

TRANSPORTS

# IMAGE DIRECTRICE DES TRANSPORTS PUBLICS ◀ OUEST LAUSANNOIS

HORIZONS DE PLANIFICATION  
2028-2040

RAPPORT FINAL

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois  
12/2024

Bussigny  
Chavannes-près-Renens  
Crissier  
Ecublens  
Prilly  
Renens  
Saint-Sulpice  
Villars-Sainte-Croix  
Etat de Vaud  
tl

Les communes de l'Ouest lausannois en engagé en 2022, une étude stratégique ayant pour objectif de définir une nouvelle image directrice des transports publics dans le territoire (IDTP-OL.28-40). Cette vision du développement des transports publics s'inscrit dans la poursuite des études du métro m1 et du PDi-OL. Son objectif est de définir une image du réseau de transports publics à l'horizon 2040 avec les différentes étapes de mise en œuvre à compter de 2028.

L'étude a été financée par les Communes de l'Ouest lausannois avec un subventionnement de la DGMR. Elle a été pilotée par le Bureau SDOL qui coordonnait les différents maîtres d'ouvrage communaux et a mandaté les tl et leurs sous-traitants pour mener l'étude.

L'étude a été alimentée grâce à l'organisation de plusieurs ateliers thématiques avec les technicien-ne-s des communes ainsi qu'avec les membres du Groupe décisionnel Mobilité.

En fin d'année 2024, les Municipalités et la DGMR ont validé le concept de l'image directrice et ont pris acte des étapes et mesures.

## RAPPEL DES DÉCISIONS ET DATES CLÉS

|            |   |
|------------|---|
| 30.11.22   | Validation du cahier des charges et planning de l'étude par le GD Mobilité                                |
| Début 2023 | Lancement de l'étude  |
| 30.06.24   | Validation de la 1ère phase intégrant l'ambition de part modale par le GD Mobilité                        |
| 27.03.24   | Présentation du rapport final de l'IDTP-OL au GD Mobilité élargi aux Municipalités                        |
| 26.09.24   | Validation du rapport de synthèse pour envoi en Municipalité et aux partenaires par le GD Mobilité        |
| Fin 2024   | Validation du concept et prise d'acte des étapes et mesures de l'étude par les 8 Municipalités et la DGMR |

## MISE EN OEUVRE DE L'IMAGE DIRECTRICE

Il est prévu de mettre en œuvre les développements des lignes de manière échelonnées en lien avec le phasage proposé. Les différentes mesures seront validées par les communes concernées. La responsabilité de la mise en œuvre sera définie au cas par cas avec les partenaires intéressés. Pour les mesures qui concernent plusieurs communes, un groupe de travail spécifique pourra être formé.

## GROUPE DÉCISIONNEL MOBILITÉ

### LES REPRÉSENTANTS COMMUNAUX

Eric Zingre, Municipal, Bussigny  
Souleyman Barry, Municipal et vice président du GD Mobilité, Chavannes-près-Renens  
Alexandre Brélaz, Municipal, Crissier  
Jean-Louis Radice, Municipal, Ecublens  
Rebecca Joly, Municipale, Prilly  
Tinetta Maystre, Municipale et présidente du GD Mobilité, Renens  
Etienne Dubuis, Syndic, Saint-Sulpice  
Georges Cherix, Syndic, Villars-Sainte-Croix

### LE REPRÉSENTANT DU CANTON

Federico Molina, chef de division, DGMR-P, DIRH

### AUTRES REPRÉSENTANTS

Luca Fontana, spécialiste mobilités durables, EPFL  
Julien Meillard, responsable durabilité et campus, UNIL  
Patrick Etournaud, chef du service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics, Lausanne  
Christophe Jemelin, responsable développement de l'offre, tl  
Christian Hautle, 1er lieutenant, PolOuest  
Bernard Deppen, responsable développement des offres, MBC

### LE BUREAU STRATEGIE ET DEVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Benoît Biéler, directeur

## GROUPE DE SUIVI TECHNIQUE

### LES REPRÉSENTANTS COMMUNAUX

Ivan Spassov, Bussigny  
Robin Hottelier, Chavannes-près-Renens  
Grégoire Stigler, Crissier  
Lucie Rosset, Alexandre Nasfi, Oriane Martin, Ecublens  
Floriane Barraud, Prilly  
Jeremie Wenger, Renens  
David Conde, Saint-Sulpice  
Georges Cherix, Villars-Sainte-Croix

### LES REPRÉSENTANTS DU CANTON

Deborah Fabbo, DGMR-P  
Mathilde Simon, DGMR-P

### AUTRES REPRÉSENTANTS

Alexia Couturier, Luca Pellandini, EPFL  
Yann Jeannin, UNIL  
Daphné Dethier, Lausanne  
Samuel Fréchet, tl  
Guy-Paul Bosson, police de proximité, PolOuest  
Steve Resin, MBC  
Jean-Christophe Birchler, Région Morges

### LE BUREAU STRATEGIE ET DEVELOPPEMENT DE L'OUEST LAUSANNOIS

Grégoire Zuppinger, chef de projets mobilité  
Jean-Christophe Boillat, délégué mobilité douce  
Laurent Dutheil, chef de projet mobilité (ad intérim)

## AUTRES PARTICIPANTS AUX ATELIERS

Philippe Daucourt, Laurent Yourassof, Bussigny  
Raymond Gauthier, Chavannes-près-Renens  
Jacques Liaudet, Crissier  
Christophe Sarda, Lourdes Matas Montejo, Renens  
Mathieu Cazorla, Barbora Hajkova, Justine Tincq, tl  
Florent Bolomey, Martial Lumineau, Pascal Martin, Transitec  
Catherine Seiler, Urbaplan

# tl



# Image directrice 2028-2040 des transports publics dans l'Ouest lausannois (IDTP-OL)

Décembre 2024

◀ OUEST  
LAUSANNOIS

Bussigny Chavannes-près-Renens Crissier Ecublens Prilly Renens Saint-Sulpice Villars-Sainte-Croix

# Table des matières

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Contexte, buts et périmètre de l'étude</b>                        | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Organisation du mandat, planning et démarche</b>                  | <b>6</b>  |
| 2.1      | Organisation et contributeurs  | 7         |
| 2.2      | Planning de travail et démarche                                      | 8         |
| <b>3</b> | <b>Diagnostic de la situation actuelle, projections et objectifs</b> | <b>9</b>  |
| 3.1      | Le territoire et son développement                                   | 10        |
| 3.2      | L'offre et la demande en transports publics                          | 12        |
| 3.3      | Les enjeux de l'image directrice des transports publics              | 14        |
| 3.4      | Les projections de demande et les enjeux environnementaux            | 16        |
| 3.5      | Les objectifs de l'image directrice des transports publics           | 18        |
| <b>4</b> | <b>Conception du réseau de l'image directrice</b>                    | <b>20</b> |
| 4.1      | Méthodologie de conception du réseau                                 | 21        |
| 4.2      | Réseau proposé: concept et caractéristiques                          | 23        |
| <b>5</b> | <b>Évaluation de l'image directrice</b>                              | <b>27</b> |
| 5.1      | Part modale et environnement   | 28        |
| 5.2      | Desserte du territoire et adéquation de l'offre et la demande        | 30        |
| 5.3      | Caractéristiques du réseau et intermodalité                          | 31        |
| 5.4      | Espace public, mesures d'accompagnement et infrastructures           | 32        |
| 5.5      | Coûts du réseau et finances  | 32        |
| 5.6      | Mise en œuvre de l'image directrice                                  | 33        |
| <b>6</b> | <b>Mise en œuvre de l'image directrice</b>                           | <b>34</b> |
| 6.1      | Étapes de mise œuvre   | 35        |
| 6.2      | Mesures infrastructurelles   | 39        |
| <b>7</b> | <b>Annexes</b>   | <b>41</b> |



# 1. Contexte, buts et périmètre de l'étude



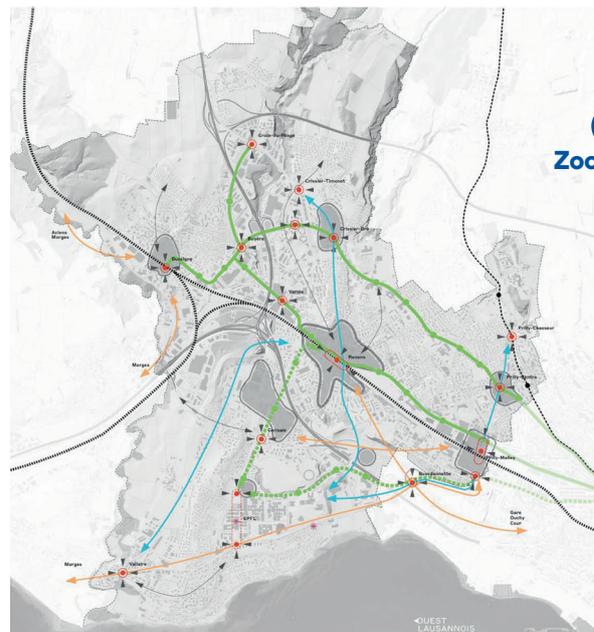
**L'Ouest lausannois, district rassemblant plus de 80 000 habitants et 60 000 emplois en 2022, est en pleine croissance avec un fort potentiel de progression à l'horizon 2040. Ce territoire a de grands défis pour son développement, notamment concernant les besoins supplémentaires en mobilité.**

Dans ce cadre, en 2021, les communes de l'Ouest lausannois se sont dotées d'une vision de développement à l'horizon 2040, au travers de leur Plan directeur intercommunal (PDi-OL). Cette vision de développement cohérente et coordonnée du territoire dispose d'une orientation stratégique liée à l'accessibilité en transports publics, dont les objectifs sont de garantir l'accessibilité à ce mode à l'ensemble du territoire et d'accélérer le report modal vers ce mode de transport.

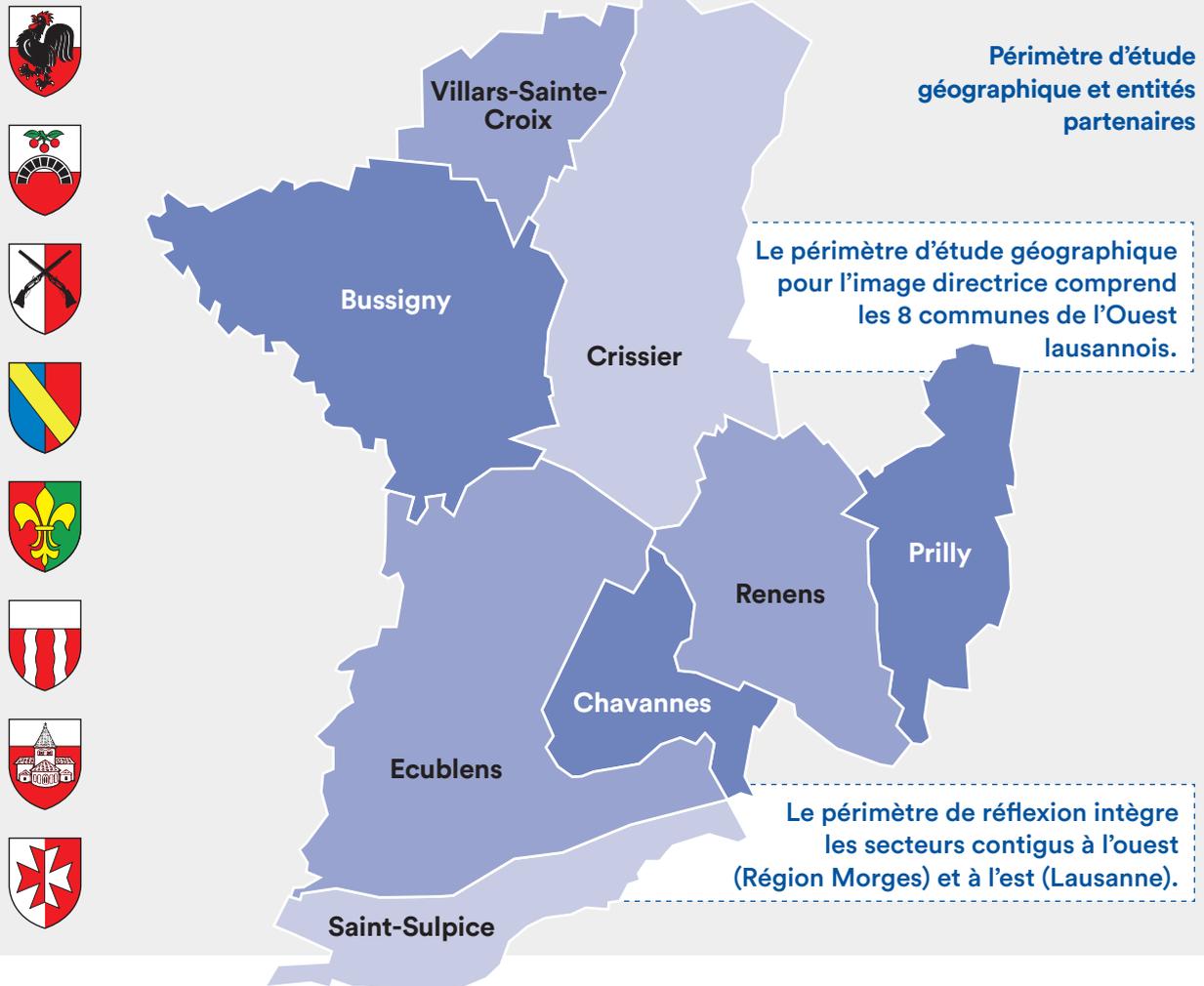
Cette étude fait suite à deux images directrices des transports publics de l'Ouest lausannois. La première, validée en 2008, prévoyait le développement des lignes TP de l'Ouest à l'horizon 2014, et a permis de modifier le concept de desserte. La seconde, validée en 2018, a permis de planifier le réseau de TP de 2019 à 2028, qui accompagne la première génération d'axes forts (tram t1 et BHNS).

**Le développement des transports publics est donc nécessaire pour répondre à ces défis, notamment en accompagnant le développement urbain, ainsi qu'en développant une vision cohérente et coordonnée pour l'horizon 2040.**

Le bureau SDOL, pour le compte des communes de l'Ouest lausannois, et la DGMR ont ainsi mandaté les ti pour développer l'image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois pour la période 2028-2040 (IDTP-OL 28-40).



**Les transports publics.**  
PDi-OL Vision 2040 – Carte 7c «orientation stratégique 7»



### Le développement de l'IDTP-OL 28-40 s'intègre dans le contexte de planification suivant:

- L'IDTP-OL 28-40 découle du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL), qui cadre le développement urbanistique, paysager, de la mobilité et qui précise les principales lignes directrices de développement des TP (reprises dans la présente étude).
- L'IDTP-OL 28-40 fait suite aux premiers résultats de l'étude exploratoire de développement du métro m1 (en cours), pilotée par la DGMR, division planification. Cette étude spécifie que la capacité de transport et l'intégration du m1 seront améliorées sur son corridor actuel, mais aussi que le réseau de transport public de ce secteur devra être complété par des lignes de bus complémentaires.
- L'IDTP-OL 28-40 est une étude stratégique, qui alimente le projet d'agglomération Lausanne-Morges de 5<sup>e</sup> génération (en cours de rédaction, à rendre à la Confédération en mars 2025).

### Les buts de l'étude sont les suivants :

- Définir l'image directrice du réseau de transports publics dans l'Ouest lausannois à l'horizon 2040.
- Répondre aux besoins des communes, des Hautes écoles et de la clientèle des transports publics et de favoriser le transfert modal.
- Étudier le volet économique et infrastructurel de ces développements avec les connaissances actuelles.
- Décliner sa mise en œuvre par étapes.
- Intégrer des mesures infrastructurelles concrètes au PALM de 5<sup>e</sup> génération.



# 2. Organisation du mandat, planning et démarche

|     |                                 |   |
|-----|---------------------------------|---|
| 2.1 | Organisation et contributeurs   | 7 |
| 2.2 | Planning de travail et démarche | 8 |



## 2.1 Organisation et contributeurs

Une structure de projet a été mise en place pour accompagner la démarche d’image directrice des transports publics de l’Ouest lausannois 2028-2040 (IDTP-OL), qui intègre les huit communes et le canton de Vaud (DGMR), ainsi que les partenaires suivants: Ville de Lausanne, Région Morges, les Hautes écoles et les MBC.

Le bureau SDOL a piloté la démarche avec comme mandataire principal les transports publics de la région lausannoise (ti), responsables du travail technique et accompagnés de bureaux experts en urbanisme (Urbaplan) et mobilité (Transitec).

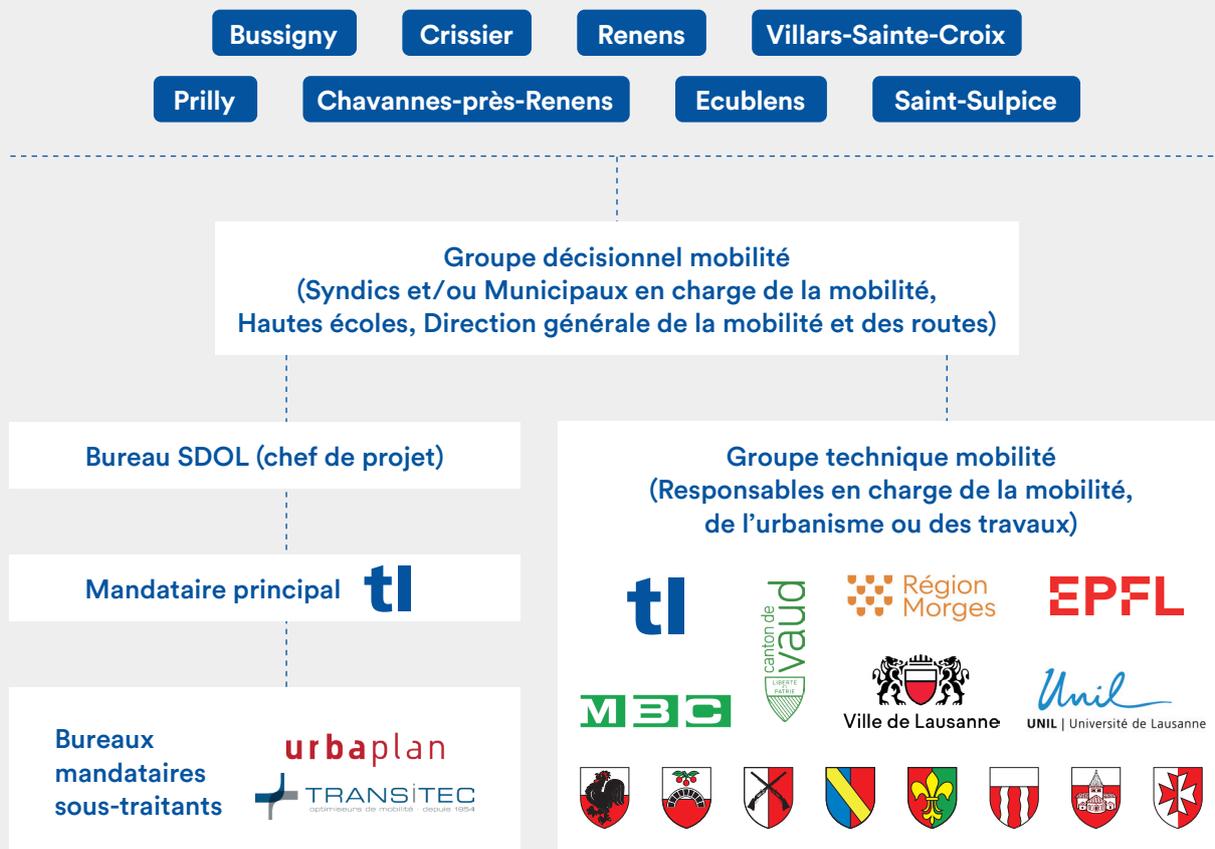
Le travail produit dans le cadre de l’image directrice a été discutée au sein du GT Mobilité, puis au GD mobilité du SDOL, pour orientation et décision.

La prise de décision concernant ce document revient aux instances communales.

**Au total quelques 90 personnes ont contribué à la création de l’IDTP OL lors des ateliers ou différents groupes.**

→ La liste des contributeurs est en annexe (annexe 1).

