



**Lausanne-Morges**  
Est Lausannois

# ETUDE STRATEGIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR CORSY – LA CONVERSION



10 novembre 2020

## IMPRESSUM

### Groupe décisionnel: COPIL EST

Commune de Pully, présidence	M. Gil Reichen, Syndic
Commune de Belmont	Mme Catherine Schiesser, Conseillère municipale
Commune de Lutry	M. Pierre-Alexandre Schlaeppli, Conseiller municipal
Commune de Paudex	M. Farhad Kehtari, Syndic
Canton, DGMR	M. Federico Molina
Canton, DGTL	Mme Adriana Rabinovich Mme Rebecca Lyon-Stanton

### Equipe de projet

Bureau du SDEL	Mme Pascale Seghin
Commune de Lutry	M. Eric Desaulles M. Alfredo Pedretti
Canton, DGMR	M. Dimitri Dorogi M. Patrick Boillat M. Pasquale Novellino
Canton, DGTL	M. Joachim Baert Mme Adriana Rabinovich

## MANDATAIRES

### PILOTE

**urbaplan**  
Igor Andersen

### URBANISME ET PAYSAGE

**urbaplan**  
Igor Andersen, Valentina Grimaldi  
avenue de montchoisi 21  
cp 1494 – 1001 lausanne  
t +41 21 619 90 90  
www.urbaplan.ch  
certifié iso 9001:2015

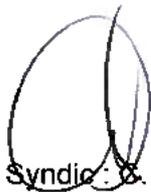
### MOBILITÉ

**Christe et Gygax Ingénieurs Conseils SA**  
Bernard Gygax  
rue du lac 6  
case postale 314  
1401 yverdon-les-bains  
t +41 24 425 33 44  
www.cgingenieurs.ch

Les partenaires ci-dessous prennent acte du contenu de la présente étude et se déclarent favorables à poursuivre les démarches destinées à atteindre les objectifs formulés dans le document.

Pour la commune de Lutry, le ..... *Lutry* 19 JAN. 2021

Au nom de la Municipalité



Le Syndic : G. Monod



Le secrétaire : D. Galley

Pour l'Etat de Vaud, le Département des institutions et du territoire (DIT), le 10.11.2020

Au nom de la Direction générale du territoire et du logement

Le Directeur général : P. Imhof



Pour l'Etat de Vaud,  
le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), le 22.10.2020

Au nom de la Direction générale de la mobilité et des routes



Le Directeur général : P-Y Gruaz

Concernant le **volet urbanistique** du chantier 6, la Municipalité de Lutry formule des réserves quant à l'établissement de zones réservées sur les secteurs « Gare nord » et « Converney » ou quant à la mise en œuvre d'une étude de faisabilité sur le secteur de « Gare nord », préalablement à la prochaine révision du PGA.

Ces réserves ne sont toutefois pas susceptibles de remettre en cause les conclusions de l'étude.

La Municipalité de Lutry en prend acte et évaluera ultérieurement leur opportunité.

De plus, si le projet BHNS-PP7 devait être abandonné ou modifié, un **complément d'étude « mobilité »** au chantier 6 devra être requis, avant la mise en œuvre de tout projet de planification sectoriel.

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
1.1 Objectifs généraux de l'étude	8
1.2 Périmètre	8
1.3 Portée du document	9
<b>2. DIAGNOSTIC SPATIAL ET HYPOTHÈSES DE TRAVAIL</b>	<b>11</b>
2.1 Un secteur à la topographie accidentée et aux ruptures infrastructurelles fortes	12
2.2 Des continuités végétales majeures à relier	14
2.3 Un espace public principalement dévolu à la circulation	16
2.4 Une centralité à constituer révélant des potentiels existants	18
2.5 Un secteur largement bâti aux opportunités de développement contrastées	20
2.6 Deux scénarios d'évolution du secteur, un retenu	22
<b>3. VISION DIRECTRICE</b>	<b>25</b>
<b>A PAYSAGE</b>	<b>28</b>
<b>B URBANISATION</b>	<b>32</b>
<b>C MOBILITÉ</b>	<b>40</b>
<b>4. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT PAR ÉTAPES DU SECTEUR CENTRAL</b>	<b>45</b>
4.1 Principe	46
4.2 Structure urbaine et paysagère	48
4.3 Principe d'accès et impacts sur la mobilité TIM	53
<b>5. MISE EN OEUVRE</b>	<b>57</b>
5.1 Affectation en vigueur et nécessité d'élaborer des planifications de détail	58
5.2 Périmètres de planification et enchaînement temporel des études	62



# 1. INTRODUCTION

## 1.1 Objectifs généraux de l'étude

La présente étude vise à définir une **stratégie générale de développement** du secteur de Corsy / La Conversion, situé sur la commune de Lutry, dans le périmètre du SDEL. Elle s'inscrit dans la poursuite des études préalables qui ont été menées sur ce secteur, et en particulier, le rapport technique "mobilité et urbanisme" du SDEL de mai 2011, le premier volet de la stratégie de développement du secteur datant de septembre 2013, et l'étude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois de 2014. Elle a également été réalisée en coordination avec l'élaboration du PALM 2016 qui en a repris les principaux résultats quantitatifs.

Cette étude vise à préciser le cadre qui servira de guide à la mutation progressive du secteur. Elle fixe les **grands principes de l'organisation spatiale du site**, à savoir: réseau d'espaces ouverts et de mobilité, secteurs de développement, mesure d'utilisation du sol, morphologies bâties et vocations territoriales préférentielles. Rappelons à ce titre qu'il **ne s'agit pas ici de développer des avant-projets d'aménagement de ces secteurs, mais de définir les orientations stratégiques** qui prévaudront aux projets qui seront élaborés dans le futur sur ces secteurs.

Cette étude intègre également des **principes de mise en œuvre** identifiant les études à mener, et leur enchaînement temporel, permettant de concrétiser les principes d'aménagement selon les horizons convenus.

## 1.2 Périmètre

Le périmètre général de l'étude englobe la portion du territoire de Lutry comprise, du nord au sud, entre l'autoroute et la gare de La Conversion, et d'ouest en est, de la limite communale au vallon de la Lutrive. Il s'agit d'un secteur à la **topographie marquée**, déjà **largement bâti**, et occupé par de **nombreuses infrastructures** dont en particulier la demi-jonction autoroutière connectant le secteur élargi à l'A1 vers l'est, ainsi que la Route du Landar, un axe de desserte majeur du SDEL.

Fig. 1 : Périmètre de réflexion



□ Périmètre de réflexion

Au sein de ce périmètre, une série de **secteurs de développement immobilier** ont été identifiés. Ils sont le résultat du croisement entre une évaluation de la disponibilité potentielle des terrains, ou leur potentiel de “mutabilité”, et la figure d’ensemble visée à terme sur le secteur. Le potentiel propre à chacun de ces secteurs, et leur contribution à la formalisation de la vision d’ensemble sont décrits dans le présent rapport.

**Fig. 2 :** Secteurs de développement



### 1.3 Portée du document

Le présent document est à **usage des autorités communales et cantonales**. Non contraignants pour les tiers, les principes définis dans cette étude ont valeur d’engagement entre les autorités et s’inscrivent comme **base commune de travail**. Les diverses parties signataires prennent ainsi un engagement réciproque dans le but de poursuivre les démarches destinées à atteindre les recommandations formulées.

Cette étude a une valeur de référence, étant destinée principalement à **orienter l’élaboration des projets compris dans le secteur**. A l’occasion de chaque projet de planification directrice, d’affectation ou de réalisation, les rôles et responsabilités des différents acteurs devront être définis et les recommandations devront être affinées par des études de détail.



# 2. DIAGNOSTIC SPATIAL ET HYPOTHÈSES DE TRAVAIL

Le périmètre d'étude présente des caractéristiques physiques singulières qui sont à la base des réflexions menées sur le secteur. Ces observations générales mettent en lumière tantôt des **atouts majeurs** qui méritent d'être révélés, des **contraintes** qui imposent une réflexion permettant de les dépasser, ou encore, des **opportunités** qui sont présentes en germe mais qui nécessitent d'être révélées par le projet.

Il ne s'agit donc pas ici d'un diagnostic technique au sens formel du terme, mais d'une série d'observations singulières qui permettent de **poser le cadre de la réflexion sur l'évolution générale du secteur**.

**Cinq observations générales ont été menées**, et elles ont permis de définir **deux scénarios contrastés** de développement du secteur (ils sont brièvement décrits en conclusion de ce chapitre). Les mérites et limites de ces deux scénarios ont été débattus par les autorités en charge du pilotage du projet, ce qui a permis d'en dégager un qui sert de base à la stratégie de développement poursuivie pour ce secteur.

