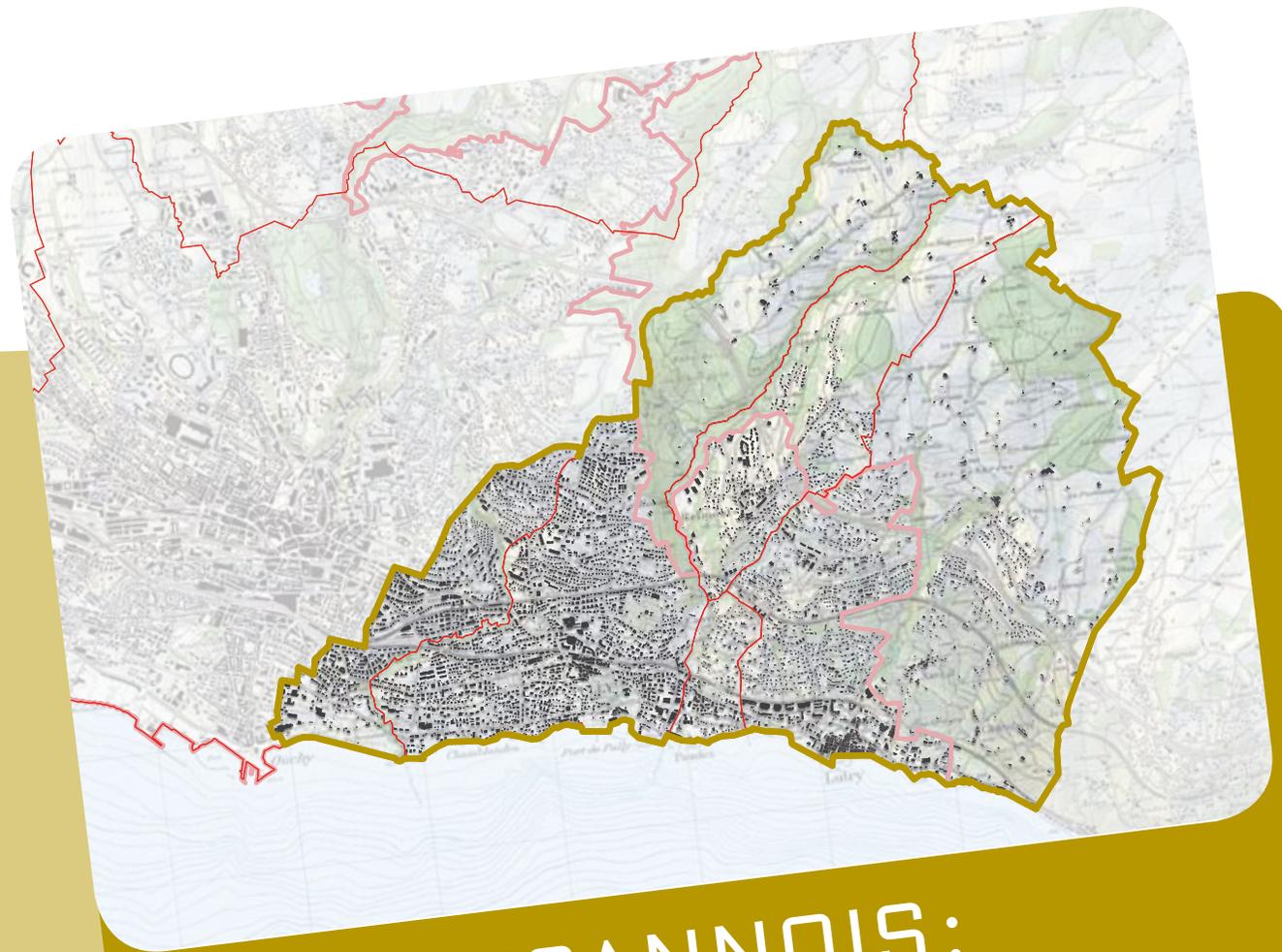




Lausanne-Morges
Est Lausannois



Belmont

Lausanne

Lutry

Paudex

Pully

Etat de Vaud

EST LAUSANNOIS: LES CHANCES D'UNE TRANSITION



Conscientes de la place qu'elles occupent dans l'agglomération Lausanne-Morges, les communes de l'Est lausannois ont piloté une étude technique intercommunale. Le Canton et Lausanne Région ont été les partenaires de cette démarche. L'étude a permis d'identifier les principaux enjeux de développement du territoire. L'urbanisation et la mobilité ont été les thèmes centraux des réflexions. Cette étude technique est encore en phase de finalisation et de validation.

Il nous a paru nécessaire d'en porter les principaux résultats à la connaissance de la population. En effet, l'étude intercommunale a apporté un éclairage nouveau sur les réalités de l'Est lausannois : les options qui s'en dégagent devront faire l'objet d'un large débat public au sein des communes.

C'est pour ouvrir le débat que ce document a été préparé. Nous vous en souhaitons bonne lecture et nous réjouissons de faire aboutir ensemble cette première étape indispensable à la construction de notre avenir commun.

Le Comité de pilotage

Commune de Lutry, présidence	M. Pierre-Alexandre Schlaeppli, municipal
Canton, Département de l'économie	M. Jean-Claude Mermoud, conseiller d'Etat
Canton, Département des infrastructures	M. François Marthaler, conseiller d'Etat
Commune de Belmont	Mme Catherine Schiesser, municipale
Commune de Lausanne	M. Olivier Français, municipal
Commune de Paudex	M. Alain Meystre, municipal
Commune de Pully	M. Gil Reichen, municipal
Lausanne Région	M. Gustave Muheim, président

Cette synthèse a été élaborée sur la base du rapport technique « Mobilité et urbanisme » établi par les bureaux Transitec, GEA et Ecoscan, en février 2010, pour le compte des communes partenaires du schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL).

UNE TRANSITION TERRITORIALE À VALORISER

Le schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL) est l'un des cinq territoires intercommunaux du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), bénéficiant à ce titre des aides fédérales accordées au financement des infrastructures de mobilité :

- ▶ en 2007, 250 millions de francs pour des mesures urgentes (notamment gare de Malley et réseau tl)
- ▶ en 2008, 629 millions de francs pour des mesures d'infrastructures 2011-2014, dont 10 concernent l'Est lausannois (voir page 16).