### Organisation du mandat





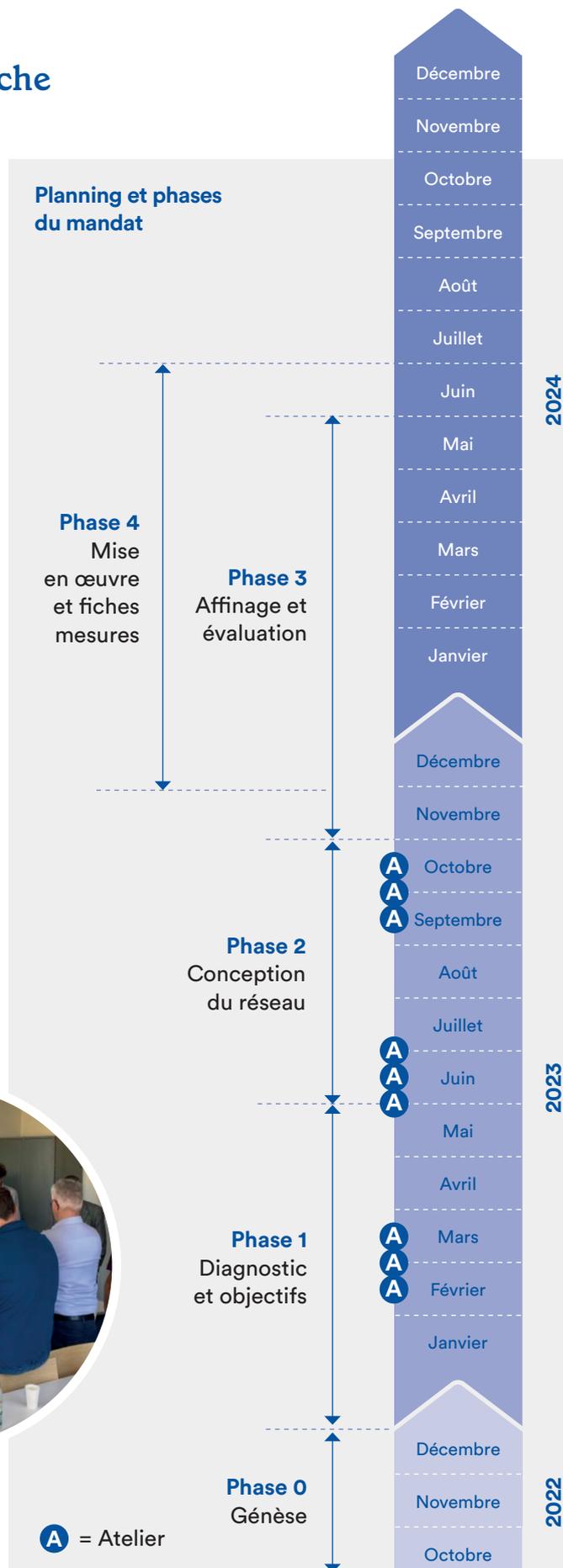
## 2.2 Planning de travail et démarche

Le mandat a démarré début 2023 pour les quatre phases de travail suivantes:

- Phase 1 Diagnostic, projections et objectifs  
→ janvier 2023 à juin 2023
- Phase 2 Conception du réseau  
→ juin 2023 à novembre 2023
- Phase 3 Évaluation du réseau  
→ novembre 2023 à mars 2024
- Phase 4 Mise en œuvre de l'image directrice  
→ janvier 2024 à juin 2024

Le travail technique s'est déroulé sur 14 mois et a été développé sur la base d'une démarche collaborative forte pilotée par les tl, mandataire principal, en intégrant pleinement les délégués au GT des services techniques des huit communes (urbanisme, mobilité ou travaux) de la DGMR et des partenaires (Lausanne, Hautes écoles et MBC). Dans l'optique de maximiser les entrants durant des temps d'études techniques très courts, de capter l'ensemble de connaissances au niveau du territoire et de mettre en exergue la coordination urbanisme/mobilité/travaux et de profiter de compétences élargies au sein d'un groupe de contributeurs. Les visions différentes et complémentaires ont pu enrichir les solutions développées.

Dans ce sens, près de 10 ateliers thématiques ont été organisés en 2023, impliquant des membres du GT et des membres du GD. Par ailleurs, l'étude ayant été intégrée dans le processus décisionnel du bureau SDOL, ces deux instances ont été sollicitées chacune 8 fois lors de la démarche, pour des orientations et décisions concernant l'avancement de l'image directrice et de ses résultats.



# 3. Diagnostic de la situation actuelle, projections et objectifs

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 3.1 | Le territoire et son développement                         | 10 |
| 3.2 | L'offre et la demande en transports publics                | 12 |
| 3.3 | Les enjeux de l'image directrice des transports publics    | 14 |
| 3.4 | Les projections de demande et les enjeux environnementaux  | 16 |
| 3.5 | Les objectifs de l'image directrice des transports publics | 18 |



### 3.1 Le territoire et son développement

L'Ouest lausannois fait environ 7 km du nord au sud et 4 km d'est en ouest, avec des différences d'altitude de l'ordre de 200 m, sa géomorphologie en partant du nord est assez claire: de la campagne au nord, la Venoge, la Mèbre et la Sorge, aux larges coupures matérialisées par les infrastructures au centre et les rives du lac au sud.

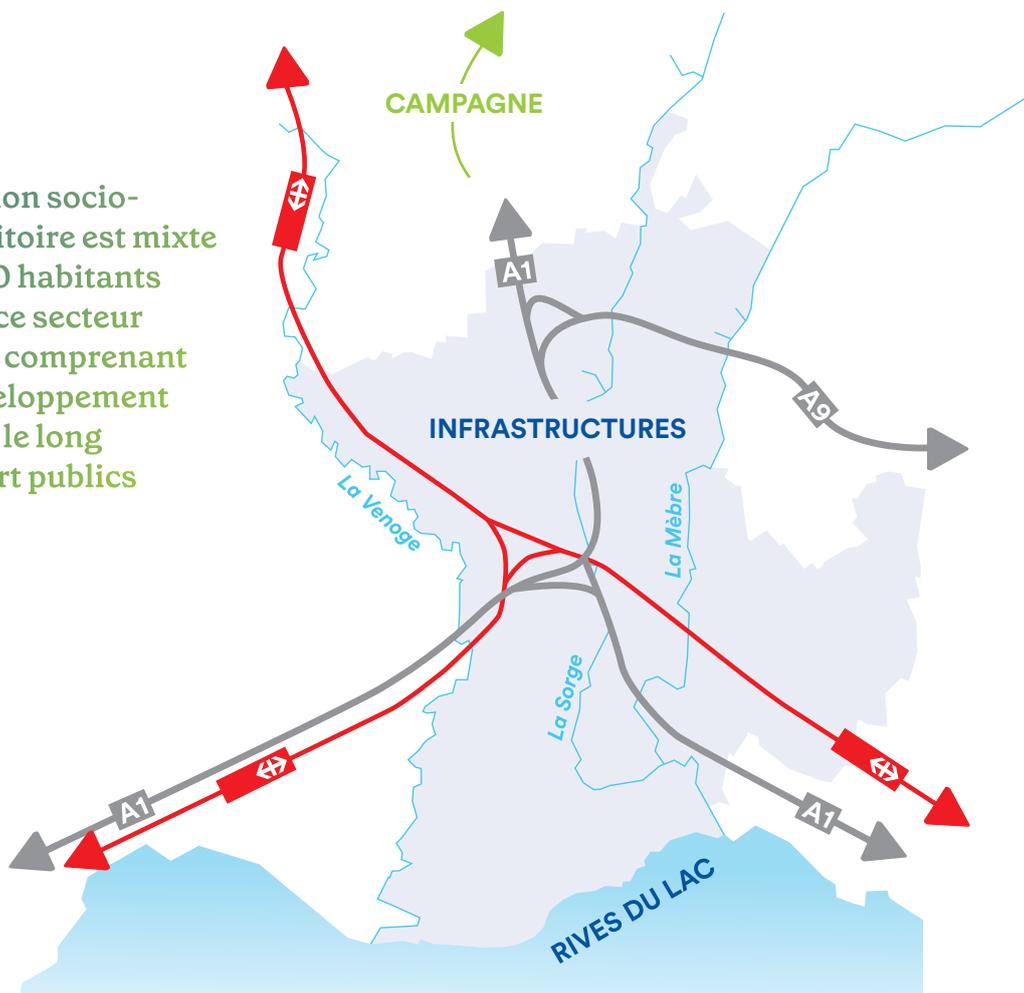
Le territoire est multipolaire et comprend des centralités historiques comme nouvelles, avec des quartiers très hétérogènes et une densification différenciée, ainsi que des secteurs monofonctionnels importants (grands secteurs d'habitat, d'étude ou grandes zones industrielles et commerciales). L'impact d'importantes infrastructures est prégnant, notamment en termes de coupures urbaines (autoroute, jonction, infrastructures ferroviaires), qui limitent les lieux de passage du nord au sud comme d'est en ouest.

En ce qui concerne les activités, des polarités majeures sont présentes dans l'Ouest lausannois: 50% des surfaces d'activités de l'agglomération sont situées sur ce territoire, ce qui représente 12% des surfaces d'activité du canton de Vaud.

Il existe des polarités d'équipements collectifs d'importance cantonale ou nationale, notamment les Hautes écoles et le campus santé, au sud des voies CFF.

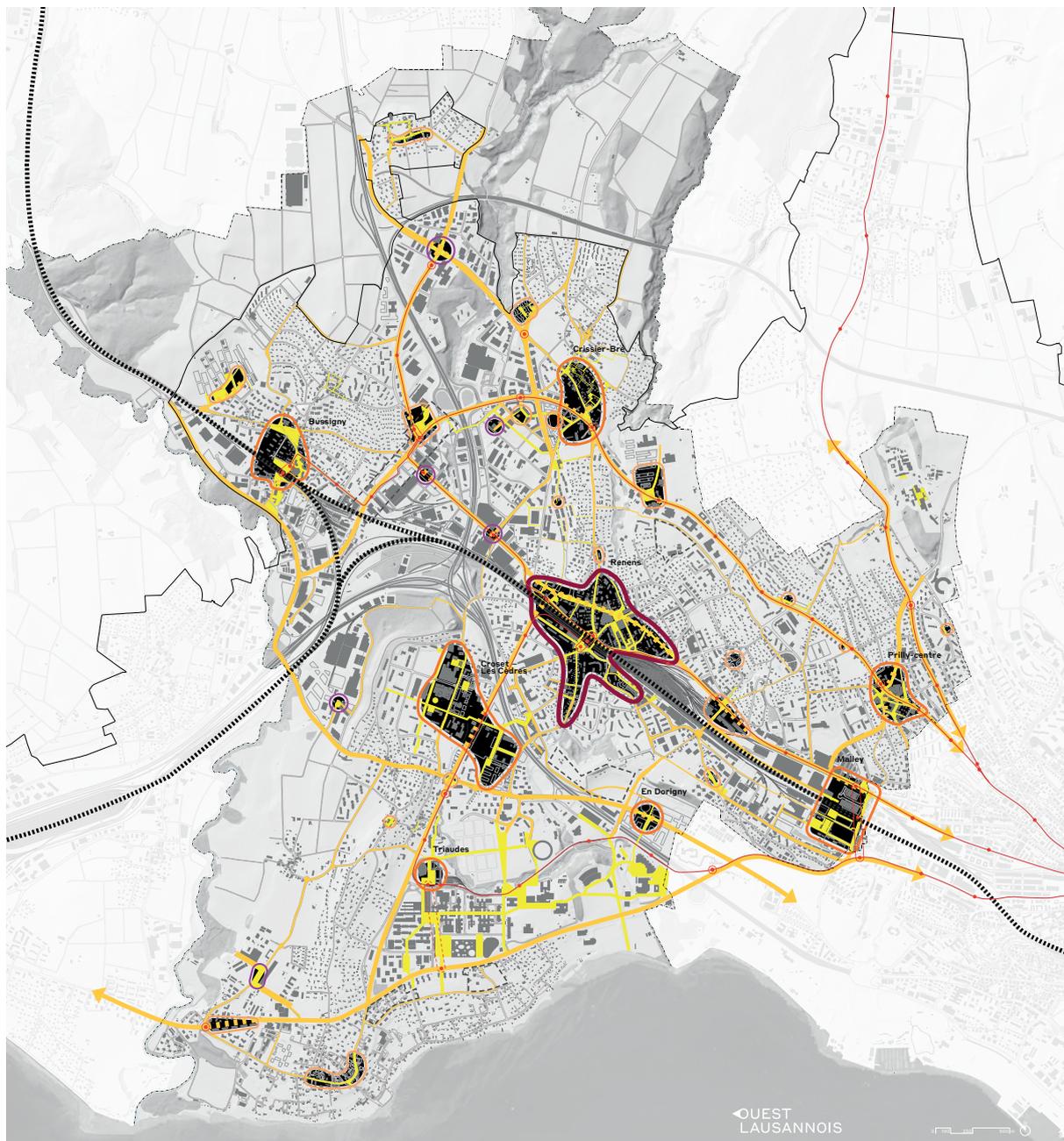
Le territoire comprend également de grands espaces paysagers pour les usages de détente et de loisirs avec un rôle important envers le changement climatique (îlot de fraîcheur) et la mise en réseau écologique (mobilité de la faune, diversité de la flore).

En termes de situation socio-économique, le territoire est mixte avec environ 80 000 habitants et 60 000 emplois, ce secteur est très dynamique, comprenant des secteurs de développement assez bien localisés le long des axes de transport publics structurants.



Géomorphologie de l'Ouest lausannois

**Les centralités et espaces publics structurants. PDi-OL Vision 2040 –  
Carte «orientation stratégique 1»**



**Éléments répondant à l'orientation stratégique:**

-  Centralité principale
-  Centralité secondaire
-  Centralité de quartier
-  Centralité de site d'activités
-  Espace public de centralité
-  Axe urbain

**Données de base:**

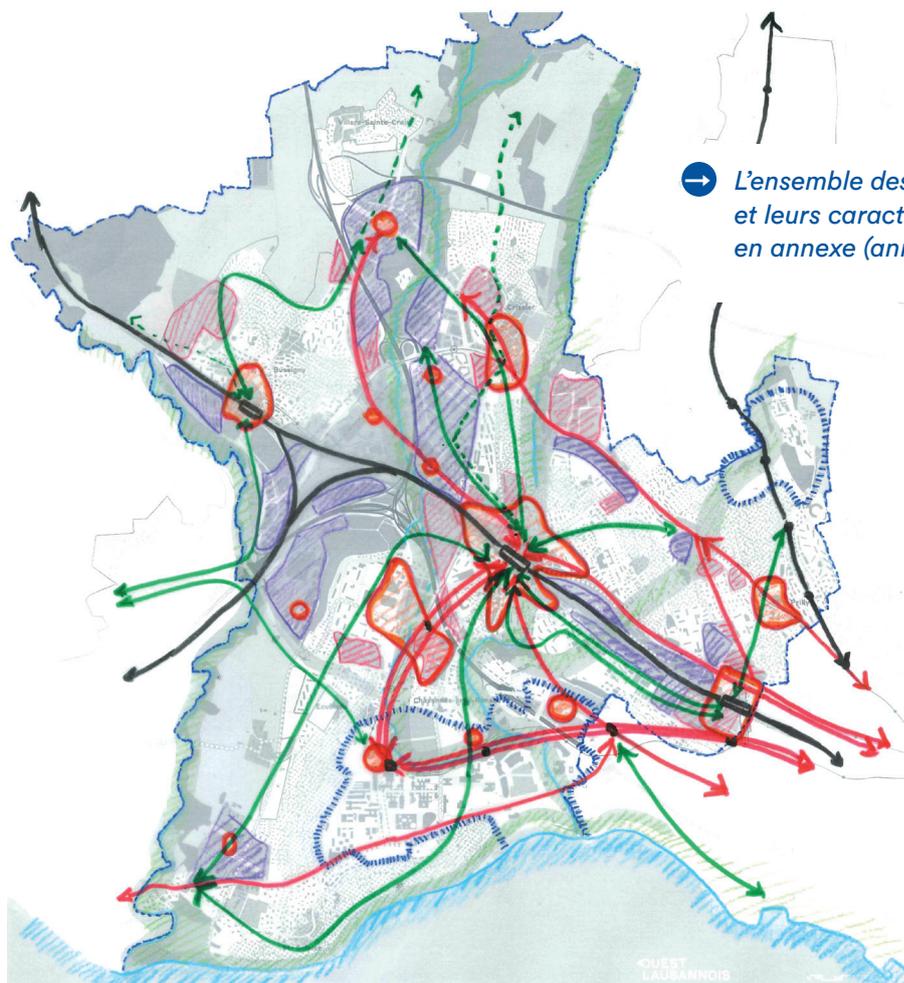
-  Secteur à questionnements
-  Ligne TP structurante et arrêt
-  Interface/Interface dont la localisation est à définir
-  Réseau ferroviaire
-  Périmètre compact

### 3.2 L'offre et la demande en transports publics

L'Ouest lausannois est desservi par un réseau de transports publics assez étoffé, composé de 32 lignes en 2022. Il est bien hiérarchisé avec le réseau structurant formé par les lignes ferroviaires (Régio Express, RER Vaud, m1, LEB) et réseau complémentaire de 23 lignes de bus, qui sont principalement articulées autour des gares, et aussi en lien avec Lausanne ou Morges. Il s'agit de: 4 lignes régionales cadencées entre 30' et 60' aux heures de pointes (L54, 56, 58, 736), 8 lignes urbaines principales cadencées entre 7,5' et 10' aux heures de pointe (L1, 4, 7, 9, 17, 18, 19, 25, 701), 10 lignes urbaines secondaires cadencées entre 10' et 20' aux heures de pointe (L16, 24, 31, 32, 33, 35, 36, 38, 702, 705).

**Le concept de desserte actuel correspond assez bien aux besoins du territoire et se définit de la manière suivante:**

- Il est articulé en étoile autour des gares/haltes (réseau structurant), via des lignes urbaines secondaires, qui desservent les principaux quartiers des communes de l'Ouest lausannois et les rabattent sur les lignes ferroviaires. Ces lignes sont en développement en termes de cadence ou de capacité (lignes 31, 32, 33, 35, 36, 38).
- Il est structuré en est-ouest par des lignes principales et structurantes en liaison avec Lausanne ou Morges. Elles desservent les corridors intégrant les principaux pôles existants et en développement de l'Ouest lausannois: Hautes écoles, RC1, route de la Maladière, axe rue de Lausanne – Arc-en-ciel – route de Bruyère, route de Cossonay (m1, lignes 17, 18,



→ L'ensemble des lignes du réseau en plan et leurs caractéristiques, sont référencés en annexe (annexes 2 et 3).

Concept TP 2024

## Si ce concept est assez efficace et robuste, plusieurs points d'amélioration ressortent du diagnostic

Le réseau de lignes principales et structurantes est surtout orienté est-ouest et principalement en lien avec Lausanne: il manque des liaisons internes aux communes de l'Ouest lausannois, entre le nord et le sud du territoire, notamment ou en tangentielle par rapport à la gare de Renens. Ainsi que des liaisons plus fortes avec Région Morges. Tous les secteurs ne sont pas connectés à une gare ou une halte de l'Ouest lausannois (par exemple: secteur des Baumettes à Renens ou de Ley Outre à Crissier).

Certains secteurs sont peu ou pas desservis (Larges Pièces sur la commune d'Ecublens, l'est de la commune de Bussigny ou le nord de Crissier). Le réseau connecté aux gares est principalement constitué de lignes secondaires, ayant une capacité horaire relativement faible par rapport au besoin, même s'il y a des améliorations effectuées ces dernières années et à venir en termes de capacité et de fréquence. Certaines lignes du réseau atteignent la saturation aux heures de pointe dans les secteurs les plus denses du territoire. Il s'agit notamment du m1 entre Malley et Renens en lien avec les Hautes écoles, la ligne 17 dans le secteur Galicien, la ligne 33 entre Prilly, centre et Malley et les lignes 32 et 33 sur l'avenue de Longemalle. D'autres lignes comme 36 ou 25 sont ponctuellement proches de la saturation.

19, ligne 9, ligne 701). Ces dernières seront renforcées dans le cadre du programme de mise en œuvre des axes forts: tramway t1 entre Lausanne et Renens puis Bussigny – Villars-Sainte-Croix, Bus à haut niveau de service (BHNS) entre Lausanne et Crissier.

En termes de demande, la fréquentation des TP desservant l'Ouest lausannois est d'environ 27,2M voyageurs en 2022, dont 67% (18,2M) transportés par tl, 30% (8,1M) par CFF et 3% (0,9M) par MBC. Cela représente une part modale de l'ordre de 20% pour les TP sur l'ensemble des déplacements tous modes confondus, en lien avec l'Ouest lausannois la même année (en provenance/à destination de toute la Suisse).

