



TRANSITEC
INGÉNIEURS-CONSEILS SA

17, Avenue des Boveresses
CH-1010 LAUSANNE

Téléphone : (021) 652 55 55

Téléfax : (021) 652 32 22



ROBERT-GRANDPIERRE ET RAPP SA
RUE DU SIMPLON 8 CH-1006 LAUSANNE
TELEPHONE 021-616 10 78 FAX 021-616 36 88

COMMUNAUTE DE LA REGION LAUSANNOISE (COREL)

GROUPE "TRANSPORTS"

SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL DES DEPLACEMENTS

CONCEPT ET ACTIONS PROPOSEES

8'412.22 /BL/RGP/CE/rv/Bp/bm

Juin 1995

Groupe d'études spécialisé dans les systèmes de transports

TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
1. INTRODUCTION ET BUTS DU DOCUMENT	1
2. LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL DES DEPLACEMENTS	2
3. METHODOLOGIE	3
4. LES PRINCIPES DIRECTEURS DU SCHEMA DES DEPLACEMENTS	5
4.1 LES DONNEES DE BASE	5
4.2 LES PRINCIPES DIRECTEURS	6
4.3 EXEMPLES DE CHAINES DE DEPLACEMENTS	8
 LE CONCEPT DES DEPLACEMENTS A LONG TERME (E2)	
5. LE CONCEPT "TRANSPORTS INDIVIDUELS" (TI)	12
5.1 LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE L'OFFRE ET LEURS FONCTIONS	12
5.2 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU CONCEPT TI	14
6. LE CONCEPT "TRANSPORTS COLLECTIFS" (TC)	18
 LE SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS : ACTIONS A COURT-MOYEN TERMES (E1a - E1b)	
7. DEFINITION DES SECTEURS ET PRINCIPES DE PRESENTATION	22
8. SECTEUR OUEST	24
8.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE	24
8.2 LES PRINCIPAUX PROJETS	25
8.3 LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	29

9. SECTEUR LEB-NORD	30
9.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE	30
9.2 LES PRINCIPAUX PROJETS	31
9.3 LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	33
10. SECTEUR EST	34
10.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE	34
10.2 LES PRINCIPAUX PROJETS	35
10.3 LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	37
11. SECTEUR URBAIN	38
11.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE	38
11.2 LES PRINCIPAUX PROJETS	39
11.3 LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	43
12. RECAPITULATIF DES PROJETS ET COUTS	44
13. CONCLUSIONS	47
GLOSSAIRE	
ANNEXE	

1. INTRODUCTION ET BUTS DU DOCUMENT

En date du 15 janvier 1993, la Communauté de la région lausannoise (COREL) a mandaté les bureaux Transitec Ingénieurs-Conseils S.A. et Robert-Grandpierre et Rapp S.A. à Lausanne pour l'établissement d'un Schéma directeur régional des déplacements (SDRD).

Deux rapports intermédiaires ont été élaborés au cours de cette étude :

- Septembre 1993 : "Rapport n°1 de préparation à la consultation des communes";
- Juin 1994 : "Rapport n°2 : Diagnostic";
- Décembre 1994 : "Rapport n° 3 : Schéma directeur régional des déplacements - version provisoire destinée à la consultation n° 2 des communes".

Par ailleurs, un document consignant les procès-verbaux des diverses séances de consultation des communes, ainsi que les réponses à ces PV, a été élaboré en mars 1994 (Rapport n°1b : "Résultats de la consultation n°1 des communes").

Le présent document constitue la version finale du Schéma directeur régional des déplacements de la COREL. Il a été élaboré sur la base de la version provisoire distribuée aux communes à fin 1994 (Rapport n° 3) et des remarques soulevées au cours de la consultation qui suivit.

Le Schéma directeur régional des déplacements de la COREL a pour buts de présenter :

- ① **Le concept général des déplacements envisagé à long terme dans la COREL, et intégrant l'ensemble des modes de transports motorisés;**
- ② **Les actions proposées pour la mise en oeuvre de ce concept, de manière pragmatique et ciblée :**
 - **à court terme** : des projets "coups partis" et projets de transports "vitaux" ou prioritaires pour la région,
 - **à moyen terme** : des projets de transports dont la réalisation, importante mais moins vitale, peut être légèrement différée dans le temps ou est liée à des opportunités urbanistiques, des possibilités de financement extérieur, voire d'autres facteurs non maîtrisables à l'heure actuelle.

2. LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL DES DEPLACEMENTS

Les objectifs visés par le Schéma directeur régional des déplacements de la COREL sont les suivants :

- **définir une planification régionale des réseaux de transports collectifs et individuels pour les années à venir, de manière pragmatique (faisabilité techniques assurées, coût évalué) en dégagant des priorités acceptées par l'ensemble des communes concernées par les concepts proposés et les projets existants ou imaginés dans le cadre de cette étude ;**
- **assurer l'accessibilité multimodale à l'agglomération Lausannoise, et plus particulièrement au centre urbain, en offrant un confort de déplacements optimum pour les divers usagers ;**
- **répondre aux contraintes découlant de la législation environnementale, principalement dans les domaines de la protection contre le bruit et de la pollution de l'air, et plus particulièrement aux objectifs et mesures définis dans le cadre du Plan des mesures contre la pollution de l'air de l'agglomération lausannoise ;**
- **assurer une qualité de vie et une sécurité indispensables aux habitants riverains des axes de transports et aux usagers de ces espaces.**

3. METHODOLOGIE

La méthodologie adoptée pour l'élaboration du Schéma directeur régional des déplacements de la COREL consiste avant tout à privilégier des actions concrètes, réalisables politiquement et économiquement à court-moyen terme, plutôt que d'orienter le travail sur des idées à long terme, peu mobilisatrices pour les communes et la région, en raison des incertitudes de réalisation liées à de telles échéances dans le temps.

Dans cette optique, la démarche d'étude a été articulée autour des 4 phases suivantes :

- **une analyse solide de la situation actuelle des transports** : cette analyse a fait l'objet des rapports n° 1 et 2 mentionnés au chapitre précédent ;
- **un concept général à long terme (E2) des déplacements dans la région** : ce concept est décrit aux chapitres 4, 5 et 6 ci-après. Il présente des idées directrices en matière de transports, découlant principalement des conclusions du Plan des mesures contre la pollution de l'air dans l'agglomération lausannoise (en procédure finale d'adoption), des plans directeurs communaux (notamment celui de la ville de Lausanne), ainsi que de divers projets intercommunaux, régionaux et cantonaux.
- **deux étapes fidèles à l'esprit du concept** :
 - E1a : des propositions en matière de nouvelles infrastructures et d'exploitation des réseaux des transports individuels (TI) et collectifs (TC) qui sont :**
 - vitales pour la région,
 - techniquement et économiquement réalisables,
 - à mettre en place dans les 5 ans à venir.

Ces propositions doivent faire l'objet d'un consensus entre communes, de telle manière que les actions envisagées soient portées par l'ensemble de la COREL.

E1b : des projets réalisables dans les 10 prochaines années, moins vitaux pour la région ou liés à des éléments moteurs ou contraignants tels que :

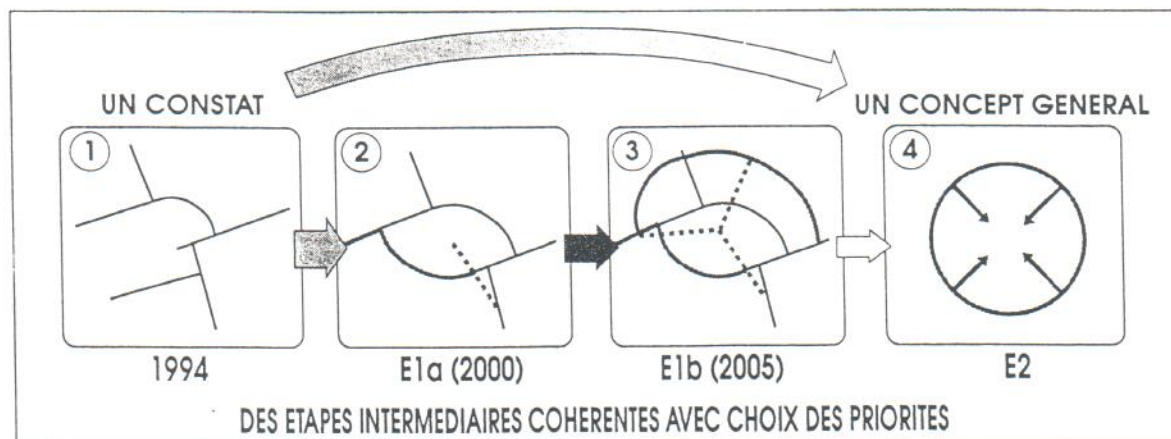
- **le développement de zones** (urbanisme),
- **l'assainissement des nuisances** (air, bruit),
- **le financement extérieur** (Confédération par exemple).

La faisabilité technique de ces propositions est assurée dans le cadre des présentes études, au contraire de l'analyse économique qui n'a pas été abordée.

Par ailleurs, quelques projets, dont la faisabilité ou l'opportunité sont encore incertaines au stade actuel de leur élaboration, nécessitent des études plus approfondies avant que la COREL ne puisse juger du bien-fondé de telle ou telle réalisation. Ces projets sont mentionnés sous la **rubrique "A étudier"**. Certaines de ces études sont d'ailleurs en cours.

L'ensemble des propositions figurant aux termes E1a et E1b fait l'objet de schémas directeurs regroupant les communes en 4 secteurs : l'Ouest, le secteur LEB-Nord, l'Est et le secteur Urbain.

Le schéma ci-dessous synthétise cette démarche par étapes, réalisées progressivement en cohérence avec le concept de base. Des évaluations, au terme de chaque étape, seraient souhaitables et permettraient d'analyser les effets des mesures prises et les orientations à définir pour l'étape suivante en fonction des contraintes économiques, politiques et techniques du moment, toujours dans l'esprit du concept général.

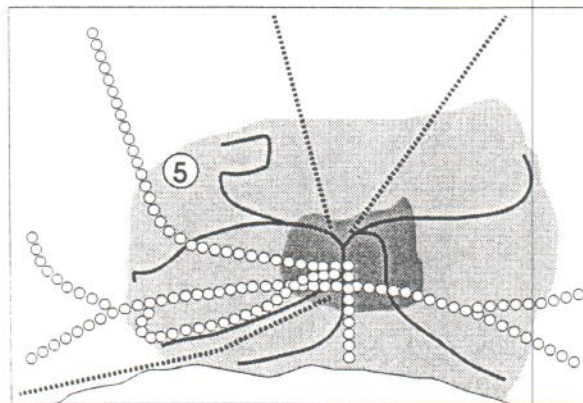
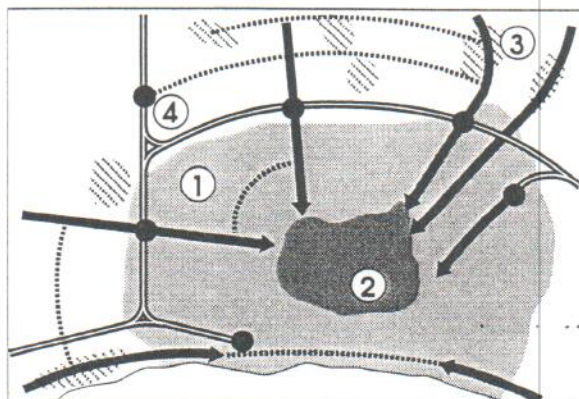


4. LES PRINCIPES DIRECTEURS DU SCHEMA DES DEPLACEMENTS

4.1 LES DONNEES DE BASE

Le schéma directeur régional des déplacements repose tout d'abord sur des données de bases, à la fois atouts et contraintes, qui définissent la trame de fond de la réflexion :

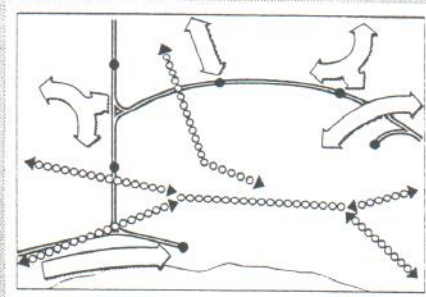
- ① **une région urbanisée dense, l'agglomération, située en majeure partie à l'intérieur de l'autoroute de contournement ;**
- ② **une agglomération très "unipolaire", avec un centre urbain fort, le recensement fédéral 1990 ayant démontré l'attractivité prépondérante de Lausanne pour les activités de la région. D'où une demande de déplacements essentiellement radiale vers Lausanne;**
- ③ **des communes suburbaines essentiellement situées à l'extérieur du réseau autoroutier ;**
- ④ **un réseau de transports individuels structurant:**
 - d'accès à l'agglomération : - l'autoroute et ses jonctions
- les routes cantonales
 - de liaisons intercommunales ou entre routes cantonales
- ⑤ **un réseau de transports collectifs :**
 - des axes lourds (CFF, LEB, TSOL, LO) pour l'accès au centre urbain,
 - un réseau essentiellement léger pour la desserte dans l'agglomération,
 - un réseau léger suburbain desservant certaines communes périphériques.



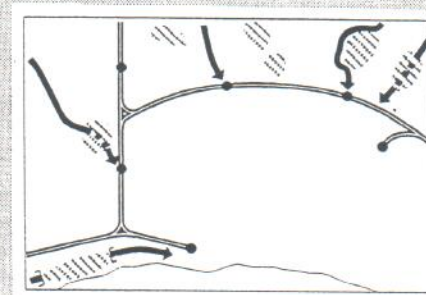
4.2 LES PRINCIPES DIRECTEURS

Le concept des déplacements dans la COREL repose sur les 4 principes directeurs suivants :

A - les infrastructures lourdes régionales, aux niveaux des transports individuels (réseau autoroutier et jonctions) ou des transports collectifs (CFF, LEB), doivent être **revalorisées**, rendues plus attractives, pour améliorer l'accessibilité à la région et les déplacements internes à celle-ci;

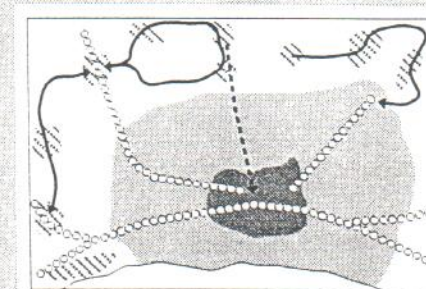


B - les voies d'accès des transports individuels vers le tissu urbain dense (l'agglomération) doivent être **améliorées**, fluidifiées ; les traversées de localités, cependant, doivent **privilégier les contraintes locales** ou **éviter les zones denses habitées**;



C - les transports collectifs suburbains doivent être **réorganisés** dans le but :

- de **desservir** toutes les communes périphériques,
- de répondre aux objectifs **d'économie** et de rationalisation,
- d'établir un concept de **rabattement** sur les axes TC lourds, avec la création d'interfaces TC légers/TC lourds,
- de **maintenir des accès directs vers l'agglomération** pour les **bassins versants de population importants** non directement liés à un axe lourd TC.