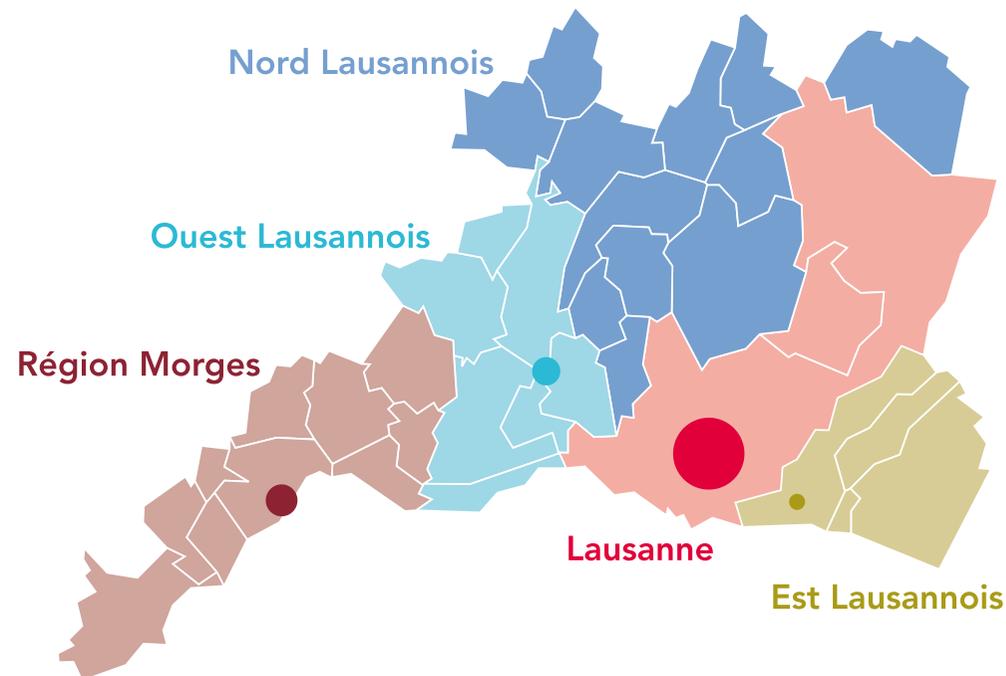
En 2012, un Projet d'agglomération de 2e génération sollicitera une aide fédérale pour un nouveau train de mesures 2015-2018.

Territoire périurbain en transition

La proximité du centre de Lausanne, du lac et du Lavaux fait de l'Est lausannois un cadre de vie de qualité. Le périmètre du SDEL comprend les territoires de Belmont, Lutry, Paudex et Pully ainsi que les quartiers Est de Lausanne.

Hier périurbain, ce territoire est en transition vers une organisation plus différenciée. L'évolution s'est faite d'abord de manière dispersée, par opérations ponctuelles.

Mais aujourd'hui, les questions de mobilité et d'urbanisation ne peuvent plus se résoudre à l'échelon de chaque commune : une approche coordonnée est indispensable pour concilier accessibilité, urbanité et qualité du cadre de vie.



Les périmètres des schémas directeurs ont été définis par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges 2007

Un soutien fédéral conditionné

Le soutien fédéral aux infrastructures de mobilité est accordé à trois conditions :

- ▶ la priorité est donnée à des urbanisations compactes, alliant intensités bâties et haut niveau de desserte par transports publics
- ▶ les divers échelons de responsabilité concernés sont coordonnés, de l'agglomération à la commune, des autorités publiques à leurs partenaires (opérateurs de transport notamment)
- ▶ les mesures sont mises en oeuvre avant 2014 (mesures A), 2018 (mesures B) ou au-delà (mesures C).

Une démarche partenariale

Pour valoriser la transition en cours et pour satisfaire aux exigences de la politique fédérale des agglomérations, les communes du SDEL et le Canton ont lancé une étude technique « Mobilité et urbanisation » ayant trois buts :

- 1 poser un **diagnostic**
- 2 élaborer une **stratégie** intercommunale
- 3 identifier les **chantiers** d'étude à mener à bien dans des délais compatibles avec le calendrier de la Confédération.

Cette étude technique pourrait servir à l'élaboration d'un schéma directeur de l'Est lausannois.

Comité de pilotage du SDEL

Commune de Lutry, présidence
Canton, Département de l'économie
Canton, Département des infrastructures
Commune de Belmont
Commune de Lausanne
Commune de Paudex
Commune de Pully
Lausanne Région

M. Pierre-Alexandre Schlaeppli, municipal
M. Jean-Claude Mermoud, conseiller d'Etat
M. François Marthaler, conseiller d'Etat
Mme Catherine Schiesser, municipale
M. Olivier Français, municipal
M. Alain Meystre, municipal
M. Gil Reichen, municipal
M. Gustave Muheim, président

Groupe de suivi technique

Bureau du SDEL
Commune de Belmont
Commune de Lausanne
Commune de Lutry

Commune de Pully

Canton, mobilité

Canton, routes

Canton, développement territorial

Transports lausannois

Bureau du PALM
Lausanne Région

Mme Pascale Seghin
M. Dominique Gamboni, service technique
Mme Véronique Rouge, routes et mobilité
M. Eric Desaulles, urbanisme
M. Jean-Michel Frossard, travaux
M. Philippe Daucourt, urbanisme
M. Laurent Balsiger, travaux
M. Vincent Chardonnens, urbanisme
M. Federico Molina
M. Pasquale Novellino
Mme Leila Slama Lambelet
M. Filippo Della Croce
Mme Rebecca Lyon Stanton
Mme Adriana Rabinovich
M. Christophe Jemelin
Mme Eveline Branders
M. René Spahr
Mme Patrizia Darbellay

LES DÉFIS DE LA TRANSITION, AUJOURD'HUI

Le territoire du SDEL compte environ 40'000 habitants (2005) et 10'000 emplois (2001), soit :

- ▶ 13% de la population de l'agglomération Lausanne-Morges
- ▶ 6% des emplois.

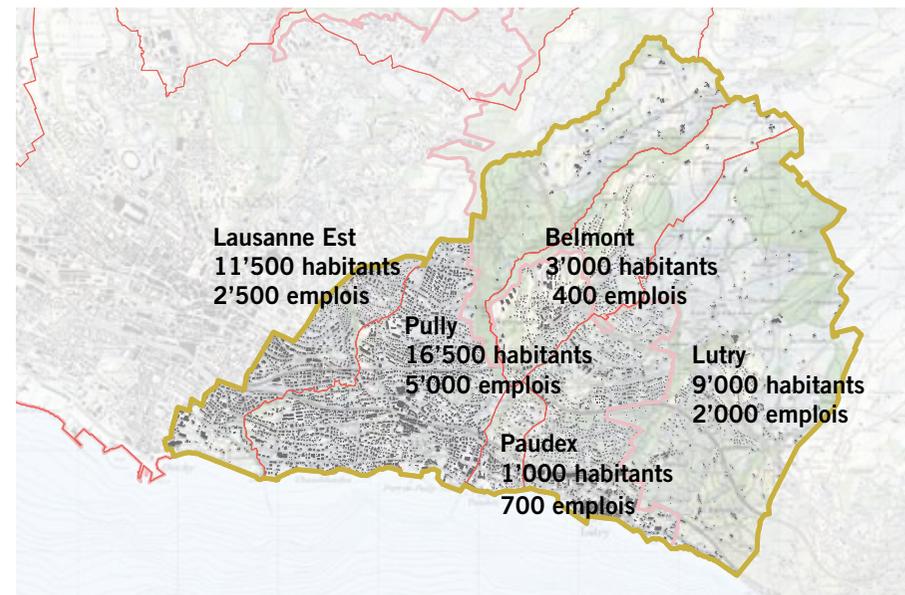
Sur l'ensemble du territoire, la croissance démographique a été forte de 1990 à 2000 (+6%), puis a ralenti (+2% de 2000 à 2005). Les emplois augmentent légèrement (+1.6% entre 2001 et 2005). Les capacités d'accueil se réduisent et la pression au développement est très forte. Ces tendances générales ne se retrouvent pas dans toutes les communes (notamment cas particulier de Belmont).