---

**La fréquentation est en constante augmentation au fil des années, marquée par les forts développements urbains en cours, mais aussi par le biais de changements d'habitude de mobilité sur ce territoire qui se densifie.**

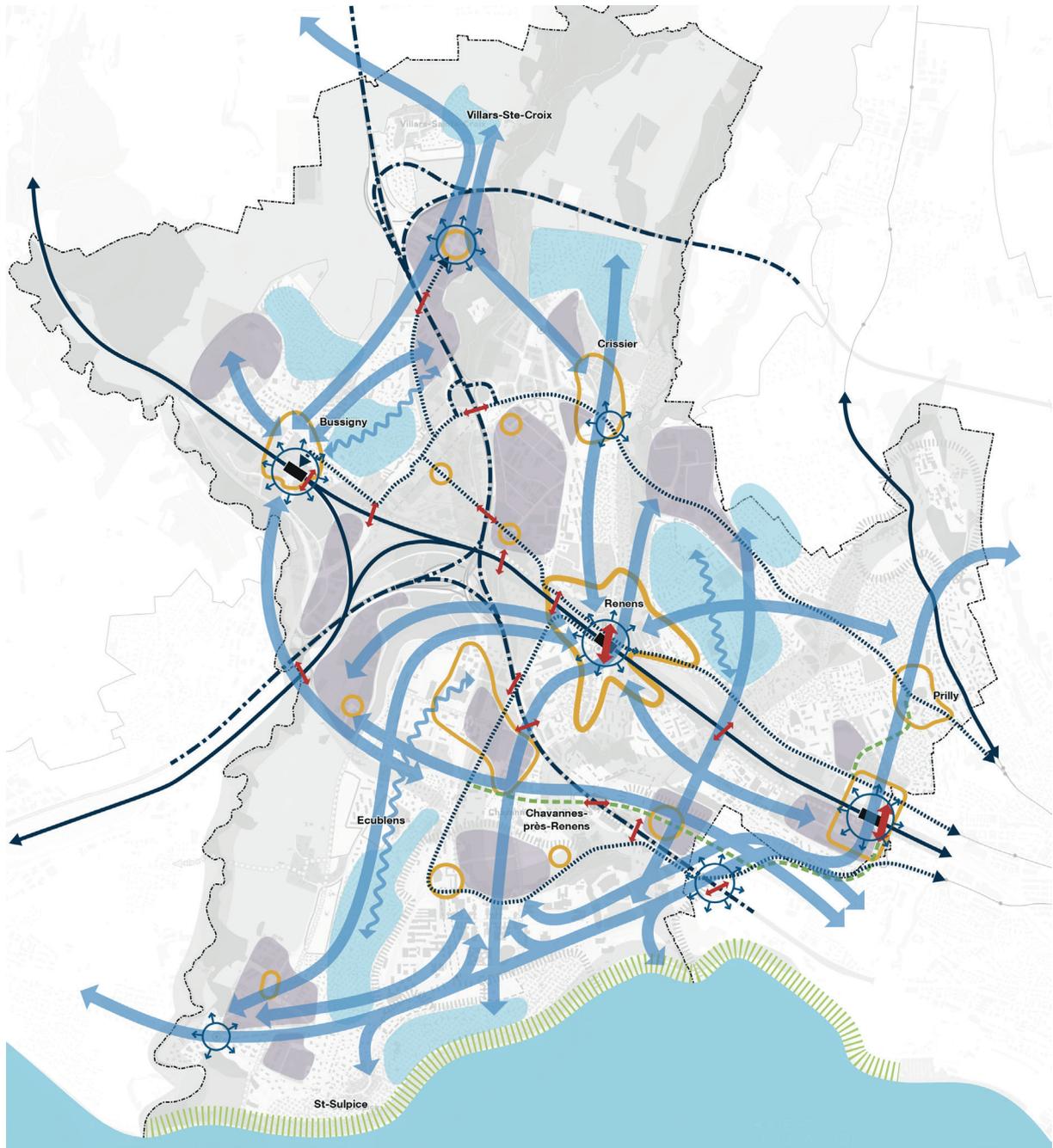
---

Sur le réseau tl, le plus grand nombre de voyageurs est transporté par le m1 (40%), puis par les lignes secondaires (35%) et finalement par les lignes principales (25%). Par ailleurs, les secteurs avec l'utilisation TP la plus importante se situent dans les centralités principales intégrant les gares (Renens, Prilly-Malley), et aussi sur les pôles urbains principaux: les Hautes écoles, les secteurs desservis par le m1 et les secteurs desservis par le futur t1 et les futurs BHNS.

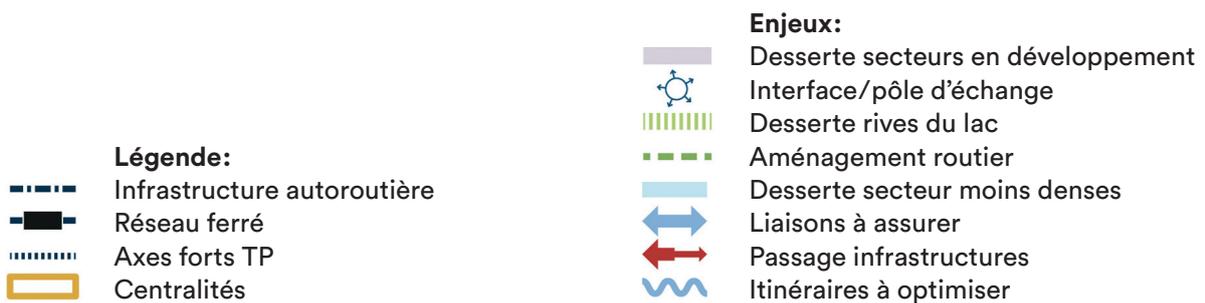
Concernant l'utilisation de la capacité des lignes de TP existantes aux heures de pointe, certaines atteignent la saturation: les lignes m1 et 33 sont saturées sur une grande partie de leur itinéraire aux heures de pointe, ainsi que la ligne 17 dans le secteur Galicien – Prélaz les Roses. Ces problématiques sont identifiées et font l'objet de projets de développements en cours (changement de matériel roulant pour la L33, mise en œuvre du t1 pour remplacer une partie de la L17 et prolongement de la L1 aux heures de pointe en 2023). À noter par ailleurs que les lignes 32, 36 et 25 sont proches de la saturation sur des tronçons clés.

Les lignes de bus ont quelques difficultés de progression détectées aux heures de pointes dues à la congestion du trafic dans 3 secteurs principaux: gare de Renens, Prilly-Malley/Galicien, Prilly-Centre – Chasseur.

### 3.3 Les enjeux de l'image directrice des transports publics



Enjeux de l'image directrice



Plusieurs ateliers collaboratifs sont à l'origine de la définition des enjeux concernant l'image directrice, ces derniers ont eu lieu à la suite du diagnostic global concernant le territoire et les transports publics, leur desserte, leur performance et leur insertion.

**Une synthèse agrégée, dans une vision multimodale, intégrant également paysage et urbanisme a permis de dégager les principaux enjeux suivants pour le développement de l'image directrice des TP:**

- L'amélioration et/ou l'identification d'interfaces de qualité: que ce soit au droit des gares, des haltes et autres lieux qui permettront les interconnexions: ces interfaces devront être questionnées, par rapport à leur pertinence pour les déplacements en TP.
- L'intégration des interfaces dans les espaces publics des centralités. Cet enjeu est important compte tenu de la place à disposition dans ces lieux et donc du partage de l'espace à mener (espace contraint, beaucoup de besoins distincts). Les interfaces sont des catalyseurs et des portes d'entrée de l'Ouest lausannois, ce qui est bénéfique pour ces centralités avec un équilibre pour le confort des voyageurs à trouver.
- L'amélioration des liens à assurer:
  - liaisons vers Morges et Lausanne;
  - vers les zones d'activités existantes et en développement;
  - entre les polarités et secteurs internes (y compris liaisons manquantes);
  - liaisons nord-sud: des communes du nord vers les rives du lac;
  - franchissement des coupures infrastructurales.

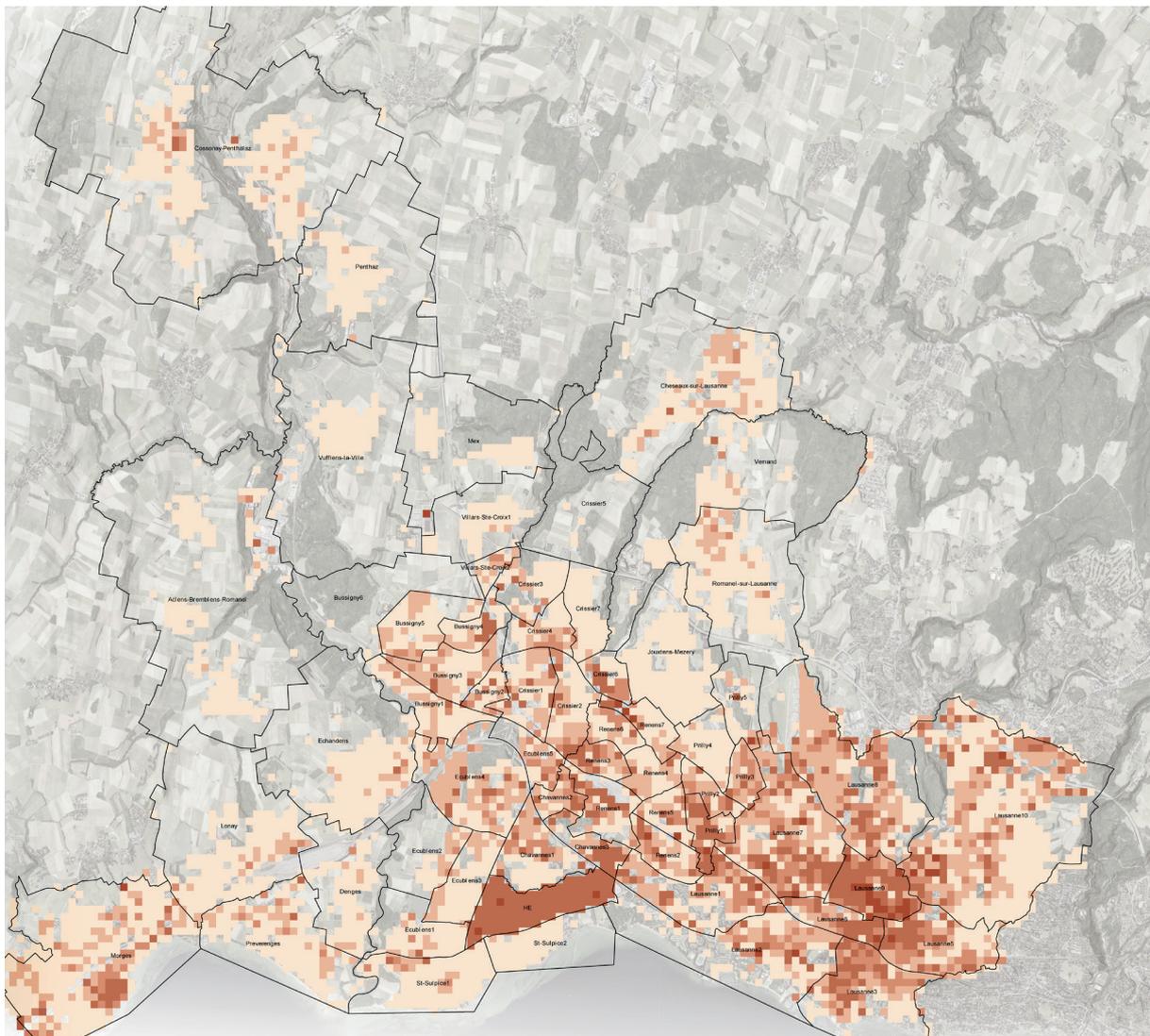


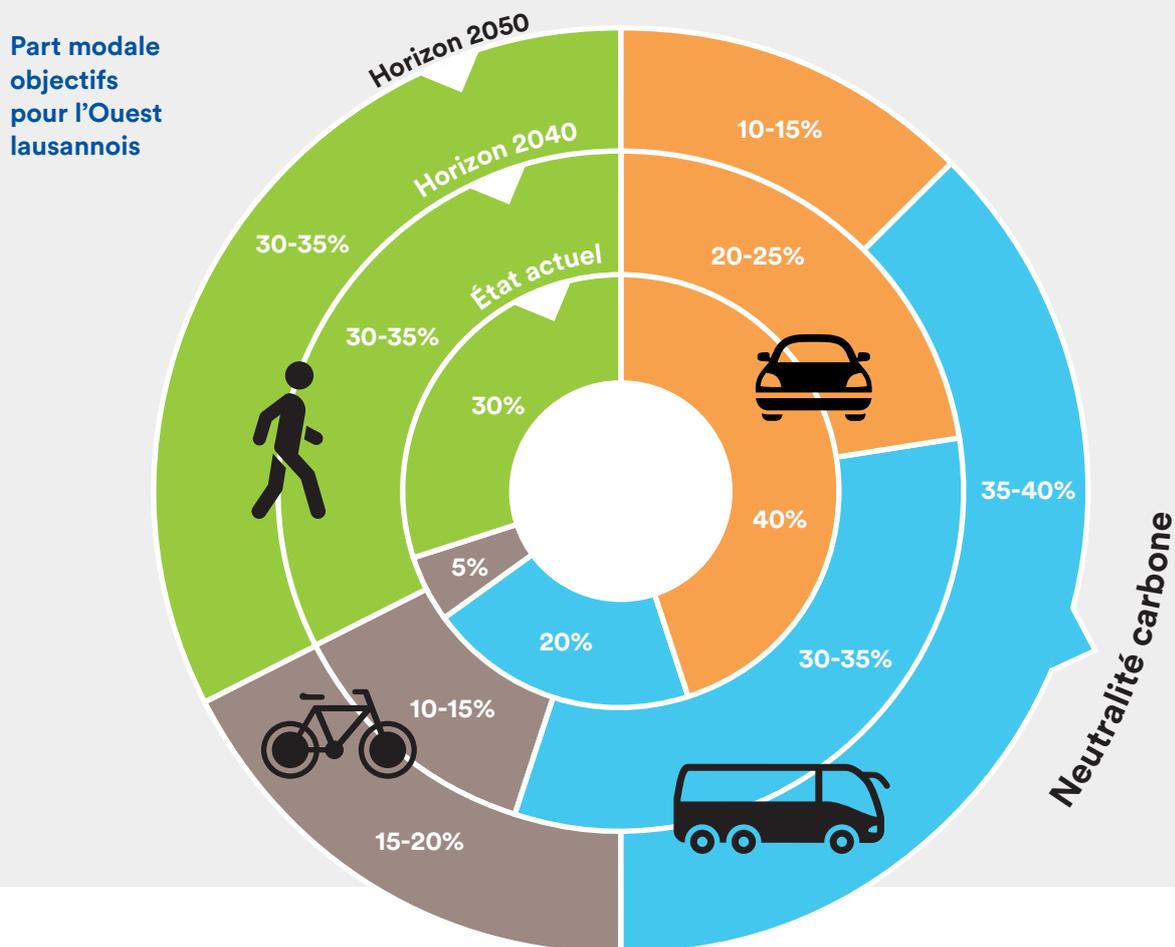
### 3.4 Les projections de demande et les enjeux environnementaux

**Afin d'appréhender les besoins futurs, une projection de la demande en transports publics a été faite à l'aide d'un modèle de déplacement, développé pour l'horizon 2040, ce modèle:**

- intègre précisément l'Ouest lausannois et les secteurs directement voisins, sur une soixantaine de zones, mais aussi les grands bassins plus lointains (Genève, Yverdon...);
- se base sur le microrecensement en transports, détaillant l'origine et la destination des déplacements, leur fréquence mais aussi le mode de déplacement et les distances moyennes;
- concerne tous types de déplacements en lien avec le périmètre d'étude, pour tous les motifs;
- intègre l'ensemble du développement urbain, les projets et également une partie des réserves à bâtir.

#### Densité de population-emplois à l'hectare sur le périmètre de modélisation





Les projections pour l'horizon 2040 s'appuient sur des hypothèses et des objectifs ambitieux définis dans les différents plans climats communaux qui visent la neutralité carbone de la mobilité en 2050 (en émissions directes).

Dans ce sens, le rôle à jouer par les transports publics à ces horizons n'est pas neutre, car le besoin en termes de déplacements projeté sur les 15-20 prochaines années est le suivant :

- besoin lié aux développements du territoire: +50% de déplacements en TP;
- besoin lié aux reports modaux sur les transports: +35 à 40% de déplacements en TP (nota: les reports pour les trajets de courte distance se feront principalement sur la marche et le vélo).

Au final, la part modale des transports publics visée en 2040 augmente de 10 à 15 points (par rapport à 2022), passant de 20% à 30-35%, ce qui signifie que leur fréquentation pourrait plus que doubler à cet horizon. Il est à noter que sur la même période, une politique favorable au transfert modal est considérée, faisant ainsi diminuer la part des déplacements en transports individuels (majoritaire à l'état actuel) de l'ordre de -20 points au profit de la part modale vélo et TP. La part modale de la marche reste stable.

## 3.5 Les objectifs de l'image directrice des transports publics

Les objectifs de l'image directrice ont été définis lors des ateliers thématiques intégrant les services techniques communaux, ainsi que les partenaires et les mandataires.

La fixation d'objectifs clairs, couvrant de manière exhaustive les différentes dimensions de l'image directrice, a guidé leur définition.

**Ainsi, les objectifs portent sur trois dimensions principales:**

- 1 L'ambition de l'image directrice des TP de l'Ouest lausannois.
- 2 Le cadre de l'étude, en somme les critères d'évaluation de l'étude.
- 3 Les jalons de mise en œuvre de l'image directrice, la mise en place des critères de suivi.

**Et ils ont été classés selon les thématiques suivantes:**

- Part modale et environnement.
- Desserte du territoire.
- Caractéristiques du réseau et intermodalité.
- Espaces publics, mesures d'accompagnement et infrastructures.
- Coûts du réseau et finances.
- Mise en œuvre de l'image directrice.
- Planifications supérieures et politique de mobilité.

### **En résumé, les ambitions de l'image directrice, au travers des 20 objectifs fixés, sont les suivantes:**

- Une mobilité durable en cohérence avec les plans climat (du canton et des communes), qui visent une part accrue des transports publics dans les déplacements en lien avec l'Ouest lausannois: l'ambition pour 2040 est de passer de 20% de déplacements en TP à 30-35% (sur l'ensemble des déplacements en lien avec l'Ouest lausannois).
- Une desserte du territoire largement améliorée, tant en termes de couverture et de qualité de l'offre en TP, en lien direct avec les forts développements urbanistiques et une bonne articulation autant avec Lausanne que Morges.
- Une évolution du réseau de transport publics vers un réseau renforcé, maillé, efficace et robuste.
- Un équilibre financier et un rapport coût-utilité élevé des développements prévus (coûts d'exploitation par rapport à la fréquentation potentielle), ainsi que des coûts d'investissements supportables par les communes (concernant principalement le volet infrastructure à la charge des communes).
- La mise en place d'un planning de mise en œuvre concret et un suivi de la réalisation.