D - les transports dans l'agglomération, tant individuels que collectifs, doivent trouver un bon "équilibre", afin de répondre à des objectifs "contradictoires" :

- assurer l'accessibilité et les déplacements internes en vue d'une satisfaction des besoins des divers usagers, tout en :
- répondant aux contraintes et besoins de l'économie,
- assurant une qualité de vie optimale dans les quartiers, pour les résidents, ainsi que le respect des contraintes environnementales (OPB, OPair),
- maintenant voire améliorant la qualité des espaces publics, pas ou peu extensibles.

Pour parvenir à répondre à ces objectifs "contradictoires", les principes suivants doivent être appliqués :

- **une amélioration des prestations des transports collectifs** afin d'aboutir à un réseau performant d'axes lourds ou semi-lourds et légers.

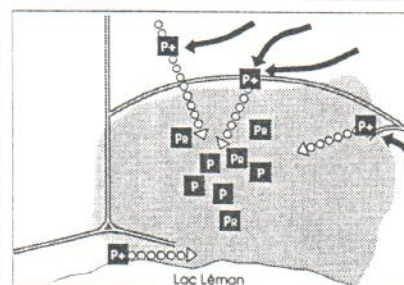
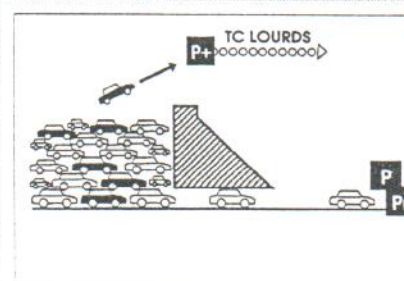
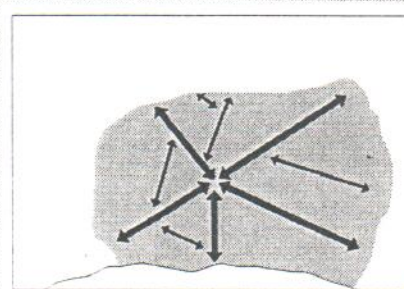
- **une maîtrise "sélective" des usagers motorisés** à destination des zones centrales par des contrôles d'accès "filtrant":

les usagers de courte-moyenne durée de stationnement, les résidents ;

les usagers de longue durée bénéficiant d'interfaces avec des TC lourds.

- **une politique de stationnement**

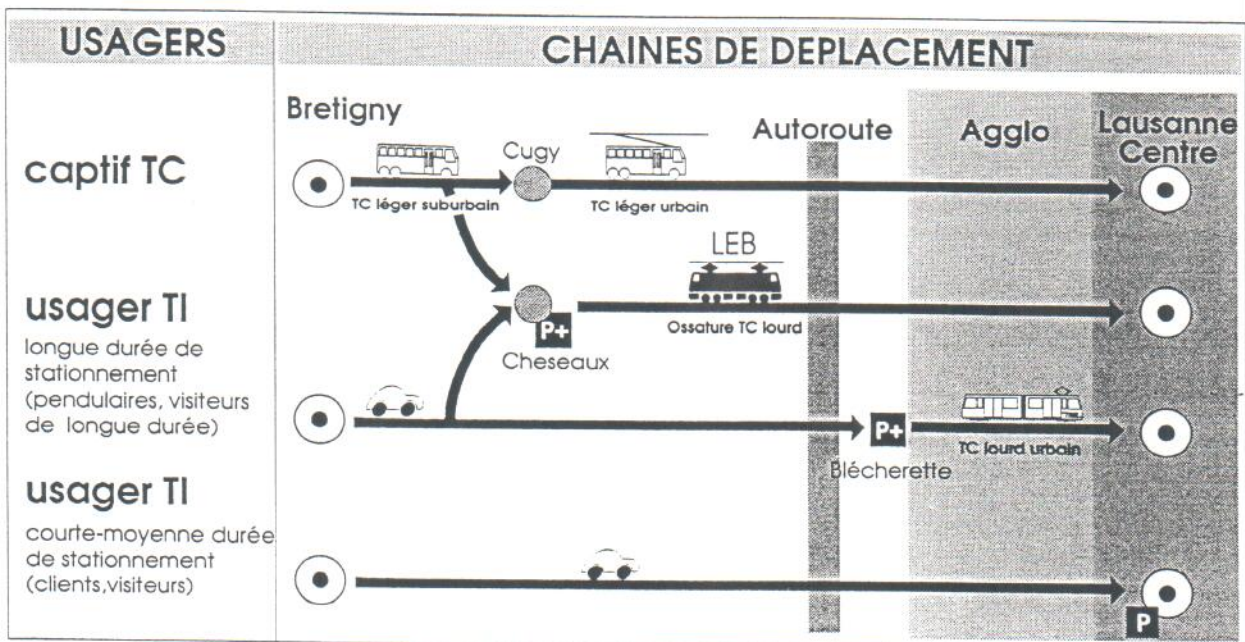
- favorisant les usagers de courte-moyenne durée (clients, visiteurs) dans les zones centrales de l'agglomération ;
- favorisant les résidents ;
- offrant une véritable alternative pour les usagers de longue durée, en bordure de l'agglomération en liaison avec des axes TC performants, assurant la desserte des zones centrales.



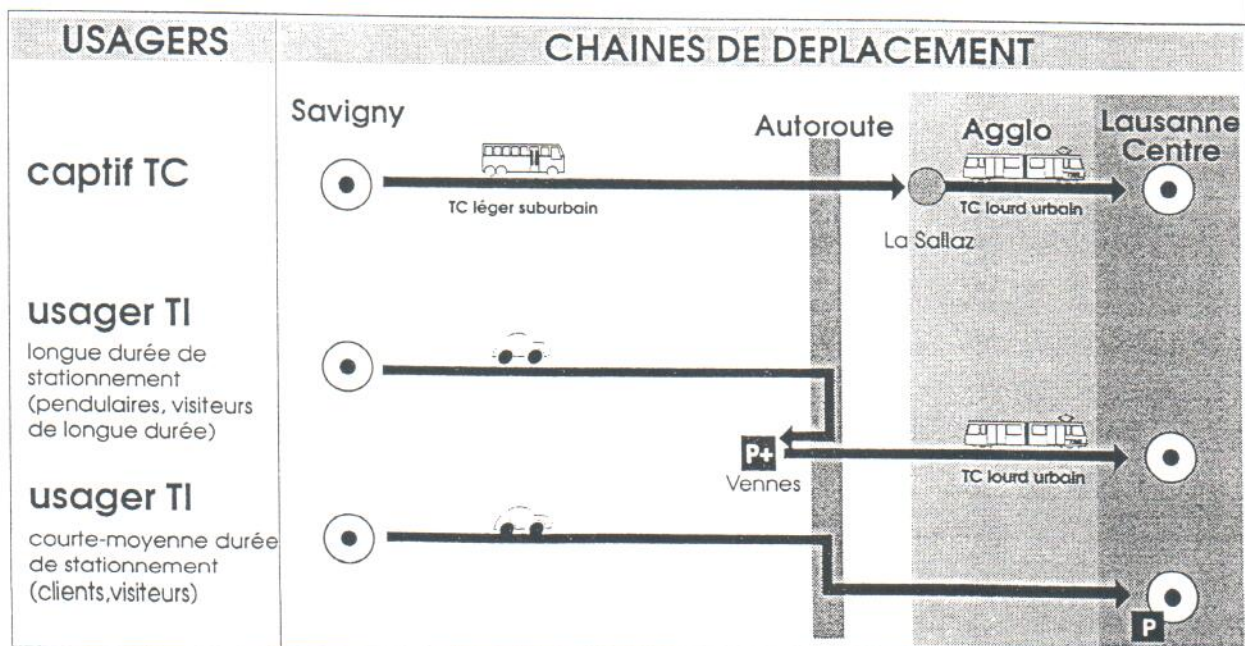
4.3 EXEMPLES DE CHAINES DE DEPLACEMENTS

Sur la base des principes énoncés ci-avant, quelques exemples et chaînes de déplacements "idéales", entre une origine et une destination dans la COREL, peuvent être présentés à titre illustratif, en fonction de divers types d'utilisateurs.

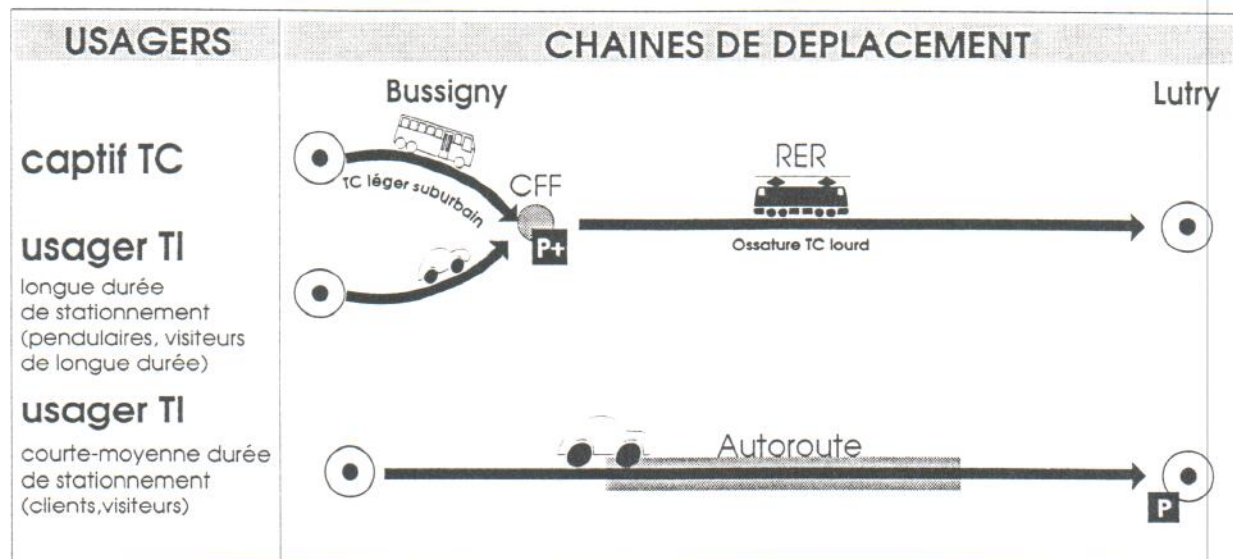
Trajet Bretigny - Lausanne centre



Trajet Savigny - Lausanne centre



Trajet Bussigny - Lutry



LE SCHEMA DIRECTEUR DES
DEPLACEMENTS :
CONCEPT A LONG TERME (E2) ..

5. LE CONCEPT "TRANSPORTS INDIVIDUELS" (TI)
6. LE CONCEPT "TRANSPORTS COLLECTIFS" (TC)

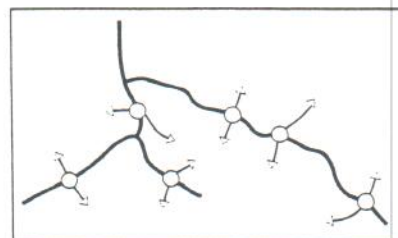
5. LE CONCEPT "TRANSPORTS INDIVIDUELS" (TI)

5.1 LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE L'OFFRE ET LEURS FONCTIONS

Le concept TI développé dans le cadre du schéma directeur des déplacements repose en premier lieu sur un **hiérarchisation du réseau**. Celle-ci détermine 5 types d'axes auxquels sont assignées des fonctions spécifiques au niveau des déplacements des transports individuels.

- **Le réseau autoroutier et ses jonctions**

Il constitue l'**ossature principale du réseau TI** et a pour but de **distribuer le trafic en provenance de l'extérieur de l'agglomération vers l'intérieur de cette dernière, et inversement, ainsi qu'aux parkings d'échanges** reliés aux axes lourds TC et situés à proximité immédiate des jonctions .

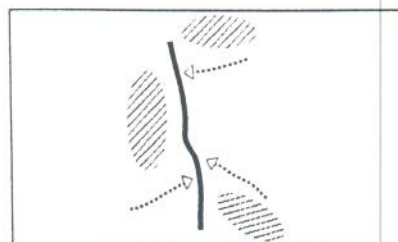


Par une augmentation de sa capacité et la création de nouvelles jonctions, ce rôle distributeur de l'autoroute sera renforcé et permettra ainsi de reprendre les flux de trafic actuellement en transit dans les zones centrales et sensibles de l'agglomération.

- **Le réseau principal suburbain**

Constitué par les principales routes cantonales hors agglomération, il a pour fonction l'**accessibilité au réseau autoroutier et à l'entrée de l'agglomération**. La fluidité et le confort de ce réseau doivent être renforcés dans ce but.

Ce réseau a également pour fonction de **concentrer le trafic, afin d'éviter une diffusion de ce dernier dans les zones sensibles** (localités notamment).



- **Le réseau principal urbain**

Réseau intermédiaire entre le réseau principal suburbain et le réseau collecteur, il a pour fonction d'**assurer l'accessibilité aux zones centrales de l'agglomération**. Cette accessibilité est cependant concentrée sur quelques axes seulement, évitant les zones sensibles du secteur urbain dense.

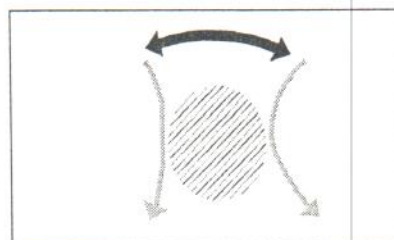
Ces axes sont en général rattachés aux jonctions autoroutières et assurent, à partir de celles-ci, un accès relativement rapide aux zones centrales pour les usagers qui leur sont "utiles" : les résidents, les usagers de courte-moyenne durée (clients, visiteurs), les livraisons et les usagers au bénéfice de places de stationnement privées.

- **Le réseau collecteur principal**

Ces axes ont une fonction de **desserte interne de l'agglomération** pour les usagers de celle-ci (voir ci-dessus). Le réseau doit conserver un état de service suffisant pour écouler ce trafic nécessaire, tout en tenant compte des priorités à accorder aux transports collectifs et en privilégiant les contraintes locales. (traversées des zones centrales sensibles).

- **Les liaisons concentriques**

Situées aussi bien en zone suburbaine que dans l'agglomération, elles ont pour but de **relier certaines communes entre elles**, ainsi que d'assurer une liaison entre des éléments de réseaux principal ou collecteur, de manière concentrique, alors que les autres réseaux sont, mis à part l'autoroute, essentiellement radiaux. Ces liaisons ont également pour fonction de **permettre d'éviter certains secteurs sensibles** (centres de localités, zones d'habitat).



5.2 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU CONCEPT TI

Le concept de déplacements des transports individuels au sein de la COREL est présenté sur la figure de la page suivante.