Le périurbain à la limite

La première urbanisation de l'Est lausannois s'est opérée selon le modèle périurbain : habitat individuel de faible densité, accessibilité par transports individuels, très peu d'espaces publics, importance du paysage et forte présence du végétal.

Dans un deuxième temps, le modèle périurbain s'est densifié : les voiries ont peu changé, des petits immeubles ont remplacé des villas, les vues et la forte végétalisation ont été autant que possible maintenues.

Aujourd'hui, le modèle périurbain touche à ses limites. Le territoire évolue vers une organisation plus différenciée, développant également d'autres modèles d'urbanisation, notamment un pôle urbain dense au centre de Pully.



Modèle périurbain d'origine et densifié : et demain ?

Une urbanisation à la limite

Aujourd'hui, la densité humaine du périmètre compact du SDEL est de 74 habitants et emplois par hectare (données PALM 2005) :

- ▶ c'est beaucoup par rapport aux 30 à 40 h+e/ha maximum du modèle périurbain, desservi presque exclusivement par transports individuels motorisés
- ▶ mais c'est peu par rapport aux 100 à 200 h+e/ha du modèle urbain, nécessaires pour assurer un haut niveau de desserte par transports publics.

Localement, le territoire évolue vers des densités différenciées :

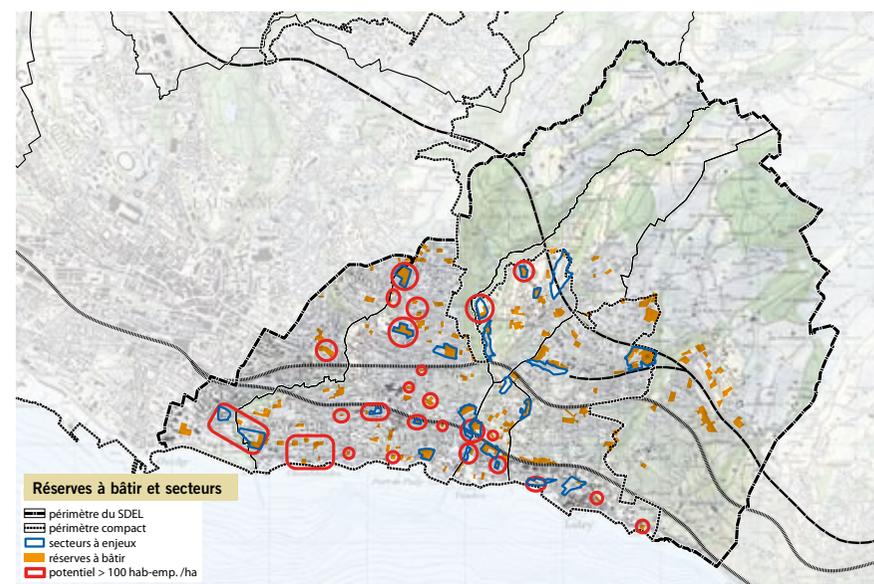
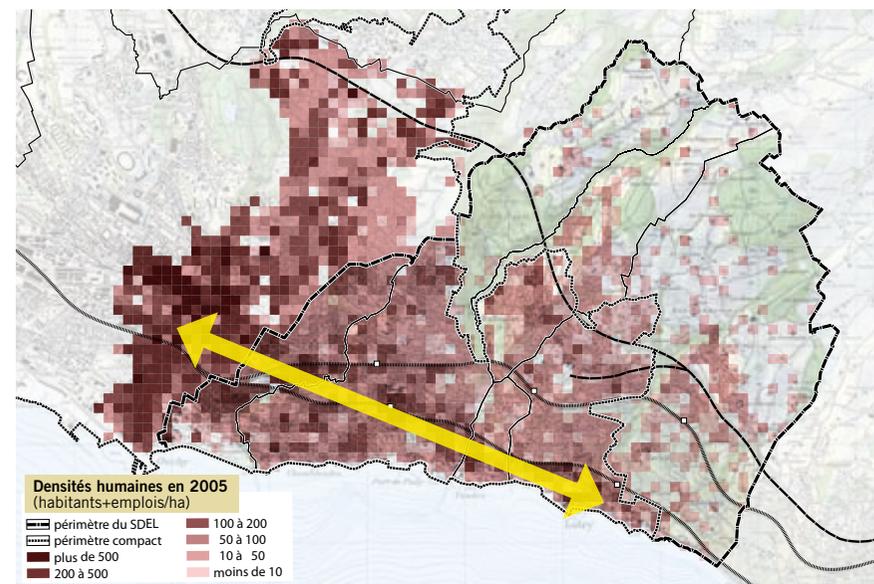
- ▶ densités moyennes à l'Est de Lausanne (110 h+e/ha) et à Pully (80 h+e/ha) : la carte des densités dessine un axe est-ouest de centralités émergentes
- ▶ densités plus faibles à Paudex (58 h+e/ha), Lutry (40 h+e/ha) et Belmont-sur-Lausanne (36 h+e/ha)
- ▶ densités très faibles en haut des pentes, sur les aires agricole, viticole et forestière.

Capacité d'accueil suffisante à l'horizon 2020

Les réserves à bâtir légalisées sont suffisantes pour accueillir les 6'100 habitants+emplois pronostiqués pour le SDEL à l'horizon 20XX par le PALM 2007, sous réserve de l'utilisation de la totalité des possibilités constructives par les propriétaires.

Toutefois, elles présentent trois caractéristiques :

- ▶ les densités prévues sont souvent inférieures à 100 h+e/ha, minimum fixé pour le périmètre compact du PALM
- ▶ toutes ne sont pas bien desservies par les transports publics
- ▶ elles ne sont pas concentrées sur de grands sites, mais dispersées et fragmentées en nombreuses opérations.



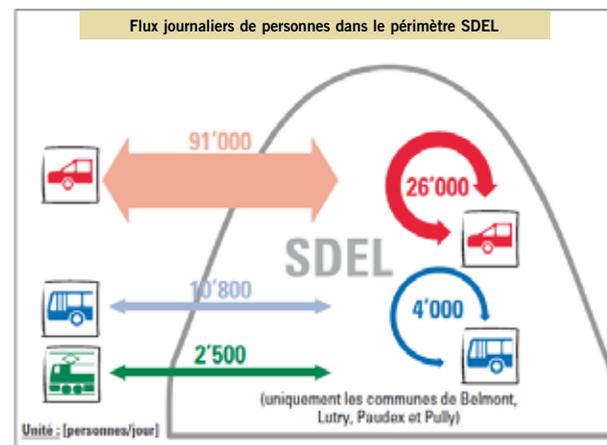
Mobilité : un système à la limite

Le système de mobilité périurbain touche également à sa limite : le réseau routier approche la saturation, alors que les transports publics et les mobilités douces sont sous-utilisés.

Les besoins portent, pour les trois quarts, sur des déplacements entre le SDEL et Lausanne – l'autoroute protégeant le SDEL du trafic de transit, sauf aux heures de pointe où elle est surchargée.