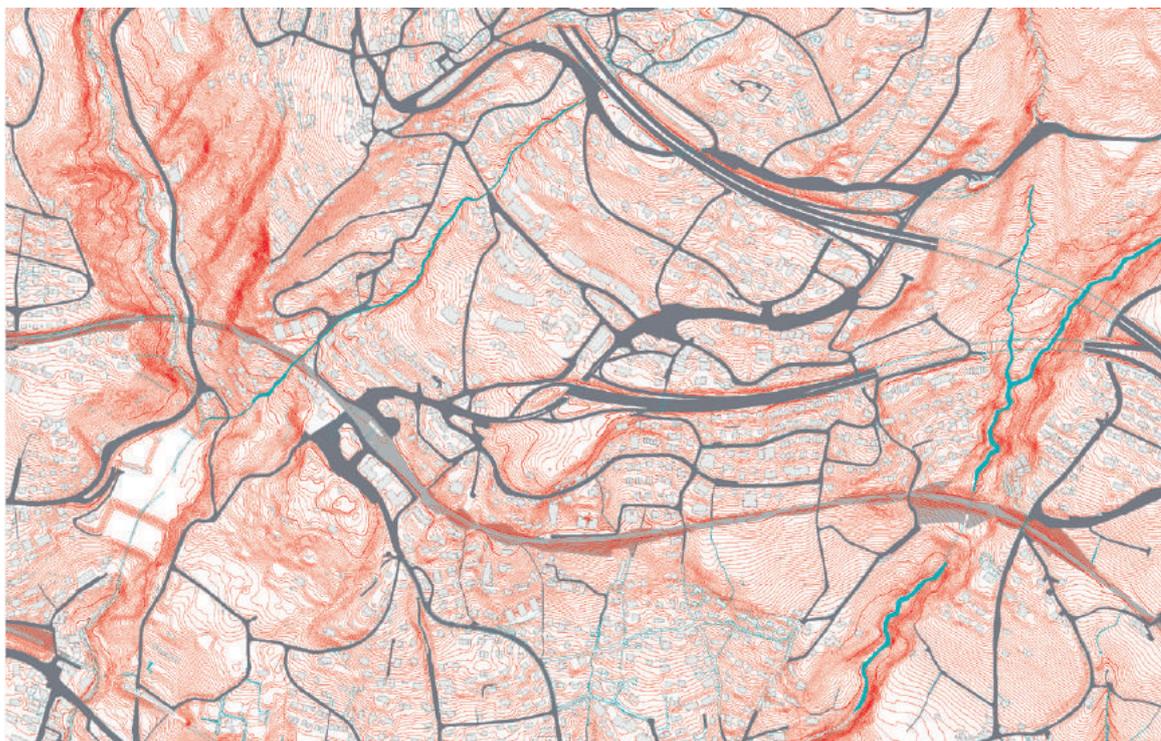
## 2.1 Un secteur à la topographie accidentée et aux ruptures infrastructurelles fortes

Le secteur d'étude est particulièrement caractérisé par son relief mouvementé, et par l'ampleur des infrastructures routières qui le traversent. Cette topographie si caractéristique permet de dégager des **vues uniques sur le paysage** d'où qu'on soit sur le site, même si on peut regretter le peu d'espaces publics de référence depuis lesquels on peut en profiter, à l'exception notable du Parc du Bochat. Elle soulève également des **enjeux singuliers relatifs à l'accessibilité**: les rues ayant naturellement tendance à s'organiser parallèlement aux courbes de niveaux, les connexions verticales (nord-sud) sont rares et particulièrement contraintes en termes d'aménagement et de confort d'usage en particulier pour les modes doux.

Bien qu'à l'échelle large la perception du site soit dominée par les vues sur le grand paysage, la perception immédiate qu'on peut en avoir, en particulier à l'échelle du piéton, est caractérisée par l'omniprésence des infrastructures. Cette caractéristique est particulièrement amplifiée par la jonction autoroutière au milieu du secteur, qui offre un contraste saisissant entre l'échelle des grandes infrastructures et la géométrie qu'elles impliquent, et l'échelle d'un quartier résidentiel. Ces ruptures spatiales entraînent une **mise à distance artificielle entre des secteurs** pourtant géographiquement proches les uns des autres. C'est en particulier le cas pour le Parc du Bochat qui, bien que remarquable par sa situation et faisant l'objet d'aménagement soignés, souffre à la fois d'une relative inaccessibilité et des nuisances sonores de l'autoroute.

→ La stratégie de développement du secteur est une opportunité de minimiser les ruptures topographiques et infrastructurelles, et de construire des nouvelles proximités à l'échelle de l'ensemble.

**Fig. 3 :** Relief marqué et présence forte des infrastructures



**Fig. 4 :** Des ruptures infrastructurelles qui isolent les secteurs les uns des autres - vue du Parc du Bochat



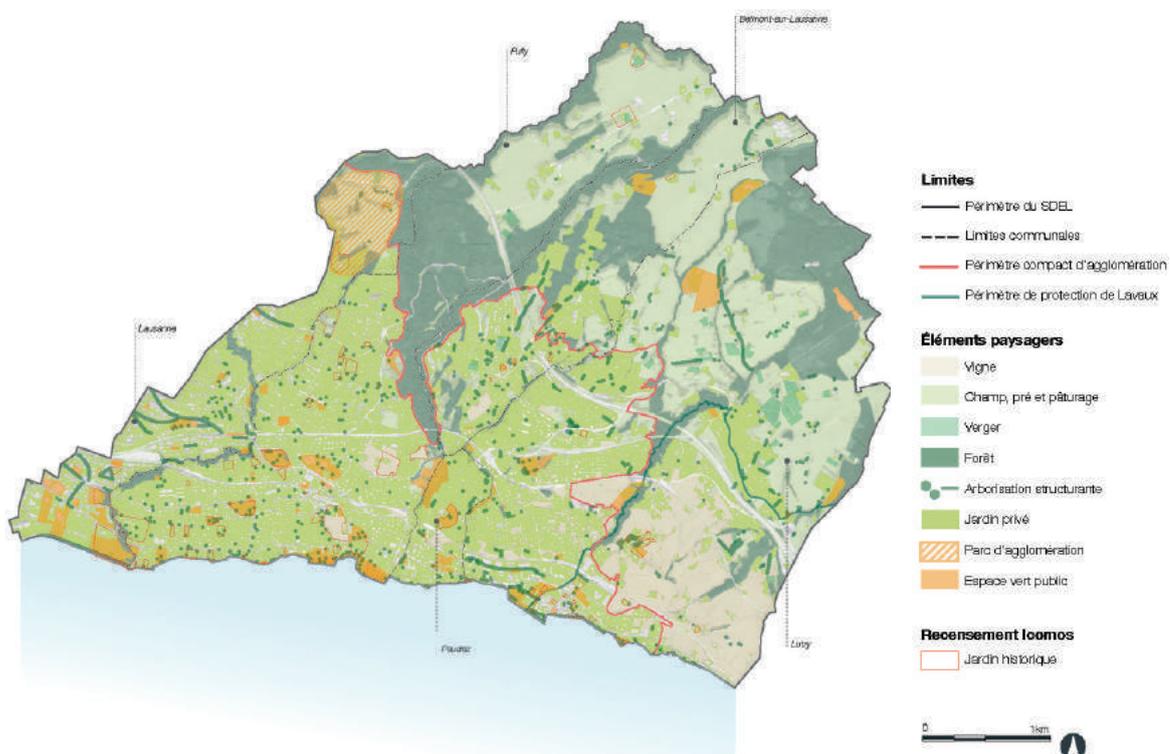
## 2.2 Des continuités végétales majeures à relier

Comme l'étude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois le met particulièrement en valeur, le périmètre est bordé par des entités paysagères structurantes, dont en particulier le vallon de la Lutrive à l'est, et celui de la Paudèze à l'ouest. Le vallon du Flonzel, certes d'une ampleur moindre, n'en reste pas moins un marqueur territorial fort à l'échelle du site et en constitue la limite ouest.

Cela dit, le cœur de notre périmètre d'étude est très majoritairement constitué de jardins privés, qui produisent un effet de segmentation significatif, à l'exception de quelques espaces ouverts de plus grande ampleur qui font figure d'exception dans le tissu d'ensemble. A ce titre, tant pour des valeurs paysagères que spatiales ou environnementales, il serait opportun de **révéler la proximité de ces entités paysagères fortes** en mettant en place des connexions environnementales et fonctionnelles vers celles-ci. Cette mise en valeur de connexions et de cheminements parallèles aux courbes de niveaux est une opportunité singulière de **mise en réseau des espaces ouverts de plus grande ampleur**, dont le Parc du Bochat est sans doute l'élément majeur, tant par sa localisation centrale et par sa vue unique que par son caractère public.

→ La stratégie de développement du secteur offre un potentiel de mise en place un réseau transversal continu d'espaces ouverts et de cheminements publics permettant de connecter les espaces ouverts de grande ampleur les uns aux autres.

**Fig. 5 :** Un secteur majoritairement composé de jardins privés, et bordé d'éléments paysagers structurants (source: "Etude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois", 2014, VWA)



**Fig. 6 :** Des larges continuités végétales sans lien transversal



Forêt    Zone de verdure    Espaces cultivés

## 2.3 Un espace public principalement dévolu à la circulation

A l'exception du Parc du Bochat, la quasi totalité des espaces publics du secteur sont des espaces dévolus à la circulation. Ce n'est d'ailleurs pas tant le fait qu'ils remplissent une fonction de desserte qui est problématique, il est bien entendu nécessaire d'assurer les accès aux bâtiments, mais plutôt le fait que ce soit **cette fonction qui domine à l'exclusion des autres**. Ces routes et rues n'ont d'autre réelle utilité que d'assurer les accès aux poches de stationnement au détriment des usages tels que la promenade, les jeux informels d'enfants, ou encore les accès en mobilités douces aux équipements publics, dont en particulier le complexe scolaire et sportif de Corsy, ou les arrêts de bus et la gare de La Conversion, point d'accès au réseau ferré régional.