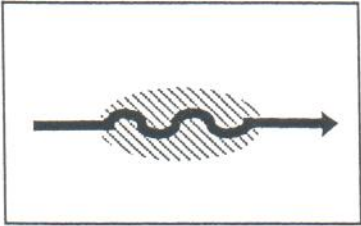
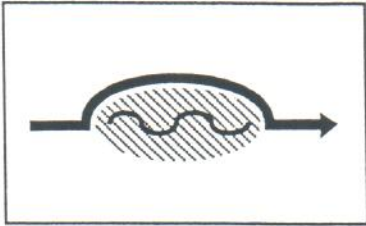
Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

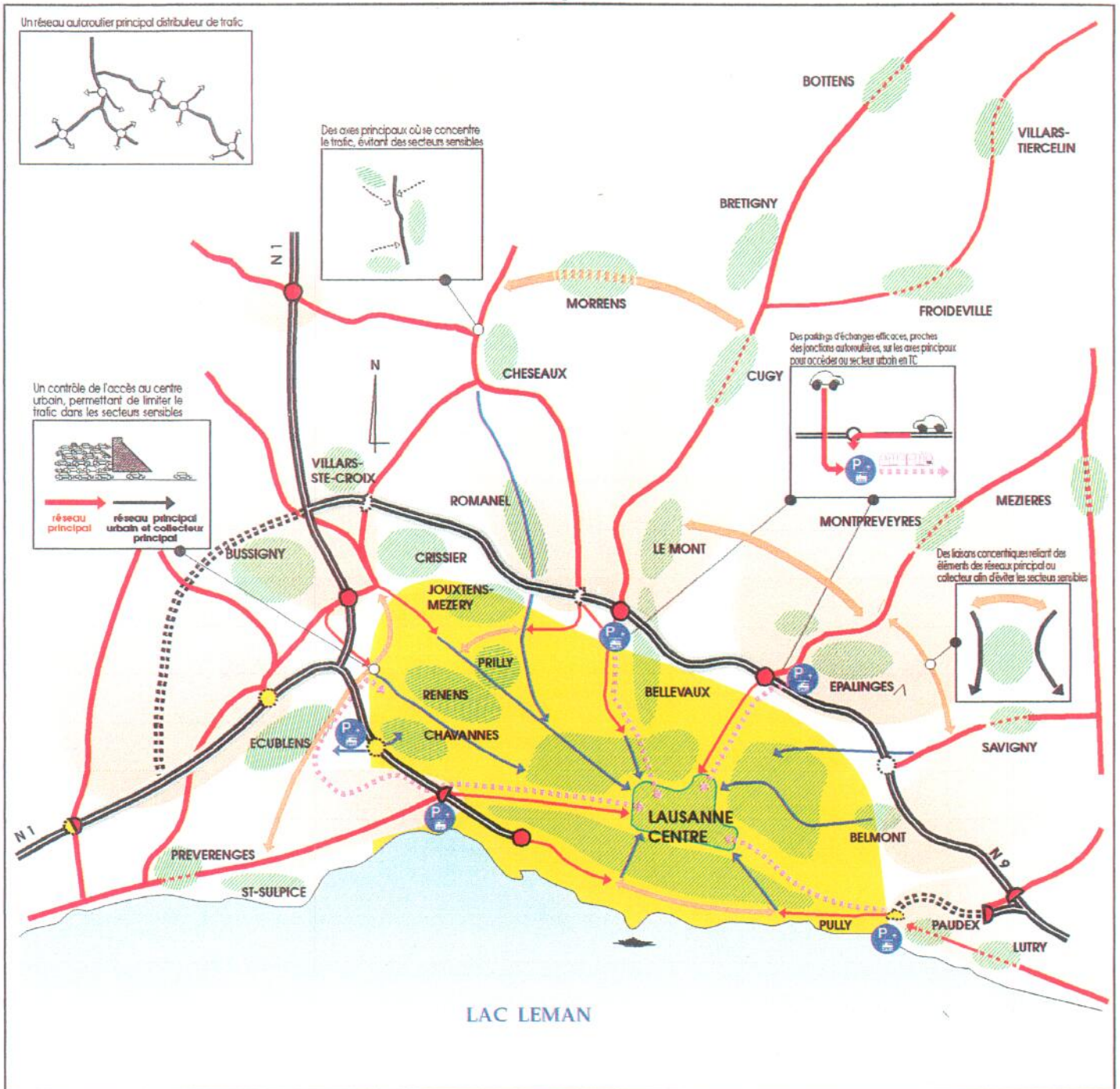
• Extérieur de l'agglomération

L'accessibilité de la zone suburbaine, de et vers le réseau autoroutier et l'agglomération, est assurée en général par un axe principal constituant "l'épine dorsale" de chaque bassin versant transports. Les routes cantonales constituant cette ossature se comportent de trois manières vis-à-vis des localités desservies :

- la RC est située **en bordure** de la localité (Bretigny, Villars-Ste-Croix);
- la RC **contourne** la localité (Cheseaux, Le Mont, Mézières);
- la RC **traverse** la localité (Bottens, Villars-Tiercelin, Froideville, Morrens, Cugy, Savigny, Romanel, et dans une moindre mesure Montpreveyres).

Mis à part Bretigny, des mesures d'accompagnement doivent être prises à l'intérieur de ces localités, de manière à modérer le trafic en traversée. Cette modération présente deux aspects en fonction du but à atteindre :

	Modération de sécurité	Modération de dissuasion
		
BUT	tranquilliser, sécuriser la traversée de la localité pour la protection des riverains, piétons, 2 roues.	inciter le trafic en transit à emprunter la route d'évitement de la localité.
LOCALITES	Bottens, Morrens, Villars-Tiercelin, Froideville, Cugy, Savigny, Romanel, (Montpreveyres).	Cheseaux, Le Mont, Mézières



LEGENDE

RESEAU ROUTIER STRUCTURANT

- : Réseau autoroutier existant et jonctions
- JONCTIONS : : actuelles
- : projetées
- : projetées (liées aux espaces stratégiques, à l'accessibilité autoroutière et aux parkings d'échanges...)
- : Réseau autoroutier : extensions envisageables
- : Réseau autoroutier : élargissement à 3 voies
- : Réseau principal suburbain
- : Réseau principal urbain
- : Réseau collecteur principal
- : Liaisons concentriques intercommunales ou entre des axes du réseau structurant

- : Traversée de localité à traiter dans le sens des contraintes locales
- : Réseau urbain dense
- : Axe lourds TC
- : Secteurs sensibles (qualité de vie, environnement, sécurité)
- : Parkings d'échange TI/TC connectés aux axes lourds TC

• **Réseau autoroutier**

Pour mieux assurer sa fonction de distribution de l'agglomération, sa capacité doit être augmentée par la création d'une **troisième voie entre Crissier et Vennes** ainsi qu'entre **Morges et l'échangeur d'Ecublens**, le **raccordement de l'Est lausannois à la N9**, et par la mise en place de **nouvelles jonctions** :

- *Ecublens et Chavannes* : nécessaires à une redistribution du trafic dans l'Ouest lausannois, visant à préserver les localités du trafic de transit;
- *Damataire (Pully/Paudex)* : permettant le raccordement à la N9;
- *Crissier Nord et Solitaire* : jonctions complètes ou 1/2 jonctions à prévoir en liaison avec le futur développement des zones stratégiques. A relever que ces deux jonctions ne figurent pas au Plan directeur cantonal.
- *Les Monts-de-Pully* : tributaire du développement urbanistique du secteur; serait par contre intéressante à moins long terme pour l'accessibilité du couloir Savigny-Oron-Bulle au réseau autoroutier de l'agglomération lausannoise, ainsi qu'au futur parking d'échange de Vennes. Une demi-jonction tournée vers l'Ouest permettrait d'atteindre ce but. L'amélioration de la route de la Chenaula ne serait alors pas nécessaire dans cette optique, afin d'encourager l'accessibilité à l'autoroute, principalement en relation avec le Nord.

Le réseau autoroutier doit également assurer une **bonne desserte des parkings d'échanges** situés à proximité immédiate des jonctions et reliés aux TC lourds existants ou proposés dans le concept TC ci-après.

A beaucoup plus long terme, l'extension de ce réseau autoroutier à l'Ouest, par une **liaison Villars-Ste-Croix - Lonay/Echandens** permettant de soulager le secteur Crissier-Ecublens-Chavannes, **pourrait être envisagée**. Elle nécessiterait cependant une étude plus globale prenant également en compte les projets de 3ème voie Ecublens-Morges et de liaison Villars-Ste-Croix - St-Prex, et impliquerait une décision du Conseil fédéral quant à l'extension du réseau des routes nationales.

- **Intérieur de l'agglomération**

Le réseau routier est hiérarchisé comme présenté au point 5.1 ci-avant, afin d'assurer l'accessibilité des zones centrales aux usagers "utiles", et de préserver les zones sensibles (habitat, centres, ...). La mise en place de contrôles d'accès en entrée de l'agglomération et d'une politique de stationnement adaptée, permettra d'atteindre ces objectifs. Les principes de modération décrits pour l'extérieur de l'agglomération sont applicables également pour certaines localités et centres: modération de sécurité (Paudex, Lutry, Pully, Préverenges (RC1), Belmont, traversées des centres urbains et secondaires) et de dissuasion (Bussigny, Préverenges, Ecublens, Jouxens-Mézery, Crissier, Epalinges).

6. LE CONCEPT "TRANSPORTS COLLECTIFS" (TC)

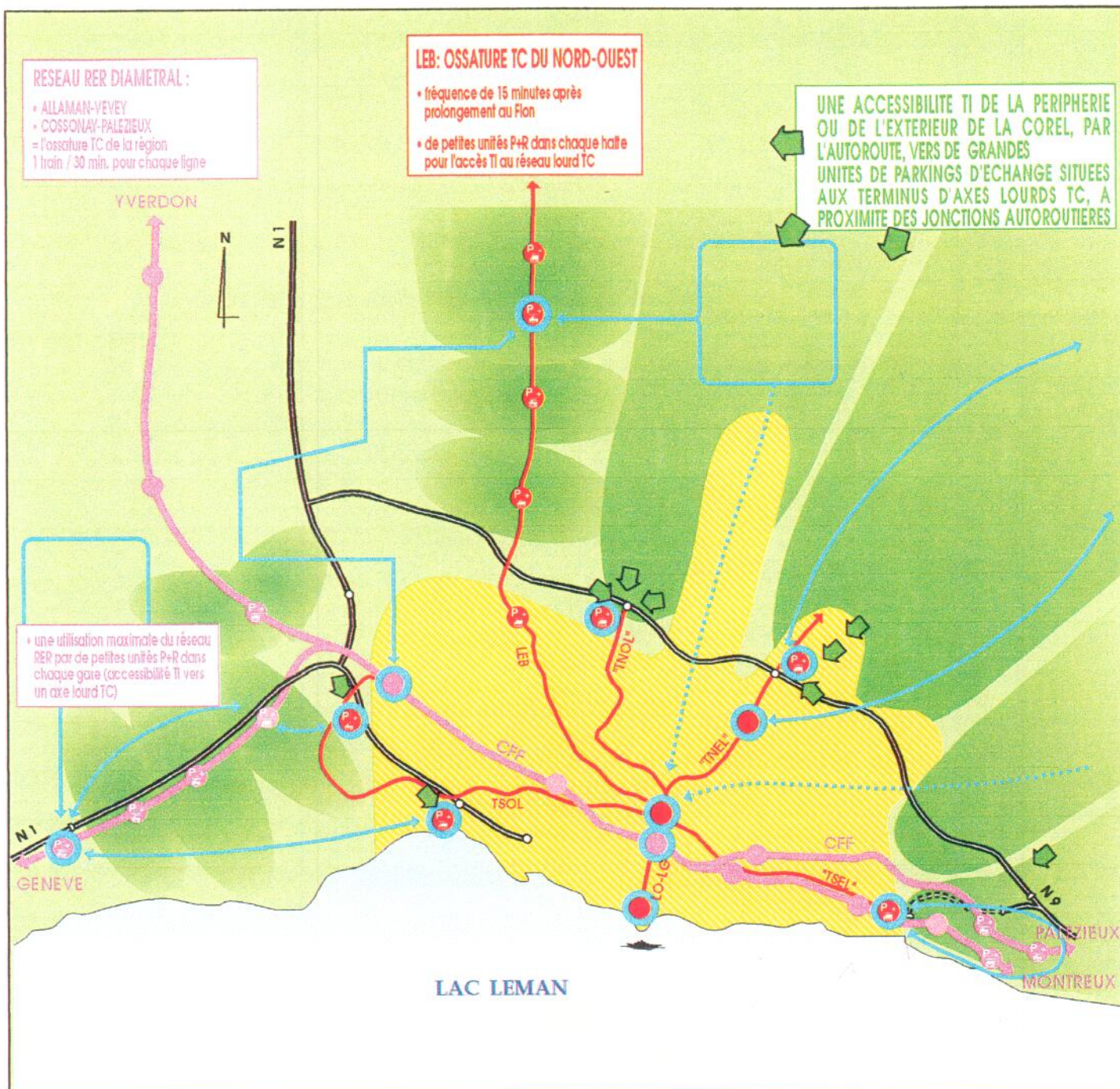
La fonction des transports collectifs est de remplacer les transports individuels, dans une mesure aussi grande que possible, dans l'agglomération où la densité de population et d'emplois est élevée. Pour ce faire, il y a lieu de mettre en place un réseau TC performant et attractif. Le concept, présenté ci-contre, est basé sur un réseau d'axes lourds, complété par des axes légers de desserte fine, des axes de rabattements et un système de parkings d'échange.

A/ Le système d'**axes lourds** proposés est composé de :

- un **RER lausannois** desservant le secteur compris entre Morges, Vevey, Palézieux et Cossonay. La desserte de base devrait prévoir une fréquence à la demi-heure. Un exemple de la structuration des trains est présenté en annexe, à **titre illustratif**. Il s'agit d'une première ébauche basée sur le projet actuel d'horaire "Rail 2000", et qui devra être réétudiée lorsque cet horaire sera définitif.

En complément, il serait possible de prévoir des haltes supplémentaires. A Ecublens / Echandens (en relation avec la future jonction d'autoroute et un parking d'échange), à Malley (en relation avec le Centre de Glace et les zones urbanisées), et à Pully / Paudex (en relation avec les zones denses d'habitat, la bretelle autoroutière et un parking d'échange).

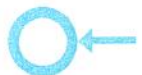
- le **chemin de fer LEB**, dont la fréquence serait portée à 15 minutes entre Cheseaux et Lausanne, et à 30 minutes entre Echallens et Bercher. Une desserte par trains accélérés depuis Echallens permettrait de diminuer les temps de parcours au-dessous de la demi-heure pour les usagers de Bercher.



