

| Mesure 4d | | Franchissements gardés et dénivelés des infrastructures de transports | | | | Agglomération | | | |
|---|--|---|------------|---|-------------------------------|---------------|----------|---------------------|---------|
| Infrastructures PALM : train de mesures a – Mobilité douce | | | | | | | | | |
| Données générales | | | | | | | | | |
| Description | | | | | | | | | |
| <p>Les franchissements dénivelés (passages inférieurs ou supérieurs) ou passages gardés par des barrières chemin de fer en faveur de la mobilité douce sont des liens importants dans le fonctionnement et la lisibilité de l'agglomération. Ces ouvrages doivent être particulièrement bien conçus (largeur suffisante, bonne lisibilité des émergences, lumière du jour, contacts visuels assurés) pour en garantir leur utilisation. Les projets portent sur des nouveaux dénivelés en relation avec le franchissement des autoroutes et des voies de chemin de fer. Seuls les passages gardés existants peuvent être assainis (nouvelles barrières et aménagement des environs). Les projets pris en considération sont nécessaires au développement de sites stratégiques. Ils sont détaillés dans l'étude stratégique de développement de la mobilité douce à l'échelle de l'agglomération. Les coûts se référant à la période 2011-2014 sont estimés sur la base des mesures retenues dans l'étude stratégique. Pour la période post 2014, les coûts relèvent d'une estimation sommaire.</p> | | | | | | | | | |
| Etat actuel | | | | | | | | | |
| <p>Les franchissements dénivelés font défaut particulièrement dans l'Ouest lausannois et la région de Morges (présence de l'autoroute, du chemin de fer, du métro m1). Dans le Nord lausannois, les cinq franchissements actuels du LEB doivent être assainis.</p> | | | | | | | | | |
| Objectifs à atteindre | | | | | | | | | |
| <p>Etablir ou rétablir les continuités fonctionnelles et spatiales des cheminements. Contribuer au développement des sites stratégiques. Valoriser les parcours de la mobilité douce. Améliorer les accès aux arrêts des TP. Recoudre les tissus urbains.</p> | | | | | | | | | |
| Etat final | | | | | | | | | |
| <p>Offre attractive pour les piétons et les cyclistes, lisible et bien intégrée dans l'agglomération. Bonnes connexions entre les quartiers et les sites stratégiques.</p> | | | | | | | | | |
| Effets escomptés | | | | | | | | | |
| <p>Usage facilité et augmentation de la part modale des modes doux et de la mobilité combinée. Amélioration de l'identité et facilités d'appropriation des sites par les usagers. Parcours alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (découvrir) tout en faisant du bien à sa santé.</p> | | | | | | | | | |
| Instance pilote | | Partenaires | | | Instance décisionnelle | | | | |
| Bureaux des SD, Ville de Lausanne | | Communes, Etat de Vaud, Entreprises TP | | | Communes, Etat de Vaud | | | | |
| Evaluation (Références : Evaluation PALM, INFRAS, novembre 2007; Guide ARE, août 2007) | | | | | | | | | |
| Rapport coût – utilité (train de mesures) : | | | | Bon à très bon | | | | | |
| Maturité 2007 : Degré 1-2 (projet à faible volume financier) | | | | Maturité 2010 : Prêt à être réalisé et financement garanti (pour les mesures en liste A) | | | | | |
| Documents disponibles à fin 2007 | | | | Démarches en cours | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - SDOL, Chantier 5 Espaces publics et mobilité douce, lignes directrices et stratégie d'aménagement, 2006 - SDRM Schéma directeur de la région morgienne et SDNL Schéma directeur du Nord lausannois, en cours d'adoption - Etat de Vaud, SEVEN, Plan des mesures OPAir 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, 2006 - PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase I, novembre 2007 | | | | <ul style="list-style-type: none"> - PALM, Stratégie de développement de la mobilité douce / Phase II - Communes de Morges et Tolochenaz, PDL Ouest morgien - Commune de Morges, PDL Morges Gare-Sud | | | | | |
| Mise en œuvre | | | | | | | | | |
| Période de réalisation | | 2009 - 2027 | | | | | | | |
| Début de réalisation | | avant 2011 | | entre 2011 et 2014 | | dès 2015 | | | |
| Nature de la demande à la Confédération | | X | Hors Fonds | Liste U | X | Liste A | X | Liste B | Liste C |
| Coûts (MCHF 2007) | | Investissement (TOTAL 115.3 MCHF) | | | | | | Exploitation | |
| CH Trafic d'aggllo (50%) | | - | - | - | 28 | 28 | - | - | |
| Etat de Vaud | | - | - | - | - | - | - | - | |
| Communes concernées | | 3.3 | - | - | 28 | 28 | - | - | |
| Tiers | | - | - | - | - | - | - | - | |
| TOTAL | | 3.3 | - | - | 56 | 56 | - | - | |
| Remarques : Lien avec les mesures du plan OPAir 2005 : | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - MO-20 Hiérarchisation des modes privilégiant la mobilité douce - MO-22 Incitation à une pratique quotidienne de la mobilité douce | | | | | | | | | |