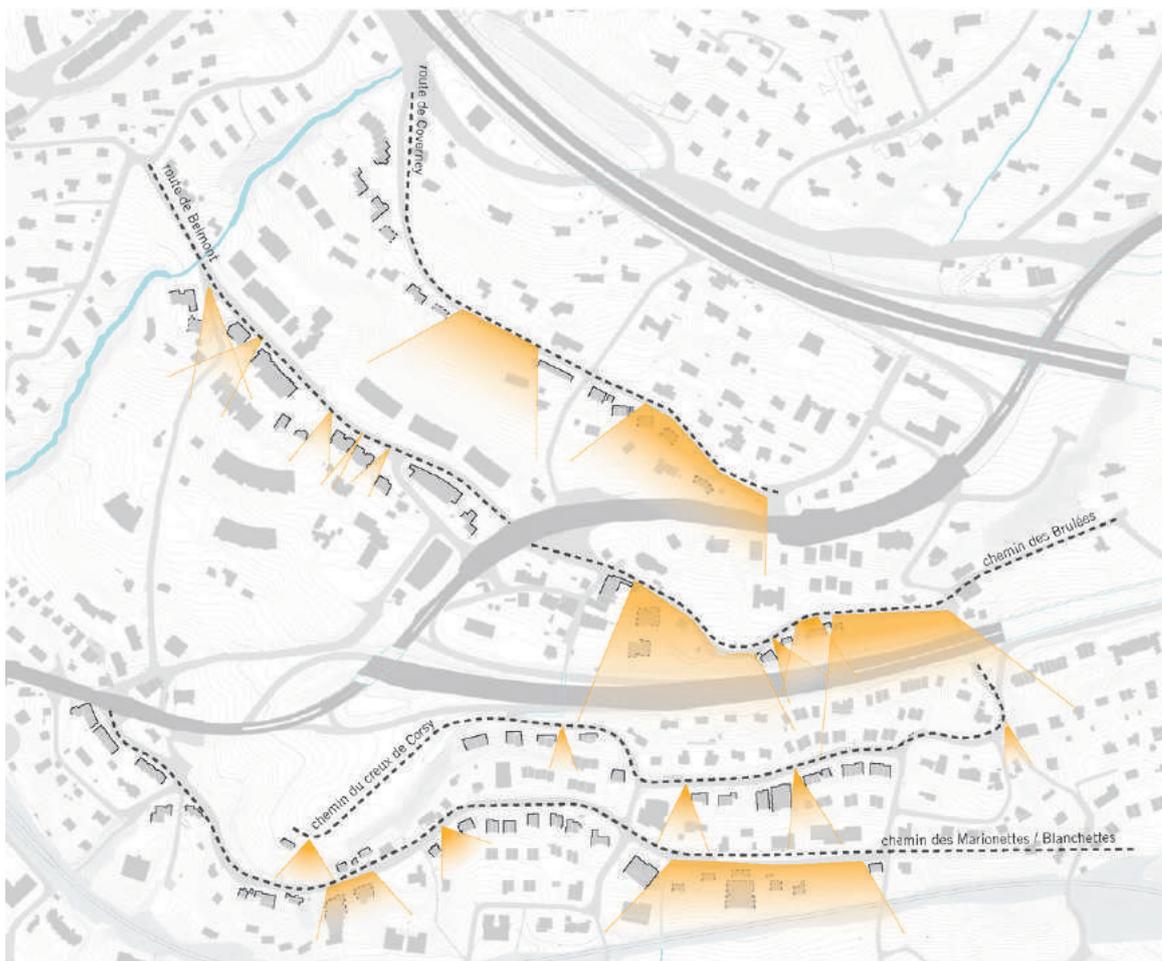
Cela étant, les rues résidentielles sont pour la plupart avec peu d'espaces réservés au stationnement, qui est dans la majorité des cas organisé en sous-sol et en retrait du domaine public, et elles font l'objet d'une végétalisation importante (quoique parfois de nature défensive) sur domaine privé, ce qui ouvre des **opportunités singulières de requalification de ces espaces sans travaux majeurs**. Ces rues sont l'occasion de la mise en valeur de dégagements remarquables vers le paysage lacustre qui pourraient être amplifiés par un projet paysager d'ensemble, et par l'implantation en des lieux stratégiques de modestes infrastructures d'accueil, tels que des bancs ombragés ou des petits espaces de jeux.

→ La stratégie de développement du secteur est une opportunité d'enrichir l'espace public du secteur, voire de le compléter, pour y permettre une plus grande mixité d'usages et une plus forte mise en valeur du contexte paysager.

Fig. 7 : Un espace-rue principalement dévolu à l'accès au stationnement



Fig. 8 : Des dégagements remarquables vers le paysage lointain



## 2.4 Une centralité à constituer révélant des potentiels existants

La majorité des services, équipements et commerces de la commune, et c'est d'ailleurs le cas à l'échelle du SDEL, sont concentrés le long des axes et des bourgs situés le long du lac. Des équipements publics ponctuels sont répartis sur les hauts de la commune, de manière relativement indépendante les uns des autres, sans qu'il y ait réellement de centralité à proprement parler.

Cela dit, le PALM identifie le secteur de La Conversion comme une **centralité locale**, c'est à dire un secteur représentant "le territoire d'accueil des fonctions dont le rayonnement est limité, mais qui dépassent l'échelle d'un quartier, répondant aux besoins quotidiens et hebdomadaires des citoyens" (source: PALM 2016). A ce jour, le secteur de La Conversion et les fonctions qui y sont regroupées, ne répondent que très partiellement à l'objectif programmatique formulé par le PALM. Cela dit, on constate dans le périmètre du projet, et à proximité de la gare, une série d'équipements publics d'importance dont en particulier le complexe scolaire et sportif de Corsy et le Parc du Bochat. Sans bien sûr s'inscrire dans une logique concurrentielle au bourg historique de Lutry et à la concentration d'équipements et de services qui s'y trouvent, il y a ici un certain nombre **d'ingrédients programmatiques qui constituent les germes** d'une centralité en devenir.

→ Profitant des services et équipements en place, la stratégie de développement du secteur offre le potentiel de développement d'une centralité locale sur les hauteurs de la commune de Lutry.



## 2.5 Un secteur largement bâti aux opportunités de développement contrastées

A l'exception notamment des parcelles non-bâties qui sont dans le prolongement de l'autoroute, la majorité du périmètre d'étude est à ce jour largement bâti. Une **évaluation qualitative du potentiel d'évolution** (la "mutabilité") des secteurs compris dans le périmètre d'étude a été menée. Elle a été faite sur base des critères explicités ci-après, notons cependant qu'aucune consultation formelle n'a été menée avec les propriétaires concernés (à l'exception de l'Etat).

Une première famille de secteurs **considérés comme "stables"** a été définie. Il s'agit des secteurs de constructions qui exploitent le potentiel constructible de leur parcelle, des projets réalisés récemment, des secteurs largement bâtis dont le potentiel de densification est très limité, du noyau historique de Corsy, et enfin, de la parcelle 3872, située en limite ouest du secteur d'étude, dont les propriétaires sont en principe opposés au développement (de source communale). Ces périmètres, illustrés en tonalités de gris et de bleu sur la figure suivante, ne font pas l'objet de mesures d'évolution majeures de leur tissus bâti.

Une seconde famille de secteurs a été considérée comme **ayant un potentiel de transformation**. Il s'agit naturellement des secteurs non bâtis (ou qui comprennent des larges parcelles non bâties ou des parcelles de grande taille) comme les parcelles de l'Etat, les secteurs des Pierrettes et de Converney, ou encore du secteur Gare sud. Parmi les parcelles non bâties se trouvent les zones d'utilité publique dont le Parc du Bochat et le flanc ouest de la route du Landar au droit de la jonction autoroutière. Enfin, reste le secteur au nord de la gare qui, bien que largement bâti et comprenant un nombre relativement important de propriétaires, jouit d'une localisation suffisamment privilégié aux abords directs d'un noeud important de transports publics pour qu'il soit identifié comme ayant un potentiel lié à sa position stratégique.

→ Bien que largement construit, le périmètre d'étude présente des situations contrastées qui permettent d'identifier des secteurs privilégiés pour accueillir un potentiel de densification.

Fig. 10 : Des opportunités contrastées de développement urbain et paysager



**potentiel de transformation**

Secteur prioritaire (propriété cantonale)



Secteur peu bâti, potentiel lié à reconfiguration



Secteur largement bâti avec potentiel de densification



Zone d'utilité publique à intégrer dans la structure urbaine, densification envisageable



**stable**

Secteur bâti traditionnel avec potentiel de densification très limité



Secteur largement bâti avec potentiel de densification très limité



Secteur indisponible, propriétaires en principe opposés



Secteur de constructions récentes ; potentiel constructible exploité



Projets récents



## 2.6 Deux scénarios d'évolution du secteur, un retenu

Deux scénarios contrastés ont été élaborés sur le périmètre d'étude. S'ils **partagent des objectifs communs**, comme notamment la minimisation de l'impact infrastructurel de l'autoroute, la mise en valeur des éléments paysagers structurants, la constitution d'un réseau transversal d'espaces publics, et le renforcement de l'accessibilité en mode doux à la gare de La Conversion, et qu'ils offrent par ailleurs un potentiel de densification globalement comparable, ils **se distinguent principalement par la réponse spatiale apportée à l'objectif de développement d'une centralité locale**.

### Scénario 1 - "Charnière Verte"

Le premier scénario, baptisé "Charnière Verte" met l'accent sur la constitution d'un nouvel axe paysager de référence qui traverse le secteur d'est en ouest, et dont le coeur est organisé autour d'un renforcement du Parc du Bochat qui gagne en ampleur spatiale et en connectivité à travers une reconfiguration en profondeur de la jonction autoroutière. Le Parc du Bochat devient ainsi un espace de charnière qui connecte les uns aux autres les équipements publics existants et planifiés, ainsi que la polarité de la gare de La Conversion. La concentration des services, commerces de proximité et autres équipements est organisée autour de la gare de La Conversion, profitant de l'interface multimodale qu'elle constitue.