LEGENDE



: Réseau urbain dense



: Pôles d'échange TC/TC pour le rabattement de lignes TC légers suburbaines ou urbaines vers des axes lourds TC



: Ligne régionale rabattue sur axes lourds et/ou connectée avec d'autres lignes



: Ligne suburbaine (TC légers) à destination du centre urbain, avec petit bassin versant de population ou avec grand bassin non lié à un TC lourd



: Parkings d'échange TI/TC connectés aux axes lourds TC



: Réseaux axes lourds urbains et suburbain (LEB)



: Réseau CFF



: Haltes existantes

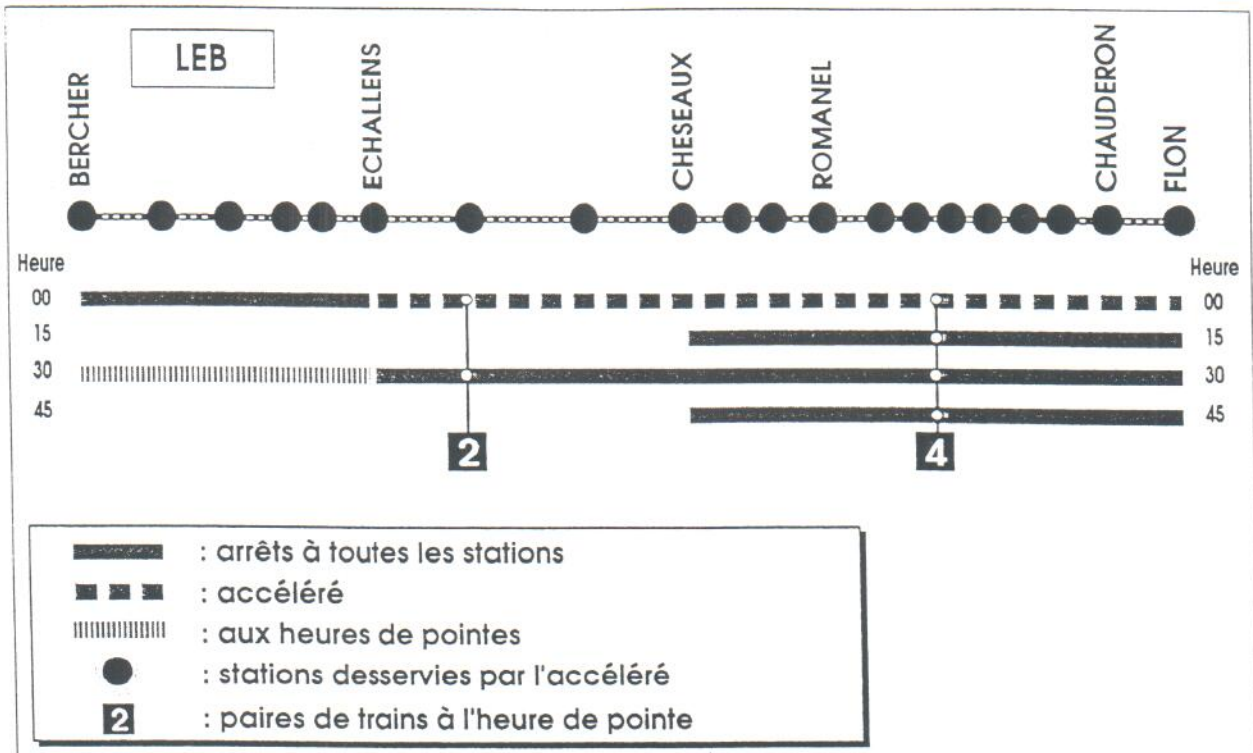


: Haltes à créer



: Bassins versants transports, zones d'attraction des parkings d'échange

L'horaire pourrait suivre le schéma ci-dessous :



- le réseau de **métros légers** comprenant les lignes du TSOL, du LO prolongé vers le Nord-Est (TNEL) et vers le Nord-Ouest (TNOL), ainsi que le prolongement du TSOL vers l'Est (TSEL).

Ces lignes, desservant des couloirs de fort trafic, complètent le réseau d'axes lourds.

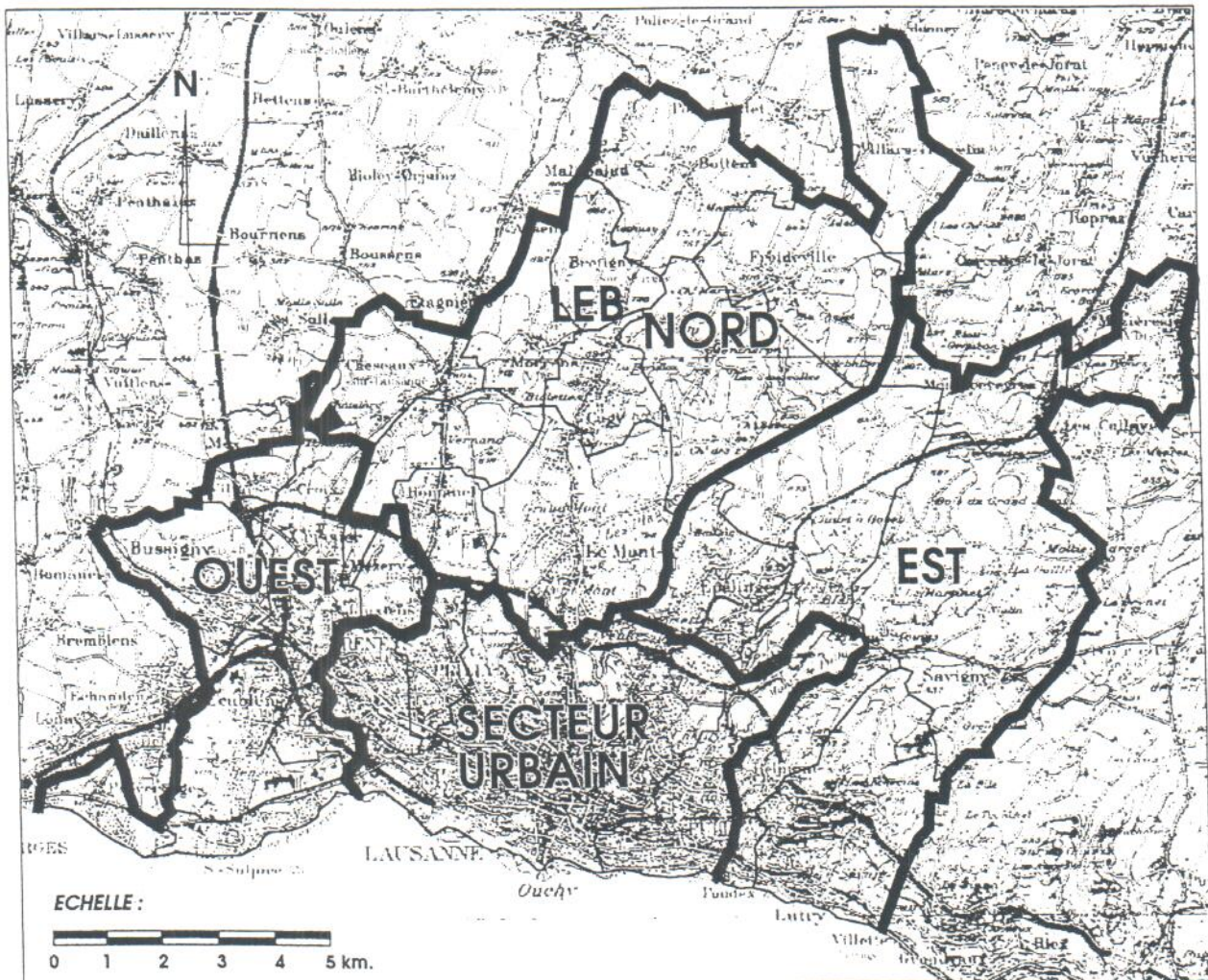
- B/ En plus, le concept prévoit une **desserte urbaine** dense et efficace par des lignes de bus de surface bénéficiant autant que possible de couloirs réservés et de priorités aux carrefours, avec pour les lignes les plus importantes un concept de Transports collectifs sur voies réservées (TVR) (notamment sur les lignes TL actuelles 7 et 9).
- C/ Les **lignes régionales** desservant les zones de faible densité sont rabattues sur les axes lourds, à l'exception de certaines lignes suburbaines desservant directement le centre urbain.

**LE SCHEMA DIRECTEUR DES
DEPLACEMENTS :
ACTIONS A COURT-MOYEN
TERMES
(E1a - E1b)**

7. DEFINITION DES SECTEURS ET PRINCIPES DE PRESENTATION
8. SECTEUR OUEST
9. SECTEUR LEB-NORD
10. SECTEUR EST
11. SECTEUR URBAIN

7. DEFINITION DES SECTEURS ET PRINCIPES DE PRESENTATION

Le Schéma directeur des déplacements de la COREL fait l'objet de 4 chapitres traitant chacun un secteur déterminé de la COREL. Ces secteurs ont été choisis en fonction des entités qu'ils constituent au niveau des transports (bassins versants ou zones homogènes). Ils sont présentés sur la figure ci-dessous.



- Secteur Ouest :** Préverenges, St-Sulpice, Ecublens, Chavannes, Bussigny, Crissier, Villars-Ste-Croix, Jouxten-Mézery;
- Secteur LEB-Nord :** Romanel, Cheseaux, Morrens, Le Mont, Cugy, Bretigny, Bottens, Froideville, Villars-Tiercelin;
- Secteur Est :** Paudex, Lutry, Belmont, Savigny, Epalinges, Mézières, Montpreveyres;
- Secteur Urbain :** Lausanne, Pully, Prilly, Renens.

Le Schéma directeur des déplacements de la COREL, défini pour le court-moyen terme, est présenté, dans les 4 prochains chapitres traitant chacun d'un secteur, de la manière suivante :

1 ° Tableau d'opportunité et de mise en oeuvre

Ce tableau établit une liste des projets proposés pour le secteur en question et décrit succinctement la fonction de ces projets et l'état actuel (1994) de la procédure. Le tableau présente, de plus, le terme de réalisation proposé pour chaque projet (**termes E1a et E1b**) en fonction de l'importance de celui-ci pour la région. **Ces degrés d'importance, définissant des priorités de réalisation, devront faire l'objet d'un consensus entre toutes les communes de la COREL.**

2 ° Description succincte des principaux projets

Les caractéristiques techniques de chaque projet et une évaluation sommaire des coûts de réalisation (pour le terme E1a) y sont décrits.

3 ° Tableau relatif aux mesures d'accompagnement

La réalisation de chaque projet nécessite, en règle générale, des mesures d'accompagnement (réalisation simultanée d'autres projets ou mesures ponctuelles) "indispensables" ou "souhaitables" pour atteindre les objectifs fixés par la mise en oeuvre de celui-ci. Ce tableau permet de visualiser les mesures d'accompagnement nécessaires à chaque projet.

4 ° Schéma directeur des déplacements : actions à court-moyen termes (E1a et E1b).

Elles sont présentées sous forme d'un plan de secteur contenant la hiérarchisation du réseau routier proposée et l'ensemble des projets de nouvelles infrastructures et/ou exploitations des réseaux de transports individuels et collectifs à réaliser à court-moyen terme (**E1a et E1b**).

N.B. : pour faciliter la lecture simultanée des tableaux et du plan du secteur, ce dernier peut être déplié hors pages.

8. SECTEUR OUEST

8.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE

SECTEUR OUEST		FONCTION	DEGRE D'IMPORTANCE ET TERMES DE MISE EN OEUVRE	
● : "coup parti" ◐ : projet ○ : avant-projet □ : proposition A ETUDIER : étude à entreprendre			1995 → 2005	
PROJETS			E1a	E1b
			Vital	Prioritaire Important
TRANSPORTS COLLECTIFS				
1	réseau express régional (RER) (Cossonay-Palézieux / Morges-Vevey)	transport public régional structurant		□
	fréquence TSOL 7.5'	transport public aggro structurant	●	
2	ligne PTT Cheseaux-MMM-Renens CFF	desserte transport public régional		□
3	ligne PTT Mex-Villars-Ste-Croix-Bussigny CFF	desserte transport public régional		□
4	ligne BAM Morges-Lonay-Echandens-Ecublens (Pontet TSOL)	desserte transport public régional		□
5	ligne TL St-Sulpice-Uni-Chavannes-Renens-Crissier (Forge)	desserte transport public régional		□
6	ligne TL Prilly-Malley-Renens CFF-Ecublens (Moty)	desserte transport public régional		□
TRANSPORTS INDIVIDUELS				
7	3ème voie AR Crissier-Vennes (montante)	réseau aggro struct. concentrique	●	
8	3ème voie AR Vennes-Crissier (descendante)	réseau aggro struct. concentrique		◐
9	complément jonction Crissier	réseau aggro struct. concentrique	●	
10	nouvelle jonction d'Ecublens	réseau aggro struct. concentrique		○
11	nouvelle jonction de Chavannes	réseau aggro struct. concentrique		○
12	complément jonction Morges Est	réseau régional structurant		○
13	doublement Pont Bussigny	réseau aggro concentrique	A ETUDIER	
14	réaménagement RC1, Morges-Bourdonnette	réseau aggro concentrique		●
15	réaménagement Route de Broye	réseau aggro struct. concentrique		●
16	giratoire accès nord MMM	accès local		□
AMENAGEMENTS				
	P+R Bourdonnette	interface TI-TC	●	
	P+R Bussigny (développement)	interface TI-TC		□
	P+R Chavannes	interface TI-TC	A ETUDIER	
	modération traversée Jouxten-Mézery	mesure de sécurité		●
	modération traversée Ecublens	mesure de dissuasion		○
	modération traversée Préverenges centre	mesure de dissuasion		□
	modération traversée Crissier	mesure de dissuasion		□

8.2 LES PRINCIPAUX PROJETS

Les "coups partis"

Transports individuels

- Réalisation de la 3ème voie sur le contournement de Lausanne, de Crissier à Vennes, dans le sens montant, coût environ 48 mio.
- Complément de la jonction de Crissier avec une entrée directe depuis Bussigny en direction du Sud et une sortie directe au Sud en direction de Crissier. Coût environ 8 mio.

Les projets et avant-projets

Transports en commun

- Fréquence du TSOL à 7,5 minutes. Projet à court-terme, requiert 5 nouvelles compositions pour 25 mio., le doublement de la voie sur le site universitaire et des dénivelés piétons aux stations pour une première estimation de l'ordre de 15 mio. Les coûts d'exploitation future sont en cours de calcul aux TL.

Transports individuels

- Réalisation de la 3ème voie descendante sur le contournement de Lausanne, de Vennes à Crissier. Coût non encore disponible.
- Réalisation d'une nouvelle jonction à Ecublens dans le secteur de Reculan - Venoges. Coût non encore disponible.
- Réalisation d'une nouvelle jonction à Chavannes, dans le secteur du Taluchet. Coût non encore disponible.
- Complément de la jonction de Morges-Est, non comprise dans le secteur, mais ayant une incidence sur le réseau du secteur. Coût non encore disponible.

Il faut remarquer que le SRA du canton de Vaud prévoit ces trois jonctions pour un terme situé après l'an 2005.

- Réaménagement de la Route de Broye (RC 320); réalisation permettant de créer une véritable liaison Nord-Sud dans l'Ouest et également de résoudre le passage du LEB à la Fleur-de-Lys (suppression du passage à niveau). Coût en cours de calcul, encore indéterminé.
- Réaménagement de la RC1 entre Morges et la Bourdonnette, dans le but d'accroître la sécurité et favoriser l'accessibilité riveraine. Coût non encore disponible.

Aménagements

- P+R de la Bourdonnette : aménagement d'un parking d'échanges dans la boucle de la jonction autoroutière. Coût : environ 1.8 mio.