La répartition modale marque une nette domination de la voiture sur les transports publics :

- ▶ **87 % des déplacements s'effectuent en transport individuel motorisé :** qu'il s'agisse des grands axes est-ouest ou des petites routes nord-sud, le réseau routier supporte des charges de trafic importantes, jusqu'à 25'000 véhicules/jour en traversée de Lutry
- ▶ **les bus et trolleybus** prennent en charge seulement 11 % des déplacements (40% en moyenne sur l'agglomération) ; la couverture territoriale est bonne, mais la desserte est peu attractive dans des secteurs peu denses et certaines lacunes subsistent
- ▶ **le train** n'attire que 2 % des déplacements, malgré une offre excellente (deux axes, cinq gares, desserte REV).



Répartition modale dans le périmètre SDEL

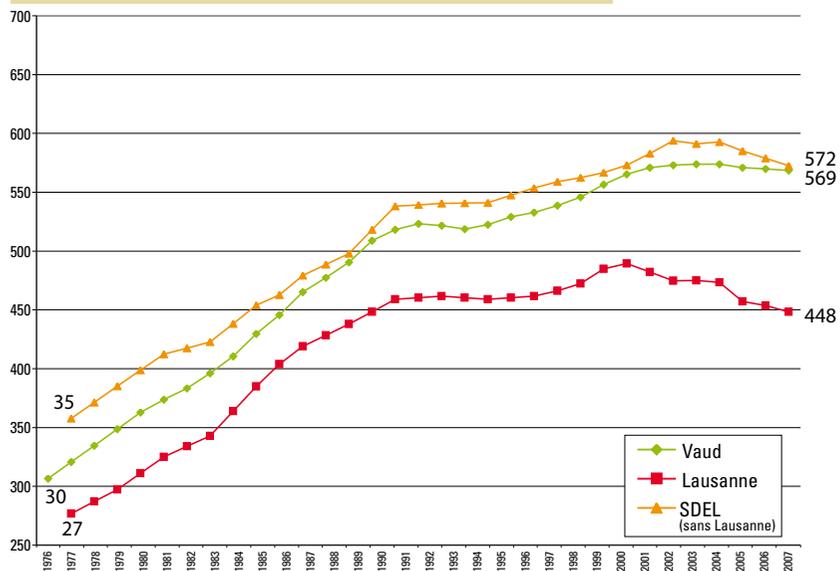
				TOTAL
Flux d'échange	91'000 88%	10'800 10%	2'500 2%	104'300 100%
Flux internes	26'000 87%	4'000 13%	- -%	30'000 100%
TOTAL	117'000 87%	14'800 11%	2'500 2%	134'300 100%

De même, le potentiel des mobilités douces est sous-utilisé :

- ▶ les axes principaux est-ouest, au caractère très routier, ne sont pas accueillants pour les vélos
- ▶ les piétons manquent d'espaces publics agréables et doivent franchir de fortes coupures dans des conditions peu attractives (notamment traversées de la RC 780).

Pour éviter la saturation du réseau routier, il faut attirer plus de déplacements vers les transports publics et les mobilités douces. Ce transfert modal est déjà engagé, comme en témoigne la baisse récente du taux de motorisation des ménages du SDEL.

Taux de motorisation : évolution 1977-2007 dans le canton, le SDEL et Lausanne



Conclusion : une organisation différenciée

Le modèle périurbain touche à ses limites : il ne peut plus être la seule référence de l'Est lausannois.

Pour valoriser la transition territoriale en cours, il faut intégrer également d'autres modèles dans une organisation différenciée :

- ▶ un centre animé, Pully, qui fait de l'Est lausannois bien plus qu'une banlieue résidentielle de Lausanne
- ▶ un système de mobilité diversifié, avec des transports publics et des mobilités douces qui soulagent les réseaux routiers
- ▶ une qualité territoriale actualisée, en améliorant les espaces publics et en organisant la protection des paysages et de l'environnement.

Ces trois défis dépassent les compétences d'une seule commune et nécessitent une coordination intercommunale : c'est la raison d'être du SDEL



COORDONNER URBANISATION ET MOBILITÉ

La stratégie urbanisation-mobilité 2020 organise la différenciation du territoire du SDEL, en favorisant l'émergence de quartiers denses et animés, bien desservis par les transports publics et les mobilités douces, et des secteurs de moindre développement moins bien desservis.

Les questions de paysage et d'environnement sont intégrées, en prenant en compte les quatre enjeux majeurs du SDEL :

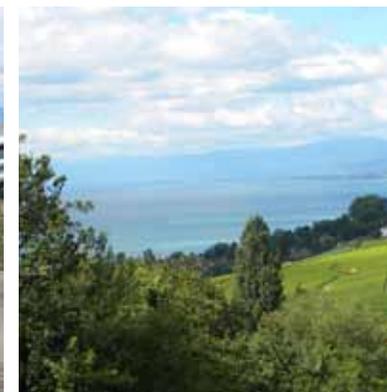
- ▶ les rives du lac
- ▶ le coeur de Pully comme centre principal
- ▶ les centralités principales et secondaires
- ▶ les quartiers urbanisés
- ▶ les terres agricoles, viticoles et forestières à préserver.

Objectif cible

Deux scénarios de développement à l'horizon 2020 ont été étudiés. Le scénario retenu prévoit de renforcer l'urbanisation et les centralités, en créant notamment une centralité secondaire dans le secteur de Corsy - La Conversion.

Dans ces conditions, le SDEL pourra accueillir 6'300 habitants et emplois à l'horizon 2020 (+ 12 %).

Cet objectif-cible est suffisant, par rapport aux 6'100 habitants + emplois prévus à l'horizon 20XX par le PALM 2007.



Les quatre « mondes » de l'Est lausannois : les rives du lac, le coeur de Pully et les autres centralités, les quartiers urbanisés et les terres agricoles, viticoles et forestières