### Scénario 2 - "Coeur de Quartier"

Le second scénario, baptisé "Coeur de Quartier" se distingue par le développement d'une nouvelle centralité locale qui s'organise de part et d'autre de la route du Landar au droit du Parc du Bochat. Elle regroupe commerces de proximité, services, logements et équipements publics autour d'un réseau de rues et de parcs animés. La jonction autoroutière est reconfigurée en profondeur, libérant les espaces permettant le développement de cette centralité. Cette centralité se prolonge d'est en ouest à travers un espace public majeur de parc et de rue qui offre des nouvelles opportunités de connexions majoritairement piétonnes et modes doux au-delà des limites du périmètre.

- A l'issue d'une analyse des mérites et des limites de ces scénarios, **le COPIL a tranché en faveur du scénario "Charnière Verte" qui sert de base à la stratégie de développement du secteur.**
- L'image directrice (chapitre 3) **a fait l'objet d'adaptations suite à la consultation des partenaires et à la prise de position réservée de l'OFROU.** Elle a été affinée dans le cadre du concept de développement (voir chapitre 4).

Fig. 11 : Scénario 1 - «Charnière verte»

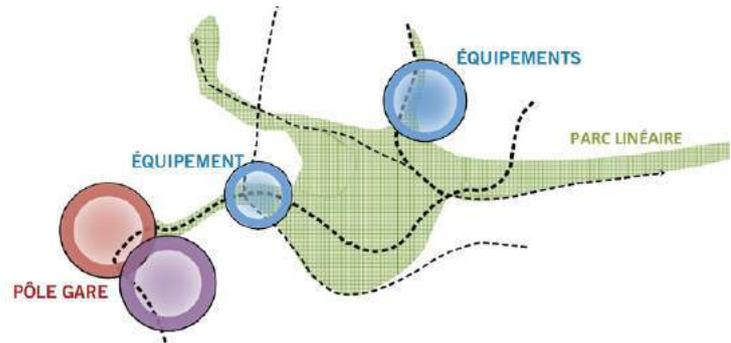
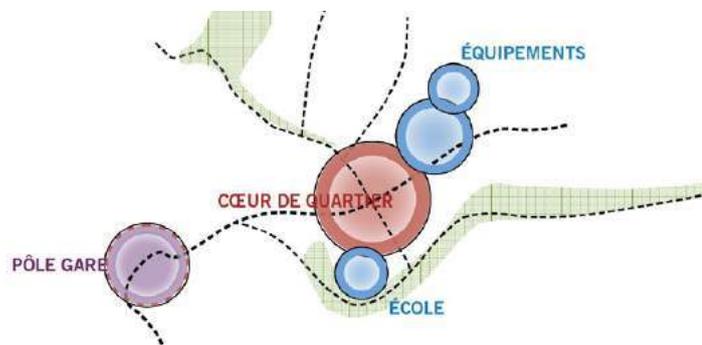


Fig. 12 : Scénario 2 - «Cœur de quartier»





# 3. VISION DIRECTRICE

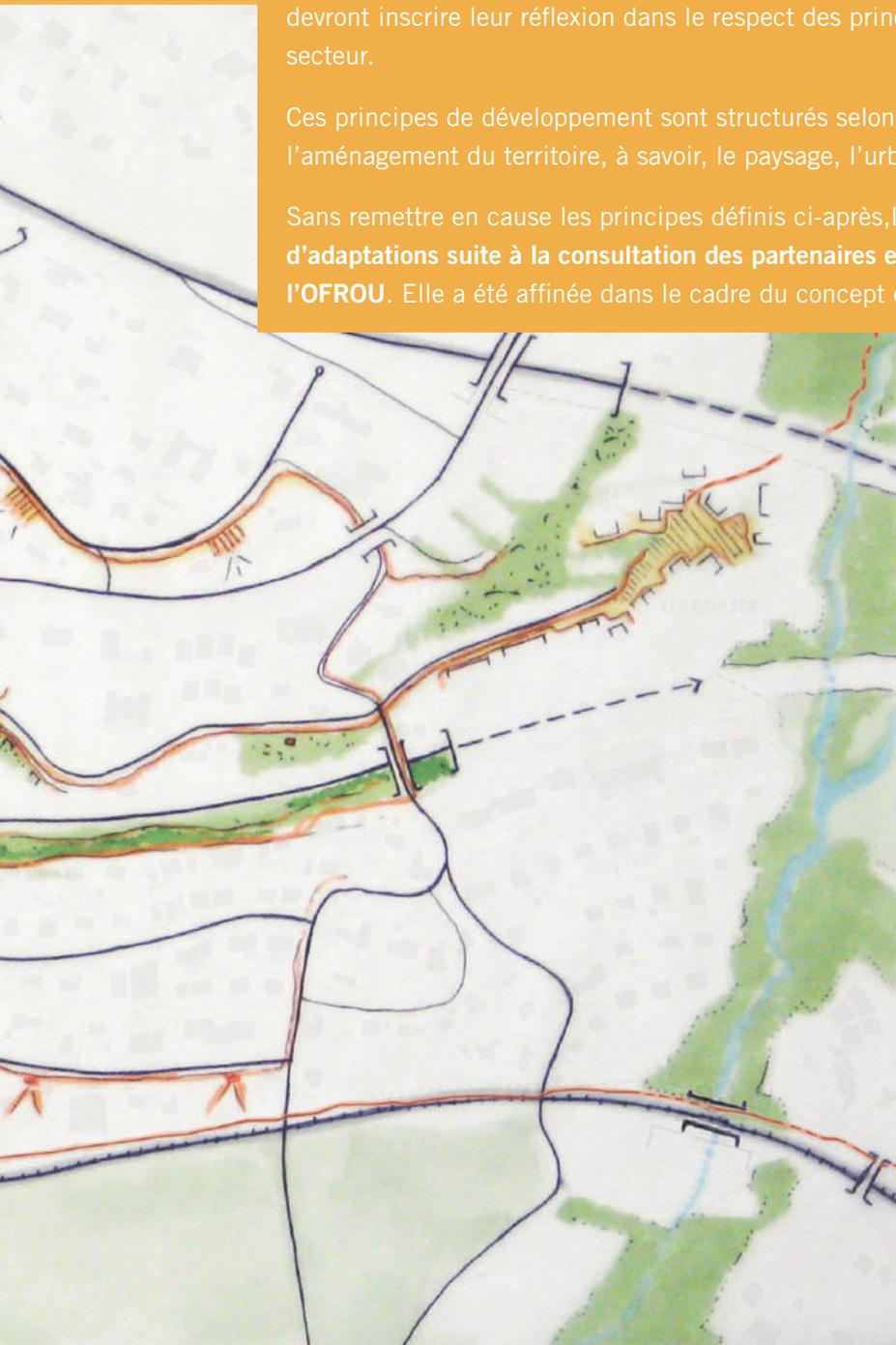
Fig. 13 : Plan illustratif de la vision d'ensemble



La stratégie de développement du secteur définit une **vision cohérente et ambitieuse du secteur dont la pleine réalisation s'inscrit dans une perspective long-terme**. Cette stratégie permet une réalisation de la vision d'ensemble par **étapes indépendantes** les unes des autres, mais qui contribuent chacune à la formalisation progressive d'un **projet dont la valeur dépasse la somme des qualités des parties**. Chaque projet de développement s'évalue donc en fonction **de la qualité intrinsèque qui lui est propre, et de sa contribution active à la concrétisation de la vision d'ensemble**. C'est dans cette perspective que les porteurs de chaque opération devront inscrire leur réflexion dans le respect des principes d'ensemble de développement du secteur.

Ces principes de développement sont structurés selon les trois thématiques traditionnelles de l'aménagement du territoire, à savoir, le paysage, l'urbanisation et la mobilité.

Sans remettre en cause les principes définis ci-après, l'image directrice a fait l'objet **d'adaptations suite à la consultation des partenaires et à la prise de position réservée de l'OFROU**. Elle a été affinée dans le cadre du concept de développement (voir chapitre 4).



# A PAYSAGE

Fig. 14 : Concept paysager



Les principes de développement relatifs au paysage sont repris ci-dessous et contribuent, par leur mise en oeuvre conjointe et coordonnée avec les principes liés à l'urbanisation et à la mobilité, au déploiement d'une vision d'ensemble à l'échelle du secteur. Ils font l'objet d'une description détaillée dans les pages suivantes.

**A.1 Constituer un espace public majeur de référence reliant l'ensemble du site d'est en ouest**

**A.2 Renforcer l'habitabilité des rues résidentielles**

**A.3 Développer des espaces publics diversifiés dans les nouveaux quartiers**



## A.1 Constituer un espace public majeur de référence reliant l'ensemble du site d'est en ouest

Le projet s'appuie sur la mise en place d'un **parc linéaire**, s'inscrivant parallèlement au tracé actuel de l'autoroute, et se prolongeant au-delà de la route du Landar, en s'implantant sur l'espace actuellement occupé par la bretelle autoroutière, jusqu'au vallon du Flonzel.

Il englobe le **Parc du Bochat**, permettant à la fois de le désenclaver et d'en renforcer l'importance comme espace public de référence, mais également d'en faire un élément de liaison fort entre les équipements publics existant au nord, ainsi que vers la gare de La Conversion et un nouveau pôle d'équipements publics au sud de celui-ci.