Les propositions

Transports en commun

- Réseau express régional (RER), création de lignes diamétrales à fréquence élevée sur les axes : Morges - Vevey, Bussigny - Vevey et Cossonay - Palézieux. Cette réalisation paraît possible, quoique difficile, dans le cadre de l'horaire de "Rail 2000". Sa réalisation imposera du matériel roulant et du personnel supplémentaire. Un exemple illustratif de la structuration possible des trains figure en annexe; il s'agit d'une première ébauche qui devra être réétudiée lorsque l'horaire "Rail 2000" sera définitif.
Ce réseau RER devrait être accompagné, aux diverses haltes sur son tracé, d'un système de parkings d'échanges.
- Restructuration des lignes de bus de l'Ouest lausannois :
 - ligne (BAM) Morges - Lonay - Echandens - Ecublens (TSOL - Pontet). Prolongement de la ligne existante permettant une meilleure desserte de ce secteur. Fréquence 20 minutes. Coût : environ Frs. 520'000.-- par an;
 - modification des lignes TL 31 et 32 en créant une ligne St-Sulpice - Université - Chavannes (Planta) - Renens - Crissier. Fréquence 20 ou 15 minutes. Cette modification a pour inconvénient la suppression de la correspondance actuelle directe avec la ligne TL 2 à la Bourdonnette. Par contre, l'avantage de créer une desserte TC Nord-Sud dans l'Ouest lausannois paraît compenser largement cet inconvénient;
 - modification de la ligne 33 avec nouveau terminus au Moty, permettant de passer à une fréquence de 15 minutes (en relation avec le TSOL à 7,5 minutes).Ces 2 modifications (TL 31/32 et TL 33) ne devraient pas entraîner de coûts supplémentaires.
- nouvelle ligne PTT Cheseaux - Renens (voir secteur Nord);
- ligne PTT Mex - Villars-Ste-Croix - Bussigny : modification du tracé en fonction de la mise en place du RER, combinaison avec la desserte actuelle de Bussigny. Probablement sans modification de coûts par rapport à la ligne actuelle (TL Renens - Crissier - Villars-Ste-Croix - Mex).

Transports individuels

- Giratoire accès Nord MMM : il s'agit de la réalisation d'un giratoire sur la RC 251 permettant un accès facile depuis le Nord au MMM de Crissier. Cette réalisation permettra un passage facilité de la proposition de ligne de bus Cheseaux - MMM - Renens. Coût estimé : 1 mio (+ 1.5 mio pour la voie d'accès au MMM).

Les études à entreprendre

Transports individuels

- Doublement du Pont de Bussigny : étude d'opportunité (en cours).

Aménagements

- P+R Chavannes : étude de faisabilité.

LECTURE DU TABLEAU :

SI LE PROJET X EST REALISE, IL EST ...

- indispensable
□ souhaitable

DE METTRE EN PLACE LA MESURE D'ACCOMPAGNEMENT Y

PROJETS

TRANSPORTS COLLECTIFS

- 1 • réseau express régional (RER)
(Cossonay-Palézieux / Morges-Vevey)
- 2 • ligne PTT Cheseaux-MMM-Renens CFF
- 3 • ligne PTT Mex-Villars-Ste-Croix-Bussigny CFF
- 4 • ligne BAM Morges-Lonay-Echandens-Ecublens
(Pontet TSOL)
- 5 • ligne TL St-Sulpice-Uni-Chavannes-Renens-
Crissier (Forge)
- 6 • ligne TL Prilly-Malley-Renens CFF-Ecublens
(Moty)

TRANSPORTS INDIVIDUELS

- 7 • 3ème voie AR Crissier-Vennes (montante)
- 8 • 3ème voie AR Vennes-Crissier (descendante)
- 9 • complément jonction Crissier
- 10 • nouvelle jonction d'Ecublens
- 11 • nouvelle jonction de Chavannes
- 12 • complément jonction Morges Est
- 13 • doublement Pont Bussigny
- 14 • réaménagement RC1, Morges-Bourdonnette
- 15 • réaménagement Route de Broye
- 16 • giratoire accès nord MMM

AMENAGEMENTS

- P+R Bourdonnette
- P+R Bussigny (développement)
- P+R Chavannes
- modération traversée Jouxten-Mézery
- modération traversée Ecublens
- modération traversée Préverenges centre
- modération traversée Crissier

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

TRANSPORTS COLLECTIFS

- Réseau express régional (RER)
 Courant (Pouvoir / Marge / Valeur)
 fréquence ISO 7
 ligne PFI Chèques MMB Répond CFF
 ligne PFI Mex-Voisie Ste Croix Busigny CFF
 ligne BAM Margeret Lancy Echandens Ecublens
 (Portail ISO2)
 ligne IL 31 Suisse Uni-Charmes-Renève-
 Cussey (Forge)
 ligne IL 11 Pully-Malley-Renens CFF Ecublens
 (Moly)

TRANSPORTS INDIVIDUELS

- Jense voie AR Clavier Vannes (montante)
- Jense voie AR Vannes Clavier (descendante)
- complément jonction Clavier
- nouvelle jonction d'Éclairs
- nouvelle jonction de Chavannes
- complément jonction Marges Est
- doublement Pont Bussigny
- (aménagement RC), Marges Bourdonnelle
- (aménagement Route de Broye
- (aménagement nord MAM

AMENAGEMENTS

- P-R Boudonnelle
P-R Bussigny (développement)
P-R Clavannes
modération traversée Joudiers Mézery
modération traversée Toubians
modération traversée Piverenges cent
modération traversée Crissier

AUTRES

VOIR SECTEURS
EST + URBAIN

VOIR SECTEUR
LEB/NORD

VOIR SECTEURS
NORD + URBAIN

VOIR SECTEURS
NORD+URBAIN

SECTEUR OUEST

SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL DES DEPLACEMENTS
ACTIONS TERMES E1a et E1b

TRANSPORTS INDIVIDUELS

HIERARCHISATION DU RESEAU

- réseau autoroutier et junctions
- actuelles
- projetées
- réseau routier principal
- réseau routier collecteur principal
- réseau routier de distribution
- modération de dissuasion du trafic (mesure d'accompagnement)
- modération de sécurité

TRANSPORTS COLLECTIFS

- RER CFF et arrêts
- LEB
- axe TC bords : TSOL
- axe TVR (transport collectif sur voie réservée) St-François-Pilly (Terminus 9)
- lignes PIT (2) Cheseaux-Min/M/Renens CFF
- lignes TL/BAM (3) Mex-Villars-St-Croix-Bussigny CFF
- lignes TL/BAM
- 4 Morges-Lancy-Echandens-Ecublens
- 5 St-Sulpice-Lin-Chavannes-Renens
- 6 Pully-Midley-Renens CFF-Ecublens
- + Ligne TL actuelle 57 Morges-Prévèrèges-Ecublens-EPR

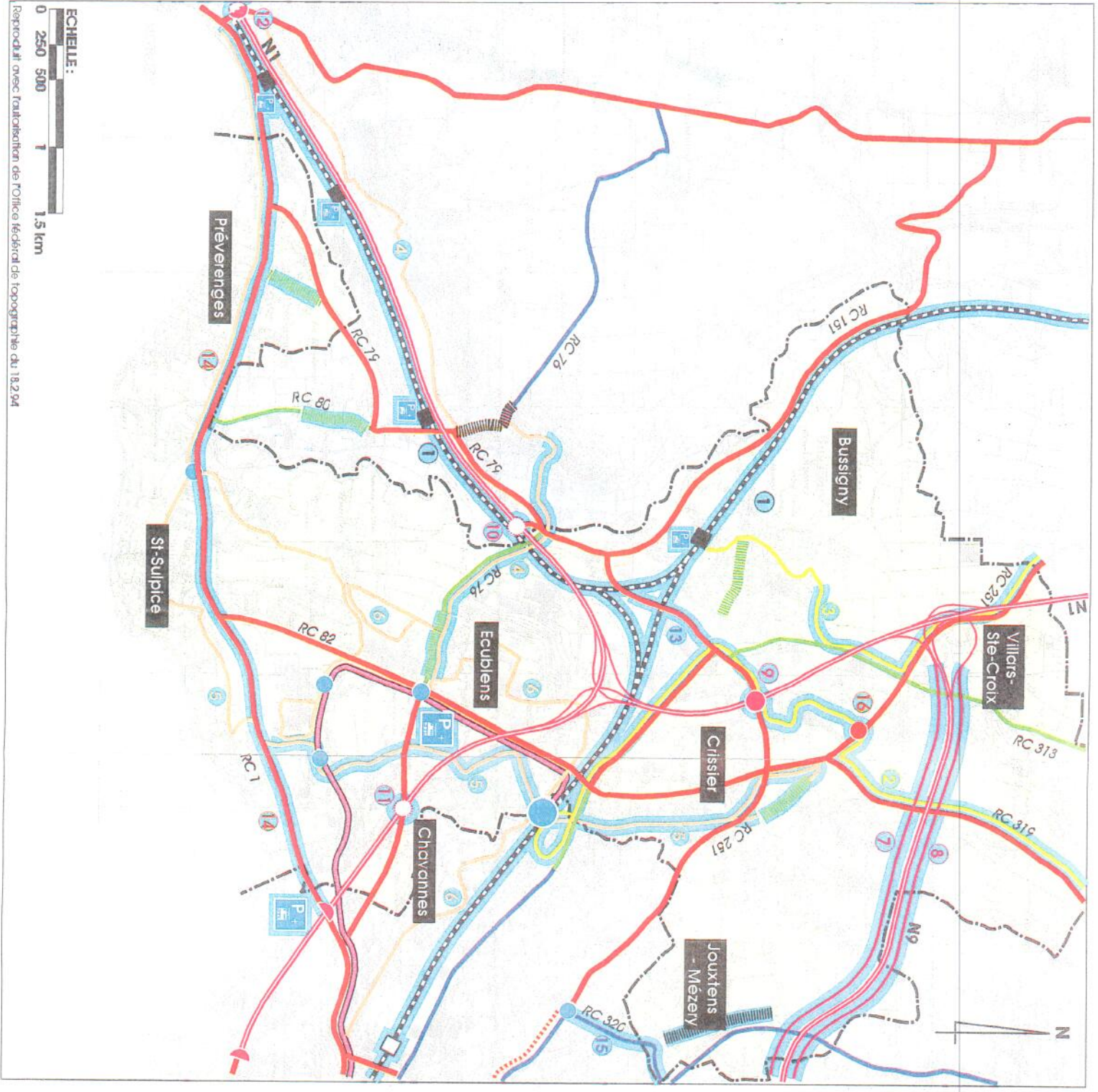
PROJETS RETENUS

(voir tableaux)

- Termes : E1a (villar)
- E1b ("important")

INTERFACES

- parkings d'échanges I/TC de grande capacité, connectés aux axes bords TC
- parkings d'échanges I/TC de faible capacité, dans les gares CFF
- lieux d'échanges TC/TC



9. SECTEUR LEB-NORD

9.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE

SECTEUR LEB/NORD		FONCTION	DEGRE D'IMPORTANCE ET TERMES DE MISE EN OEUVRE	
● : "coup parti" ◐ : projet ○ : avant-projet □ : proposition A ETUDIER : étude à entreprendre			1995 → 2005	
PROJETS			E1a Vital	E1b Prioritaire
TRANSPORTS COLLECTIFS				
1	• prolongement LEB -> Terreaux -> Flon	transport publ. régional struct.	●	
	• fréquence LEB 15' Flon-Cheseaux	transport publ. aggro. struct.	◐	
	• temps de parcours Bercher-Flon <1/2 heure	transports publ. régional struct.		◐
2	• renforcement de la desserte PTT Villars Tiercelin-Froideville-Bottens-Bretigny-Cugy	desserte transport public régionale	A ETUDIER	
2	• ligne PTT Cugy-Morrens-Cheseaux	desserte transport public régionale	□	
3	• ligne PTT Cheseaux-MMM-Renens CFF	desserte transport public régionale		□
4	• TVR Riponne-Beaulieu-Grey-Blécherette	transport publ. aggro. struct.	□	
TRANSPORTS INDIVIDUELS				
5	• 3ème voie AR Crissier-Vennes (montante)	réseau aggro struct. concentrique	●	
6	• 3ème voie AR Vennes-Crissier (descendante)	réseau aggro struct. concentrique		◐
7	• complément jonction Blécherette	réseau aggro struct. concentrique		○
8	• évitement Cheseaux et raccordement Rte Morrens	réseau régional structurant	●	
9	• réaménagement Rte de Broye	réseau aggro struct. concentrique		◐
10	• évitement du Mont	réseau régional structurant		○
11	• collectrice Sud de Romanel et liaison avec l'évitement du Mont	réseau local concentrique		○
AMENAGEMENTS				
	• P+R Blécherette	interface TI-TC	◐	
	• P+R le long du LEB	interface TI-TC		□
	• modération traversée Cugy	mesures de sécurité		○
	• modération traversée Morrens	mesures de sécurité		○
	• modération traversée Romanel	mesures de dissuasion		○
	• modération traversée Cheseaux	mesures accomp. à évitement	●	
	• modération traversée Froideville, Bottens	mesures de sécurité		□
	• modération traversée Le Mont	mesures accomp. à évitement		□

SECTEUR LEB/NORD

SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL DES DEPLACEMENTS
ACTIONS TERMES E1a et E1b

TRANSPORTS INDIVIDUELS

HIERARCHISATION DU RESEAU

- ==●== réseau autoroutier et jonctions
- réseau routier principal
- réseau routier collecteur principal
- réseau routier de distribution
- ||||| modulation de dissuasion du trafic (mesure d'accompagnement)
- ||||| modulation de sécurité

TRANSPORTS COLLECTIFS

- LEB
(Lausanne (Flon) - Echallens - Bellerive)
f=15' Flon - Cheseaux
f=30' Flon - Echallens
- réseau PTT (cars postaux)
- réseau TL (interurbain)
Lausanne-Cugy
- axe TVR (transport collectif sur voie réservée)
Riponne - Beaulieu - Grey - Blécherette

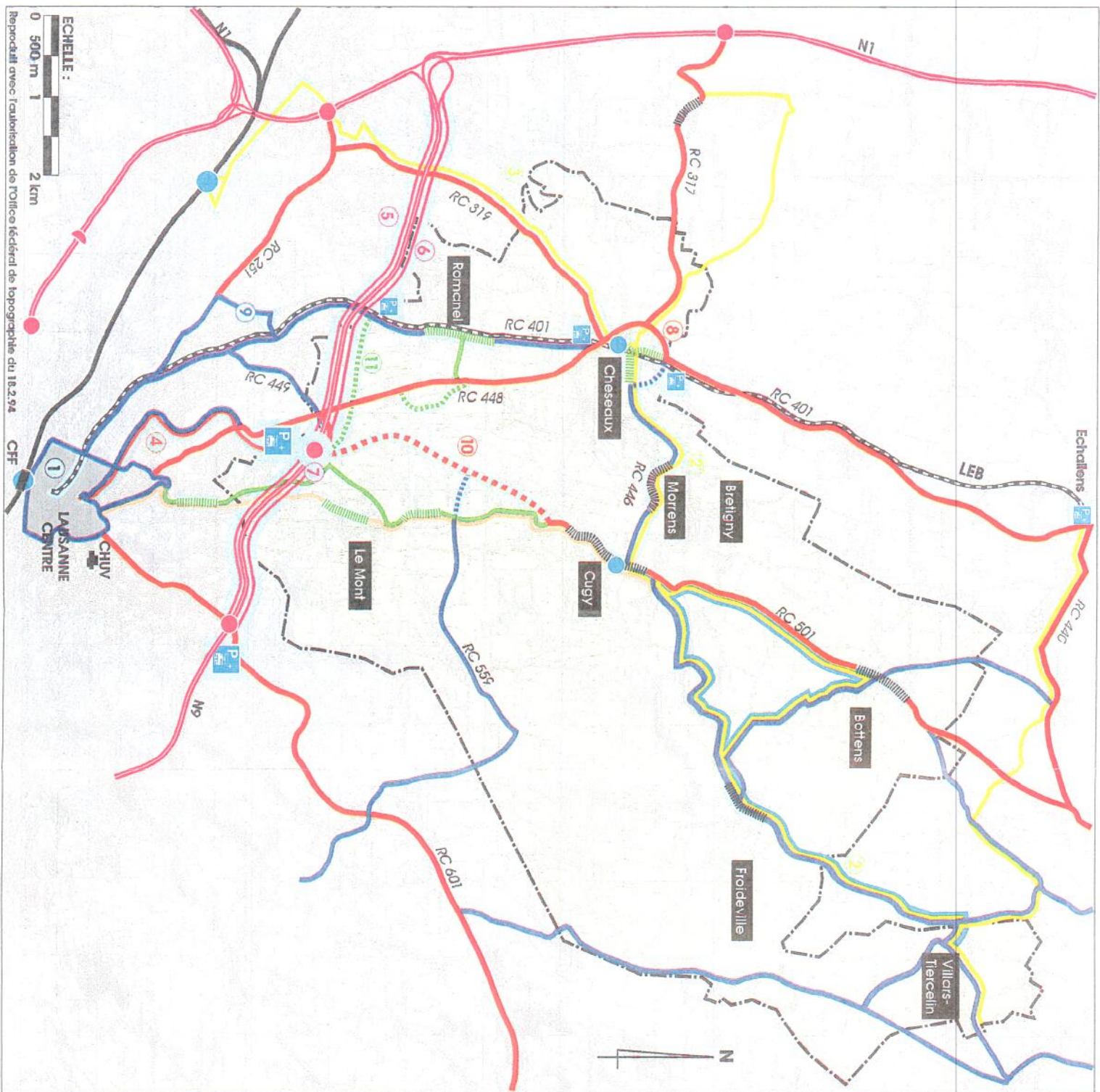
PROJETS RETENUS

(voir tableaux)