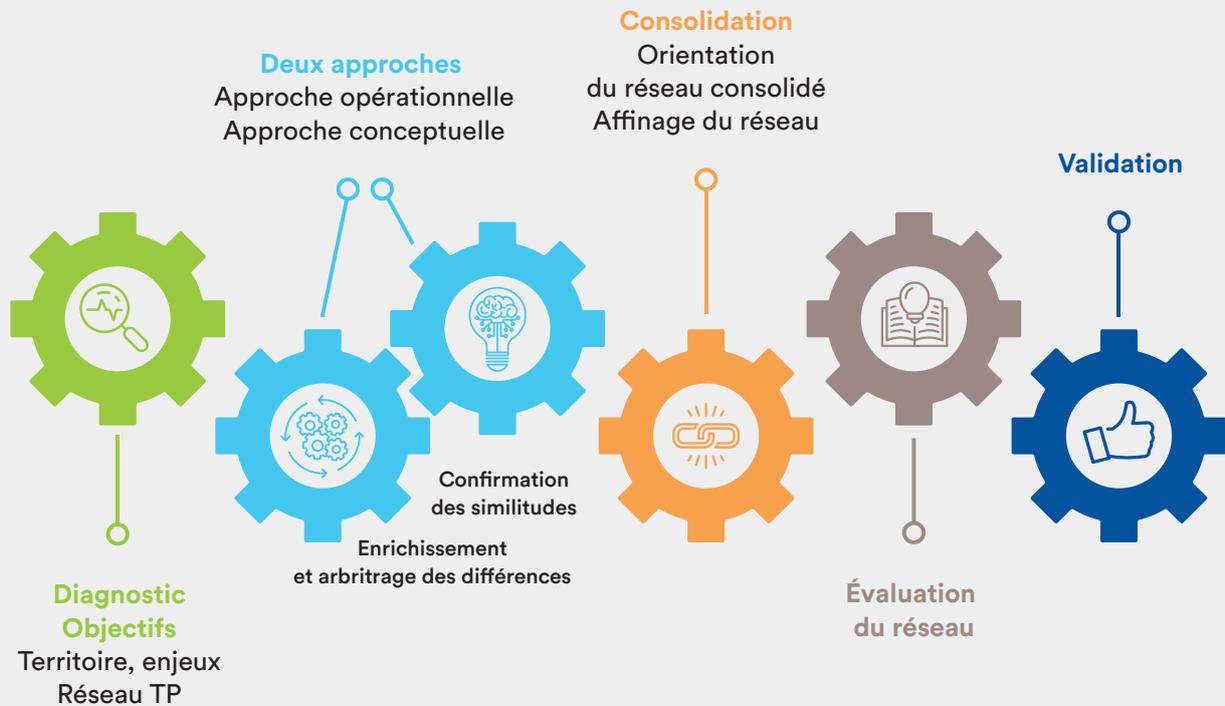
| Thématique   | Objectifs  |
|--|--|
| <p><b>Part modale et environnement</b></p>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se conformer aux objectifs du plan climat VD permettant d’atteindre la neutralité carbone en 2050.</li> <li>• Passer la part modale des TP (en génération de déplacements) de 20% à 30-35% à l’horizon 2040.</li> </ul>   |
| <p><b>Desserte du territoire</b></p>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantir les liaisons entre tous les pôles générateurs.</li> <li>• Améliorer la couverture territoriale actuelle.</li> <li>• Créer des liaisons nord-sud permettant de diminuer les coupures du territoire (au moins 3).</li> <li>• Satisfaire le niveau de demande par corridor.</li> </ul>                        |
| <p><b>Caractéristiques du réseau et intermodalité</b></p>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier et dimensionner les compléments du réseau structurant.</li> <li>• Offrir des temps de parcours et des lignes directes égaux ou plus performants qu’actuellement.</li> <li>• Identifier et constituer des interfaces secondaires.</li> <li>• Assurer la robustesse et l’évolutivité du réseau.</li> </ul> |
| <p><b>Espaces publics, mesures d’accompagnement et infrastructures</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adapter l’infrastructure routières aux besoins des transports publics (arrêts, passages inférieurs, carrefours) en cohérence et cohabitation avec les autres modes.</li> <li>• Soutenir la performance des TP visée par des aménagements spécifiques.</li> </ul>  |
| <p><b>Coûts du réseau et finances</b></p>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investir dans un réseau performant tout en maîtrisant les indemnités.</li> <li>• Promouvoir et intégrer des modes de financement alternatifs des TP (financement public-privé.)</li> <li>• Respecter les capacités financières pour réaliser les aménagements nécessaires pour le réseau.</li> </ul>                |
| <p><b>Mises en œuvre de l’image directrice</b></p>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir des étapes intermédiaires de réalisation de l’ID dont la faisabilité est vraisemblable.</li> <li>• Monitorer la mise en œuvre de l’image directrice sur la base de fiches mesures produites pour le PALM 2025.</li> <li>• Développer l’articulation avec Région Morges et le réseau régional.</li> </ul>    |
| <p><b>Planifications supérieures et politiques de mobilité</b></p>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir les mesures TP du périmètre d’étude pour le PALM 2025.</li> <li>• Élaborer les fiches mesure pour le PALM 2025.</li> </ul>  |

# 4. Conception du réseau de l'image directrice

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 4.1 | Méthodologie de conception du réseau        | 21 |
| 4.2 | Réseau proposé: concept et caractéristiques | 23 |



## 4.1 Méthodologie de conception du réseau



La conception du réseau doit répondre aux constats, enjeux et objectifs de l'image directrice. Afin de mettre en cohérence le réseau actuel, son exploitation, et ses caractéristiques en lien avec le territoire, autant que les projections et un concept de desserte adapté, une approche avec deux référentiels a été élaborée :

- 1 Une approche opérationnelle: cette réflexion part des données concrètes de fonctionnement et de développement connus, ainsi que des besoins en liaisons définis dans le cadre d'ateliers spécifiques. Cette approche du particulier au général intègre les planifications communales, le développement urbain, des aménagements, des infrastructures et des intentions de développement des transports publics des différents exploitants.
- 2 Une approche conceptuelle: cette réflexion a été développée autour des besoins en déplacement en transports publics issus du modèle de demande. Plusieurs types de concept de desserte ont été évalués en fonction de la demande afin de cadrer celui qui pouvait répondre au mieux au besoin.

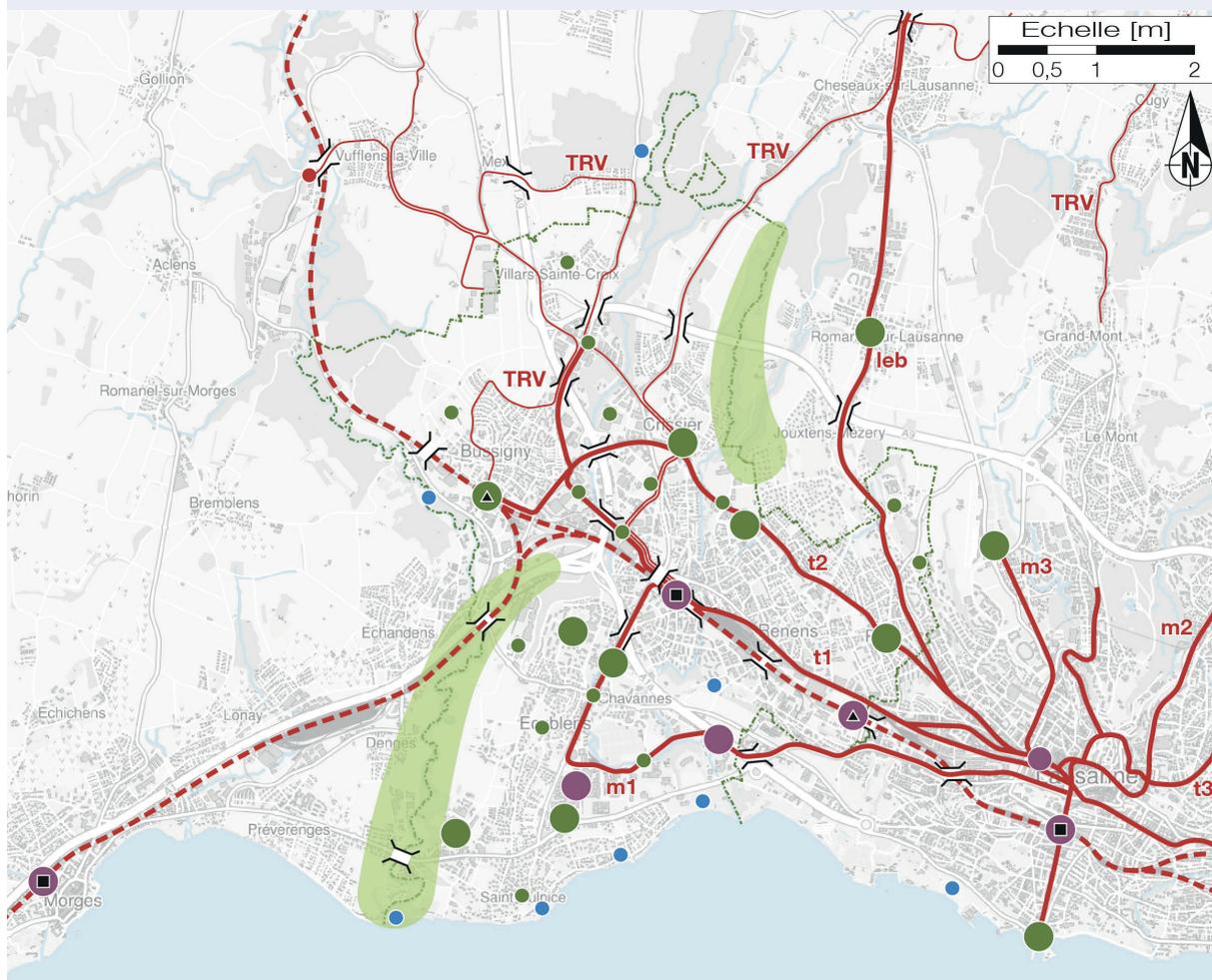
La conception s'est basée également sur la définition des principaux pôles générateurs du territoire et du besoin en liaisons souhaité entre ces derniers. Les pôles générateurs de déplacement ont été définis et hiérarchisés avec les techniciens de chaque commune et mis en cohérence à l'échelle du périmètre d'étude.

**Ce travail s'est également appuyé sur les centralités et pôles urbains définis dans les documents de planification supérieure (PALM, PDi-OL).**

Les deux approches ont ensuite été comparées secteur par secteur du périmètre, dans le but de conforter les similitudes et évaluer les différences.

Un travail itératif et de mise en cohérence a permis de figer un concept global et de l'affiner à l'échelle de ligne de TP avec des caractéristiques (capacité horaire par sens, liaison effectuée, fréquence de passage, type de système).

Ce réseau ainsi consolidé a ensuite fait l'objet d'affinage (itinéraire, réduction du nombre de variante) pour être chiffré et évalué finement en fonction des critères prédéterminés par les objectifs de l'image directrice.



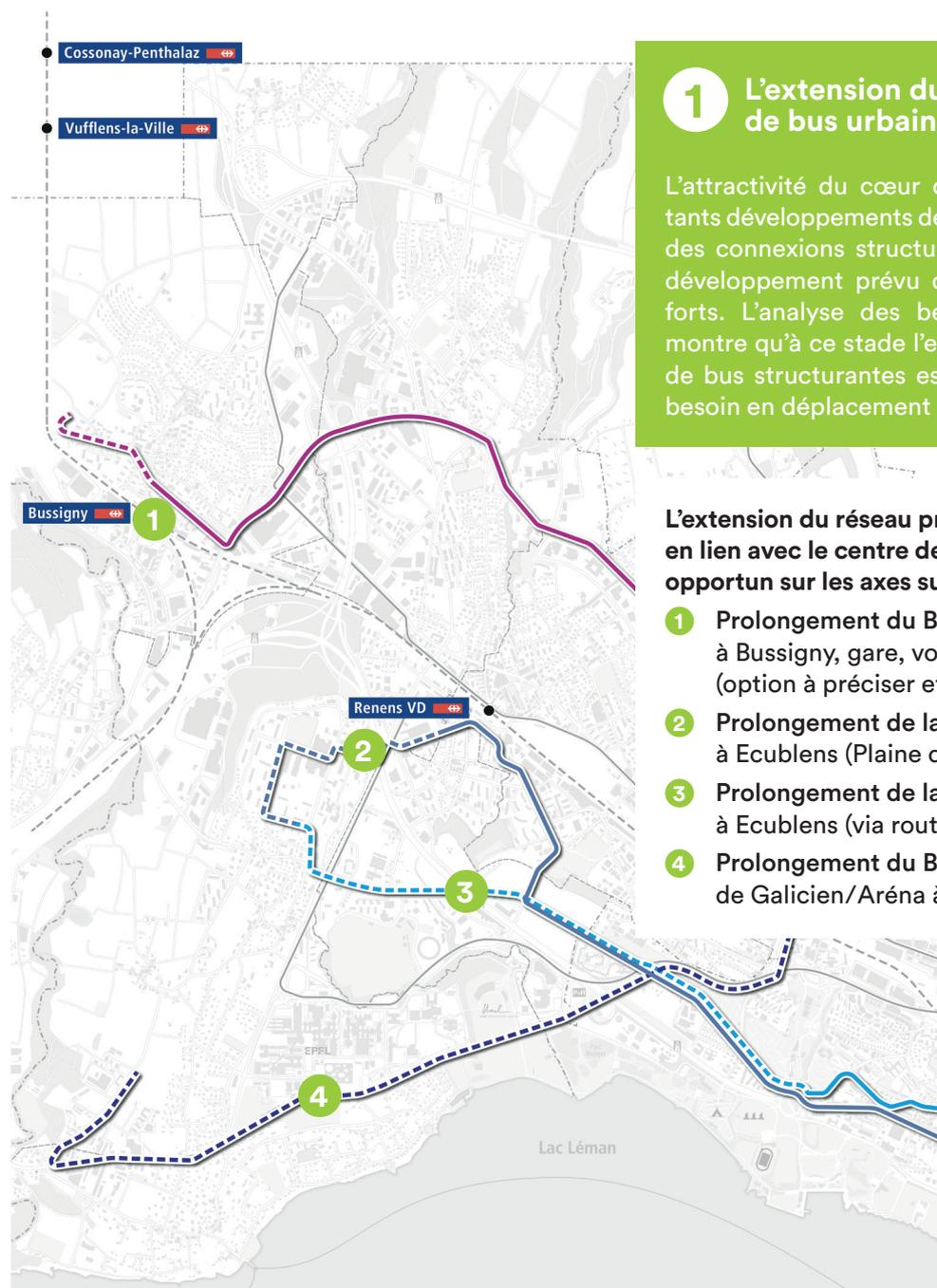
### Pôles générateurs de l'Ouest lausannois

- Pôle principal (centralité avec plusieurs fonctions et >10 000 hab-empl-etu)
- Pôle secondaire (centralité avec plusieurs fonctions et 5-10 000 hab-empl-etu)
- Pôle spécifique (centralité avec fonction majoritaire)
- Pôle loisirs
- Gare d'importance nationale
- ▲ Gare d'importance régionale
- Espaces naturels

## 4.2 Réseau proposé: concept et caractéristiques

Le concept de réseau proposé à l'issue du processus de conception s'articule autour de quatre éléments principaux:

- 1 L'extension du réseau de bus urbain structurant.
- 2 Le renforcement du réseau de bus autour de la gare de Renens.
- 3 Le développement des tangentielles nord-sud connectées aux gares de Bussigny et Prilly-Malley.
- 4 Le renforcement du réseau bus secondaire dans l'Ouest lausannois.

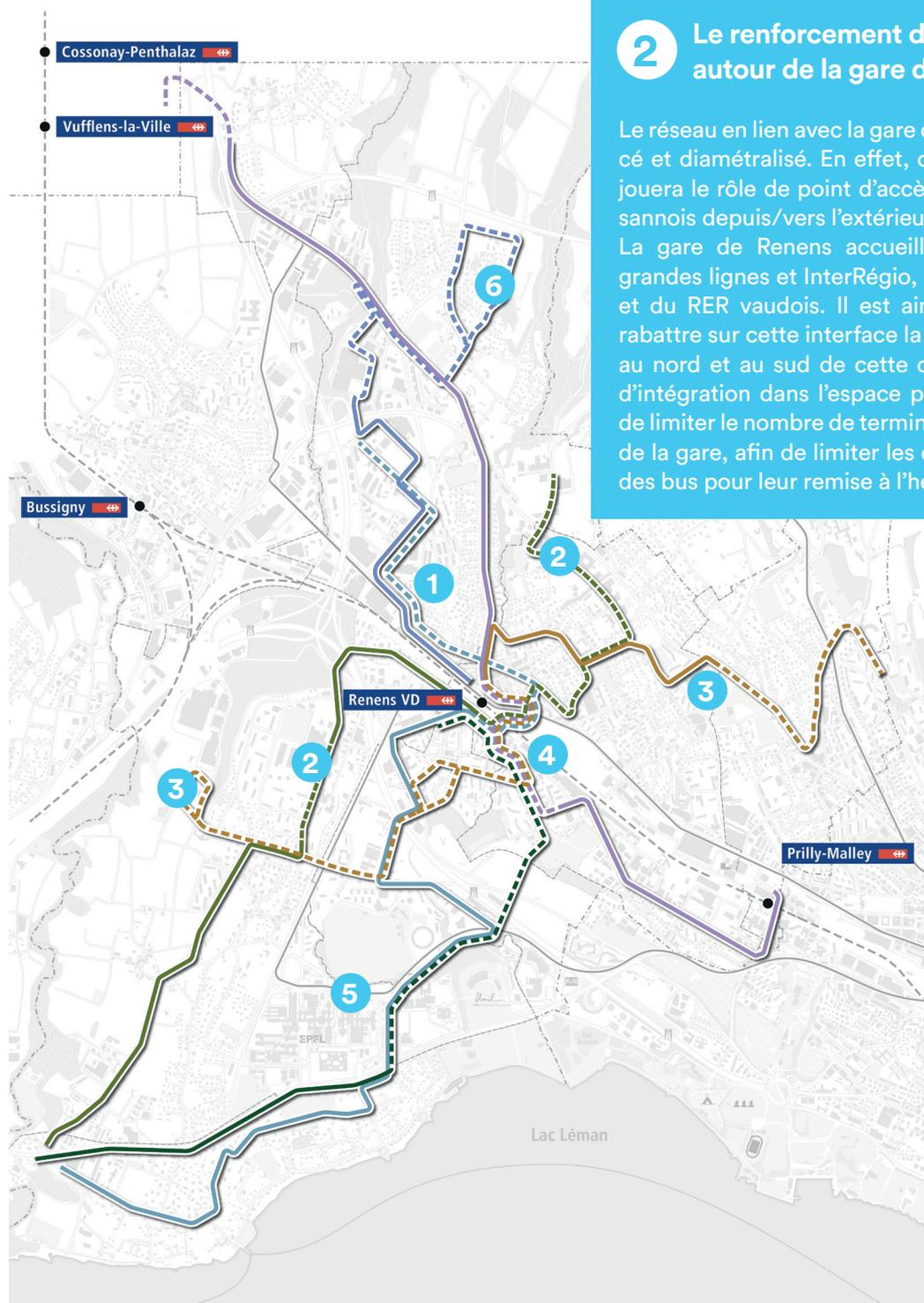


### 1 L'extension du réseau de bus urbain structurant

L'attractivité du cœur d'agglomération et les importants développements de l'Ouest lausannois nécessitent des connexions structurantes et directes, au-delà du développement prévu des lignes de BHNS des axes forts. L'analyse des besoins aux heures de pointe montre qu'à ce stade l'extension de lignes de BHNS et de bus structurantes est suffisante pour répondre au besoin en déplacement ces 10-15 prochaines années.

L'extension du réseau principal orienté est-ouest en lien avec le centre de Lausanne est nécessaire/ opportun sur les axes suivants:

- 1 Prolongement du BHNS (ligne 9) de Crissier, Bré à Bussigny, gare, voire à Bussigny ouest (option à préciser et étudier en détail).
- 2 Prolongement de la L25 de Chavannes, Glycines à Ecublens (Plaine du Croset).
- 3 Prolongement de la L6 de Lausanne, Maladière à Ecublens (via route de la Maladière.)
- 4 Prolongement du BHNS (ligne 7) de Galicien/Aréna à Ecublens, Montaney.



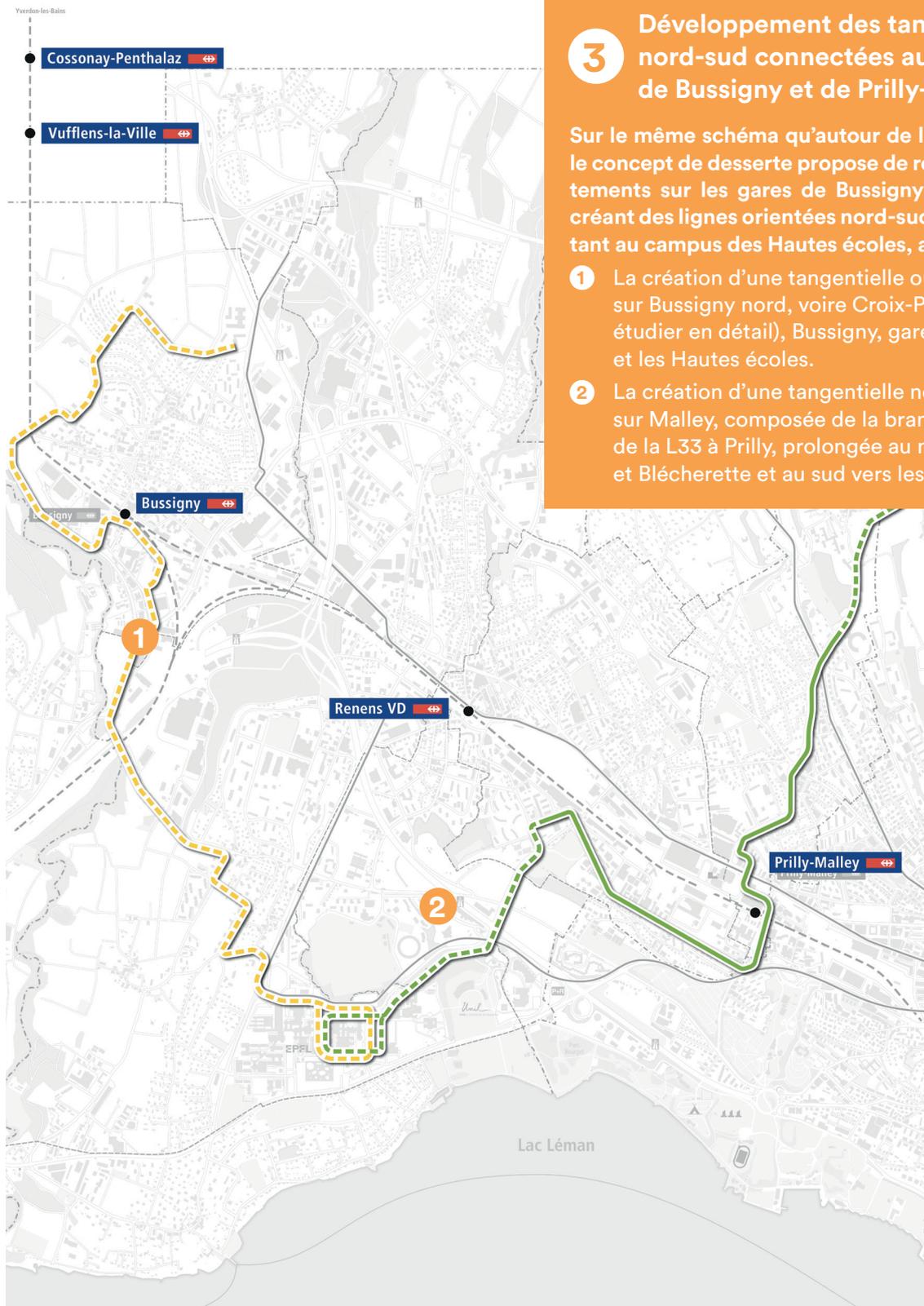
## 2 Le renforcement du réseau de bus autour de la gare de Renens

Le réseau en lien avec la gare de Renens doit être renforcé et diamétralisé. En effet, cette interface importante jouera le rôle de point d'accès principal de l'Ouest lausannois depuis/vers l'extérieur.