Sa mise en oeuvre dans son ampleur ultime dépend d'une **réduction de l'emprise de l'autoroute à ses voies amont**, ce qui n'est potentiellement envisageable qu'à long terme car elle dépend d'un regroupement de tous les mouvements d'entrée et de sortie de l'autoroute sur le carrefour nord de la route du Landar. Cela dit, une **mise en oeuvre sur la majorité de son emprise peut être envisagée à court / moyen terme**, sur base des approfondissements décrits dans le chapitre 4.

Son attractivité générale pour le périmètre élargi est renforcée par la multiplication des connexions nord-sud des quartiers environnants sur celui-ci. Il devient ainsi **le lieu symboliquement central de tout le secteur**, permettant à la fois d'y regrouper des **équipements publics** (promenades, jeux, sports...), de remplir une **fonction environnementale** forte (réduction de l'îlot de chaleur urbain, renforcement des corridors de biodiversité...), tout en **renforçant l'accessibilité en mobilité douce** à l'ensemble des équipements publics majeurs (écoles, salles de sports...), aux services et à la gare de La Conversion.

## A.2 Renforcer l'habitabilité des rues résidentielles

La qualité de l'espace public est renforcée sur la route de Converney, la route de Belmont/Chemin des Brûlées et le Chemin des Marionnettes à travers des **micro-interventions** visant à animer le parcours, renforcer le rapport aux dégagements visuels sur le paysage lacustre, et pour inciter à la marche à pied et encourager une vie de quartier.

Ces interventions ponctuelles peuvent être de **nature très diverses**: implantation de bancs publics ou de petites placettes de jeux, plantation d'un arbre offrant de l'ombrage, ou encore aménagements qualitatifs autour d'éco-points... Elles peuvent être l'occasion de **projets participatifs** entre voisins et sont susceptibles de **renforcer les liens informels** de quartier et entre les générations tout en encourageant une **moins grande dépendance à l'automobile**.

La route de Belmont/Chemin des Brûlées occupe dans ce réseau une importance privilégiée, dans la mesure où elle traverse le territoire communal depuis le quartier des Brûlées jusqu'au noyau villageois de Belmont et traversant Corsy. Un renforcement des connexions nord-sud est à ce titre pertinent pour constituer un réel **maillage modes doux à l'échelle de la commune**. Dans ce contexte, le développement du secteur des Pierrettes offre l'opportunité de construire un nouveau cheminement piéton / vélo nord-sud améliorant significativement la perméabilité des quartiers.

### **A.3 Développer des espaces publics diversifiés dans les nouveaux quartiers**

Le développement des nouveaux quartiers est l'occasion de **renforcer la diversité des espaces publics** du secteur. Si le parc en est la figure dominante, il est en particulier complété par une requalification des espaces publics de la gare de La Conversion, et par l'implantation d'une nouvelle placette au droit du croisement entre la Route du Landar et du Chemin de la Cornèle.

Les **parvis nord et sud de la gare de La Conversion** sont restructurés dans leurs fonctions, afin de concentrer la plate-forme multimodale, le stationnement, les accès et les activités sur le côté sud (le plus directement accessible depuis la route du Landar). Un tracé piéton existant est renforcé du côté nord des voies ferrées. Il aboutit à un espace public libéré du stationnement à la gare.

La nouvelle **placette publique au droit du croisement entre la Route du Landar et le chemin de la Cornèle** offre un dégagement devant le nouvel équipement public implanté au nord de celle-ci. Cette espace permet à la fois à des usages ponctuels de s'y organiser, profitant de la visibilité depuis la route du Landar et de la proximité d'équipements publics, elle est également l'occasion de renforcer l'accessibilité vers le Parc du Bochat depuis le sud.

## B URBANISATION

Fig. 15 : Concept d'urbanisation



Les principes de développement relatifs à l'urbanisation sont repris ci-dessous et contribuent, par leur mise en oeuvre conjointe et coordonnée avec les principes liés au paysage et à la mobilité, au déploiement d'une vision d'ensemble à l'échelle du secteur. Ils font l'objet d'une description détaillée dans les pages suivantes.

**B.1 Renforcer la centralité locale par la mise en réseau d'équipements et de services**

**B.2 Développer des projets aux ambiances urbaines contrastées qui mettent en avant le paysage et les espaces publics**

**B.3 Assurer une utilisation rationnelle du territoire tout en s'inscrivant dans le contexte**



## B.1 Renforcer la centralité locale par la mise en réseau d'équipements et de services

La nouvelle centralité locale de Corsy - La Conversion se déploie **entre la gare de La Conversion et le Collège de Corsy**. Elle est ponctuée de polarités programmatiques qui sont liées les unes aux autres par un réseau dense et complémentaire d'espaces publics et de connexions de mobilité.

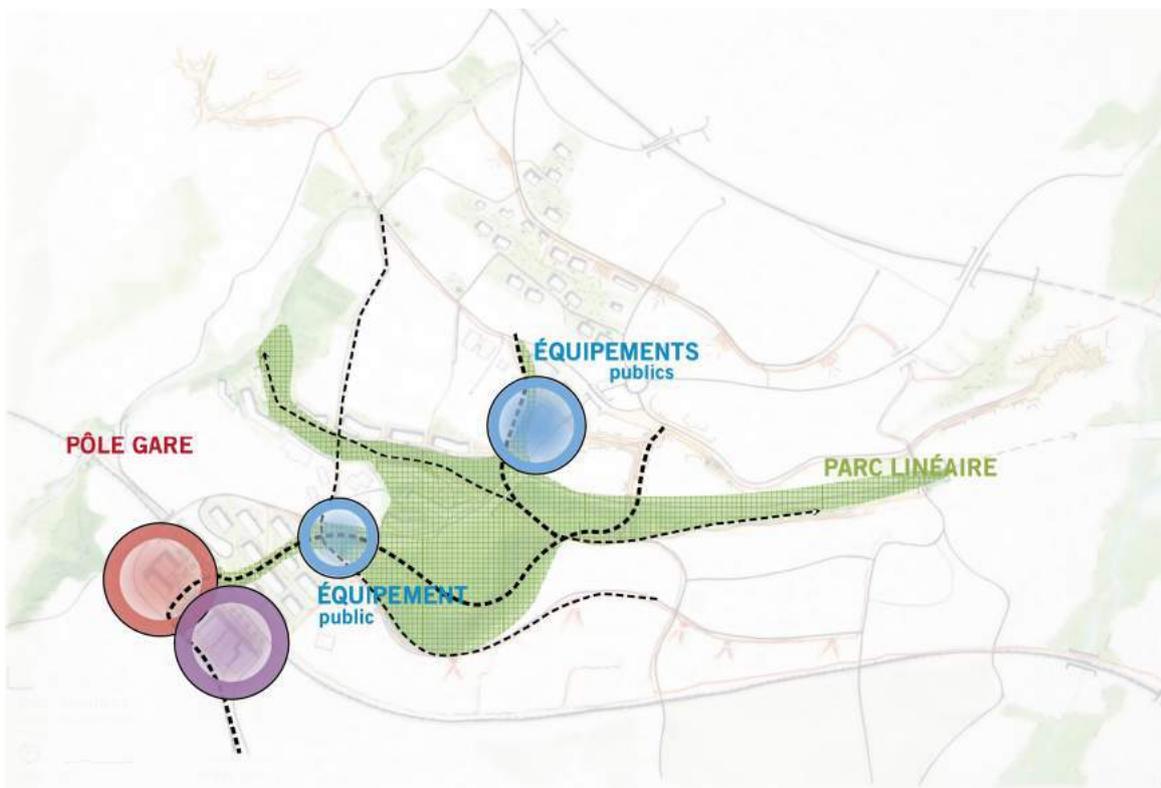
Au sud du secteur, le **pôle gare** vise principalement à accueillir un **renforcement des activités économiques, artisanales et industrielles** (hôtels d'entreprises), tout en les complétant par une **offre commerciale et de services appropriée à l'échelle du quartier** (petit commerce alimentaire, services de restauration...). Ces éléments se concentrent sur le flanc sud de la gare du fait de son accessibilité directe depuis la route du Landar. L'excellente localisation et l'accessibilité de ce secteur permet d'en envisager une densification qui enrichirait avantageusement l'offre pour de telles fonctions sur la commune.

Au nord du secteur, le **pôle d'équipements publics** du Collège de Corsy, de la salle de sport

et du lieu de culte qui lui sont attenants, est renforcé principalement à travers l'amélioration de son accessibilité en modes doux depuis le parc central et **sa mise en relation** avec les autres polarités.

Entre ces deux polarités, un **nouvel équipement public d'échelle (inter-)communale est prévu**. La nature exact du programme considéré dépendra des besoins effectifs de la commune et de la région. Il est localisé à l'articulation entre le Parc du Bochat, et le croisement entre la route du Landar et le chemin de la Cornèle, un secteur singulier du fait de sa localisation particulièrement centrale, visible et accessible, tout en étant à l'articulation entre le niveau supérieur du Parc du Bochat avec le niveau de la rue. Il offre ainsi **une opportunité unique de désenclaver le Parc du Bochat vers le sud**. Notons par ailleurs qu'un bâtiment d'équipement public (à la différence du logement, par exemple) se prête particulièrement bien à offrir des solutions architecturales pour gérer ce genre de situation géométrique et topographique.