- Termes : — E1a (Vitar)
..... E1b ("important")

INTERFACES

- P parkings d'échanges T1/T/C de grande capacité, connectés aux axes lourds TC
- P parkings d'échanges T1/T/C de faible capacité, dans les gares LEB
- lieux d'échanges TC/TC



9.2 LES PRINCIPAUX PROJETS

Les "coups partis"

Transports en commun

- Achèvement du prolongement en tunnel du LEB jusqu'au Flon, coût environ 40 mio;

Transports individuels

- Réalisation de la 3ème voie sur le contournement de Lausanne, de Crissier à Vennes, dans le sens montant. Coût environ 48 mio.
- Evitement de Cheseaux avec le raccordement à la route de Morrens. Coût environ 50 mio.

Les projets et avant-projets

Transports en commun

- LEB, passage à une fréquence de 15 minutes entre Cheseaux et Lausanne et réduction des temps de parcours Bercher - Flon à moins d'une demi-heure. Les travaux suivants sont à réaliser :

- station de croisement à Prilly-Union, coût environ 3 mio de francs;
- tunnel jusqu'au Flon; coût environ 40 mio de francs, délais 1998.

Les études d'horaire montrent la faisabilité du système, et ceci probablement avec le matériel roulant existant. Par contre, nécessité probable de déniveler le carrefour de la Fleur-de-Lys pour garantir la sécurité et la stabilité de l'horaire. Coût non encore disponible.

Transports individuels

- 3ème voie descendante sur le contournement de Lausanne, de Vennes à Crissier. Coût non encore disponible.
- Complément à la jonction de la Blécherette : sortie directe de l'Ouest en direction de la ville. Facile à réaliser. Coût non encore disponible.
- Réaménagement de la Route de Broye à Prilly. Création d'un axe Nord-Sud, dans l'Ouest lausannois. Coût non encore disponible. Cet élément permet de supprimer un passage à niveau du LEB (Fleur-de-Lys).
- Réalisation de l'évitement du Mont, permettant une desserte plus directe de la zone industrielle et une modération de trafic dans la commune du Mont. Coût non encore disponible.
- Collectrice Sud de Romanel et liaison avec l'évitement du Mont : réseau permettant une meilleure structuration du réseau entre les RC 401, 448 et 501.

Aménagements

- P+R de la Blécherette : aménagement d'un parking d'échange sur terrains communaux de Lausanne (Tuilière) dans un premier temps, puis dans le cadre du PPA prévu à terme pour le Plateau de la Blécherette. Coût estimatif du P+R Tuilière : environ 800'000.--.

Les propositions

Transports en commun

- Mise en service d'une desserte par les PTT d'un axe Cugy - Morrens - Cheseaux, prolongement éventuel de la ligne actuelle Villars-Tiercelin - Froideville - Cugy. Les coûts de cette nouvelle ligne peuvent être estimés à environ Frs. 130'000.- par an pour un service minimum (5 à 6 courses par jour).
- Création d'une liaison PTT Cheseaux - MMM - Renens, mise en service de courses aux heures de pointe et desserte MMM - Renens uniquement aux autres heures. Coût estimatif supplémentaire par rapport à la ligne actuelle MMM : environ Frs. 200'000.- par an.

Une combinaison de ces deux lignes PTT pourrait réduire les coûts : coût total d'environ Frs. 300'000.-.

- Réalisation d'un premier TVR (transport sur voie réservée) entre la Blécherette et le centre de Lausanne, en passant par le Grey et Beaulieu. Ligne rapide liée à la desserte des projets d'urbanisme et du parking d'échange de la Blécherette. Il s'agit ici de réaliser un projet permettant une continuité des voies réservées aux transports collectifs avec priorité totale aux carrefours, donc probablement avec un élargissement de la voirie dans certains secteurs. La mise en oeuvre est envisageable à moindre frais et à plus court terme, dans l'attente d'un axe semi-lourd. Coût non encore disponible.

Aménagements

- Création de parkings d'échange le long du LEB, en particulier à Cheseaux. Coût non encore disponible. Financement à trouver au niveau de la COREL.

Les études à entreprendre

Transports en commun

- Etude du renforcement de la desserte PTT Villars-Tiercelin - Froideville - Bottens - Bretigny - Cugy.
- Etude de l'opportunité de liaisons directes Cugy - Lausanne Tunnel, en prolongeant la ligne PTT Froideville - Cugy aux heures de pointe.

10. SECTEUR EST

10.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE

SECTEUR EST		FONCTION	DEGRE D'IMPORTANCE ET TERMES DE MISE EN OEUVRE		
● : "coup parti" ◐ : projet ○ : avant-projet □ : proposition A ETUDIER : étude à entreprendre PROJETS			1995 → 2005 E1a Vital Prioritaire E1b Important		
TRANSPORTS COLLECTIFS					
1	réseau express régional (RER) (Cossonay-Palézieux/Morges-Vevey)	transport public régional structurant			□
2	nouvelle halte CFF/RER à Paudex	transport public aggro structurant			□
3	prolongement LO -> Vennes (axe TC lourd du Nord-Est, TNEL)	transport public aggro structurant	○		
4	TVR St-François-Pully-Damataire-(Lutry)	transport public aggro structurant		□	
5	amélioration ligne TL 66 (f=30')	desserte transport public régionale		□	
6	restructuration lignes TL du Jorat	desserte transport public régionale		●	
TRANSPORTS INDIVIDUELS					
7	réaménagement RC 601 à Montpreveyres (giratoires)	réseau régional structurant		○	
8	réaménagement carrefour de la Croix/Lutry	réseau régional concentrique		○	
9	raccordement Corsy (N9)-Est lausannois	réseau aggro struct. concentrique	A ETUDIER		
10	jonction Monts-de-Pully	réseau aggro struct. concentrique	A ETUDIER		
AMENAGEMENTS					
	P+R Vennes	interface TI-TC	A ETUDIER		
	P+R Est lausannois	interface TI-TC	A ETUDIER		
	P+R La Conversion	interface TI-TC	○		
	modération traversée Savigny	mesures de sécurité			□
	modération Rte de la Bernadaz	mesures de sécurité		□	
	modération traversée Mézières	mesures de sécurité		□	
	modération traversée Belmont	mesures de sécurité		□	

10.2 LES PRINCIPAUX PROJETS

Les "coups partis"

Transports en commun

- Restructuration des lignes TL du Jorat, en fonction de l'étude effectuée par les TL. Rationalisation et amélioration de la desserte. Augmentation des coûts annuels d'exploitation de l'ordre de 15% pour la région desservie (part des communes : environ Frs. 130'000.-).

Les projets et avant-projets

Transports en commun

- Prolongement du LO en direction de Vennes (Métro Nord-Est, TNEL), étude en cours. Coût estimatif : Frs. 390 Mio.

Transports individuels

- Traversée de Montpreveyres : amélioration de la sécurité du raccordement de la localité à la RC 601. Coût Frs. 2 Mio.
- Réaménagement du carrefour de la Croix-sur-Lutry pour améliorer la sécurité. Coût non encore disponible.

Aménagements

- P+R de La Conversion : aménagement d'un parking d'échange en bordure de la gare de la Conversion. Coût non encore disponible.

Les propositions

Transports en commun

- Réseau express régional (RER), création de lignes diamétrales à fréquence élevée sur les axes : Morges - Vevey, Bussigny - Vevey et Cossonay - Palézieux. Cette réalisation paraît possible dans le cadre de l'horaire de "Rail 2000". Elle imposera du matériel roulant et du personnel supplémentaires. Un exemple illustratif de la structuration possible des trains figure en annexe. Il s'agit d'une première ébauche qui devra être réétudiée lorsque l'horaire "Rail 2000" sera définitif.

- Création d'une nouvelle halte CFF/RER dans la région de Pully - Paudex, en relation avec un parking d'échange.
- TVR (transports collectifs sur voie réservée) St-François - Pully - Damataire (Lutry). Création de couloirs réservés sur l'ensemble du parcours avec priorité dans les carrefours. A partir de la Damataire, en direction de Lutry, cheminement en site banal (actuel). Coût non encore disponible.
- Amélioration de la ligne TL 66 (Belmont) en relation avec la ligne TL 7, fréquence à 30' probablement sans coûts supplémentaires si cette ligne ne va plus jusqu'au centre. Le passage à une fréquence de 30' est possible sans matériel supplémentaire si la ligne s'arrête à la Rosiaz.

Etudes à entreprendre

Transports individuels

- Raccordement Corsy (N9) - Est lausannois : poursuite des études entreprises, avec analyse des impacts sur le réseau urbain du secteur.
- Jonction des Monts-de-Pully : étude d'opportunité à entreprendre, avec analyse des impacts sur le réseau cantonal (Savigny, Pully, Chailly, ...).

Aménagements

- P+R Vennes : aménagement d'un parking d'échange dans le secteur de la jonction autoroutière, en liaison avec le TNEL. Etude d'accessibilité à entreprendre.
- P+R Est lausannois : création d'un parking d'échange en relation avec le RER et la nouvelle halte, ainsi qu'avec le TVR.

10.3 LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

SECTEUR EST

LECTURE DU TABLEAU :

SI LE PROJET X EST REALISE, IL EST ...

- indispensable
□ souhaitable

DE METTRE EN PLACE LA MESURE
D'ACCOMPAGNEMENT Y

PROJETS

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

TRANSPORTS COLLECTIFS

- réseau express régional (RER)
(Coscancy-Palézieux/Morges-Levey)
nouvelle halte CTF /RER à Poudex
prolongement LO -> Vernies
(axe TC bord du Nord Est, INEL)
TVR St-François-Pully-Dorainne-(Lutry)
aménagement ligne TL 66 (L-307)
restructuration lignes TL du Jorat

TRANSPORTS INDIVIDUELS

- réaménagement RC 60 à Montiprévères (giroires)
- réaménagement carrefour de la Croix (Lully)
- raccordement Corsy (NP) - Et lausannois
- jonction Monts-de-Pully

AMENAGEMENTS

- P+R Vannes
- P+R Est lausannois
- P+R La Concession
- modulation traversée Savigny
- modulation Rte de la Bernodaz
- modulation traversée de Mézières
- modulation traversée de Belmont

AUTRES

TRANSPORTS COLLECTIFS

- 1 • réseau express régional (RER)
(Cossonay-Palézieux/Morges-Vevvey)
- 2 • nouvelle halte CFF/RER à Paudex
- 3 • prolongement LO -> Venness
(axe TC lourd du Nord-Est, INEL)
- 4 • TVR St-François-Pully-Damataire-(Lutry)
- 5 • amélioration ligne TL 66 (f=30')
- 6 • restructuration lignes TL du Jorat

TRANSPORTS INDIVIDUELS

- 7 • réaménagement RC 601 à Montpreveyres (giratoires)
- 8 • réaménagement carrefour de la Croix/Lutry
- 9 • raccordement Corsy (N9) - Est lausannois
- 10 • jonction Monts-de-Pully

AMENAGEMENTS

- P+R Vennes
- P+R Est lausannois
- P+R La Conversion
- modération traversée Savigny
- modération Rte de la Bernadaz
- modération traversée de Mézières
- modération traversée de Belmont

VOIR SECTEURS
QUEST+URBAIN

VOIR SECTEUR
URBAIN

VOIR SECTEUR
URBAIN

VOIR SECTEUR
URBAIN

SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL DES DEPLACEMENTS ACTIONS TERMES E1a et E1b

TRANSPORTS INDIVIDUELS

HIERARCHISATION DU RESEAU

- réseau autoroutier et jonctions
- jonctions existantes
- jonctions projetées
- réseau routier principal
- réseau routier collecteur principal
- réseau routier de distribution
- modération de dissuasion du trafic (mesure d'accompagnement)
- modération de sécurité

TRANSPORTS COLLECTIFS

- RER CFF et arrêts
- existants
- projetés
- axe TVR (Transport collectif sur voie réservée)
- St-François-Damodairie: réseau TC site banal Damodairie-Lutry (Terminus 9)
- axe TC lourd du Nord-Est (TNEI)
- Flon-Vernnes-Croisettes
- réseau TL (interurbain)