La gare de Renens accueillera dès 2025 des trains grandes lignes et InterRégio, en plus des Régio Express et du RER vaudois. Il est ainsi nécessaire de pouvoir rabattre sur cette interface la plupart des secteurs situés au nord et au sud de cette dernière. Pour des raisons d'intégration dans l'espace publics, le concept prévoit de limiter le nombre de terminus de ligne dans le secteur de la gare, afin de limiter les espaces de stationnement des bus pour leur remise à l'heure.

**Ce renforcement prévoit la création de lignes diamétrales orientées nord-sud, notamment:**

- 1 Prolongement de la L31 au nord de la gare de Renens.
- 2 Modification de la L33 au nord vers Crissier, Ley Outre avec simplification du tracé à Ecublens.
- 3 Prolongement de la L38 à l'est vers Prilly et au sud-ouest vers Ecublens (Larges Pièces).
- 4 Simplification du tracé de la L32 à Chavannes-près-Renens et passage en autobus articulés.
- 5 Prolongement de la L701 à la gare de Renens (Terminus Glycines).
- 6 Prolongement de la L36 de Crissier, Cloalet à Crissier, Montremoën



**3** Développement des tangentielles nord-sud connectées aux gares de Bussigny et de Prilly-Malley

Sur le même schéma qu'autour de la gare de Renens, le concept de desserte propose de renforcer les rabattements sur les gares de Bussigny et de Malley, en créant des lignes orientées nord-sud et en les connectant au campus des Hautes écoles, avec:

- 1 La création d'une tangentielle ouest centrée sur Bussigny nord, voire Croix-Péage (option étudier en détail), Bussigny, gare, Ecublens et les Hautes écoles.
- 2 La création d'une tangentielle nord-est centrée sur Malley, composée de la branche nord de la L33 à Prilly, prolongée au nord vers Cery et Blécherette et au sud vers les Hautes écoles.

Ces lignes permettent à la fois de connecter les quartiers des communes traversées entre eux, de créer une multitude de liaisons directes avec les Hautes écoles sans passer par les gares ou le m1, mais aussi de permettre de traverser tout le secteur ou d'atteindre les rives du lac de manière directe ou avec un transbordement depuis tous les secteurs de l'Ouest lausannois.



#### 4 Renforcement du réseau de bus secondaire dans l'Ouest lausannois

Le renforcement du réseau de bus secondaire est nécessaire pour assurer la desserte fine du territoire en connectant tous les quartiers à la polarité mixte principale la plus proche (en général le centre des communes).

→ L'ensemble des lignes du réseau de l'image directrice en plan et leurs caractéristiques sont référencés en annexe (annexes 4 et 5).

**Le réseau de lignes secondaires est étoffé, offrant plus de liaisons avec les pôles spécifiques:**

- 1 Ligne 35 prolongée à Villars-Sainte-Croix et Bussigny-Est, voire à Crissier (option à étudier en détail par la suite).
- 2 Ligne 16 prolongée vers Prilly, Piscine.
- 3 Nouvelle ligne «15»: nord-sud depuis Prilly, Mont-Goulin.
- 4 Nouvelle ligne «30»: tangentielle Croisettes – Blécherette – Galicien.
- 5 Ligne 24 prolongée aux Hautes écoles.

# 5. Évaluation de l'image directrice

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 5.1 | Part modale et environnement                                  | 28 |
| 5.2 | Desserte du territoire et adéquation de l'offre et la demande | 30 |
| 5.3 | Caractéristiques du réseau et intermodalité                   | 31 |
| 5.4 | Espace public, mesures d'accompagnement et infrastructures    | 32 |
| 5.5 | Coûts du réseau et finances                                   | 32 |
| 5.6 | Mise en œuvre de l'image directrice                           | 33 |



**Le réseau proposé au chapitre 4 a été évalué selon la grille de critères définis par les objectifs, notamment sur les thématiques suivantes:**

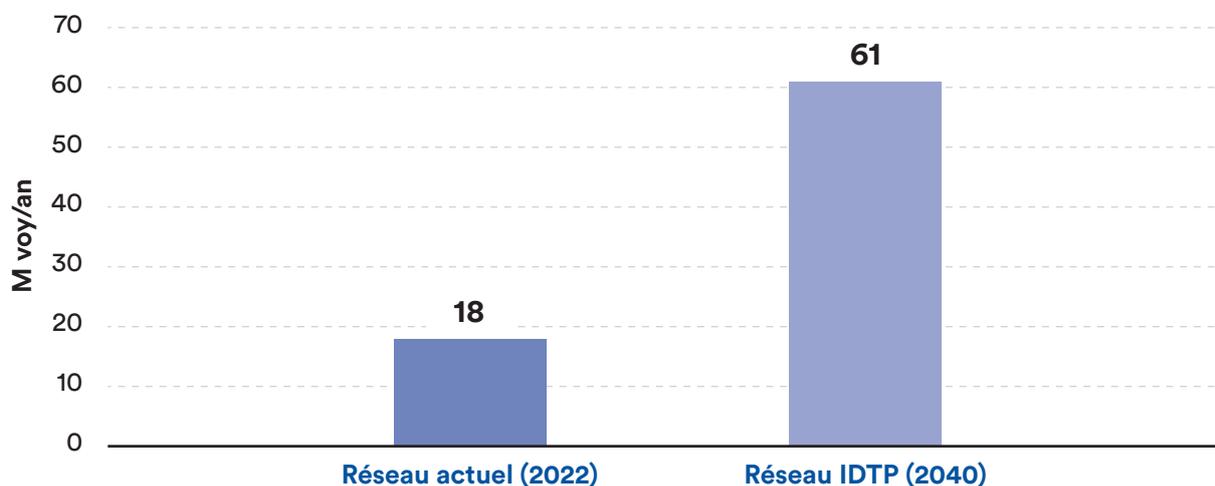
- Part modale et environnement.
- Desserte du territoire, adéquation de l'offre et de la demande.
- Caractéristiques du réseau et intermodalité.
- Espace public, mesures d'accompagnement et infrastructures.
- Coûts du réseau et finances.
- Mise en œuvre de l'image directrice.

## 5.1 Part modale et environnement

Pour répondre à l'objectif d'évolution de la part modale, il a fallu vérifier que le réseau proposé permette d'attirer et d'absorber un triplement de la fréquentation journalière, dans l'optique d'être en cohérence avec les plans climats communaux (visant à atteindre la neutralité carbone en 2050). À noter que le développement d'une offre consistante permettra d'attirer la demande, il ne s'agit pas de créer une surcapacité du réseau final, mais de disposer d'une marge de confort. La capacité du réseau devra monter en puissance en fonction de la demande réelle. L'estimation de la fréquenta-

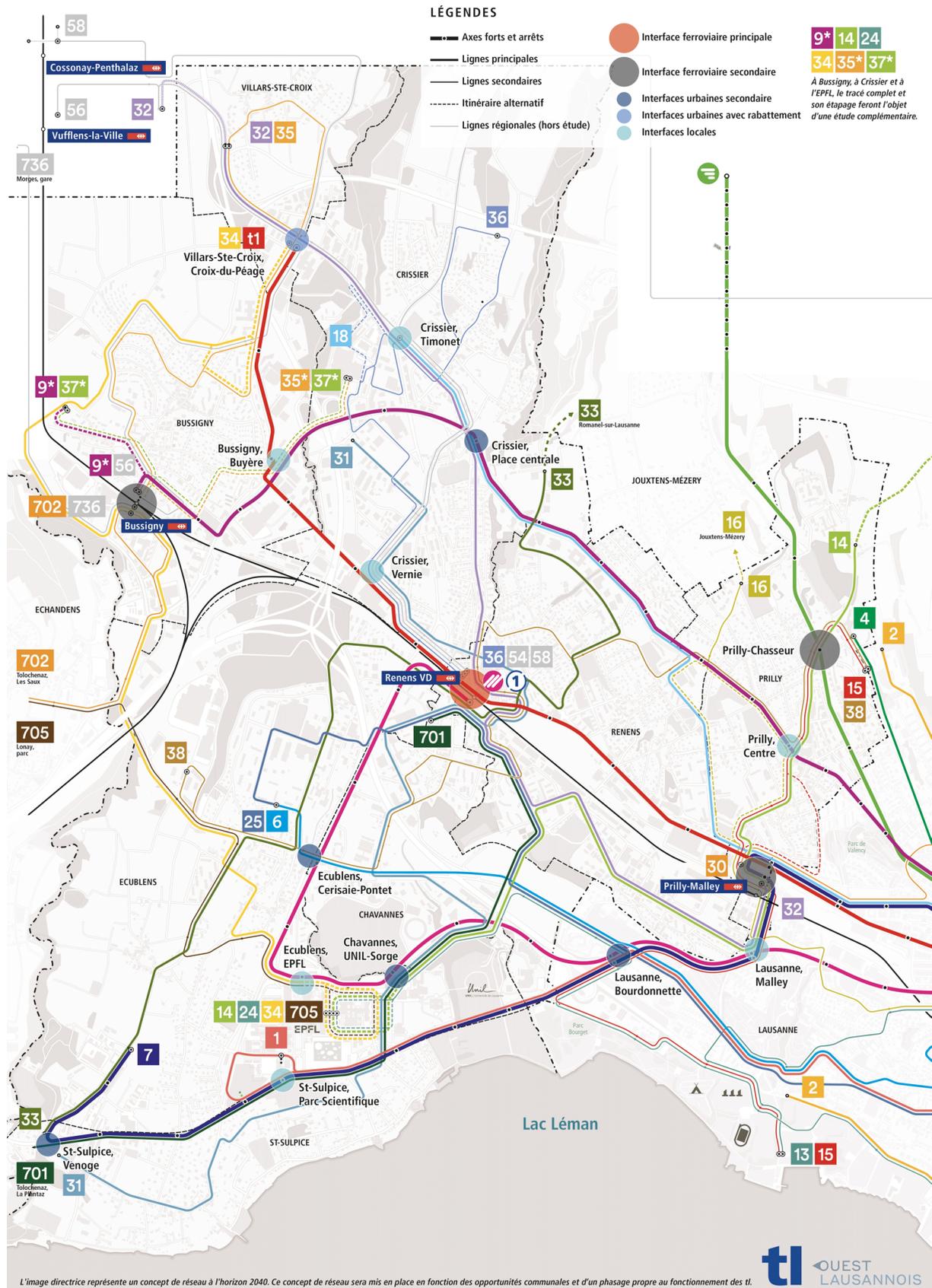
tion du réseau proposé dans l'image directrice a été calculée via le modèle de projection de la demande. Compte tenu des caractéristiques du réseau (son attractivité notamment), ainsi que du fort développement, la fréquentation du réseau de l'IDTP-OL pourrait atteindre plus de 60M de voyageurs par année à terme (uniquement sur le réseau tl), soit une multiplication par 3 de la fréquentation TP sur le périmètre. L'analyse montre que l'image directrice permettra d'atteindre les objectifs de part modale.

**Évolution potentielle de la fréquentation annuelle du réseau urbain dans l'Ouest lausannois**





## Réseau TP proposé pour l'horizon 2040

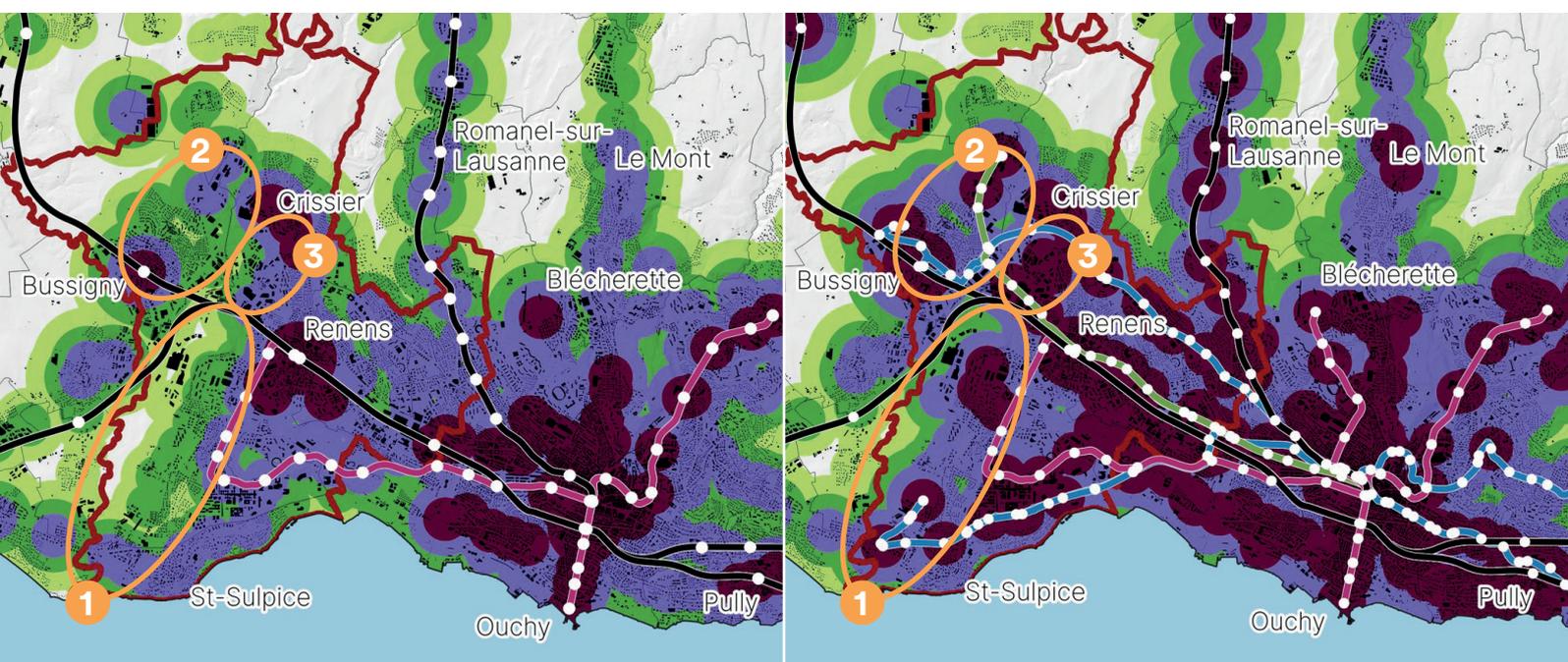


## 5.2 Desserte du territoire et adéquation de l'offre et la demande

Afin de répondre aux objectifs de desserte du territoire, le réseau de l'IDTP-OL a entièrement été modélisé. Cela a permis de représenter l'évolution de desserte territoriale du périmètre par les transports publics, et de qualifier le niveau de desserte (selon les critères de l'ARE\*). La topologie de la desserte en transport a également été analysée, ainsi que la cohérence entre l'offre et la demande sur les principaux corridors de desserte.

### Niveau de qualité de desserte en TC – Scénario IDTP-OL

|                                 |                              |         |        |
|---------------------------------|------------------------------|---------|--------|
| ■ Niveau A: très bonne desserte | ■ Niveau C: desserte moyenne | — Train | — Tram |
| ■ Niveau B: bonne desserte      | ■ Niveau D: faible desserte  | — Métro | — BHNS |



Réseau actuel

Réseau image 2040

**Les principales conclusions de ces analyses démontrent que le réseau proposé améliore fortement la desserte du territoire, notamment sur les aspects suivants:**

- La création d'une trentaine de liaisons directes supplémentaires entre les pôles générateurs de déplacement, limitant les transbordements et améliorant l'attractivité du réseau. À noter que 5 lignes de bus orientées nord-sud sont proposées dans l'image directrice.
- Les niveaux de qualité de desserte du territoire augmentent largement dans l'Ouest lausannois, et principalement dans les secteurs les plus à l'ouest du district, actuellement les moins bien desservis par les transports publics. Ces améliorations toucheront plus de 60% des habitants et emplois de l'Ouest lausannois.
- L'adéquation de l'offre avec la demande projetée aux heures de pointe est très bonne, avec des réserves de capacité sur les tronçons du m1 nouvellement développé (avec +50% de capacité aux heures de pointe). L'analyse relève la nécessité de bien monitorer la croissance de la demande sur les corridors situés au nord de la gare de Renens (direction Crissier notamment), qui pourrait fortement évoluer et dépasser l'offre prévue, compte tenu des forts développements.

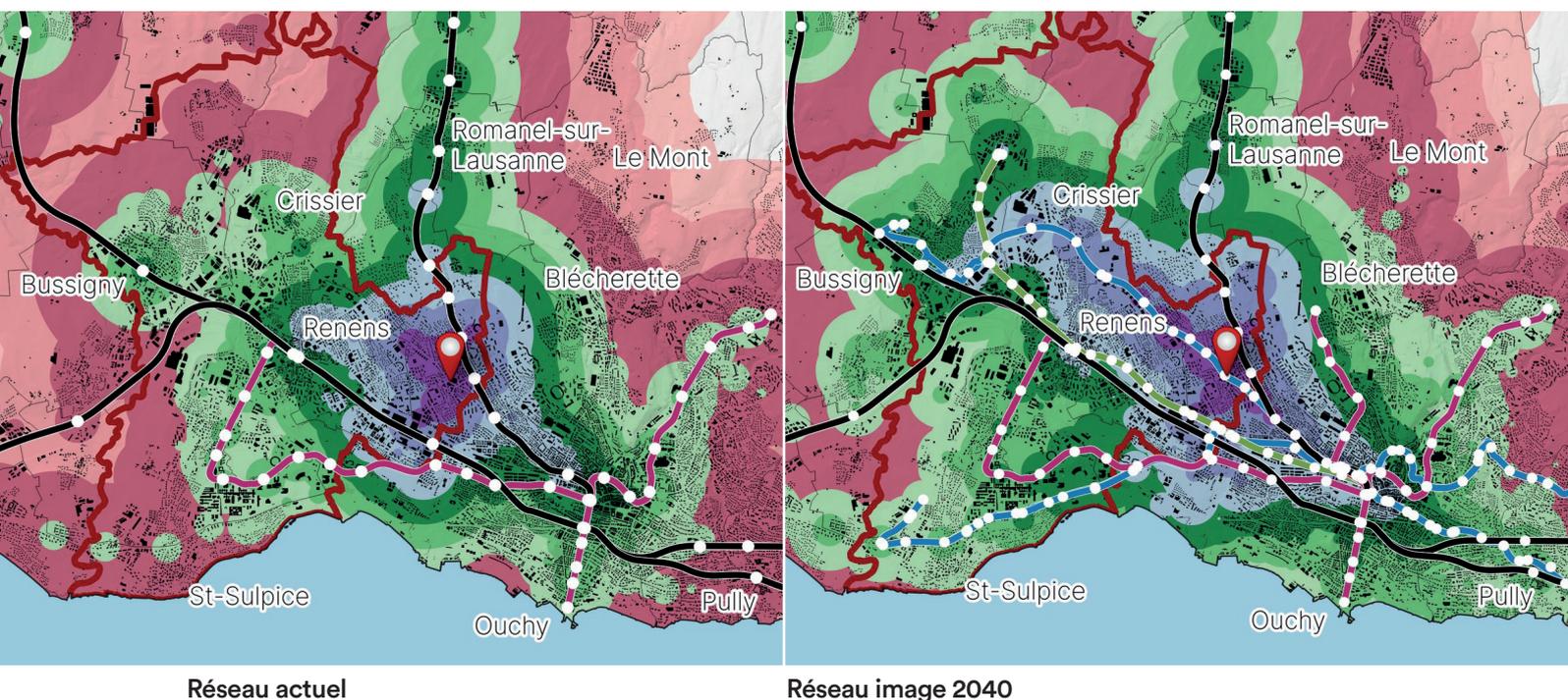
\* Les critères ARE sont détaillés en détails dans le rapport technique.