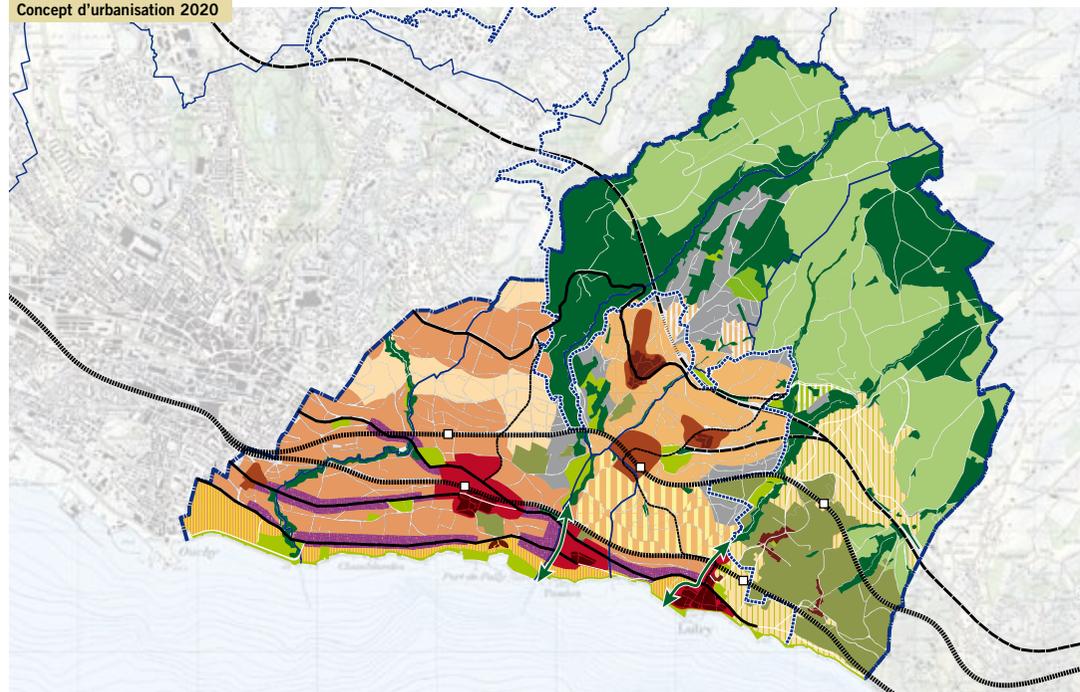
Concept d'urbanisation 2020

Le concept d'urbanisation assemble cinq lignes directrices :

Deux caractéristiques majeures sont à préserver et à renforcer.

- ▶ **renforcer Pully** en tant que ville-centre d'agglomération et **affirmer les centralités secondaires** de Paudex et Lutry (en rouge sur la carte) : densité et mixité, excellente accessibilité par transports publics, espaces publics requalifiés
- ▶ **renforcer les axes structurants** reliant les centralités ci-dessus entre elles et à Lausanne (en noir sur la carte) : mixité, activités tertiaires le long des artères
- ▶ **confirmer la centralité secondaire de Belmont** (en marron sur la carte) : implantation d'activités, services et commerces, transports publics améliorés, requalification de la traversée du village
- ▶ **créer une centralité secondaire dans le secteur de Corsy - La Conversion** (en marron sur la carte) : urbanisation mixte, desserte par transports publics, requalification des routes traversent le secteur
- ▶ **encourager une densification** des zones à bâtir bien desservies par les transports publics (en beige sur la carte), en favorisant les secteurs compris dans le périmètre compact de l'agglomération.

Concept d'urbanisation 2020



Légende

- ▬ périmètre du SDEL
- ⋯ périmètre compact (PALM 2007)
- aire forestière à préserver
- territoire viticole à préserver
- territoire agricole à préserver
- aire de verdure à garantir
- espaces paysagers à connecter
- ▨ espace paysager non bâti
- patrimoine des centres historiques à préserver et valoriser
- ▨ territoire à urbaniser dans le respect du paysage de Lavaux
- urbanisation et densification nuancées à préciser par un concept d'aménagement intercommunal
- centre principal, mixité et densité fortes à garantir
- centre secondaire, mixité et densité à renforcer / créer
- ▨ axe structurant connectant les centres, mixité et densité à renforcer
- ligne ferroviaire et gare
- ligne TC principale, fréquence forte
- ⋯ ligne TC secondaire, fréquence moyenne
- secteur à dominante résidentielle :
- densification à favoriser, desserte TC forte
- densification à favoriser avec amélioration offre TC
- densité réglementaire à adapter selon critères qualitatifs locaux, desserte TC moyenne
- densification recommandée avec amélioration offre TC
- ▨ à urbaniser sous réserve adoption de mesures urbanistiques, environnementales et d'accessibilité
- à réévaluer dans le cadre du PALM II

Concept de mobilité 2020

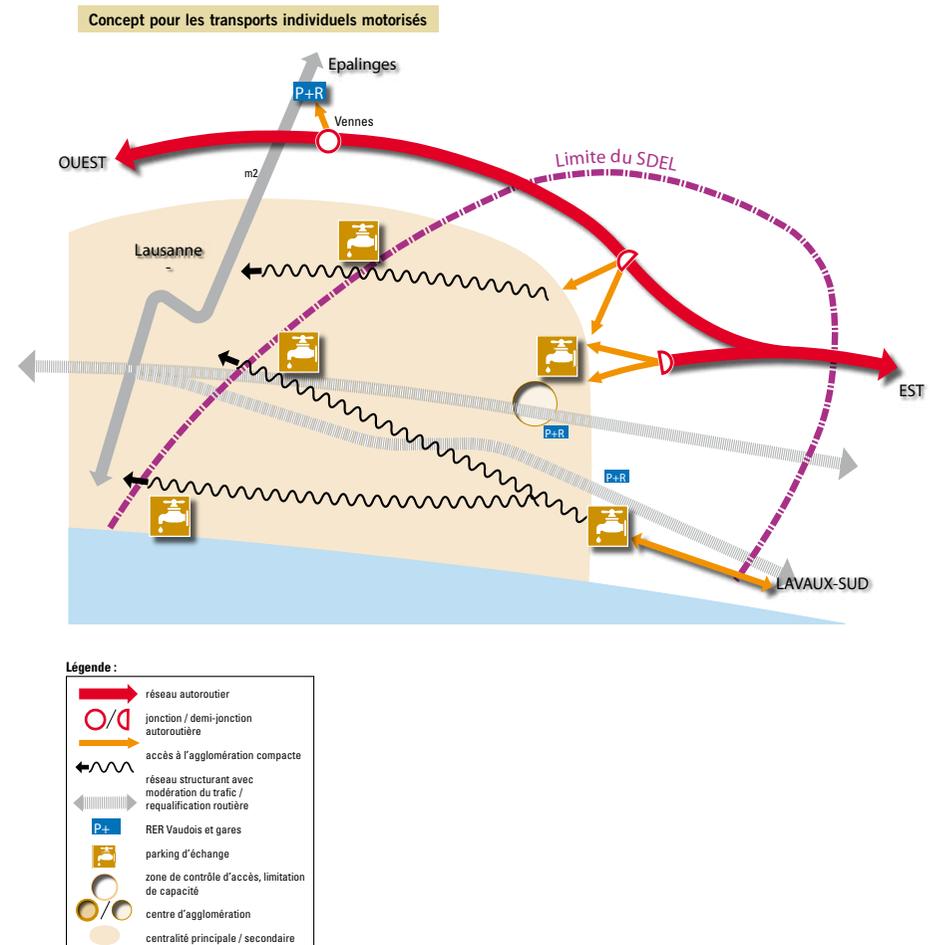
Le concept de mobilité réorganise les trois modes de déplacement de façon à provoquer un transfert modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et les mobilités douces.

► Transports individuels motorisés

Le prolongement de la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry n'est pas réalisable à l'horizon 2020 de la présente étude technique : ce projet est réservé à plus long terme (alternatives à évaluer).

À l'horizon 2020, le concept SDEL pour les transports individuels motorisés prévoit :

- **une protection du SDEL et de Lausanne** par des contrôles d'accès, en détournant sur l'autoroute le trafic de transit et les échanges entre l'Est et l'Ouest lausannois
- **une requalification du réseau routier structurant** du SDEL afin de modérer la circulation et de redistribuer des surfaces de voirie aux transports publics et aux mobilités douces (espaces publics)
- **une politique de stationnement** public et privé cohérente avec les objectifs de mobilité à l'échelle du SDEL et du PALM
- **une stratégie de P+R** : en complément du P+R de Vennes (gros attracteur de trafic), parkings P+Rail de La Conversion et de Lutry-Gare (valorisation de l'offre ferroviaire en limite d'urbanisation dense) et petits P+R locaux de faible capacité (privilégiant les usagers habitants).