PROJETS RETENUS

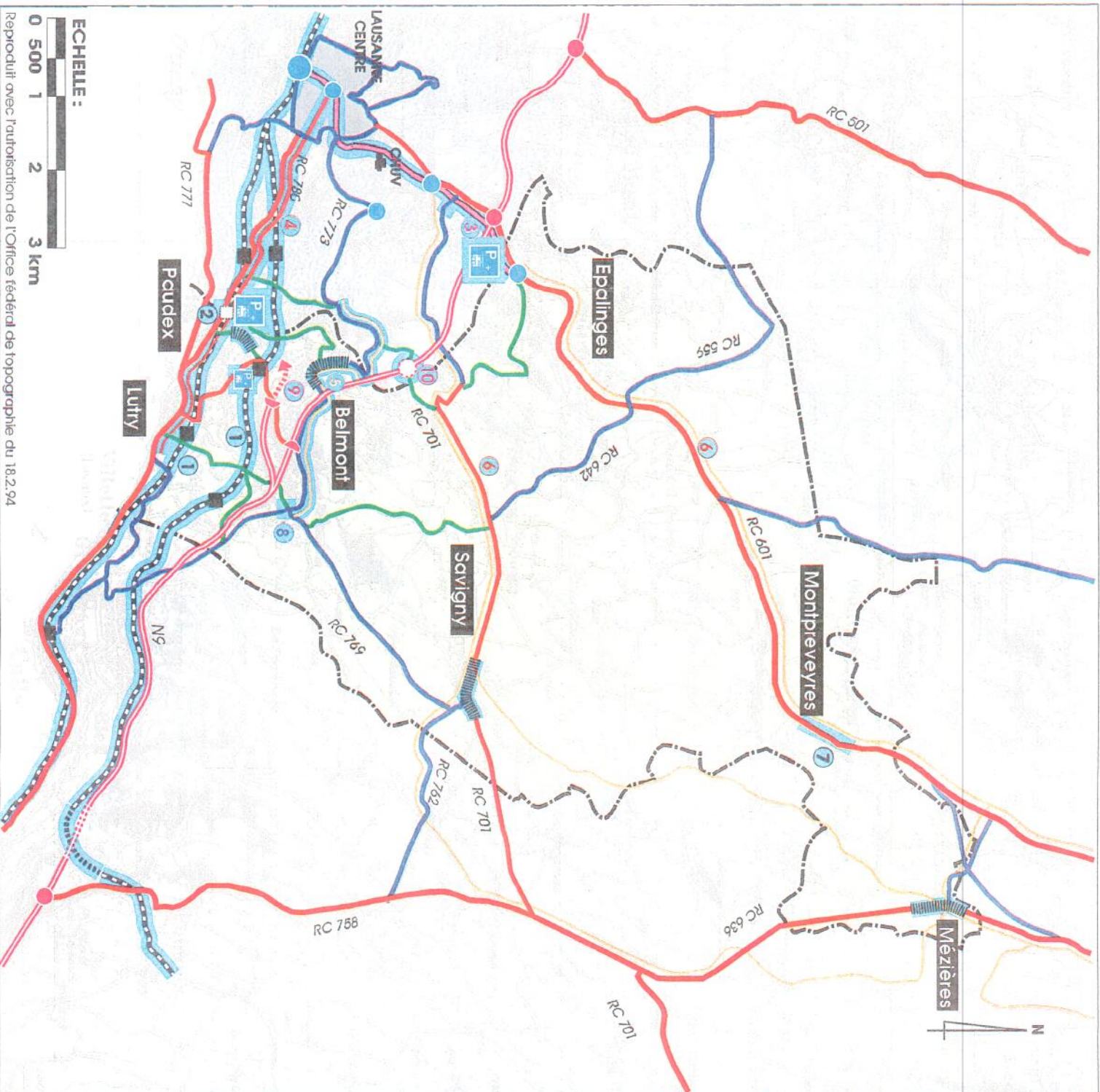
(voir tableaux)

Termes : E1a ("vitar")

E1b ("important")

INTERFACES

- parkings d'échanges TL/TC de grande capacité, connectés aux axes lourds TC
- parkings d'échanges TL/TC de faible capacité, dans les gares LEB
- lieux d'échanges TC/TC



ECHELLE : 0 500 1 2 3 km

Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 18.2.94

11. SECTEUR URBAIN

11.1 TABLEAU D'OPPORTUNITE ET MISE EN OEUVRE

SECTEUR URBAIN	FONCTION	DEGRE D'IMPORTANCE ET TERMES DE MISE EN OEUVRE		
 : "coup parti"  : projet  : avant-projet  : proposition A ETUDIER : étude à entreprendre PROJETS		1995  2005 E1a E1b Vital Prioritaire Important		
TRANSPORTS COLLECTIFS - réseau express régional (RER) (Cossonay-Palézieux/Morges-Vevey) - nouvelles haltes CFF/RER de Malley et Paudex - prolongement LEB -> Terreaux -> Flon - fréquence LEB 15' Flon-Cheseaux - fréquence TSOL 7,5' - prolongement LO->Vennes (axe TC lourd Nord-Est, TNEL) - TVR Riponne - Beaulieu - Grey - Blécherette - TVR St-François - Damataire (Lutry) - TVR St-François - Prilly (terminus 9) - liaison Pully - Gare ou Sud CFF Lausanne et prolongement TL 8 vers Paudex	transport public régional structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant transport public aggro structurant	         A ETUDIER   A ETUDIER  A ETUDIER   		
TRANSPORTS INDIVIDUELS 3ème voie AR Crissier-Vennes (montante) 3ème voie AR Vennes-Crissier (descendante) - jonction AR Monts-de-Pully - liaison Vennes - St-Martin - tranchée couverte Ouchy - réaménagement Route de Broye - liaison Rte de Broye - Rte de Florissant - restructuration réseau centre-ville Renens	réseau aggro struct. concentrique réseau aggro struct. concentrique réseau aggro struct. concentrique réseau aggro struct. réseau local structurant réseau aggro concentrique réseau aggro concentrique réseau aggro	  A ETUDIER  A ETUDIER   		
AMENAGEMENTS - P+R Blécherette - P+R Bourdonnette - P+R Vennes - P+R Est lausannois - modération traversée Renens - modération La Sallaz/V. Ruffy - modération Av. de Cour/Elysée - modération Bellevaux - modération Pully Centre	interface TI-TC interface TI-TC interface TI-TC interface TI-TC mesures de sécurité mesures accomp. à évitement mesures accomp. mesures accomp. à évitement mesures accomp.	  A ETUDIER A ETUDIER     		

11.2 LES PRINCIPAUX PROJETS

Les "coups partis"

Transports en commun

- Prolongement du LEB jusqu'au Flon, coût environ 40 mio.

Transports individuels

- Réalisation de la 3ème voie sur le contournement de Lausanne, de Crissier à Vennes dans le sens montant; coût environ 48 mio.

Les projets et avant-projets

Transports en commun

- LEB, passage à une fréquence de 15 minutes entre Cheseaux et Lausanne avec l'achèvement du prolongement en tunnel jusqu'au Flon. Les travaux suivants sont à réaliser :
 - station de croisement à Prilly-Union, coût environ 3 mio de francs;
 - tunnel jusqu'au Flon; coût environ 40 mio, délais 1998.Les études d'horaire effectuées montrent la faisabilité du système et ceci probablement avec le matériel roulant existant. Par contre, nécessité probable de déniveler le carrefour de la Fleur-de-Lys pour garantir la sécurité et la stabilité de l'horaire. Coût non encore disponible.
- Fréquence du TSOL à 7.5 minutes. Projet à court terme, requiert 5 nouvelles compositions pour 25 mio, le doublement de la voie sur le site universitaire et des dénivelés piétons aux stations, pour une première estimation de l'ordre de 15 mio.
- Prolongement du LO en direction du Nord-Est, le CHUV - La Sallaz - Vennes. Projet à l'étude. Coût estimatif : 390 mio.

Transports individuels

- 3ème voie descendante sur le contournement de Lausanne, de Vennes à Crissier. Coût non encore disponible.
- Liaison Vennes - St-Martin : nouvelle route permettant de piétonniser la Place de La Sallaz et de modérer le trafic dans le secteur V. Ruffy/Béthusy. Elle permettrait également une meilleure gestion des contrôles d'accès. Coût environ 24 mio.
- Réaménagement de la Route de Broye à Prilly (RC 320); réalisation permettant de créer une véritable liaison Nord-Sud dans l'Ouest et également de résoudre le passage du LEB à la Fleur-de-Lys (suppression du passage à niveau). Coût non encore disponible.
- Aménagement de la liaison Route de Broye - Route de Florissant à Renens. L'aménagement de faible capacité doit viser une amélioration de la sécurité et de la fluidité.

- Restructuration du réseau du centre-ville à Renens (14 Avril). Important pour la restructuration des lignes de bus. Etudié dans le cadre du plan directeur de la commune.

Aménagements

- P+R de la Blécherette : aménagement d'un parking d'échange sur les terrains communaux de la Tuilière (Lausanne); coût : environ 800'000.-. A terme, réalisation d'un parking d'échange dans le cadre du PPA du Plateau de la Blécherette.
- P+R Bourdonnette : aménagement d'un parking d'échange dans la boucle autoroutière; coût : environ 1.8 mio.

Les propositions

Transports en commun

- Réseau express régional (RER), création de lignes diamétrales à fréquence élevée sur les axes : Morges - Vevey, Bussigny - Vevey et Cossonay - Palézieux. Cette réalisation paraît possible dans le cadre de l'horaire du "Rail 2000". Sa réalisation imposera du matériel roulant et du personnel supplémentaire. Un exemple illustratif de la composition des trains figure en annexe. Il s'agit d'une première ébauche qui devra être réétudiée lorsque l'horaire de "Rail 2000" sera définitif.
- Création de nouvelles haltes CFF/RER dans les secteurs de Malley (desserte quartiers + Centre de Glace) et de Pully/Paudex (en relation avec un parking d'échange).
- Réalisation de transports en voie réservée (TVR). Il s'agit ici de réaliser des projets permettant une continuité des voies réservées aux transports collectifs avec une priorité absolue aux carrefours, donc probablement avec un élargissement de la voirie dans certains secteurs, et dont la mise en oeuvre est envisageable à moindre frais et à plus court terme, dans l'attente d'éventuels axes semi-lourds. Les axes proposés sont les suivants :
 - Blécherette - centre de Lausanne, en passant par le Grey et Beaulieu. Ligne rapide liée à la desserte des projets d'urbanisme et de parking d'échange de la Blécherette. Coût non encore disponible.
 - St-François - Pully - Damataire (avec poursuite en direction de Lutry en site banal, comme actuellement). Coût non encore disponible.
 - St-François - Prilly (église de Broye).

Etude à entreprendre

Transport collectifs

- Liaison Pully - Gare ou Sud CFF Lausanne : étude de faisabilité à entreprendre, de même que le prolongement de la ligne TL 8 de Pully vers Paudex.

Transports individuels

- Jonction des Monts-de-Pully : étude d'opportunité à entreprendre, avec analyse des impacts sur le réseau cantonal (Savigny, Pully, Chailly, ...).
- Réalisation d'un passage dénivelé dans le secteur d'Ouchy. Cette disposition, prévue dans le cadre du Plan directeur des déplacements de la Commune de Lausanne, doit faire l'objet d'études d'avant-projet, en tenant compte notamment des statuts juridiques des routes touchées par une réaffectation du trafic (av. de Cour : route cantonale; traversée d'Ouchy : route communale).

Aménagements

- P + R Vennes : aménagement d'un parking d'échange dans le secteur de la jonction autoroutière en liaison avec le TNEL. Etude d'accessibilité à entreprendre.
- Création d'un P+R Est lausannois en relation avec le RER et la nouvelle halte, ainsi qu'avec le TVR.

SECTEUR URBAIN

SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL DES DEPLACEMENTS
ACTIONS TERMES E1a et E1b

TRANSPORTS INDIVIDUELS

HIERARCHISATION DU RESEAU

- actuelles
- projetées
- réseau autoroutier et jonctions
- réseau routier principal
- réseau routier collecteur principal
- réseau routier de distribution
- modération de dissuasion du trafic (mesure d'accompagnement)
- modération de sécurité

TRANSPORTS COLLECTIFS

- RER CFF et ométs
- LB
- axes TVR (Transport collectif sur voie réservée)
- St-François - Damolette - (Lufly)
- St-François - Blécherette
- St-François - Prilly (terminus 9)
- axes TC lourds:
- Nord-Est (NNE) Flon-Vernes-Croisettes LO

PROJETS RETENUS

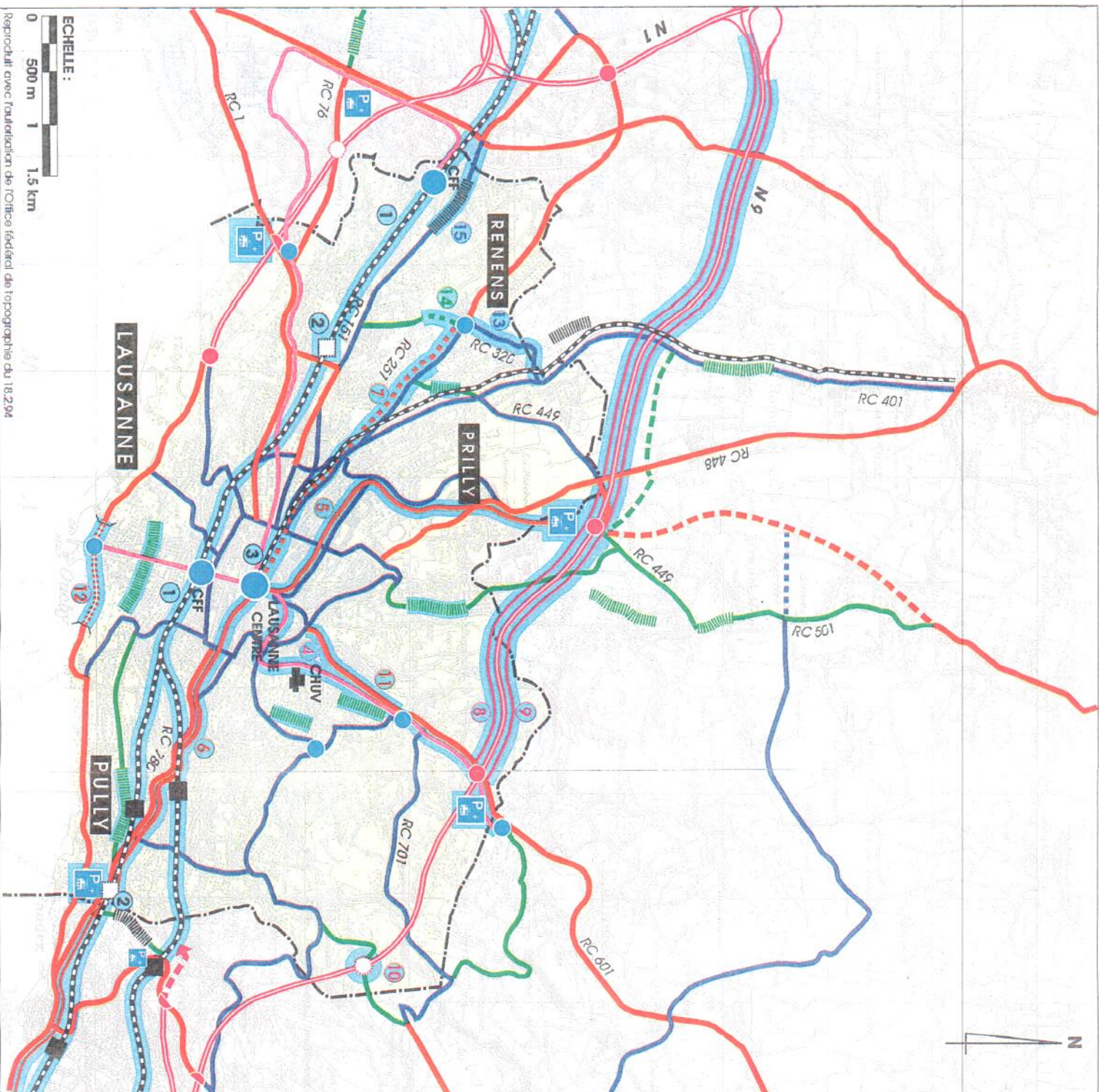
(voir tableaux)

Termes : E1a ("vital")

E1b ("important")

INTERFACES

- parkings d'échanges T/C de grande capacité, connectés aux axes TC
- parkings d'échanges T/C de faible capacité, dans les gares CFF
- lieux d'échanges TC/TTC



12. RECAPITULATIF DES PROJETS ET COUTS

Afin d'avoir une meilleure vision de l'ensemble des projets vitaux et prioritaires à court terme, ou importants à plus longue échéance pour la mise en application du Schéma directeur régional des déplacements de la COREL, les tableaux ci-après présentent la liste de ces projets. Ils sont classés par ordre de priorités (E1a "vital", E1a "prioritaire", E1b "important") et font l'objet d'une évaluation financière de leur réalisation, pour autant que cette dernière existe. La quasi totalité de ces coûts sont mentionnés pour les projets vitaux au terme E1a. Ces données permettent d'établir une première évaluation des montants qui seront nécessaires à l'application de ce Schéma directeur. Ainsi, pour le seul terme "E1a, projets vitaux", ce ne sont pas loin de 600 millions de francs d'investissements qui seront nécessaires.