### 5.3 Caractéristiques du réseau et intermodalité

Les objectifs visés pour les caractéristiques du réseau et l'intermodalité concernaient les compléments du réseau structurant, les temps de parcours, les interfaces et l'évolutivité du concept. Après analyse, les principales conclusions sont les suivantes:

- Le réseau structurant a été complété sur les corridors principaux identifiés (RC1, route de Chavannes, axe Prilly-Renens-Crissier-Bussigny) par des prolongements de lignes de bus principales ou de BHNS, qui permettront un meilleur maillage du réseau et un accès direct à d'importants sites de développement non desservis par un axes fort. La capacité du système bus sur ces corridors sera suffisante pour les 10-15 prochaines années car chacun est desservi par deux lignes fortes, couplé avec le développement des axes forts (BHNS, t1 et m1).
- Les analyses des temps de parcours montrent que grâce à un réseau maillé, limitant le nombre de transbordements, beaucoup de liaisons verront leur temps de parcours en transports publics fortement diminuer. Notamment pour des trajets entre les communes du nord et du sud du secteur, mais aussi pour atteindre les secteurs les plus à l'ouest du territoire. Une analyse complète des temps de parcours a été versée au rapport technique de l'image directrice.
- Le maillage du réseau et la desserte des corridors principaux par plusieurs lignes permet d'avoir plusieurs itinéraires possibles et des alternatives, ce qui contribue à améliorer la robustesse du réseau de l'image directrice.
- Par ailleurs, l'image directrice met en valeur d'autres interfaces que les gares et haltes ferroviaires. Les interfaces secondaires identifiées sont les suivantes: Croix-du-Péage, Crissier-Place centrale, Prilly-Chasseur, Lausanne-Bourdonnette, EPFL, UNIL-Sorge, Saint-Sulpice-Venoge et Ecublens-Cerisaie.

#### Exemple d'évolution des temps de parcours en TP – depuis Prilly-centre



## 5.4 Espace public, mesures d'accompagnement et infrastructures

Concernant l'insertion dans l'espace public, le principe de diamétralisation des lignes au droit des principales gares permet de limiter de manière importante le besoin d'espace dédiés aux transports publics. Cela permet un développement des transports publics moins dépendant d'importants aménagements au droit des centralités et favorisant le partage de l'espace public pour l'accessibilité en modes actifs (marche et vélo).

**L'image directrice répond également aux objectifs liés aux infrastructures:**

- Une analyse exhaustive (étude préliminaire) a été menée et près de 100 mesures infrastructurelles pour la mise en œuvre de l'image directrice ont été étudiées.
- Près de 30% des mesures concernent l'adaptation de l'infrastructure routière pour favoriser la performance des lignes de transports publics (adaptation de voirie, de carrefour, de passage sous voie, ou priorisation aux carrefours).
- Les mesures qui pourraient être mises en œuvre durant la période 2025-2032 ont été versées au projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération en cours de rédaction.

## 5.5 Coûts du réseau et finances

L'analyse des coûts comparés aux recettes potentielles du réseau (par sa fréquentation) montre que l'image directrice répond à cet objectif. En effet, le coût-bénéfice du développement du réseau de l'image directrice sera positif.

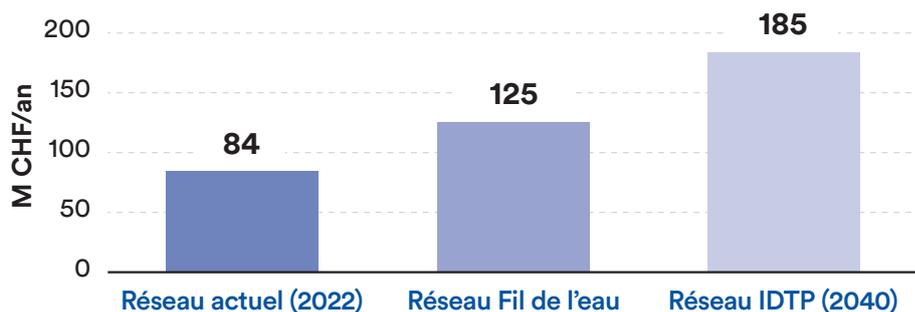
Un développement au fil de l'eau (sans développements topologiques proposées dans l'image directrice) ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de part modale et aurait un coût bénéfice bien moindre.

**Sur une période de 17 ans, si l'entier du développement des lignes de l'IDTP-OL est mis en service:**

- La fréquentation pourrait plus que tripler.
- Alors que les coûts d'exploitation doubleraient.
- Le rapport coût-bénéfice est ainsi positif.

Cette analyse montre également que l'image directrice permet de répondre à l'objectif de maîtrise des indemnités.

**Évolution des coûts d'exploitation et de la fréquentation du réseau sur la période 2022-2040**



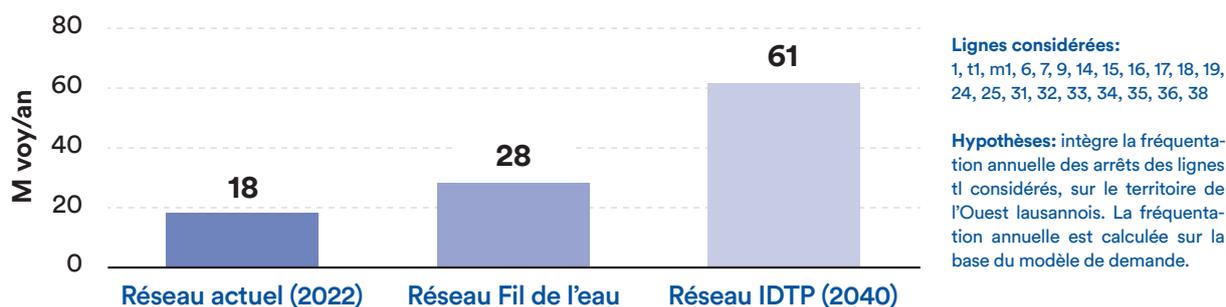
**Lignes considérées:**  
1, 6, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38

**Hypothèses:** analyses pour les lignes tl urbaines circulant sur le périmètre de l'OL (hors m1, LEB, t1, L1), pour l'entier de leur parcours. Les coûts d'exploitation ont été évalués sur la base des coûts 2023.

Plusieurs éléments sont à relever sur cette analyse globale des tendances en termes de coûts et de recettes potentielles:

- le niveau d'offre dépendra de l'évolution réelle de la demande, et donc les coûts en découlant.
- il ne s'agit pas des coûts prévisionnels pour 2040, mais d'une analyse comparative sur la base de coûts 2023: la structure des coûts n'est pas connue pour l'horizon 2040 et pourrait évoluer de manière importante.
- le calcul des coûts réels et des indemnités est refait annuellement et dépend de différents facteurs liés aux réseaux tl, amortissements, clés de répartition de la Communauté tarifaire vaudoise (Mobilis), etc.

Fréquentation annuelle – Périmètre OL



## 5.6 Mise en œuvre de l'image directrice

Les objectifs de mise en œuvre de l'image directrice fixés dans le cadre de l'étude sont respectés, notamment grâce aux éléments suivants:

- Les principales étapes de mise en œuvre de l'image directrice ont été étudiées (phase préliminaire) et sont précisées au chapitre 6 du présent rapport: 3 étapes clés y sont décrites (d'ici 2032, 2032-2036 et 2036-2040).
- Chaque projet de développement est consigné sous forme de fiches projet et un planning intentionnel d'étude et de réalisation de chacun de ces projets a été élaboré afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre notamment.
- Certaines mesures infrastructurelles des projets de développement, qui seront réalisés entre 2028 et 2032, ont été versées au projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération.
- Une première étape d'étude de l'articulation du réseau de transports publics en lien avec région Morges a été menée dans le cadre de l'image directrice, avec le prolongement de la ligne 701 vers la gare de Renens, sans modification des lignes 702 et 705. Ce prolongement nécessite néanmoins une entente régionale. À défaut, une alternative à cette connexion devra être trouvée. La collaboration

**Le réseau proposé dans l'image répond à tous les objectifs fixés dans le cadre de l'image directrice, car il:**

- permettra d'absorber une demande largement supérieure en termes de fréquentation et d'améliorer la part modale des transports publics dans l'Ouest lausannois;
- est cohérent avec l'important développement de l'Ouest lausannois;
- renforce les liens avec le centre d'agglomération et le bassin morgien;
- ouvre une dimension de desserte nord-sud et consolide le rabattement de chaque quartier vers les gares principales;
- offre de nouvelles liaisons directes entre les pôles et une nouvelle diversité de destinations au droit de chaque pôle générateur.

sera poursuivie en 2025 pour étudier une deuxième étape de développement dont l'objet sera d'améliorer la liaison entre Région Morges et l'Ouest lausannois.

# 6. Mise en œuvre de l'image directrice

|     |                            |    |
|-----|----------------------------|----|
| 6.1 | Étapes de mise œuvre       | 35 |
| 6.2 | Mesures infrastructurelles | 39 |



**Une analyse complète de la mise en œuvre de l'image directrice a été menée dans le cadre de l'étude, dans l'optique de définir des étapes de réalisation dont la faisabilité est vraisemblable sur les aspects coûts, délais et priorité. La mise en œuvre a donc été étudiée sous l'angle des étapes clés pour la réalisation de l'image directrice, et également sous l'angle des mesures infrastructurelles à réaliser.**

Certaines lignes/liasons (notamment celles représentées en trait discontinu sur la carte du réseau proposé à l'horizon 2040, annexe 5) représentent différentes variantes de desserte et sont encore à consolider. Le territoire de Bussigny est particulièrement concerné et des études complémentaires seront menées pour déterminer la desserte de la commune à moyen/long terme. Le secteur EPFL fera également l'objet d'études complémentaires permettant l'insertion des terminus pour les lignes 14, 24 et 34.

## 6.1 Étapes de mise œuvre

**Les étapes de réalisation du réseau ont été définies et les projets hiérarchisés selon les principes suivants:**

- Coordination des projets de développement des transports publics avec les projets de développements urbains, ainsi que les projets de transports (axes forts, jonctions...).
- Prise en compte des contraintes infrastructurelles pour la réalisation des développements en TP, et notamment des temporalités pour leur mise en œuvre.
- Montée en puissance progressive des développements en transports publics dans le temps, pour s'assurer de la capacité de mise en œuvre de l'exploitant comme des communes.

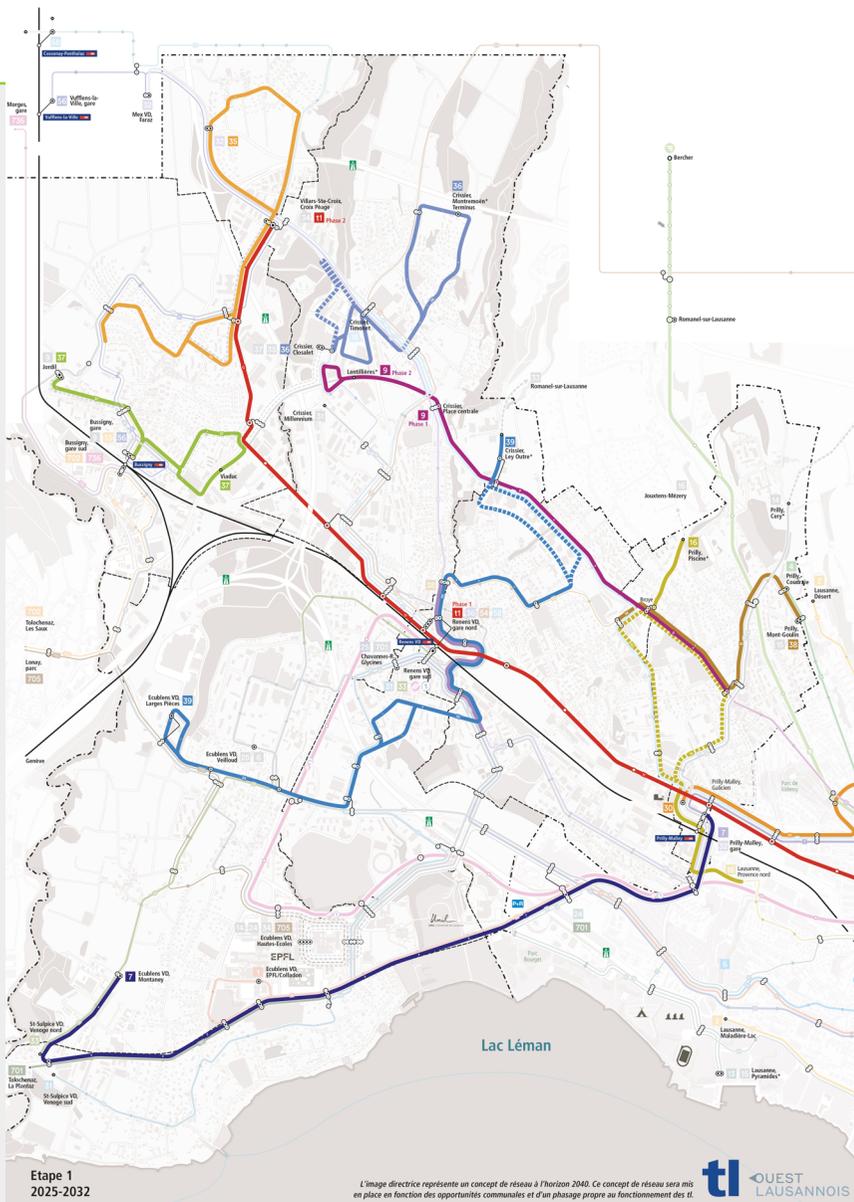
**Le résultat du travail itératif a permis de définir les trois principales étapes suivantes:**

- Étape 1 : d'ici 2032
- Étape 2 : 2032-2036
- Étape 3 : 2036-2040

→ *L'ensemble des 23 projets de développement de l'image directrice sont consignés en annexe au présent rapport (annexe 6).*

→ *Le planning intentionnel de la mise en œuvre des projets est signé en annexe 7 de ce rapport.*

*Chacun de ces projets de développement fait par ailleurs l'objet d'une fiche projet, l'ensemble des fiches projets fait partie du rapport technique à l'intention des services communaux.*



1 2025-2032

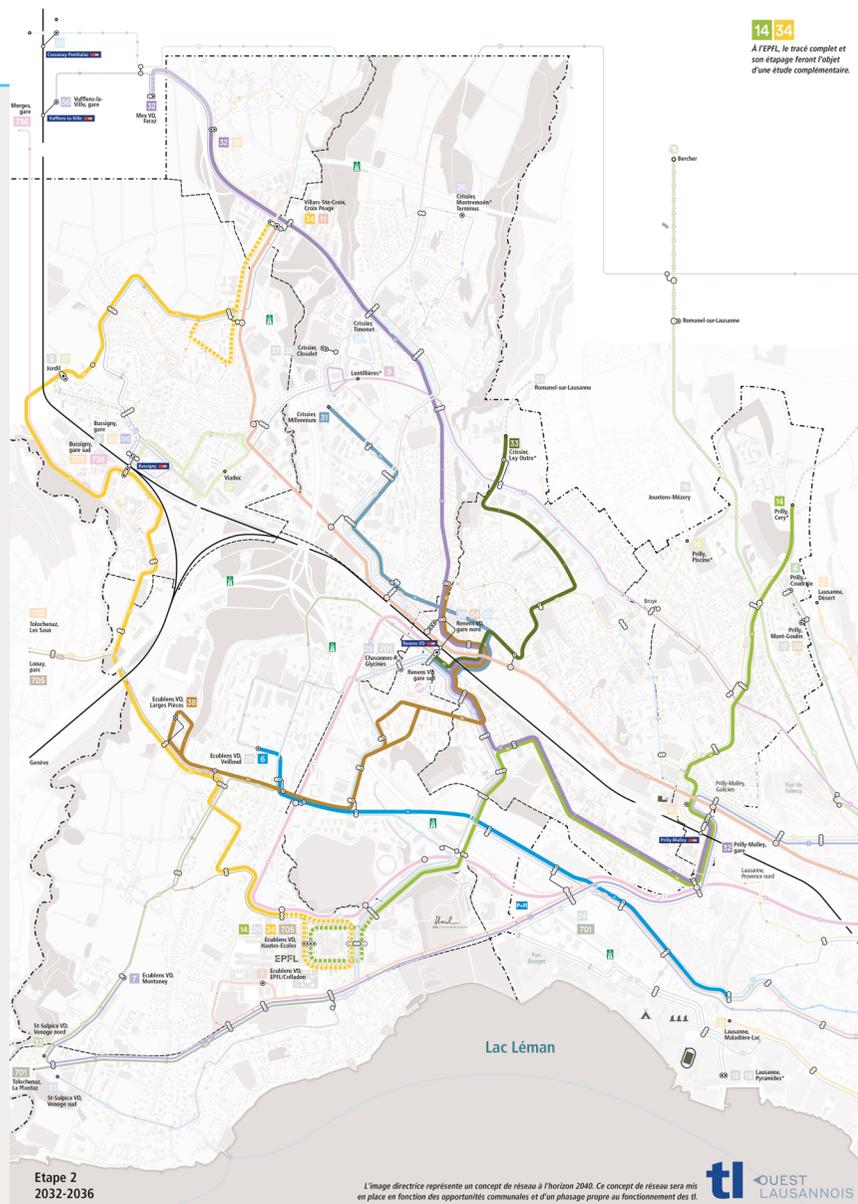
**Cette première étape permet de compléter le réseau existant en améliorant la desserte de quartiers peu ou pas desservis:**

- Amélioration L35 et prolongement à Villars-Sainte-Croix (projet en cours).
- Prolongement L36 jusqu'à Crissier, Montremoën (projet en cours).
- Création L37 de Bussigny ouest à Bussigny, Croix-de-Plan.
- Création de la ligne L39 Crissier, Ley Outre à Ecublens, Larges Pièces.
- Adaptation du tracé de la L32 à Chavannes-près-Renens et Renens.
- Prolongement L38 jusqu'à Prilly, Mont-Goulin.
- Prolongement de la L16 Lausanne, Grand Vennes – Lausanne, Provence nord à Prilly, Piscine.
- Création de la ligne L30 Prilly, Galicien/Aréna – Épalinges, Croisettes.
- Passage L33 en autobus articulé (projet en cours).

**Tout en développant les axes forts, qui améliorent le lien avec le centre de l'agglomération en anticipation des travaux de développement du métro m1:**

- Prolongement L9 Lutry, Corniche – Prilly, Église à Crissier, Place Centrale (étape 1) puis Crissier, Lentillières (étape 2).
- Prolongement L7 Pully, Valvert – Prilly, Galicien/Aréna à Ecublens, Montaney.
- Mise en service des deux étapes de développement du tramway t1 Lausanne, Flon à Renens gare (étape 1) puis à Villars-Sainte-Croix, Croix-Péage (étape 2).

En parallèle du développement de l'image directrice, un système de transport à la demande dynamique pourrait être mis en place pour la desserte fine de certains secteurs moins bien desservis. Cette solution fait actuellement l'objet d'un projet test.



2 2032-2036

**La deuxième étape de réalisation de l'image directrice a pour objet:**

- La suite du développement du réseau de bus principal est-ouest, pour renforcer les liaisons avec le centre de l'agglomération.
- Le développement des liaisons nord-sud au droit des gares de Renens, Bussigny et de la halte de Prilly-Malley.
- L'amélioration de la desserte fine du territoire sur des quartiers qui ne sont pas encore desservis par les transports publics.

**Dans ce cadre, les projets de développement suivants sont prévus pendant cette période:**

**Prolongement de lignes principales:**

- L6 jusqu'à Ecublens, Veilloud.

**Développement du réseau en étoile autour des gares de Renens, Bussigny et de Prilly-Malley:**

- L31 prolongement de Renens, gare sud à Crissier, Millenium.
- L32 en autobus articulés.
- L33 de Saint-Sulpice, Venoge nord à Crissier, Ley Outre (remplacement L39) puis Romanel-sur-Lausanne.
- L38 prolongée jusqu'à Ecublens, Larges Pièces (remplacement L39).
- Création L14 de Prilly, Cery à Ecublens, Hautes écoles.
- Création L34 entre Bussigny, nord et Ecublens, Hautes écoles.



## 6.2 Mesures infrastructurelles

Une étude des mesures infrastructurelles a permis de recenser une centaine de mesures visant à adapter l'infrastructure routière et les carrefours, à favoriser la progression des transports publics et leur exploitation ou créer des arrêts compatibles avec les exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés (Lhand).

**La seconde partie du volet mise en œuvre de l'image directrice concernait l'étude des mesures infrastructurelles, dans l'optique de:**

- Consolider la faisabilité de chacun des projets de développement.
- Lister et chiffrer le besoin en infrastructure de chaque projet de développement, et s'assurer que ce besoin puisse soutenir la performance des TP.
- Constituer un budget par commune et partenaire dès la planification du réseau et ainsi anticiper les investissements.
- Alimenter le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération et d'y intégrer les fiches mesures associées au développement des transports publics de l'Ouest lausannois, prévu notamment dans la première étape jusqu'à 2032.

