - tronçon Perrelet - Bugnon (Florissant)	57.30

Tableau 5-8

## 6 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux

### 6.1 Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération

#### 6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement ainsi qu'avec les plans sectoriels correspondants, plans de mesures et inventaires a été examinée. Aucune contradiction importante n'a été constatée. L'examen définitif de la légalité de chacune des mesures aura toutefois lieu dans le cadre des procédures ordinaires de planification qui suivront et sur la base des prescriptions juridiques et de planification en vigueur à ce moment-là. Celles-ci doivent être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

Lors de la mise en œuvre des mesures A, tous les conflits qui pourraient survenir devront être résolus avec l'office fédéral compétent, en particulier l'Office fédéral de l'environnement, avant la signature de la convention de financement.

Pour les mesures d'urbanisation il faut en particulier respecter les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur et les prescriptions sur les dimensions des zones à bâtir correspondantes.

#### 6.1.2 Mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec un potentiel de conflit selon l'OFEV

Selon un examen sommaire de l'OFEV, les mesures suivantes de priorité A ou B prises en compte pour l'impact du projet d'agglomération comportent des conflits ou des difficultés (cette liste n'est pas exhaustive) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. Rapport d'examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Remarque conflit/difficulté</i>
55.2.051	11_NL_01	5-3	Romanel/Barreau de la Saugue	A	Interfère avec un couloir biologique identifié par la stratégie parcs nature paysage du PALM. Le projet d'agglomération ne donne pas les garanties suffisantes quant à sa prise en compte.
5586.2.055	11_OL_02	Liste A	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens	A	Risque d'interférence avec le couloir biologique de la Venoge assurant la connexion biologique entre le lac et les zones alluviales d'importance nationale en amont. Le projet d'agglomération ne donne pas les garanties suffisantes quant à sa prise en compte.

Tableau 6-1

## 6.2 Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Les cantons sont en principe responsables d'assurer la conformité du plan directeur avec le projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure qui relèvent du plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée ». Pour celles de la liste B, il est souhaitable qu'elles soient classées en « coordination en cours ». Les mesures d'infrastructure suivantes relèvent du plan directeur cantonal :

### Liste A:

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
5586.2.093	23c_OL_01	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix
5586.2.301	23°_CL_01	m3 / Réalisation du métro - Etape 1

Tableau 6-2

### Liste B:

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
5586.2.302	23°_CL_01	m3 / Réalisation du métro - Etape 2

Tableau 6-3

Les mesures non cofinancées qui relèvent du plan directeur (chap. 5.2) doivent également être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant avant la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Cela vaut en particulier pour les mesures d'urbanisation relevant du plan directeur lorsqu'elles sont étroitement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
5586.2.308		Site E2 : Arc-en-Ciel - Cocagne-Buyère
5586.2.314		Site J : Lausanne
5586.2.315		Site K : Renens

Tableau 6-4

Les autres mesures d'urbanisation relevant du plan directeur doivent en principe être mises en œuvre et approuvées dans le plan directeur cantonal avant la fin de la période de quatre ans indiquée dans l'accord sur les prestations. Les mesures concernées devront être fixées définitivement sur la base du tableau 5-2 adapté. Si les mesures dépendent d'une révision complète du plan directeur (p.ex. en relation avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), il sera possible de différer exceptionnellement les délais. Néanmoins, la coordination de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et des mesures infrastructurelles cofinancées doit être assurée. En fonction de ces éléments, la Confédération peut émettre des réserves dans le cadre de la conclusion des conventions de financement.

## **7 Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération**

Les crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (2<sup>ème</sup> génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

La Confédération soutient les efforts de l'agglomération visant à poursuivre la collaboration ainsi que la planification et la mise en œuvre coordonnées des mesures en matière d'urbanisation, de transport et de paysage. Pour l'élaboration du projet d'agglomération Lausanne-Morges de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. Les éléments centraux devraient être l'examen et la prise en considération du développement non souhaité en dehors du périmètre compact, le développement de mesures visant à influencer les comportements de mobilité ainsi que la poursuite et l'optimisation de la 2<sup>e</sup> étape de la mesure-clé m3. Suivant l'évolution du plan directeur cantonal, il s'agira également de porter une attention particulière à la problématique des installations commerciales à forte fréquentation à l'échelle de l'agglomération.