Au vu de l'avancement des divers projets (certains n'étant actuellement que des avant-projets sommaires), il n'a pas été possible de mentionner la répartition des coûts entre les communes, la région, le canton et la Confédération.

COREL - COUTS

E1a VITAL

Projets	Coûts TC	Coûts TI	Total	coûts/an
Transports collectifs				
• Fréquence TSOL 7,5'				non disp.
5 nouvelles compositions	25'000'000			
aménagement voies et stations	15'000'000			
• Prolongement LEB --> Terreaux --> Flon	40'000'000			
• Ligne PTT Cugy - Morrens - Cheseaux				130'000
• TVR Riponne - Beaulieu - Grey - Blécherette	non disp.			
• Prolongement LO --> Vennes (axe TC lourd du Nord-Est, TNEL)	390'000'000			
Sous-total	470'000'000	0	470'000'000	130'000
Transports Individuels				
• 3ème voie AR Crissier-Vennes (montante)		45'000'000		
• Complément jonction Crissier		8'000'000		
• Evitement de Cheseaux et raccordement rte de Morrens		50'000'000		
Sous-total	0	106'000'000	106'000'000	0
Aménagements				
• Modération traversée Cheseaux		sans indic.		
• P+R Bourdonnette		1'800'000		
• P+R Blécherette (Tuilière)		800'000		
• P+R La Conversion		non disp.		
Sous-total	0	2'600'000	2'600'000	0
TOTAL	470'000'000	108'600'000	578'600'000	130'000

COREL - COUTS

E1a PRIORITAIRE

Projets	Coûts TC	Coûts TI	Total	coûts/an
Transports collectifs				
• Ligne PTT Cheseaux-MMM-Renens CFF				190'000
• Ligne PTT Mex-Villars-Ste-Croix-Bussigny CFF	(Remplacement de la ligne Renens - Mex)			0
• Ligne BAM Morges-Lonay-Echandens-Ecublens (Pontet TSOL)				520'000
• Ligne TL 31 St-Sulpice-Uni-Chavannes-Renens-Crissier (Forge)				0
• Ligne TL 33 Prilly-Malley-Renens CFF-Ecublens (Moty)				0
• Fréquence LEB 15' Flon-Cheseaux station de croisement, Prilly-Union	3'000'000			sans indic.
• TVR St-François-Pully-Damataire-(Lutry)	non disp.			
• Amélioration ligne TL 66 (f=30')				0
Restructuration lignes TL du Jorat				(+ 15 %)
Sous-total	3'000'000	0	3'000'000	710'000
Transports individuels				
• 3ème voie AR Vennes-Crissier (descendante)		non disp.		
• Réaménagement RC1, Morges-Bourdonnette		non disp.		
• Réaménagement Route de Broye		non disp.		
• Giratoire accès nord MMM		2'500'000		
• Complément jonction Blécherette		non disp.		
• Réaménagement RC 601 à Montpreveyres (giratoires)		2'000'000		
• Réaménagement carrefour Croix/Lutry		non disp.		
• Liaison Vennes - St-Martin		24'000'000		
Sous-total	0	28'500'000	28'500'000	0
Aménagements				
• P+R Bussigny (développement)		sans indic.		
• Modération traversée Jouxten-Mézery		sans indic.		
• Modération traversée Préverenges- centre		sans indic.		
• Modération traversée Crissier		sans indic.		
• P+R le long du LEB		non disp.		
• Modération traversée Cugy		sans indic.		
• Modération traversée Morrens		sans indic.		
• Modération traversée Romanel		sans indic.		
• Modération traversée Froideville-Bottens		sans indic.		
• Modération Rte de la Bernadaz		sans indic.		
• Modération La Sallaz/V.-Ruffy		sans indic.		
• Modération Av. de Cour/Elysée		sans indic.		
• Modération Pully centre		sans indic.		
• Modération traversée Mézières		sans indic.		
• Modération traversée Belmont		sans indic.		
Sous-total	0	non disp.	non disp.	non disp.
TOTAL	3'000'000	28'500'000	31'500'000	710'000

COREL - COÛTS

E1b IMPORTANT

Projets	Coûts TC	Coûts TI	Total	coûts/an
Transports collectifs				
• Réseau express régional (RER) (Cossonay-Palézieux/Morges-Vevey)	non disp.			
• Temps de parcours Bercher-Flon < 1/2 heure		sans indic.		
• Nouvelle halte CFF/RER à Paudex		sans indic.		
• Nouvelle halte CFF/RER à Malley		sans indic.		
• TVR St-François - Prilly (terminus 9)		sans indic.		
Sous-total	non disp.	non disp.	non disp.	non disp.
Transports individuels				
• Nouvelle jonction d'Ecublens		non disp.		
• Nouvelle jonction de Chavannes		non disp.		
• Complément jonction Morges-Est		non disp.		
• Evitement du Mont		non disp.		
• Collectrice Sud de Romanel et liaison évitement du Mont		sans indic.		
• Liaison Rte de Broye - Rte Florissant		sans indic.		
• Restructuration réseau centre ville Renens		sans indic.		
Sous-total	non disp.	non disp.	non disp.	non disp.
Aménagements				
• Modération traversée Ecublens		sans indic.		
• Modération traversée Le Mont		sans indic.		
• Modération traversée Savigny		sans indic.		
• Modération traversée Renens		sans indic.		
• Modération Bellevaux		sans indic.		
Sous-total	non disp.	non disp.	non disp.	non disp.
TOTAL	non disp.	non disp.	non disp.	non disp.

13. CONCLUSIONS

Le concept de déplacements et les actions proposées ci-avant marquent la volonté de la Communauté de la région lausannoise de planifier l'avenir de ses transports sur la base d'une réflexion globale.

Ce schéma directeur régional des déplacements dégage des priorités de réalisation parmi les nombreux projets existants. Il s'agit désormais, pour la région, d'entreprendre les démarches nécessaires à la réalisation d'un tel programme.

Ceci passe notamment, pour les communes de la COREL, par la confirmation du Groupe transports en tant qu'organisme visant à gérer les relations entre les communes, comme en tant qu'interlocuteur principal de celles-ci auprès du canton, voire de la Confédération, pour tout ce qui touche au domaine des transports. Sur la base du Schéma directeur régional des déplacements, le Groupe transports aura ainsi la délicate tâche de faire avancer les projets vitaux et prioritaires pour la région et de s'assurer de leur avancement, auprès des instances cantonales et fédérales concernées.

Parmi les difficultés de mise en oeuvre d'un tel schéma directeur, l'aspect économique des projets est certainement l'un des plus primordiaux. Dans cette optique, une réflexion importante devrait être menée au sein de la COREL, afin que celle-ci se donne les moyens, dans la situation économique actuelle difficile des communes, du Canton et de la Confédération, de faire aboutir les réalisations projetées. La gestion financière d'un tel programme passe-t-elle par la constitution d'un "fonds régional transports" alimenté par les communes ? Les principales communes touchées par un projet structurant mais non maîtrisé par celles-ci (par exemple les nouvelles jonctions autoroutières prévues) devraient-elles prévoir ensemble son financement, tout au moins sous forme d'avance ? De telles discussions, au sein de la COREL, ne pourraient que faire progresser la concrétisation des objectifs définis dans le cadre du présent dossier.

Dans tous les cas, un suivi du Schéma directeur régional des déplacements de la COREL devra être assuré par le Groupe transports, par les secteurs et par les communes, afin que l'important travail de concertation mené dans le cadre de la présente étude, permette d'aboutir à la concrétisation d'une politique des transports au bénéfice de l'ensemble des communes de la région.

ROBERT-GRANDPIERRE ET RAPP SA
Ingénieurs-Conseils

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA

Lausanne, le 19 juin 1995
8412.22/BL/RGP/CE/rv/bm

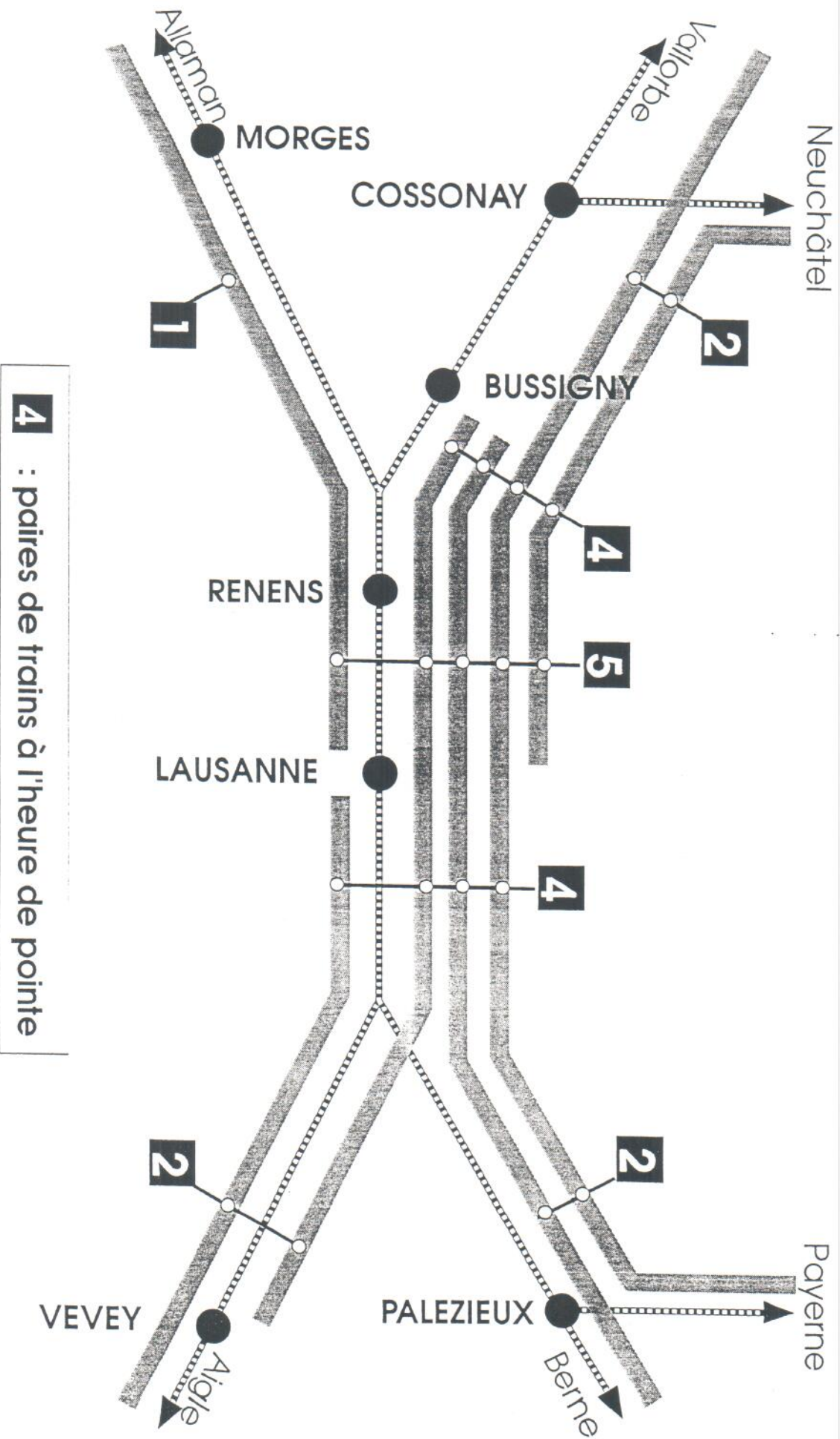
GLOSSAIRE

GLOSSAIRE

Captif TC	Usager se déplaçant obligatoirement avec les transports collectifs, par manque d'autres moyens de transport.
Concentrique (liaison)	Élément de liaison entre deux artères ou voies TC radiales.
Contrôle d'accès	Système d'exploitation du trafic (par feux) visant à maîtriser celui-ci dans le but de fluidifier la circulation en aval, tout en favorisant la progression des TC.
Diamétrale (ligne TC)	Ligne reliant des banlieues entre elles ou des centres secondaires entre eux, en traversant un centre régional ou un centre-ville de part en part.
Interface	Point ou lieu de contact et de transfert entre deux modes de déplacement (voire entre deux types de transports collectifs - TC légers et TC lourds).
Modération	Ensemble de mesures d'aménagement ou de gestion de la voirie visant à diminuer l'importance et/ou la vitesse du trafic.
Modes (de transport)	Désigne les différents moyens de se déplacer, à savoir les transports collectifs (TC), les transports individuels motorisés (= la voiture, TI), les deux roues avec ou sans moteur, la marche.
Multimodal	Qui touche à différents modes de déplacement.
OPair	Ordonnance fédérale sur la Protection de l'air, entrée en vigueur en mars 1986.
OPB	Ordonnance fédérale sur la Protection contre le Bruit, entrée en vigueur en avril 1987.
Ossature (TC ou TI)	Ensemble des infrastructures ou éléments constituant le réseau de base des transports individuels (autoroute et réseau routier cantonal) ou collectifs (réseau CFF, LEB, TSOL,...).
Parking d'échange (P+R)	(= Parc & Ride ou Parc-Relais) Parc à voiture associé à une gare ou une station de transports collectifs, permettant à l'automobiliste de poursuivre son déplacement avec un transport collectif.
Rabattement (concept de)	Concept de planification de réseaux de transports collectifs visant à faire converger des lignes TC légers vers un axe lourd TC.

Radiale (demande)	Demande de déplacements entre le centre et la périphérie de l'agglomération (ou inversement); définit également une route de liaison (ou artère) entre ces mêmes lieux.
RER	Réseau Express Régional: ensemble de lignes régionales du réseau ferroviaire, présentant une fréquence et une capacité élevée, et faisant haltes dans l'ensemble des gares ou arrêts de la région.
Transports collectifs (TC) légers	Système de transport collectif par autobus ou trolleybus, utilisant en règle générale le réseau routier, hormis certains tronçons en voie réservée. Exemple: réseau TL.
Transports collectifs (TC) lourds	Système de transport collectif exigeant une infrastructure propre (rails, crémaillère, tunnel, ...) et bénéficiant d'un réseau généralement non perturbé par le trafic routier. Exemples: CFF, LEB, TSOL, LO-LG.
Transports collectifs (TC) semi-lourds	Système de transport collectif par autobus ou trolleybus, bénéficiant d'un réseau généralement non perturbé par le trafic routier. Exemple: système TVR.
TVR	Transport collectif sur Voie Réservée: ligne d'autobus ou trolleybus bénéficiant de voies réservées si possible sur la totalité de son parcours, et de priorités absolues aux carrefours.

ANNEXE



4 : paires de trains à l'heure de pointe