Fig. 16 : Concept de répartition programmatique des services et équipements



## B.2 Développer des projets aux ambiances urbaines contrastées qui mettent en avant le paysage et les espaces publics

Trois secteurs caractéristiques de développement sont compris dans le périmètre de l'étude: de part et d'autre de la gare ("Gare sud" et "Gare nord"), le long du parc linéaire à l'ouest de la route du Landar ("Monteiller"), et sur les hauts du périmètre de part et d'autre de la Route de Converney ("Pierrettes" et Converney").

Les secteurs "**Gare nord**" et "**Gare sud**" comprennent à la fois le renforcement des activités et services à la gare de La Conversion, ainsi que la densification résidentielle sur la pente entre la gare et le chemin de la Cornèle. Autour de la gare, les bâtiments s'implantent dans la perspective de **définir des limites claires et animées des espaces publics** dont la fonction et l'usage est plus actif du fait de l'interface multimodale. Dans la partie nord, des bâtiments de logements s'inscrivent **parallèlement à la pente** en valorisant les **dégagements visuels** remarquables sur l'espace lacustre, tout en dégageant des **espaces de qualité domestique** à travers l'implantation de jardins privés exposés au sud entre les bâtiments.

Les secteurs "**Monteiller**" s'organisent de part et d'autre du parc linéaire. Les bâtiments contribuent à **cadre les limites du parc**, et ils offrent des façades dont l'orientation principale reconnaît cet espace public emblématique. A ce titre, les interruptions visuelles (haies, barrières...) sont découragées, et les programmes communs des logements sont encouragés en rez-de-chaussée pour en renforcer l'attractivité. Le cas échéant, des dispositifs architecturaux ou paysagers sont mis en place pour maintenir l'ouverture visuelle tout en assurant une privacité acceptable aux logements de rez-de-chaussée (comme par exemple, une surélévation modeste des niveaux de rez par rapport à l'espace public).

Les secteurs "**Pierrettes**" et "**Converney**" occupent les larges parcelles non bâties au nord du périmètre. Leur développement vise principalement à assurer une densification modeste du secteur, tout en **ménageant des vues dégagées** vers le paysage lacustre et en **préservant des larges espaces ouverts** pour les habitants futurs du quartier.

Fig. 17 : Coupe de principe à travers les secteurs «Gare sud» et «Gare nord»

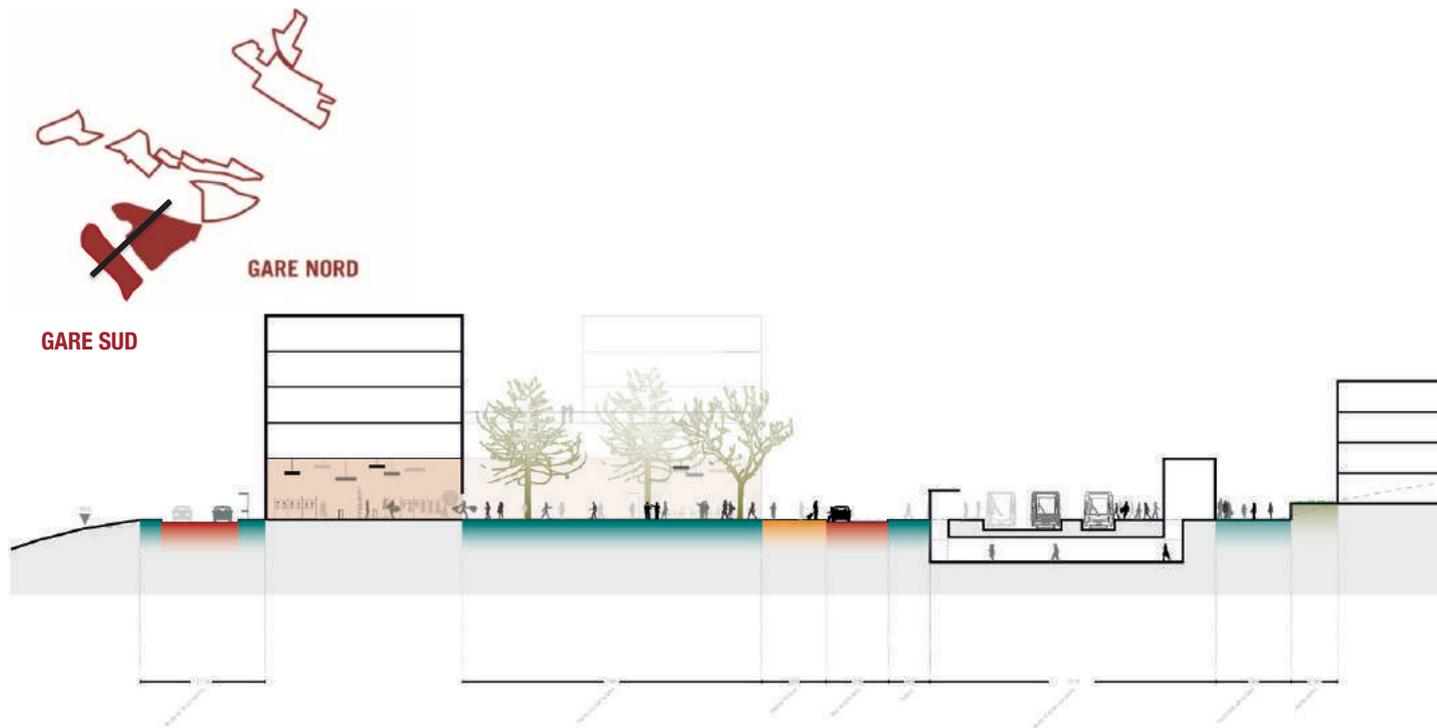
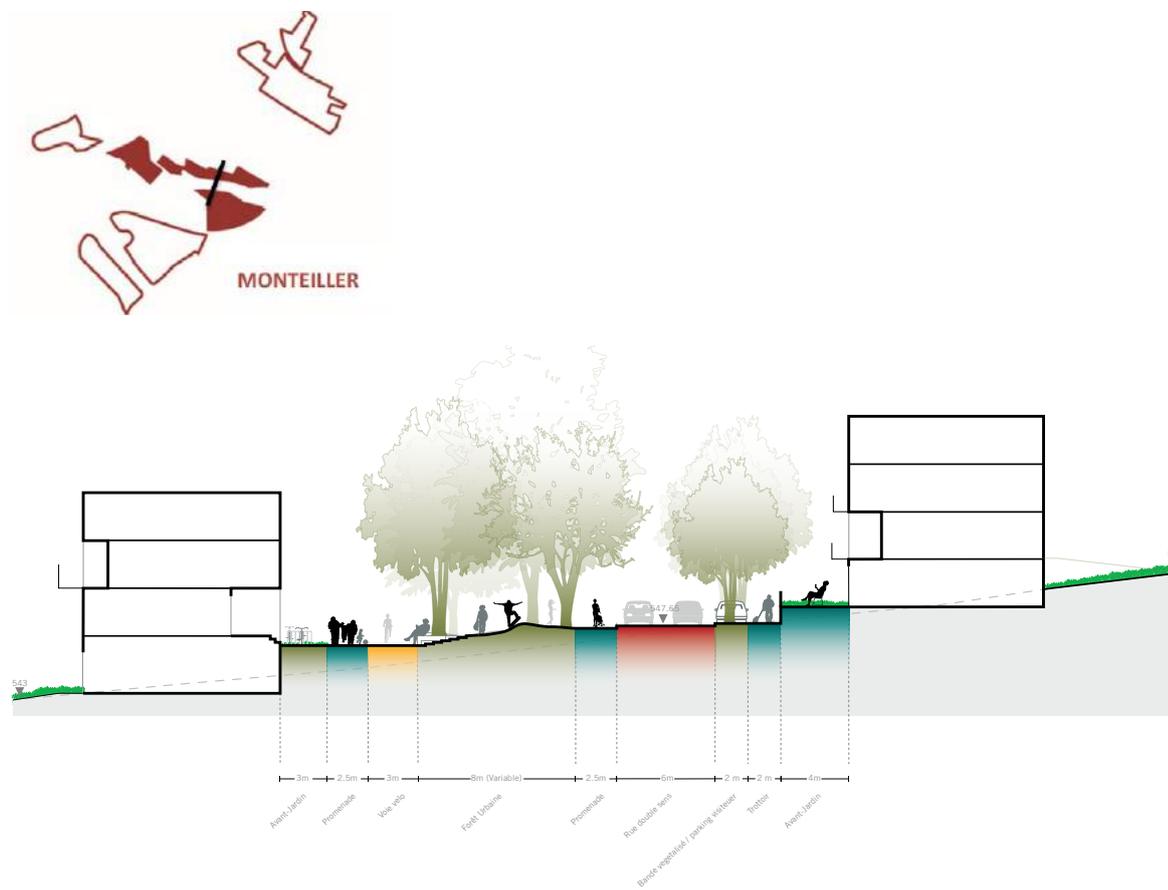
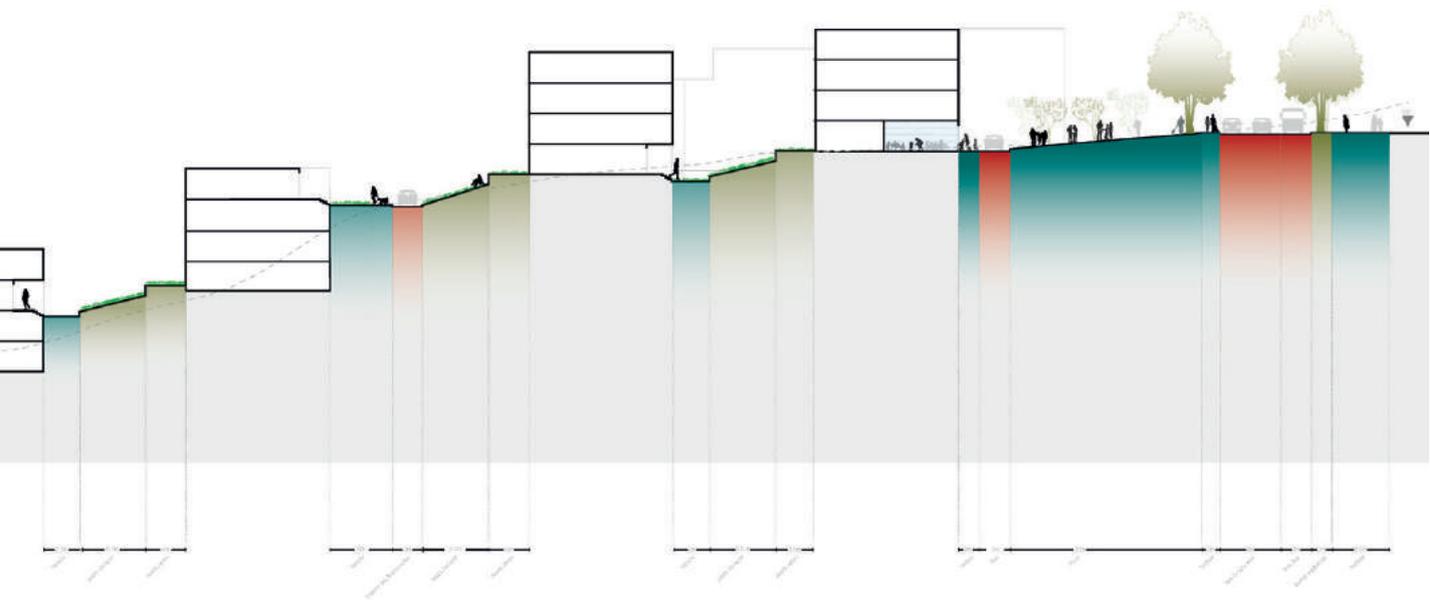