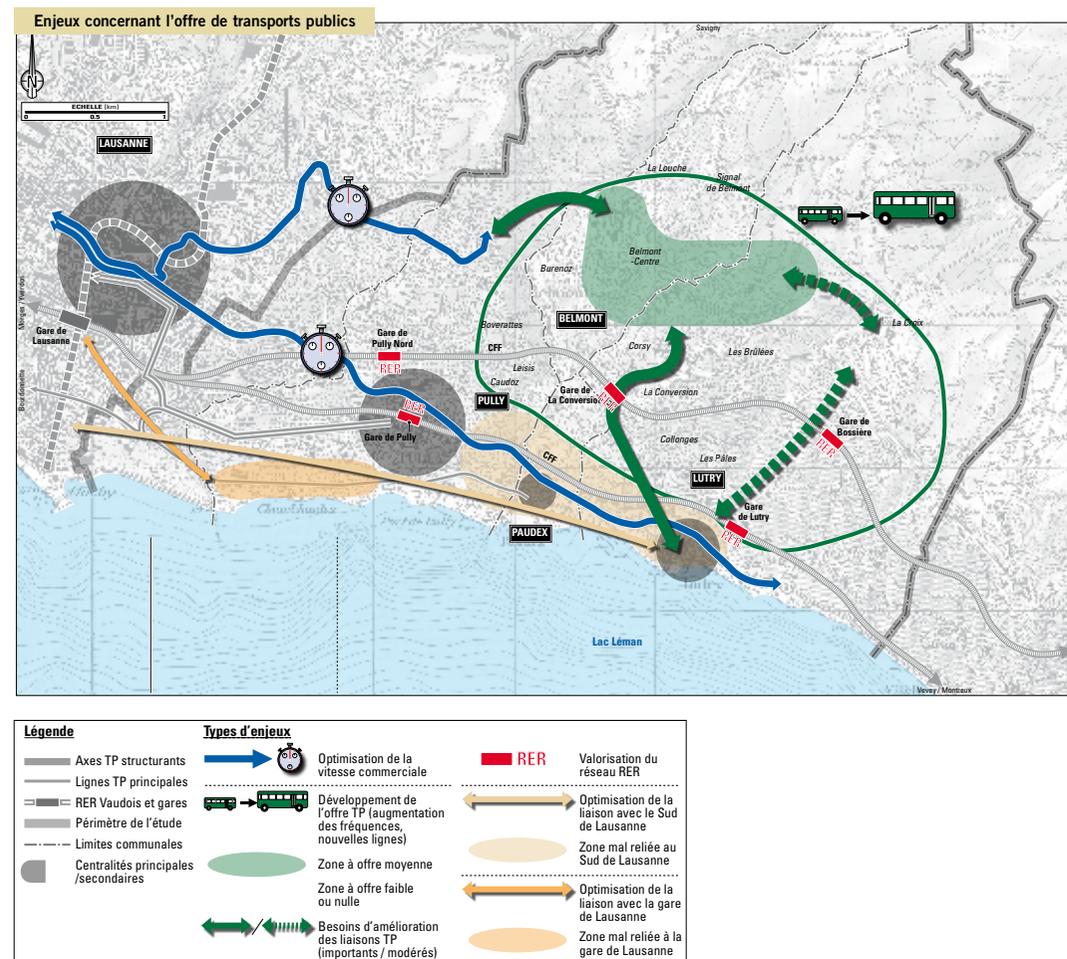


► Transports publics

Pour renforcer l'attractivité des transports publics, quatre améliorations sont nécessaires :

- **optimiser leur vitesse commerciale**, et prioritairement celle des lignes principales reliant le SDEL à l'agglomération (axes forts de transport public urbain, en bleu sur la carte)
- **améliorer l'accessibilité de deux secteurs denses** (en jaune sur la carte) en créant des liaisons directes (sans changement) entre le sud-ouest de Pully et la gare de Lausanne d'une part, entre le secteur Pully-Paudex-Lutry et le sud de Lausanne d'autre part
- **valoriser l'offre ferroviaire** des gares du SDEL (en rouge sur la carte) : densification autour des gares, amélioration des interfaces et des accès en mobilités douces (rabattement)
- **développer l'offre dans des secteurs mal desservis** : le centre de Belmont (en vert sur la carte), le quartier du Burenaz, le secteur Corsy-Les Brûlées-La Conversion et plusieurs autres secteurs de plus faible densité.

Les moyens à employer sont à préciser (chantier d'étude 1).



► Mobilités douces

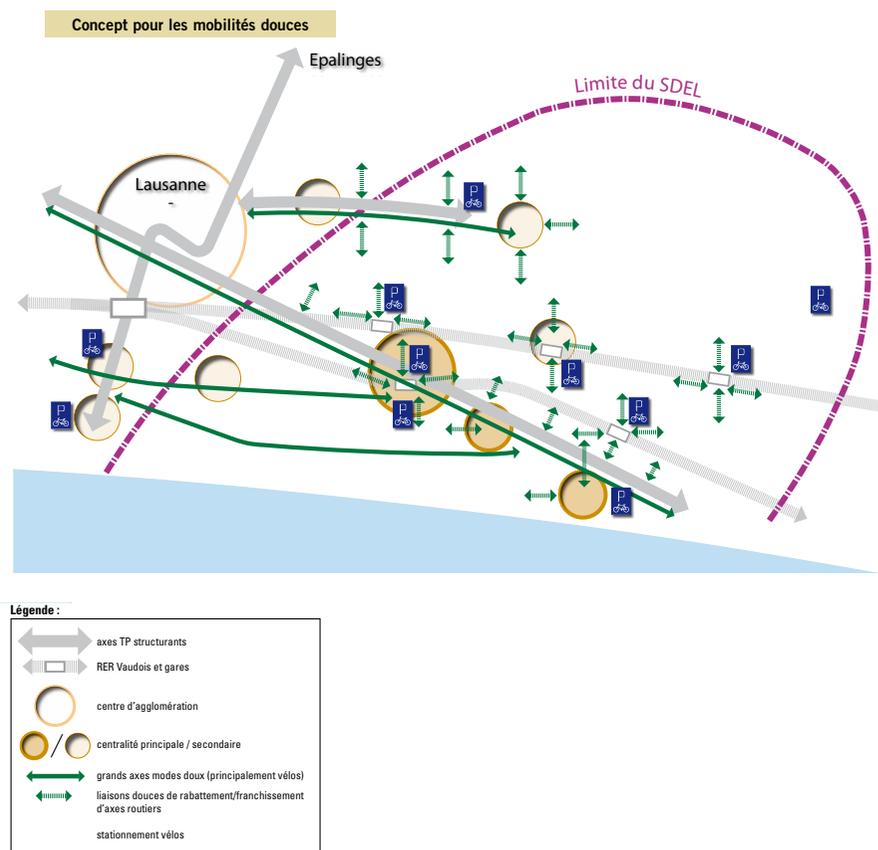
La marche et le vélo ne sont pas seulement des activités de loisir, mais des moyens de se déplacer tous les jours de manière efficace, économe et bonne pour la santé.