L'analyse des mesures infrastructurelles a été menée conjointement entre les mandataires, les services techniques communaux et l'exploitant, de manière itérative. Il s'agit d'une analyse de niveau étude préliminaire, sur la base de coûts unitaires pour l'infrastructure (par surface ou au mètre linéaire) à + ou -40%, intégrant des réserves pour imprévus et des coûts d'étude: ces coûts devront être affinés lors des projets spécifiques, en phase de développement notamment.

À noter que le calcul des coûts intégrés pour l'EPFL se limite aux coûts directs nécessaires aux activités d'exploitation des lignes de bus. Ne sont pas pris en compte les coûts indirects liés à l'adaptation des infrastructures en amont et en aval des arrêts. Ainsi, ces estimations nécessiteront des études supplémentaires pour être précisées.

**Les catégories de mesures suivantes ont été étudiées:**

- Adaptation d'arrêt ou nouvel arrêt (quais, rampe d'accès, abri).
- Adaptation ou création de terminus (comprend l'arrêt, en zone de stationnement, et le point de rebroussement le cas échéant).
- Les tronçons d'infrastructure routière à adapter ou à réaménager pour la progression des bus (élargissement, gestion des croisements, du stationnement).
- Les carrefours à adapter (signalisation lumineuse, adaptation pour le gabarit des bus).
- Les tronçons de ligne aérienne de contact à créer.

L'adaptation du système bus en vue de la décarbonation de la flotte tl n'est pas intégrée dans ce chiffrage (mâts de charge, transformateur, plateforme et autre aménagement), toutefois la réflexion a été coordonnée avec cet important projet, tant en termes de temporalité, que de mise en cohérence des interventions planifiées.

Une centaine de mesures au total a été recensée concernant les 23 projets de développement pour un montant d'environ 50 millions de francs pour la période 2025-2040, à répartir par projet et par commune ou partenaire. Chacune des mesures a été consignée dans un tableau de mesures avec un descriptif. Les mesures ont également été triées par type, par projet et par commune, et une carte a été produite pour les positionner.

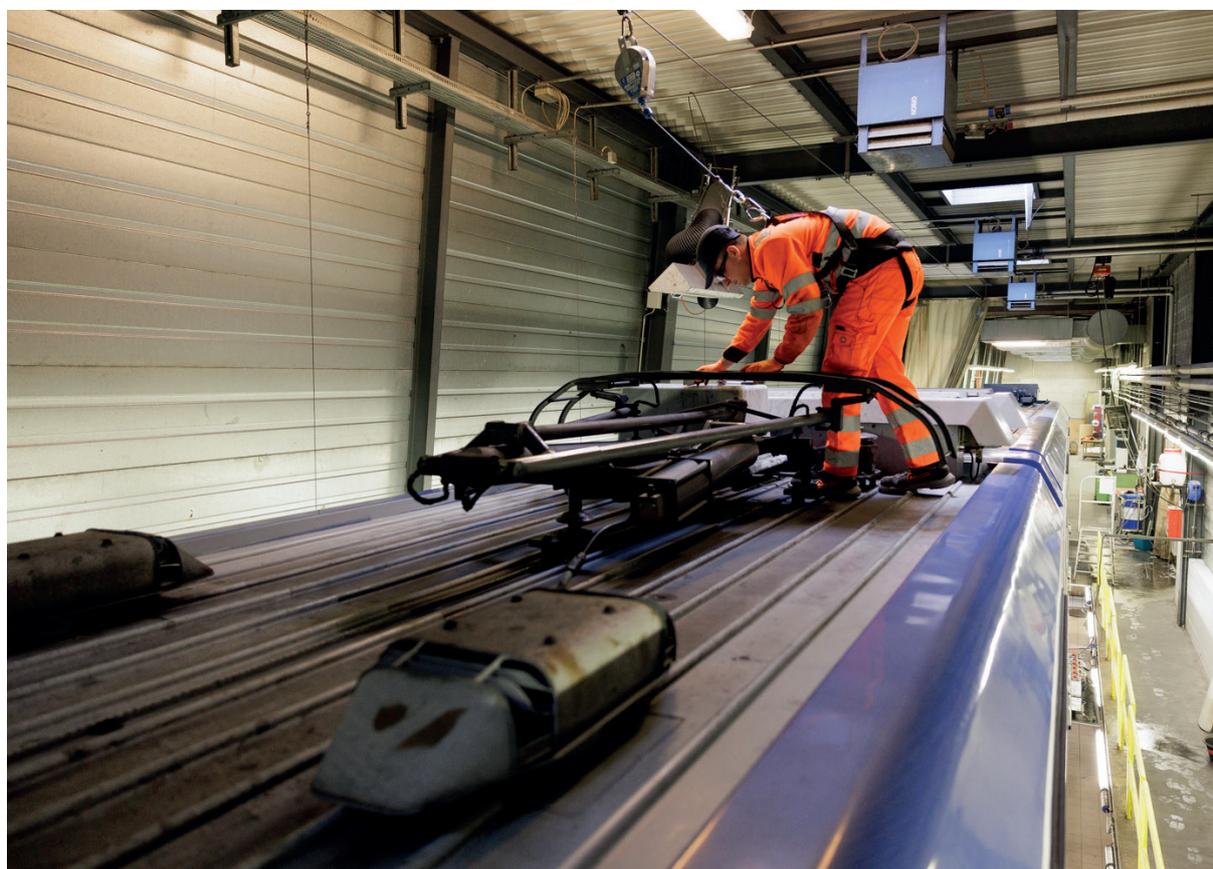
Quatre projets sont versés au PALM 2025, les mesures pourront ainsi profiter du co-financement. Il s'agit des prolongements des lignes 7 et 16 ainsi que des créations des lignes 30 et 39.

→ *La carte des mesures infrastructurelles, ainsi que le tableau des coûts par partenaire du projet, sont consignées en annexe au présent rapport (annexes 8 et 9).*

Tableau des mesures et coûts par type de mesure

| Type de mesure   | Nombre de mesures | Coût infrastructure (CHF HT) | Coût total (CHF HT) |
|--|-------------------|------------------------------|---------------------|
| Arrêt à adapter/à créer                                | 34                | 15 665 100                   | 20 650 000          |
| Carrefour à adapter (léger – GC et/ou SLT)             | 9                 | 961 500                      | 1 370 000           |
| Carrefour à reprendre (lourd – GC et/ou SLT)           | 6                 | 580 000                      | 830 000             |
| Progression des bus à assurer                          | 6                 | 567 000                      | 740 000             |
| Terminus à adapter/à créer                             | 19                | 7 715 000                    | 11 850 000          |
| Tronçon à équiper de lignes aériennes de contact (LAC) | 4                 | 11 800 000                   | 14 800 000          |
| Tronçon à réaménager                                   | 3                 | 540 000                      | 600 000             |
| Équipement des arrêts                                  | 14                | 3 770 000                    | 4 850 000           |
| <b>Total</b>   | <b>95</b>         | <b>41 598 600</b>            | <b>55 690 000</b>   |

(inclus: études, divers et imprévus)



# 7. Annexes

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Annexe 1: Liste des contributeurs</b>                                  | <b>42</b> |
| <b>Annexe 2: Tableau caractéristiques des lignes de TP – État 2024</b>    | <b>43</b> |
| <b>Annexe 3: Plan du réseau de l'état actuel – 2024</b>                   | <b>44</b> |
| <b>Annexe 4: Tableau caractéristiques des lignes de TP – Horizon 2040</b> | <b>45</b> |
| <b>Annexe 5: Plan du réseau de l'image directrice – Horizon 2040</b>      | <b>46</b> |
| <b>Annexe 6: Projets de développement de l'image directrice</b>           | <b>47</b> |
| <b>Annexe 7: Planning préliminaire de mise en œuvre des projets</b>       | <b>48</b> |
| <b>Annexe 8: Tableau des mesures et coûts par partenaire</b>              | <b>49</b> |
| <b>Annexe 9: Carte des mesures infrastructurelles par catégorie</b>       | <b>50</b> |



## Annexe 1

[→ Retour page 7.](#)

### Liste des contributeurs

#### Groupe décisionnel

- Souleymane Barry, Municipal, Chavannes-près-Renens
- Alexandre Brélaz, Municipal, Crissier
- Georges Cherix, Syndic, Villars-Sainte-Croix
- Bernard Deppen, Responsable développement des offres, MBC
- Etienne Dubuis, Syndic, Saint-Sulpice
- Patrick Etournaud, chef du service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics, Ville de Lausanne
- Luca Fontana, Spécialiste mobilités durables, EPFL
- Christian Hautle, 1<sup>er</sup> lieutenant, PolOuest
- Christophe Jemelin, Responsable Développement de l'offre, tl
- Rebecca Joly, Municipale, Prilly
- Tinetta Maystre, Municipale, Renens
- Julien Meillard, Responsable durabilité et campus, UNIL
- Federico Molina, Chef de division, DGMR-P, DIRH
- Jean-Louis Radice, Municipal, Ecublens
- Eric Zingre, Municipal, Bussigny

#### Groupe technique

- Floriane Barraud, Prilly
- Jean-Christophe Birchler, Morges
- Guy-Paul Bosson, Police de proximité
- David Conde, Saint-Sulpice
- Alexia Couturier, EPFL
- Daphné Dethier, Lausanne
- Deborah Fabbo, DGMR-P
- Samuel Fréchet, tl
- Robin Hottelier, Chavannes-près-Renens
- Yann Jeannin, UNIL
- Oriane Martin, Ecublens
- Alexandre Nasfi, Ecublens
- Luca Pellandini, EPFL
- Steve Resin, MBC
- Lucie Rosset, Ecublens
- Mathilde Simon, DGMR-P
- Ivan Spassov, Bussigny
- Grégoire Stigler, Crissier
- Jeremie Wenger, Renens

#### Bureau du SDOL

- Benoît Biéler, Directeur
- Jean-Christophe Boillat, Délégué mobilité douce
- Madrine Collaud, Secrétaire administrative
- Laurent Dutheil, Chef de projets mobilité (ad intérim à 50%)
- Grégoire Zuppinger, Chef de projets mobilité

#### Autres participant-es aux ateliers

- Florent Bolomey, Transitec
- Mathieu Cazorla, tl
- Philippe Daucourt, Bussigny
- Raymond Gauthier, Chavannes-près-Renens
- Barbora Hajkova, tl
- Jacques Liaudet, Crissier
- Martial Lumineau, Transitec
- Pascal Martin, Transitec
- Lourdes Matas Montejo, Renens
- Christophe Sarda, Renens
- Catherine Seiler, Urbaplan
- Justine Tincq, tl
- Laurent Yourassof, Bussigny

## Annexe 2

[→ Retour page 12.](#)

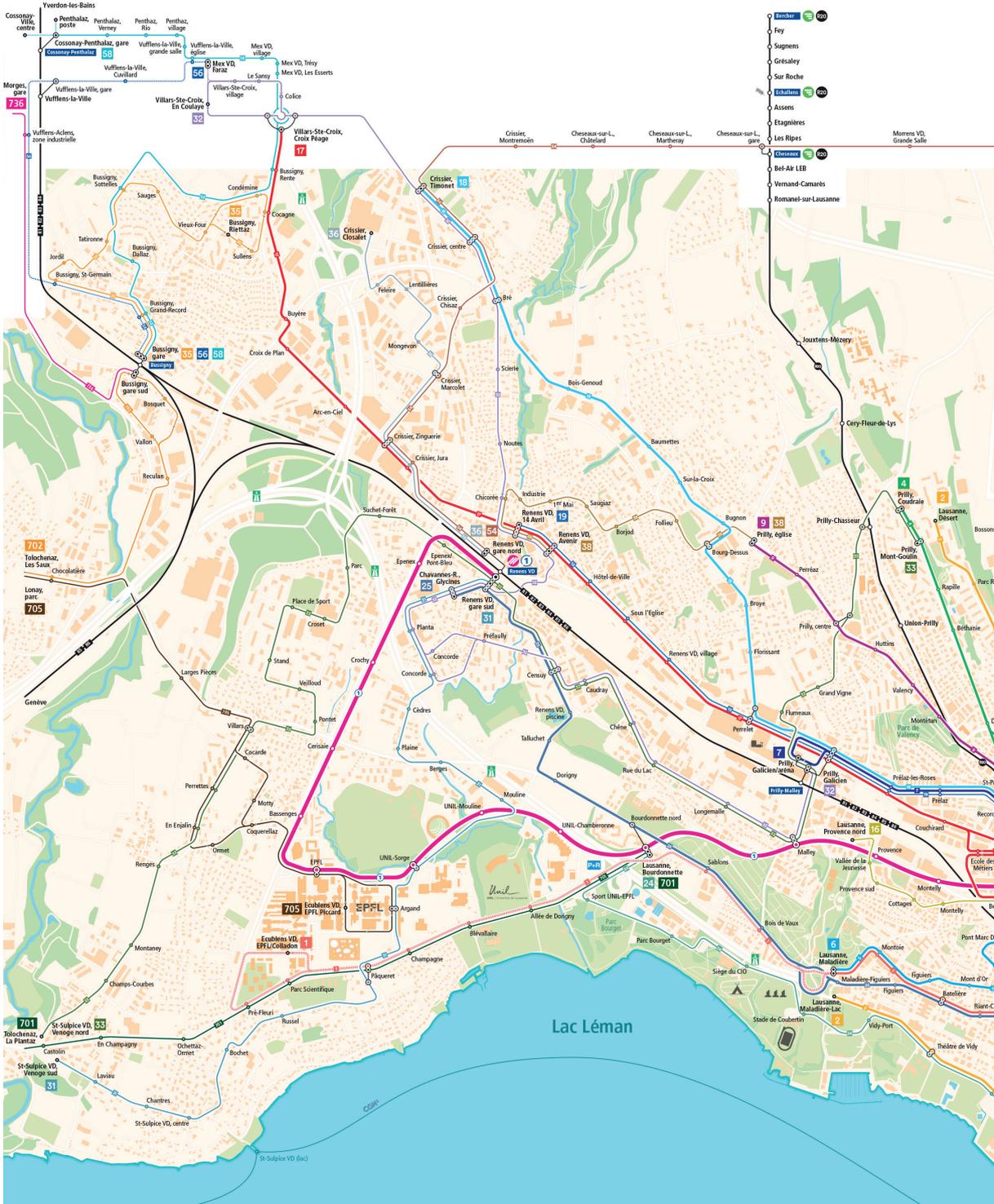
| Tableau caractéristiques des lignes de TP – État 2024 |   |                     |                      |
|---|---|---------------------|----------------------|
| Ligne   | Tracé 2024  | Fréquence<br>pointe | Matériel roulant     |
| R1  | Grandson – Lausanne (– Cully)   | 60'                 | Train                |
| R2  | Grandson – Lausanne (–Cully)  | 60'                 | Train                |
| R3  | Vallorbe – Aigle (– Saint-Maurice)  | 60'                 | Train                |
| R4  | (Vallorbe –)/Le Brassus – Le Day –<br>Aigle (– Saint-Maurice)                         | 60'                 | Train                |
| R5  | Allaman – Palézieux   | 60'                 | Train                |
| R6  | Allaman – Palézieux (– Romont FR)   | 60'                 | Train                |
| RE33  | (Genève-Aéroport –)/Annemasse – Genève –<br>Lausanne – Vevey – Saint-Maurice (– Sion) | 30'                 | Train                |
| m1  | Renens, gare – Lausanne-Flon  | 5'                  | Métro                |
| R20 (LEB)   | Lausanne-Flon – Echallens – Bercher   | 15' (30')           | Train                |
| 1   | Ecublens VD, EPFL/Colladon – Lausanne, Blécherette                                    | 7,5'                | Trolleybus articulé  |
| 4   | Prilly, Coudraie – Lausanne, Faverges   | 10'                 | Trolleybus articulé  |
| 7   | Prilly, Galicien/Aréna – Pully, Valvert   | 7,5'                | Trolleybus articulé  |
| 9   | Prilly, Église – Lutry, Corniche  | 7,5'                | Trolleybus articulé  |
| 16  | Lausanne, Provence nord – Lausanne, Grand Vennes                                      | 15'                 | Autobus simple       |
| 17  | Bussigny, Croix-Péage – Lausanne, Flon  | 7,5'                | Autobus articulé     |
| 18  | Crissier, Timonet – Lausanne, Clochette   | 10'                 | Autobus articulé     |
| 19  | Lausanne, Chauderon – Renens VD, 14 avril   | 15'                 | Autobus articulé     |
| 24  | Lausanne, Bourdonnette – Lausanne, Tour Haldimand-Lac                                 | 15'                 | Autobus simple       |
| 25  | Chavannes-près-Renens, Glycines – Pully, gare   | 7,5'                | Trolleybus articulé  |
| 31  | Saint-Sulpice VD, Venoge sud – Renens VD, gare sud                                    | 15'                 | Autobus articulé     |
| 32  | Villars-Sainte-Croix, En Coulaye – Prilly, Galicien                                   | 12'                 | Autobus simple       |
| 33  | Saint-Sulpice VD, Venoge nord – Prilly, Mont-Goulin                                   | 15'                 | Autobus simple       |
| 35  | Bussigny, gare – Bussigny, Rietz  | 30'                 | Autobus simple       |
| 36  | Renens VD, gare nord – Crissier, Cloalet  | 15'                 | Autobus simple       |
| 38  | Prilly, église – Renens VD, Avenir  | 20'                 | Autobus simple       |
| 701   | Lausanne, Bourdonnette – Tolochenaz, La Plantaz                                       | 10'                 | Autobus articulé     |
| 702   | Bussigny, gare sud – Tolochenaz, Les Saux   | 10'                 | Autobus simple       |
| 705   | Ecublens VD, EPFL Piccard – Lonay, parc   | 10'-20'             | Autobus simple       |
| 54  | Renens VD, gare nord –<br>Le Mont-sur-Lausanne, Grand-Mont                            | 30'                 | Autobus double étage |
| 56  | Bussigny, gare – Mex VD, Faraz  | 60'                 | Autobus simple       |
| 58  | Bussigny, gare – Cossonay-Penthalaz, gare   | 30'                 | Autobus double étage |
| 736   | Bussigny, gare sud – Morges, gare   | 60'                 | Autobus simple       |



### Annexe 3

[Retour page 12.](#)

## Plan du réseau de l'état actuel – 2024



Annexe 4

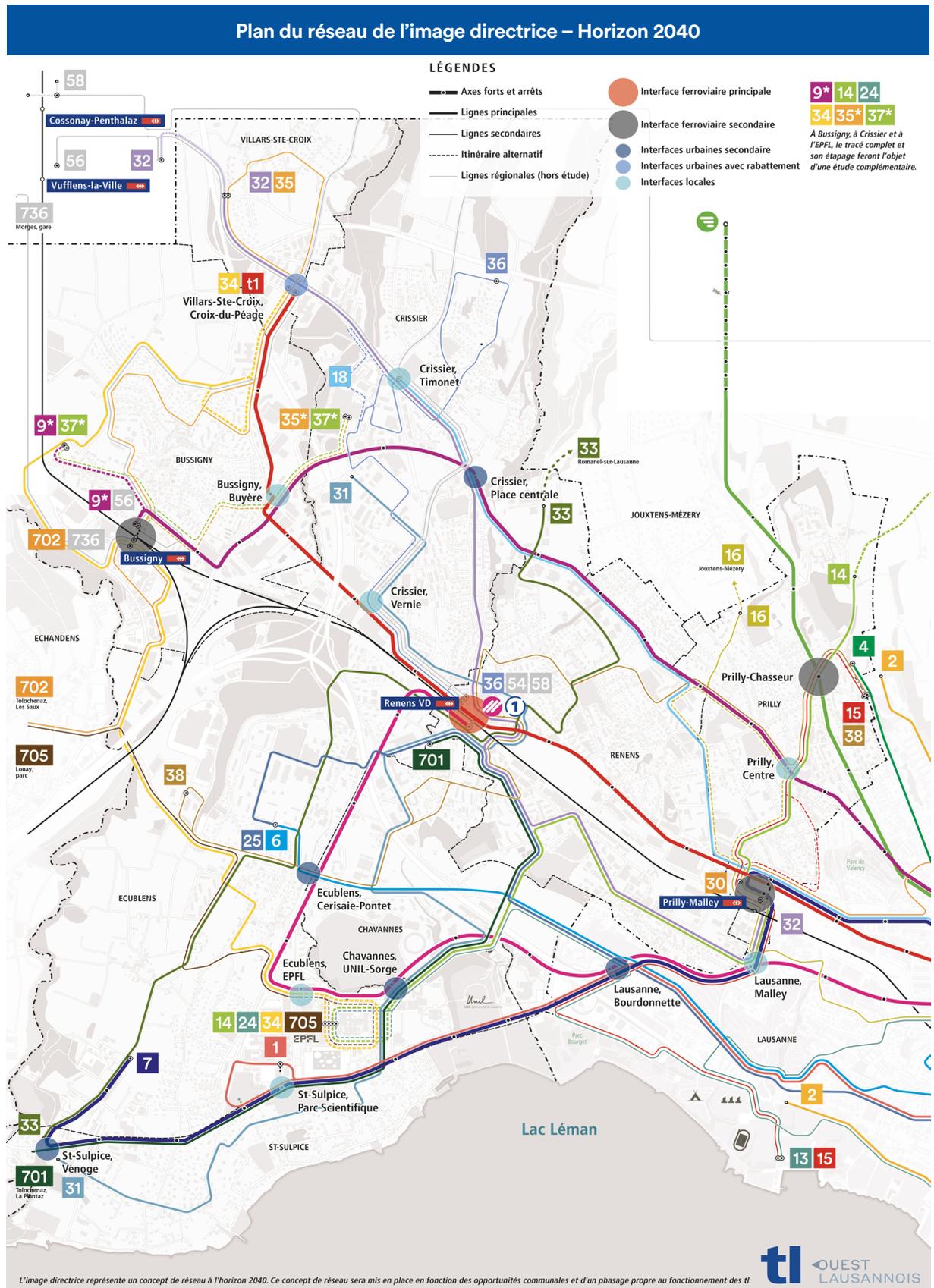
→ Retour page 26.