Fig. 18 : Coupe de principe à travers le secteur «Monteiller»





**Fig. 19 :** Références architecturales et paysagères pour le secteur "Gare sud"



Place de la nouvelle gare, Créteil



Immeuble artisanal Noerd, Oerlikon

**Fig. 20 :** Références architecturales et paysagères pour les secteurs "Gare nord"

**Fig. 21 :** Références architecturales et paysagères pour les secteurs "Pierrettes" et "Converney"



Montjoie, Le Mont-sur-Lausanne



EM2N, Hegianwand Housing, Zurich

**Fig. 22 :** Références architecturales et paysagères pour les secteurs "Monteiller"



Le bois habité, Euralille



Chemin des parcs, Alunay-sous-Bois

### **B.3 Assurer une utilisation rationnelle du territoire tout en s'inscrivant dans le contexte**

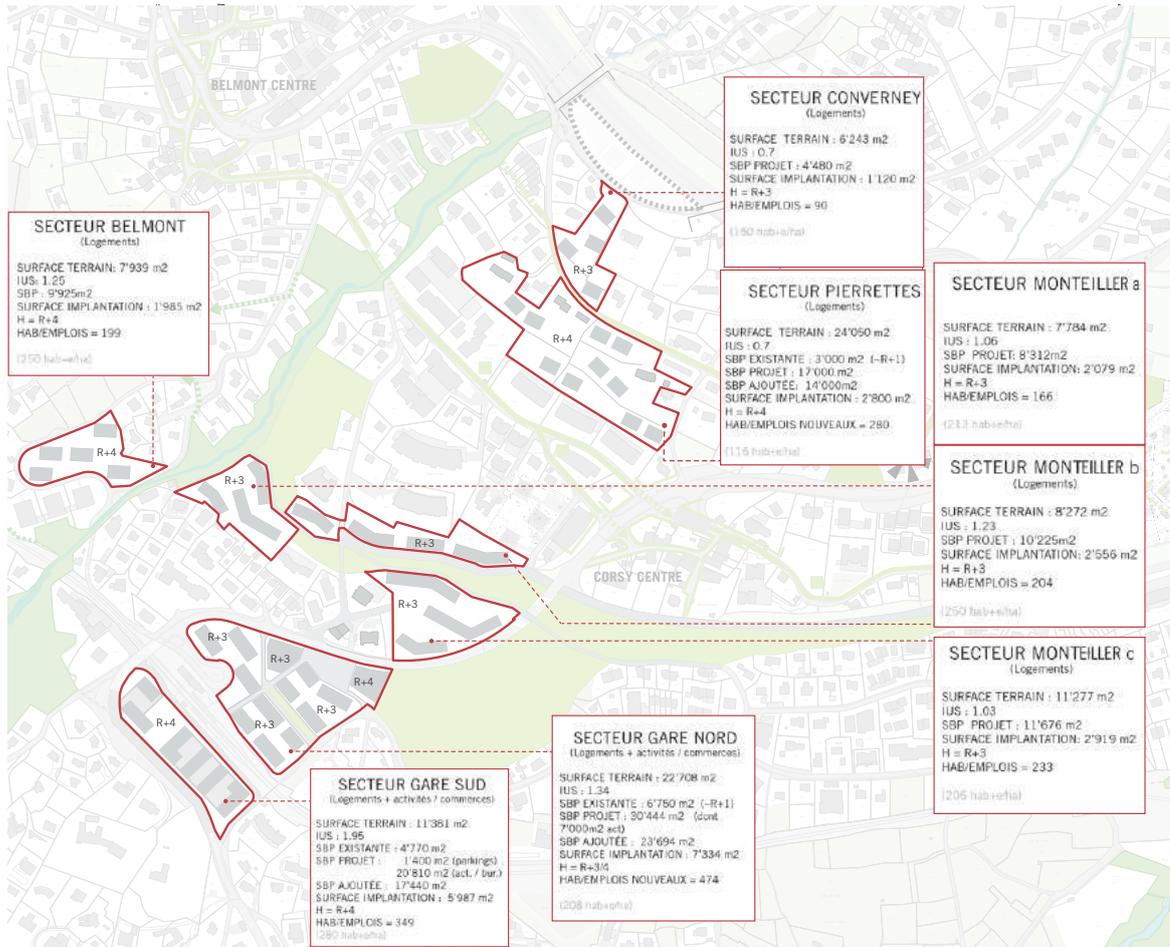
La localisation de ces secteurs au sein du périmètre compact d'agglomération, et à proximité d'axes performants de transports publics impose qu'ils soient développés **dans une logique d'utilisation rationnelle du territoire.**

S'il n'est pas question à ce stade de définir la densité définitive de ces secteurs, ce qui dépendra du résultat des études de détail réalisées dans le cadre des procédures d'affectation, une évaluation du potentiel de développement a été faite sur base d'une hypothèse de projet qui a été calibré dans la triple perspective de:

- > renforcer la **qualité et la diversité des espaces publics** planifiés dans la perspective du respect des principes de développement définis dans cette étude;
- > s'inscrire dans un **principe de continuité des morphologies bâties existantes**, sans rupture forte en particulier des hauteurs;
- > aboutir à des indices qui **respectent les seuils minimaux** définis dans les planifications supérieures.

Sur cette base, le **potentiel constructible global s'élève à environ 100'000 m<sup>2</sup> SBP supplémentaires** (soit 2'000 habitants et emplois), avec des bâtiments variant entre R+3 et R+4, tels qu'illustrés sur le plan de synthèse. Ce potentiel équivaut à une densité moyenne d'environ 200 habitants et emplois par hectare sur les secteurs de développement.

**Fig. 23 :** Potentiel de développement du secteur - détail pour chaque périmètre de développement (les potentiels des périmètres de développement ont été affinés dans le cadre du concept de développement - voir chapitre 4)





Les principes de développement relatifs à la mobilité sont repris ci-dessous et contribuent, par leur mise en oeuvre conjointe et coordonnée avec les principes liés au paysage et à l'urbanisation, au déploiement d'une vision d'ensemble à l'échelle du secteur. Ils font l'objet d'une description détaillée dans les pages suivantes.

**C.1 Renforcer le réseau modes doux**

**C.2 Développer une desserte structurante TP**

**C.3 Requalifier et compléter les infrastructures routières existantes**



## C.1 Renforcer le réseau modes doux

Assurer un **rabattement sur la gare CFF** pour en renforcer l'attractivité, en particulier à travers l'amélioration ou la mise en place des connexions nord-sud. Ces connexions permettent d'assurer une continuité piétonne confortable et sécurisée depuis les secteurs situés au nord de la gare.

Renforcer la **perméabilité est-ouest sur la route du Landar**. La mise en place du parc linéaire central joue à ce titre un rôle singulier du fait du passage MD qu'il met en place sous la route du Landar. Dans ce contexte, **renforcer l'accessibilité au parc central** depuis les quartiers situés au nord et au sud de celui-ci.

Développer un réseau de quartier et inter-quartiers attrayants en le complétant de manière stratégique (suppression de voies sans issue, en particulier aux abords du parc, développement d'une nouvelle connexion MD nord-sud à travers le secteur des Pierrettes), et en augmentant son confort d'usage (assises, ombrage...).