Le réseau cyclable du SDEL est améliorable sur plusieurs points :

- créer des itinéraires structurants sur les axes est-ouest à faible pente, notamment les axes routiers principaux (grandes flèches vertes sur le schéma)
- développer des itinéraires de rabattement sur les gares et les stations des axes forts de transports publics (petites flèches vertes), favorisant l'intermodalité (vélo + train par exemple)
- organiser des stationnements vélos sécurisés aux principaux interfaces de transports publics (en bleu foncé sur le schéma).

Le réseau piéton appelle deux types d'améliorations :

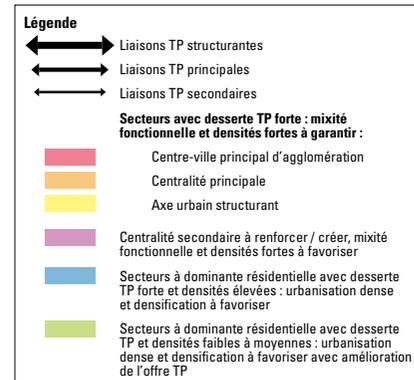
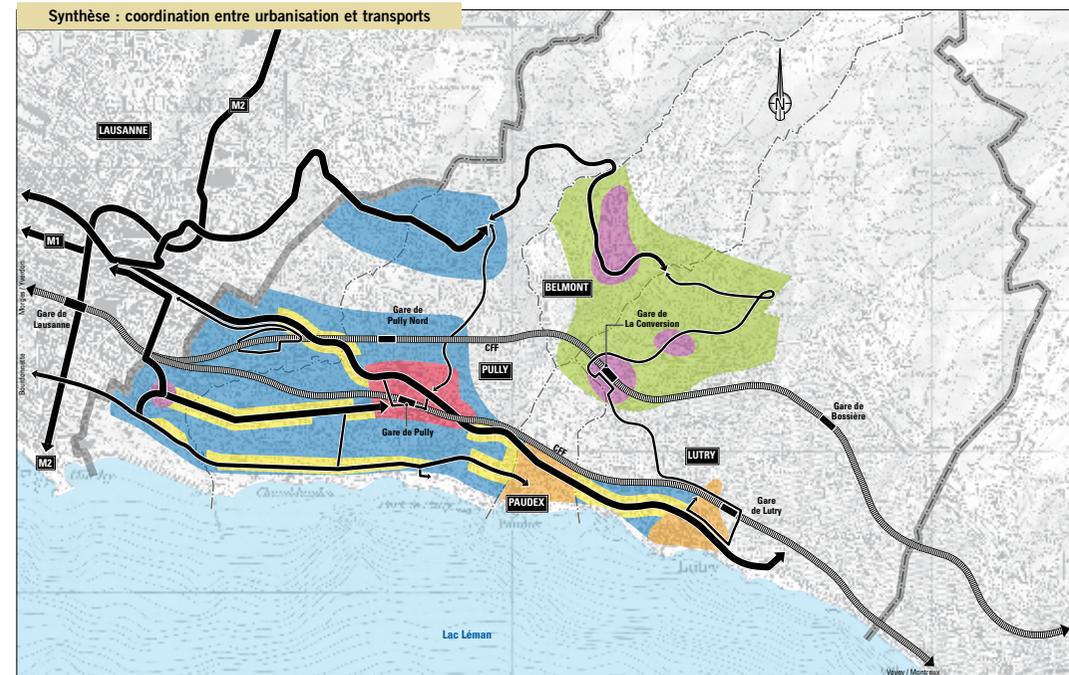
- optimiser les franchissements d'axes routiers en créant des traversées sécurisées en surface
- faciliter les accès aux centres, aux gares et aux axes desservis par les transports publics
- valoriser les espaces publics dégradés (Pully centre).



Synthèse : coordination entre urbanisation et transports

La stratégie urbanisation-mobilité 2020 du SDEL coordonne étroitement ces deux concepts.

- ▶ **Les centralités (en rouge et orange sur la carte) et les axes forts structurants (noirs et jaunes) sont à renforcer**, en améliorant leur image et leur attractivité : mixité fonctionnelle, densités fortes, espaces publics de qualité.
- ▶ **Les quartiers les mieux desservis par les transports publics (en bleu sur la carte) sont à urbaniser en priorité** (valorisation des potentiels à bâtir, utilisation du sol plus dense).
- ▶ **Les quartiers de densité faible à moyenne (en rose et vert sur la carte) nécessiteront une amélioration simultanée de l'urbanisation et de l'accessibilité par transports publics et mobilités douces.**



SIX CHANTIERS D'ÉTUDE INTERCOMMUNAUX

La mise en oeuvre de la stratégie 2020 mobilise deux séries de mesures :

- ▶ **des mesures déjà engagées** à divers échelons vont dans le sens souhaité et sont à poursuivre : notamment mesures A prévues par le PALM 2007 (voir encadré), BHNS Lutry-Crissier à l'échelon PALM, premières améliorations du centre-ville de Pully, etc.
- ▶ **des mesures complémentaires à engager** nécessitent des études plus détaillées : trois chantiers d'étude de mobilité et trois chantiers d'étude d'urbanisation.

PALM 2007 : mesures A 2011-2014 concernant le SDEL (non compris les mesures concernant Lausanne)

4c Mobilité douce :

- ▶ sécurité dans les carrefours
- ▶ jalonnement des itinéraires
- ▶ nouvelles traversées piétonnières
- ▶ éclairage le long des itinéraires

4e Vélos et interfaces de transports publics

- ▶ création de 1'000 places vélo supplémentaires aux stations
- ▶ amélioration de l'accessibilité aux interfaces

4h Aménagement de zones à régime spécial (zones 30, de rencontre, piétonnes, etc.)

23a Axes forts trolleybus - route de Lavaux

La mesure 4d « Nouvelle passerelle de mobilité douce vers le centre sportif Rochettaz », initialement classée dans le train de mesures A, a été reclassée dans le train de mesures C à la demande de Pully, car le secteur est en cours de planification.

Trois chantiers d'étude de mobilité

Les mesures relatives aux transports individuels motorisés sont déjà en cours d'étude en coordination entre les services cantonaux et les communes. Trois autres thèmes généraux nécessitent un approfondissement.

Chantier d'étude 1 : transports publics

Sur la lancée des mesures déjà engagées, le SDEL doit lancer une étude du réseau bus/trolleybus à l'horizon 2015-2018 (mesure 16 du PALM), en coordination avec le PALM et les opérateurs concernés. L'échéance suivante conditionnant l'aide fédérale aux infrastructures de mobilité sera 2019-2027 (mesure 17 du PALM – selon nomenclature 2007).

Chantier d'étude 2 : stationnement

Le stationnement est le principal levier d'action disponible pour encourager les automobilistes à laisser leur voiture et à emprunter les transports publics et les mobilités douces. Sa gestion doit être coordonnée aux trois échelons de l'ensemble du PALM, du SDEL et des communes. Ainsi, actuellement, l'offre en stationnement est trop abondante dans le centre ville de Pully.