## ANNEXE 1

### Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005**
5586.2.280	4c	Développement des réseaux de mobilité douce 2015-2018 (mesures MD Liste A) (4c.1+4; 4c.2; 4c.3; 4c.CL.07; 4c.CL.100; 4c.CL.101; 4c.CL.102; 4c.CL.150; 4c.CL.152; 4c.EL.6; 4c.EL.100; 4c.EL.101; 4c.EL.102; 4c.EL.104; 4c.EL.151; 4 4c.NL.103; 4c.NL.105; 4c.NL.107; 4c.NL.108 ; 4c.NL.109; 4c.OL.23; 4c.OL.101; 4c.OL.102; 4c.OL.104; 4c.OL.105; 4c.OL.106; 4c.RM.1b; 4c.RM.100a; 4c.RM.152)	A	20.54	19.32
5586.2.282	4c	Développement des réseaux de mobilité douce 2019-2023 (mesures MD Liste B) (4c1+4; 4c2b; 4c.CL.07b; 4c.CL.11; 4c.CL.129; 4c.EL.103; 4c.NL.120; 4c.NL.121; 4c.OL.21; 4c.OL.100; 4c.OL.107; 4c.RM.150; 4c.RM.151)	B	15.00	14.11
5586.2.284	4d	Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures MD Liste A) (4d.CL.125; 4d.CL.127; 4d.CL.128; 4d.CL.129; 4d.CL.132; 4d.CL.135; 4d.CL.139; 4d.CL.140; 4d.EL.150; 4d.EL.152; 4d.NL.110; 4d.OL.103; 4d.OL.111)	A	6.82	6.41
5586.2.286	4d	Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures MD Liste B) (4d.CL.06; 4d.CL.126; 4d.CL.131; 4d.CL.136; 4d.CL.137; 4d.EL.105; 4d.OL.25; 4d.OL.116; 4d.OL.117; 4d.RM.3; 4d.RM.13; 4d.RM.17; 4d.RM.101)	B	35.45	33.34
5586.2.287	4e.CL.10a	Vélo station Lausanne CFF Nord, 2ème étape (extension)	A	0.34	0.32
5586.2.288	4e.CL.10b	Vélo station Lausanne CFF Sud, 1ère étape	A	0.40	0.38
5586.2.292	4e.1	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R), 1ère étape	A	1.00	0.94
5586.2.293	4e.1	Création de places vélos aux stations importantes de transports publics (B+R), 2ème étape	B	1.00	0.94
	Total	Liste A/B		80.55	75.76

Selon le benchmark, les coûts des listes de mobilité douce sont réduits comme suit :

Réduction des coûts de mobilité douce liste A : 7.28 mio CHF \*

Réduction des coûts de mobilité douce liste B : 12.87 mio CHF \*

Réduction des coûts totaux : 20.14 mio CHF \*

MD Liste A	A	20.09
MD Liste B	B	35.52

Tableau Annexe 1 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Les montants des listes de mesures A et B du benchmark mobilité douce font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)

## ANNEXE 2

### Liste des mesures infrastructurelles non cofinancables ayant du point de vue de la Confédération un effet critique

La liste ci-dessous reprend les mesures infrastructurelles non cofinancables qui font partie intégrante du projet d'agglomération déposé mais pour lesquelles la Confédération émet des réserves.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Explications</i>
5586.2.002	3a	P+Rails régionaux	Les P+R(ails) doivent répondre à des critères stricts en matière de localisation (niveau d'offre minimale en transports publics structurants, niveau d'offre maximal de transports publics de rabattement), de fonction, de dimensionnement et de gestion. En l'absence d'une stratégie et d'une réglementation en la matière à l'échelle de l'agglomération, la Confédération émet des doutes sur l'efficacité de ces mesures, dont l'effet peut aller à l'encontre de la vision du système de transports protégé par le projet d'agglomération.
5586.2.003	3b	P+R urbains	
5586.2.030	5b_NL_07	Lausanne, Romanel / RC448, giratoires Fontany et Essert	Les giratoires prévus sont situés en bordure du périmètre compact de l'agglomération, interférant avec un couloir biologique identifié par la stratégie parcs nature paysage du PALM.
5586.2.034	5b_NL_11	Romanel / Barreau de Fontany	Ce barreau est situé en bordure de périmètre compact, et interfère avec un couloir biologique identifié par la stratégie parcs nature paysage du PALM.
5586.2.053	11_NL_03	Sullens / Route de contournement (hors périmètre)	La nécessité de cette route de contournement n'apparaît pas de manière évidente.