| Tableau caractéristiques des lignes de TP – Horizon 2040 |  |                     |                            |
|--|--|---------------------|----------------------------|
| Ligne  | Tracé IDTP-OL, horizon 2040  | Fréquence<br>pointe | Matériel roulant           |
| <b>R, IR, IC</b>   | Lignes CFF   |                     | Train                      |
| <b>t1</b>  | Villars-Sainte-Croix, Croix-du-Péage – Lausanne, Flon                          | 5'                  | Tram                       |
| <b>m1</b>  | Renens, gare – Lausanne-Flon   | 5'                  | Métro                      |
| <b>R20 (LEB)</b>   | Lausanne-Flon – Echallens – Bercher  | 10'                 | Train                      |
| <b>1</b>   | Ecublens VD, EPFL/Colladon – Lausanne, Blécherette                             | 7,5'                | Trolleybus double articulé |
| <b>4</b>   | Prilly, Coudraie – Lausanne, Faverges  | 10'                 | Trolleybus articulé        |
| <b>6</b>   | Lausanne, Praz-Séchaud – Ecublens VD, Veilloud                                 | 7,5'                | Trolleybus articulé        |
| <b>7</b>   | Ecublens VD, Montaney – Pully, Valvert   | 7,5'                | Trolleybus double articulé |
| <b>9</b>   | Bussigny, (Jordil) gare – Lutry, Corniche                                      | 7,5'                | Trolleybus double articulé |
| <b>13</b>  | Lausanne, Verdeil (Béthusy*) – Lausanne, Pyramides*                            | 15'                 | Autobus simple             |
| <b>14</b>  | Prilly, Cery* – Ecublens VD, Hautes écoles*                                    | 7,5'                | Autobus articulé           |
| <b>15</b>  | Prilly, Mont-Goulin – Lausanne, Pyramides*                                     | 15'                 | Autobus simple             |
| <b>16</b>  | Prilly, Piscine* – Lausanne, Grand Vennes                                      | 10'                 | Autobus simple             |
| <b>18</b>  | Crissier, Timonet – Le Mont-sur-Lausanne, Scierie                              | 7,5'                | Autobus articulé           |
| <b>24</b>  | Pully, gare – Ecublens VD, Hautes écoles*                                      | 10'                 | Autobus simple             |
| <b>25</b>  | Ecublens VD, Veilloud – Pully, gare  | 7,5'                | Trolleybus double articulé |
| <b>30</b>  | Prilly, Galicien/Aréna – Épalinges, Croisettes                                 | 15'                 | Autobus simple             |
| <b>31</b>  | Saint-Sulpice VD, Venoge sud – Crissier, Millennium                            | 7,5'                | Autobus articulé           |
| <b>32</b>  | (Mex, Faraz) Villars-Sainte-Croix, En Coulaye – Prilly, Galicien               | 7,5'                | Autobus articulé           |
| <b>33</b>  | Saint-Sulpice VD, Venoge nord – Crissier, Ley Outre                            | 7,5'                | Autobus articulé           |
| <b>34</b>  | Bussigny, nord – Ecublens VD, Hautes écoles*                                   | 10'                 | Autobus articulé           |
| <b>35</b>  | Villars-Sainte-Croix, En Coulaye – Bussigny, gare – (Crissier, Cloalet option) | 10'                 | Autobus simple             |
| <b>36</b>  | Renens VD, gare nord – Crissier, Montremoën                                    | 10'                 | Autobus simple             |
| <b>37</b>  | Bussigny, Jordil – Crissier, Cloalet (option)                                  | 15'                 | Autobus simple             |
| <b>38</b>  | Ecublens VD, Larges Pièces – Prilly, Mont-Goulin                               | 10'                 | Autobus simple             |
| <b>701</b>   | Chavannes-près-Renens, Glycines – Tolochenaz, La Plantaz                       | 7,5'                | Autobus articulé           |
| <b>702</b>   | Bussigny, gare sud – Tolochenaz, Les Saux                                      | 10'                 | Autobus simple             |
| <b>705</b>   | Ecublens VD, Hautes écoles* – Lonay, parc                                      | 10'                 | Autobus simple             |
| <b>54</b>  | Renens VD, gare nord – Épalinges, Croisettes                                   | 15'                 | Autobus articulé           |
| <b>56</b>  | Bussigny, gare – Vufflens-la-Ville, gare                                       | 60'                 | Autobus simple             |
| <b>58</b>  | Renens, gare nord – Cossonay-Penthalaz, gare                                   | 30'                 | Autobus articulé           |
| <b>736</b>   | Bussigny, gare sud – Morges, gare  | 60'                 | Autobus simple             |

\* L'arrêt n'existe pas, le nom du terminus est indicatif et reste à définir

Annexe 5

[Retour page 26.](#)



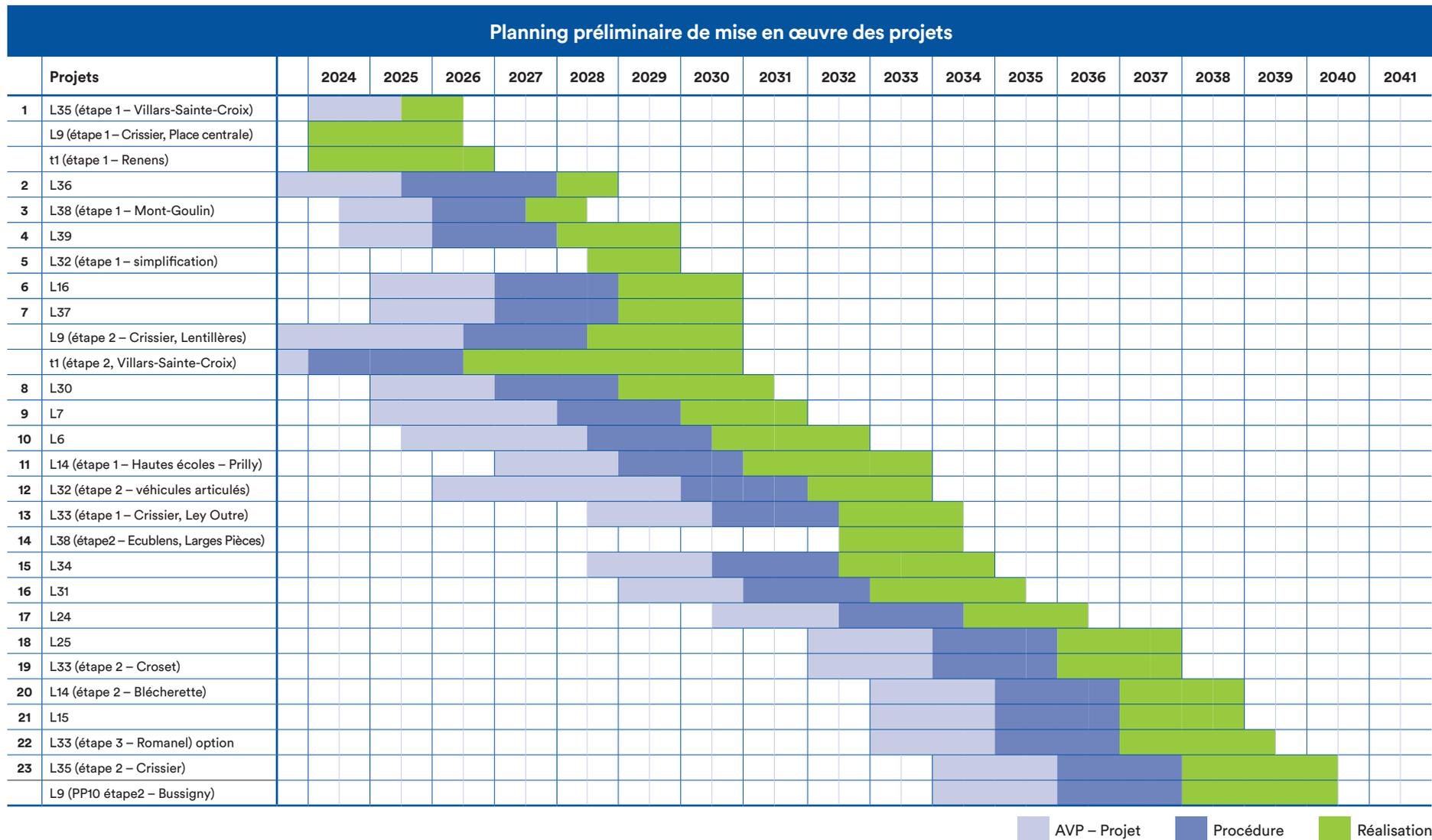
## Annexe 6

[Retour page 35.](#)

| Projets de développement de l'image directrice |   |  | Année de la mise en service de la ligne |
|--|---|--|---|
| 1  | L35 (étape 1 – Villars-Sainte-Croix)    | Prolongement L35 Bussigny, gare – Bussigny, Riettaz jusqu'à Villars-Sainte-Croix, En Coulaye     | 2026                                    |
|  | L9 (étape 1 – Crissier, Place centrale) | Prolongement L9 Lutry, Corniche – Prilly, Église à Crisser, Place Centrale                       | 2026                                    |
|  | t1 (étape 1 – Renens)                   | Mise en service du tramway t1 Lausanne, Flon à Renens, gare                                      | 2026                                    |
| 2  | L36                                     | Prolongement L36 Renens, gare nord – Crissier, Cloalet jusqu'à Crissier, Montremoën              | 2028                                    |
| 3  | L38 (étape 1 – Mont-Goulin)             | Prolongement L38 Renens, Avenir – Prilly, Église jusqu'à Prilly, Mont-Goulin                     | 2028                                    |
| 4  | L39                                     | Création L39: Crissier, Ley Outre – Ecublens, Larges Pièces                                      | 2029                                    |
| 5  | L32 (étape 1 – simplification)          | Simplification tracé L32 Censuy – Simplon – Renens, gare   | 2029                                    |
| 6  | L16                                     | Prolongement de la L16 Lausanne, Grand Vennes – Lausanne, Provence nord à Prilly, Piscine        | 2030                                    |
| 7  | L37                                     | Création L37: Bussigny, Jordil – Bussigny, Croix-de-Plan   | 2030                                    |
|  | L9 (étape2 – Crissier, Lentillières)    | Prolongement L9 Lutry, Corniche – Prilly, Église à Crissier, Lentillières                        | 2030                                    |
|  | t1 (étape 2 – Villars-Sainte-Croix)     | Prolongement du tramway t1 Lausanne, Flon – Renens gare à Villars-Sainte-Croix, Croix-Péage      | 2030                                    |
| 8  | L30                                     | Création L30: Prilly, Galicien/Aréna – Épalinges, Croisettes                                     | 2031                                    |
| 9  | L7                                      | Prolongement L7 Pully, Valvert – Prilly, Galicien/Aréna à Ecublens, Montaney                     | 2032                                    |
| 10   | L6                                      | Prolongement L6 Lausanne, Praz Séchaud – Lausanne Maladière jusqu'à Ecublens, Veilloud           | 2032                                    |
| 11   | L14 (Étape 1 – Hautes écoles – Prilly)  | Création L14 Prilly, Cery – Ecublens, Hautes écoles  | 2033                                    |
| 12   | L32 (étape 2 – véhicules articulés)     | Passage L32 Prilly, Galicien – Mex, Faraz: en véhicules articulés                                | 2033                                    |
| 13   | L33 (étape 1 – Crissier, Ley Outre)     | Modification L33 Ecublens, Venoge nord – Prilly, Mont-Goulin à Crissier, Ley Outre               | 2034                                    |
| 14   | L38 (étape2 – Ecublens, Larges Pièces)  | Prolongement L38 Prilly, Mont-Goulin – Renens, Avenir à Ecublens, Larges Pièces                  | 2034                                    |
| 15   | L34                                     | Création L34 Bussigny, nord – Ecublens, Hautes écoles  | 2034                                    |
| 16   | L31                                     | Prolongement L31 Saint-Sulpice, Venoge sud – Renens, gare sud à Crissier, Millenium              | 2035                                    |
| 17   | L24                                     | Prolongement L24 Lausanne, Tour Haldimand-Lac – Lausanne, Bourdonnette à Ecublens, Hautes écoles | 2036                                    |
| 18   | L25                                     | Prolongement L25 Pully, gare – Chavannes-près-Renens, Glycine à Ecublens, Veilloud               | 2037                                    |
| 19   | L33 (étape 2 – Croset)                  | Adaptation itinéraire L33 à Ecublens sur la Plaine du Croset                                     | 2037                                    |
| 20   | L14 (étape 2 – Blécherette)             | Prolongement L14 Ecublens, Hautes écoles – Prilly, Cery à Lausanne, Blécherette                  | 2038                                    |
| 21   | L15                                     | Création L15: Prilly, Mont-Goulin – Lausanne, Pyramides  | 2038                                    |
| 22   | L33 (étape 3 – Romanel) option          | Prolongement L33 Ecublens, Venoge nord – Crissier, Ley Outre à Romanel                           | 2039                                    |
| 23   | L35 (étape 2 – Crissier)                | Prolongement L35 Villars-Sainte-Croix, En Coulaye – Bussigny, gare à Crissier, Cloalet           | 2040                                    |
|  | L9 (étape 3 – Bussigny)                 | Prolongement L9 Lutry, Corniche – Crissier, Lentillières à Bussigny, gare (ou Jordil)            | 2040                                    |

Annexe 7

[Retour page 35.](#)



## Annexe 8

[→ Retour page 39.](#)

| Tableau des mesures et coûts par partenaire |                   |                            |                            |
|---|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| Type de mesure                              | Nombre de mesures | Coût infra estimé (CHF HT) | Coût total estimé (CHF HT) |
| Bussigny                                    | 12                | 3 560 000                  | 4 530 000                  |
| Chavannes-près-Renens                       | 4                 | 1 080 000                  | 1 400 000                  |
| Crissier                                    | 11                | 3 880 000                  | 6 360 000                  |
| Ecublens                                    | 17                | 6 712 000                  | 9 270 000                  |
| EPFL*                                       | 3                 | 1 220 000                  | 1 700 000                  |
| Lausanne                                    | 5                 | 1 720 000                  | 2 300 000                  |
| Mex   | 2                 | 425 000                    | 550 000                    |
| Prilly                                      | 8                 | 4 051 500                  | 5 650 000                  |
| Renens                                      | 10                | 2 130 000                  | 2 580 000                  |
| Saint-Sulpice                               | 1                 | 180 000                    | 250 000                    |
| TL  | 19                | 15 570 000                 | 19 650 000                 |
| UNIL*                                       | 1                 | 400 000                    | 600 000                    |
| Villars-Sainte-Croix                        | 2                 | 670 000                    | 850 000                    |
| <b>Total</b>                                | <b>95</b>         | <b>41 598 600</b>          | <b>55 690 000</b>          |

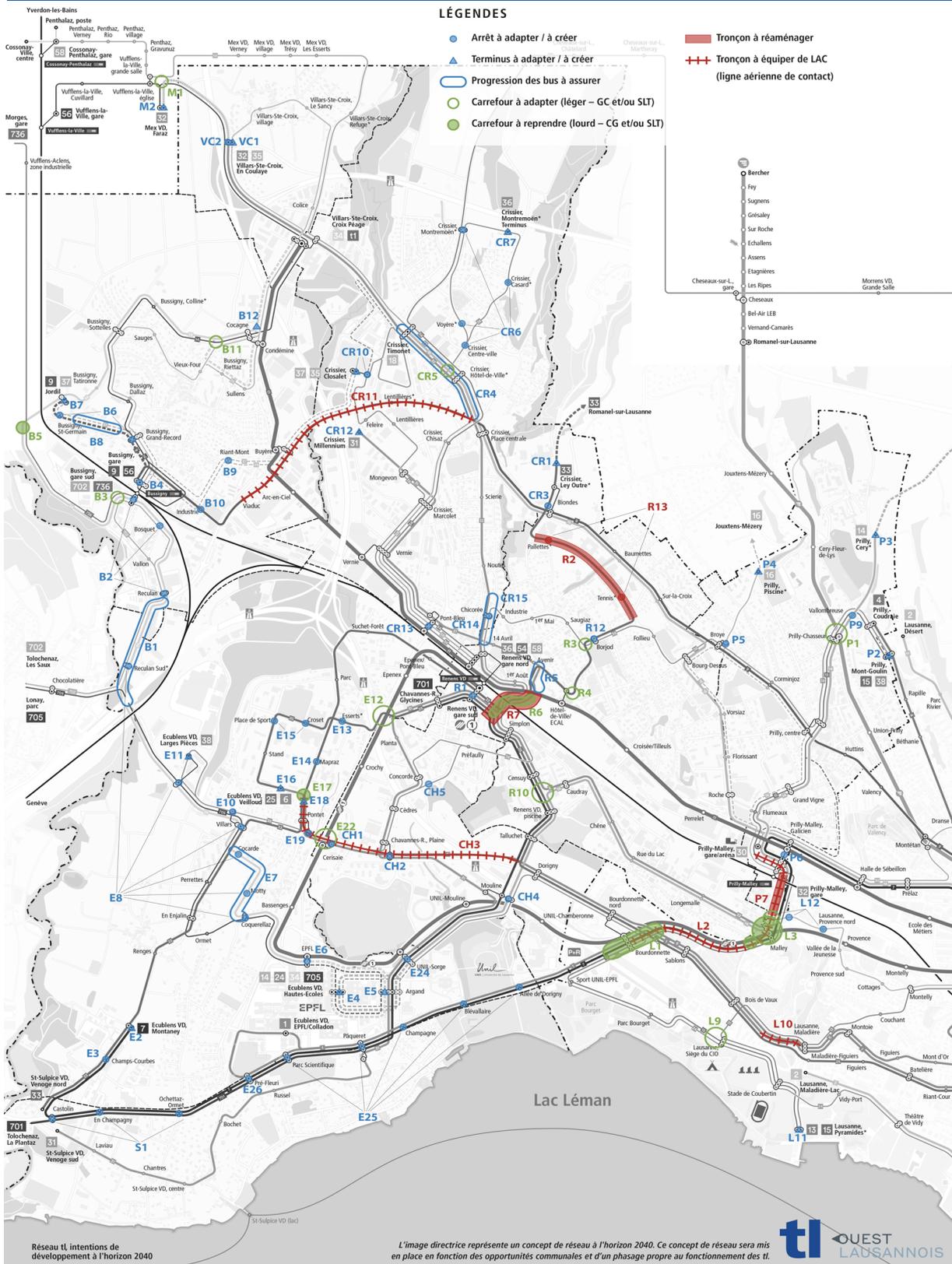
(Inclus: études, divers et imprévus.)

\* Estimation n'intégrant pas les coûts induits. Nécessite des études complémentaires.

Annexe 9

➔ Retour page 39.

Carte des mesures infrastructurelles par catégorie





**Transports publics de la région lausannoise**  
**Chemin du Closel 15 – 1020 Renens**

**Image directrice 2028-2040**  
**des transports publics de l'Ouest lausannois (IDTP-OL)**  
**Document de Synthèse**  
Décembre 2024

Mathieu Cazorla, [cazorla.mathieu@t-l.ch](mailto:cazorla.mathieu@t-l.ch)  
Barbora Hajkova, [hajkova.barbora@t-l.ch](mailto:hajkova.barbora@t-l.ch)

BUREAU STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT  
DE L'OUEST LAUSANNOIS  
Rue de Lausanne 35  
CP 542 1020 RENENS  
T: 021 632 71 60  
sdoi@ouest-lausannois.ch  
www.ouest-lausannois.ch