Chantier d'étude 3 : mobilités douces

Les mobilités douces portent trois enjeux d'intérêt public : la réponse à une partie importante des besoins de déplacements, l'attractivité des transports publics dont elles sont le complément naturel, et la santé publique (lutte contre le surpoids par une activité physique au quotidien). Les mesures à prendre sont nombreuses et à coordonner aux trois échelons du PALM, du SDEL et de chaque commune.



Passage du BHNS à Pully, Paudex et Lutry : étude en cours

Trois chantiers d'étude d'urbanisation

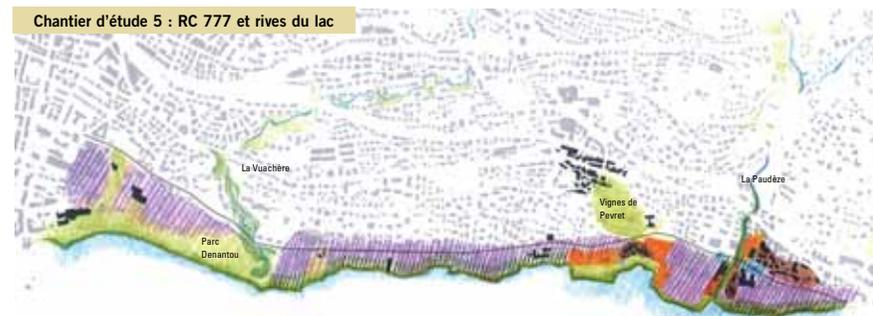
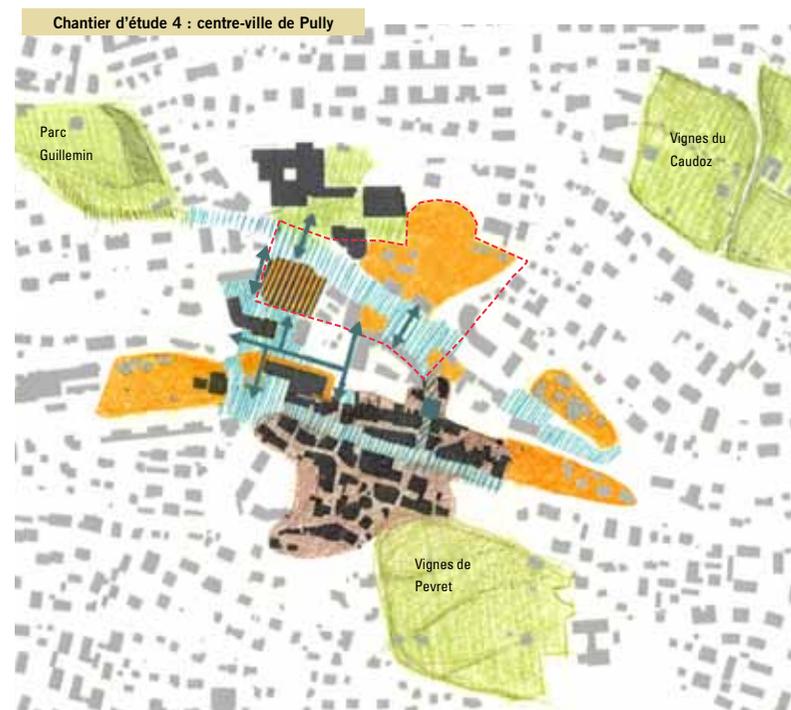
Pour valoriser les capacités d'accueil du SDEL, de nombreuses études locales d'urbanisme seront nécessaires. Trois périmètres revêtent une importance supérieure et sont à traiter à l'échelon du SDEL.

Chantier d'étude 4 : centre-ville de Pully

Ce chantier est l'objectif majeur d'urbanisation du SDEL. Pully est reconnu comme l'un des quatre centres-villes d'importance d'agglomération, avec Morges, Lausanne et Renens (PALM 2007, site prioritaire L). Le chantier d'étude poursuivra les démarches de valorisation déjà engagées en portant notamment sur quatre enjeux clés : la valorisation du secteur de La Clergère, les mesures de mobilité, la requalification des espaces publics et la densification des secteurs vides ou abandonnés.

Chantier d'étude 5 : RC 777 et rives du lac

La route cantonale 777 est l'un des axes forts de liaison entre le SDEL et le centre de l'agglomération. Son haut niveau de desserte par transports publics est à valoriser par une densification des terrains offrant un fort potentiel à bâtir et par une requalification des espaces publics. Du fait de la qualité du site, ce développement doit intégrer la sauvegarde des atouts paysagers et patrimoniaux.



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Secteurs urbanisation / reversion | | Secteur La Clergère |
| | Urbanisation et densification nuancées | | Requalification espaces rues / places |
| | Requalification espaces rues / places | | Amélioration liaisons fonctionnelles / visuelles |
| | Mise en valeur et protection des centres | | Etude de la traversée des voies |
| | Maintien espaces paysagers / verdure | | Mise en valeur centre historique |
| | Protection et préservation du paysage des rives | | Maintien espaces paysagers / verdure |
| | Analyse de revalorisation du cours d'eau La Paudèze | | |
| | Préservation sentier public des rives | | |

Chantier d'étude 6 : Corsy / La Conversion

La création d'une centralité secondaire à Corsy - La Conversion est l'une des options fortes de la stratégie de développement du SDEL. Sa concrétisation nécessite des mesures volontaristes, à coordonner dans l'espace et le temps sur la base d'un concept d'aménagement. Le chantier d'étude évaluera les capacités de densification, fixera les conditions d'urbanisation, précisera les mesures de mobilité à concrétiser afin de diminuer l'effet de transit de la route du Landar.

Chantier d'étude 6 : Corsy / La Conversion

En cours d'étude



-  Secteurs urbanisation / reconversion
-  Secteurs bâtis et résiduels de liaison
-  Secteur d'activités
-  Requalification espaces rues / places
-  Amélioration liaisons fonctionnelles / visuelles
-  Mise en valeur du centre
-  Maintien espaces paysagers / verdure

Programmation

Les chantiers d'étude porteront prioritairement sur les mesures pouvant bénéficier de l'aide fédérale aux infrastructures de mobilité (premier train de mesures 2011-2014, deuxième train de mesures 2015-2018).

Sigles utilisés

BHNS	Bus à haut niveau de service
h+e/ha	habitants et emplois cumulés, densité par hectare
P+R	Parc relais
P+Rail	Parking et station ferroviaire
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
RC	Route cantonale
REV	Réseau express vaudois (ferroviaire)
SDEL	Schéma directeur de l'Est lausannois
tl	Transports publics lausannois

Crédits des illustrations

Les illustrations sont reprises du rapport technique « Mobilité et urbanisme », Transitec, GEA et Ecoscan, février 2010, sauf :

- la carte p. 3 : crédit PALM
- les photos p. 5 : André Locher, www.swisscastels.ch
- la photo aérienne p. 9 : Jean-Michel M. Zellweger
- les photos p. 10 : Pascale Seghin, SDEL
- les préfigurations p. 17 : photomontages GEA