Tableau Annexe 2

## ANNEXE 3

### Adaptations du rapport d'examen de la Confédération postérieures au 26 février 2014

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
5586.2.01 3	5a_CL_01	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	21.00	19.75	6.91
5586.2.01 7	5a_EL_01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	5.00	4.70	1.65
5586.2.01 8	5a_EL_02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	4.00	3.76	1.32
5586.2.02 0	5a_EL_04	Pully / Boulevard de la Forêt	3.50	3.29	1.15
5586.2.02 2	5a_NL_01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	7.20	3.60***	1.26
5586.2.02 3	5a_OL_02	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	5.28	4.97	1.74
5586.2.02 4	5a_OL_04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	7.26	4.19***	1.46
5586.2.05 4	11_OL_01	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.90	9.31	3.26
5586.2.05 5	11_OL_02	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.96	14.07	4.92
5586.2.05 6	11_OL_03	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	10.00	9.40	3.29
5586.2.05 8	16a_CL_01	t2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.20	1.13	0.40
5586.2.05 9	16a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	0.70	0.66	0.23
5586.2.06 0	16a_NL_03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	0.60	0.56	0.20
<b>5586.2.07 8</b>	<b>21_CL_01</b>	<b>Lausanne / Aménagement interface gare CFF</b>	<b>20.00</b>	<b>18.81</b>	<b>6.58</b>
5586.2.07 9	21_EL_01	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.80	6.40	2.24
5586.2.08 0	21_OL_01	Renens / Aménagement interface gare CFF	8.30	7.81	2.73
5586.2.08 1	21_RM_01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	5.00	4.70	1.65
5586.2.08 6	23a_EL_01	t2 / Lausanne, Pully - tronçon St- François - Pully Reymondin	30.00	28.60	10.01
5586.2.09 3	23c_OL_01	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	180.00	166.69	58.34
5586.2.10 1	240_01	GCTA / Mise en œuvre	27.00	25.39	8.89
5586.2.27 9	4c.OL.108	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir- Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu:itinéraire mobilité douce	5.90	5.55	1.94

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
5586.2.28 3	4d	Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.CL.151; 4d.EL.106; 4dNL111; 4dOL12a; 4dOL110; 4dOL112; 4dOL113; 4dOL114; 4dOL115; 4dRM8)	30.09	28.30	9.90
5586.2.29 0	4e.OL.120	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.40	1.32	0.46
5586.2.29 1	4e.RM.153	Vélo station Morges (400 places)	2.80	2.63	0.92
5586.2.29 9		MD Liste A (Annexe 1)		20.09***	7.03
5586.2.30 1	23°_CL_01	m3 / Réalisation du métro - Etape 1	145.00	134.28	47.00
Total				529.96	185.48

Tableau 2-1 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\*\* Coûts réduits dans le benchmark).

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
<b>Mesures d'urbanisation</b>				
5586.2.303		Site A: Les Fiches - Vennes - Croisettes	horizon avant 2015	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par les fonds d'infrastructure.
5586.2.304		Site B: Blécherette - Le Rionzi	horizon avant 2015/ A	
5586.2.305		Site C: Romanel - Vernand - Cheseaux	horizon avant 2015/ A/ B	
5586.2.306		Site D: Hautes Ecoles - Tir Fédéral - Maladière	horizon avant 2015/ A/ B/ C	
5586.2.307		Site E1: Prilly Sud - Malley - Sébeillon	horizon avant 2015/ A	
5586.2.308		Site E2: Arc-en-Ciel - Cocagne-Buyère	horizon avant 2015/ A	
5586.2.309		Site F: Route de Cossonay	horizon avant 2015/ A/ C	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par les fonds d'infrastructure.
5586.2.310		Site G: Vallaire - Venoge	horizon avant 2015	



Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
5586.2.311		Site H1: Morges Est - Préverenges - Lonay - Denges	horizon avant 2015/ A	
5586.2.312		Site H2: Morges Ouest - Tolochenaz	horizon avant 2015/ A/ B	
5586.2.313		Site I: Morges	horizon avant 2015	
5586.2.314		Site J: Lausanne	horizon avant 2015/ A	
5586.2.315		Site K: Renens	horizon avant 2015	
5586.2.316		Site L: Pully	horizon avant 2015/ A/ B	
<b>Mesures de transport</b>				
5586.2.122	8g_NL_01	LEB / Véhicules Cheseaux-Echallens	A	Il s'agit de mesures non-infrastructurelles. Ce type de mesure n'est pas cofinçable par le fonds d'infrastructure.
5586.2.124	16b_tl_01	t1 / Véhicules 2015-2018	A	
5586.2.125	16b_MBC_01	TPM / Véhicules 2015-2018	A	
5586.2.127	17b_tl_01	t1 / Véhicules 2019-2027	B	
5586.2.128	17b_MBC_01	TPM / Véhicules 2019-2027	B	
5586.2.130	23b_tl_01	t2, t3 / Véhicules TBD	A	
5586.2.131	23b_tl_02	t4 / Véhicules TBD	B	
5586.2.133	23d_OL_01	t1 / Véhicules tramway	A	
5586.2.135	23f_CL_01	m3 / Acquisition de rames, extension garage-atelier et remisage	A	
5586.2.138	24b_tl_01	m2 / Modification et acquisition de rames	A	
<b>Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement</b>				
5586.2.011	4h	Zones à régime spécial de circulation	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
5586.2.016	5a_CL_04	Lausanne / Rte de Chavannes Est (tronçon Bourdonnette - Maladière)	A	
5586.2.019	5a_EL_03	Pully / Ch. de Rennier	B	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
5586.2.032	5b_NL_09	Romanel / RC 401b, tronçon Lussex-Rafort requalification	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
5586.2.033	5b_NL_10	Lausanne / RC 401b, tronçon Raffort - Bel-Air, boulevard urbain	B	
5586.2.035	5b_NL_12	Le Mont / Route des Martines	A	
5586.2.036	5b_OL_01	Renens / Av. de Longemalle prolongement Ouest	B	
5586.2.037	5b_OL_02	Renens / Ch. du Chêne prolongé + Av. de Malley (SDIM)	A	
5586.2.039	5b_OL_06	Ecublens / Rte Neuve	A	
5586.2.103	8c_NL_01	Lausanne / Assainissement passage à niveau Bel-Air	B	
5586.2.105	8c_NL_05	Romanel / Assainissement passage à niveau Romanel gare	A	
5586.2.107	8c_NL_07	Jouxens / PN Cèdres - Signalisation lumineuse	B	
5586.2.111	8d_NL_01	LEB / Tunnel à double voie Union - Av. Echallens (cadence 7.5 min.)	B	
5586.2.112	8d_NL_02	Lausanne / Réaménagement carrefour de Montétan	B	

Tableau 5-2

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Instrument de financement
<b>5586.2.106</b>	<b>8c_NL_06</b>	<b>Romanel / Assainissement passage à niveau Lussex</b>	<b>10.00</b>	<b>Convention de prestations 2013-2016</b>
5586.2.114	8f_NL_01	LEB / Evitement Les Ripas-Etagnières	10.00	Convention de prestations 2013-2016
5586.2.115	8f_NL_02	LEB / Halte Etagnières	2.00	
5586.2.271	9a/b	Autoroute A1 Jonction de Chavannes et compléments de jonction de Malley	-	Routes nationales, entretien et amélioration
5586.2.272	10a	Autoroute A1 Nouvelle jonction d'Ecublens	-	Routes nationales, entretien et amélioration
5586.2.273	10b	Autoroute A1 Elimination du goulet de Crissier - Module 2	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 2
5586.2.274	14a	Autoroute A9 Eclatement de la jonction de La Blécherette	-	Routes nationales, entretien et amélioration
5586.2.275	20	Réseau ferroviaire CFF Léman 2030 - Développement du nœud ferroviaire de Lausanne	-	futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)

---

-	-	N1 Villars-Ste-Croix – Cossonay	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 3
-	-	N1/9 Elimination Goulet d'étranglement de Crissier, Phase 1	-	Programme d'élimination des goulets d'étranglement 2014, Module 1

---

Tableau 5-5