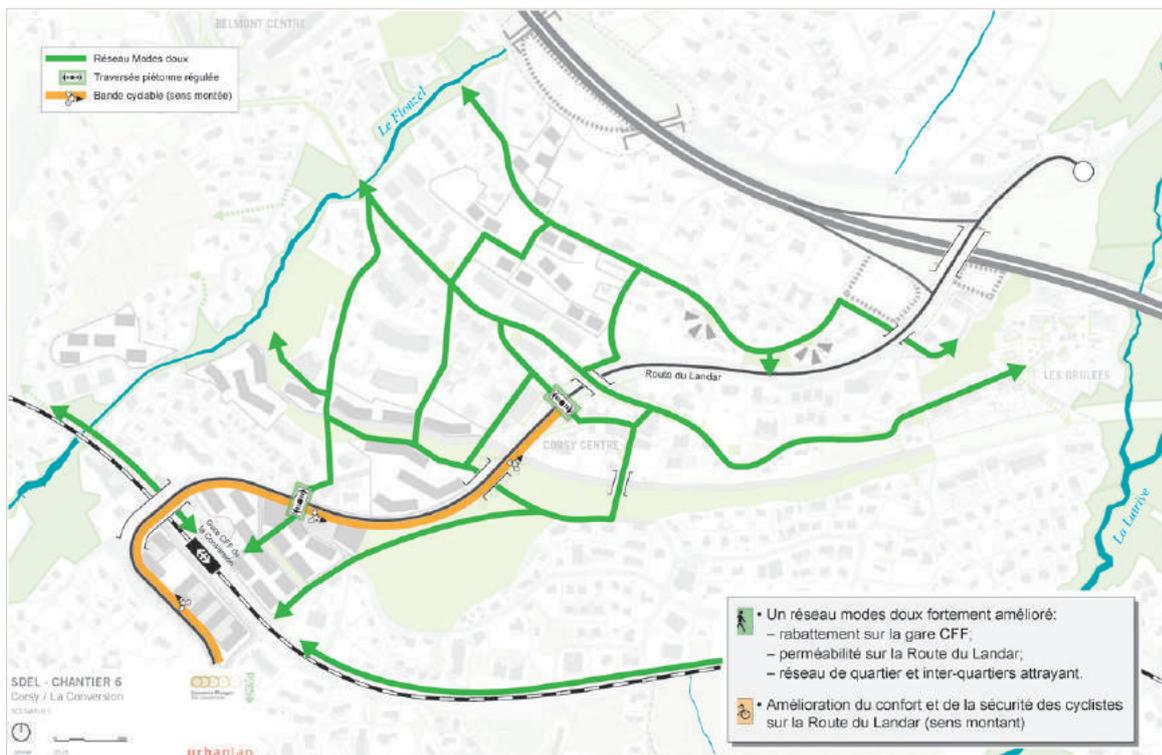
Améliorer le **confort et la sécurité des cyclistes** sur la route du Landar dans le sens montant.

## C.2 Développer une desserte structurante TP

Développer une desserte structurante permettant d'assurer des **liaisons nord-sud performantes** et un **rabattement vers les axes forts de transport publics** (BHNS sur la route du Lavaux) et les **interfaces multimodales** (gare CFF de La Conversion).

La majorité des secteurs de développement sont situés à **moins de 5 minutes à pied (300 à 350 mètres) des arrêts de transports publics projetés**, ce qui renforce l'importance à apporter à la qualité de l'aménagement des cheminements piétons pour qu'ils puissent être utilisés avec confort et sécurité. Seuls les secteurs situés à l'est de Corsy et du Parc du Bochat se trouvent au-delà de ce périmètre. Une desserte locale de transports publics plus fine pourrait être envisagée pour améliorer le rabattement vers les arrêts situés sur la route du Landar depuis le secteur des Marionnettes. Une évaluation doit être faite de l'opportunité formelle de son développement en fonction de la demande future estimée à 80 à 100 voyageurs par jour.

Fig. 25 : Principe de structuration du réseau modes doux



### C.3 Requalifier et compléter les infrastructures routières existantes

La route du Landar est reconfigurée pour permettre un contrôle d'accès du trafic avec une exploitation par feux des carrefours (avec coordination entre carrefours). A terme, la **géométrie de la bretelle autoroutière de Lutry est simplifiée** pour permettre un regroupement des accès sur un seul carrefour sur la route du Landar, ouvrant ainsi de nouvelles opportunités de développement paysager et d'urbanisation dans le secteur central du périmètre d'étude.

Le réseau de desserte principale TIM des quartiers **s'appuie sur les routes est-ouest** parallèles aux courbes de niveau. Il est complété par un **nouvel axe de desserte à travers le secteur de Monteiller** qui assure un accès direct depuis la Route du Landar et qui se poursuit jusqu'au chemin de la Jacque.

Afin d'**assurer une continuité du parc central**, et de définir des lots de développement plus rationnels, le chemin de la Pépinière et le chemin de la Jacque sont interrompus de part et d'autre du parc. Il servent néanmoins à assurer la desserte

des parcelles qui leurs sont adjacentes, bien que leur continuité nord-sud pour les TIM soit interrompue.

Le calcul de la génération de trafic du secteur et de ses impacts sur la route du Landar est présentée dans la chapitre 4, sur base des résultats de l'étude de détail qui a été menée sur le secteur central du projet.

Fig. 27 : Principe d'accessibilité TIM aux secteurs

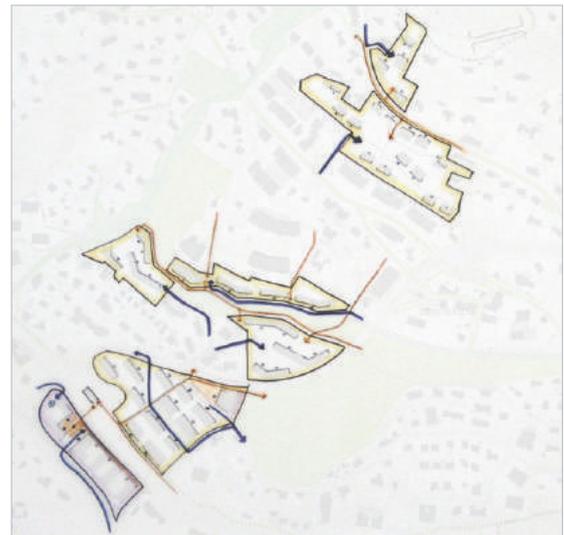
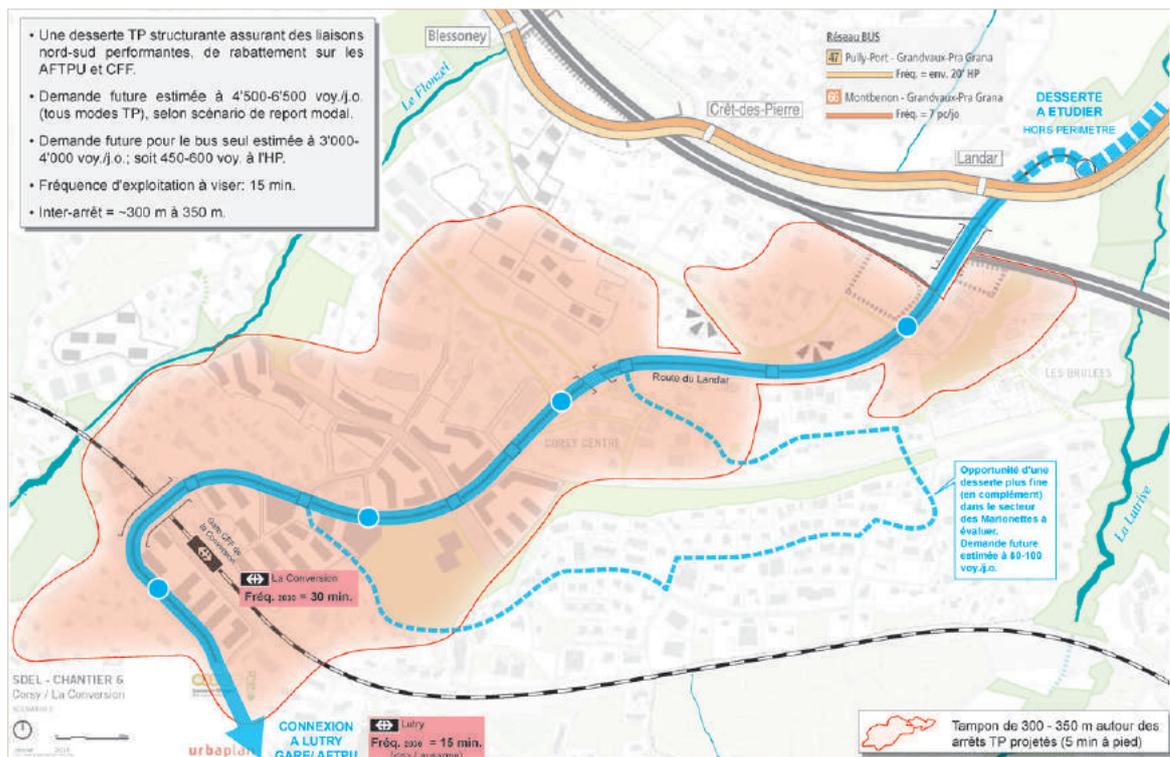


Fig. 26 : Principe de structuration du réseau TP (ce principe de structuration du réseau TP est détaillé dans l'étude « Image directrice des transports publics du SDEL » ( cf. planche « proposition finale de modification de lignes et structure du réseau futur »)





# 4. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT PAR ÉTAPES DU SECTEUR CENTRAL

## 4.1 Principe

Une consultation des partenaires du projet et de l'OFROU a permis de **préciser les conditions de développement** des secteurs situés à proximité du débouché de la jonction autoroutière. Elles imposent qu'une **vision séquentielle dans le temps** soit mise en place.

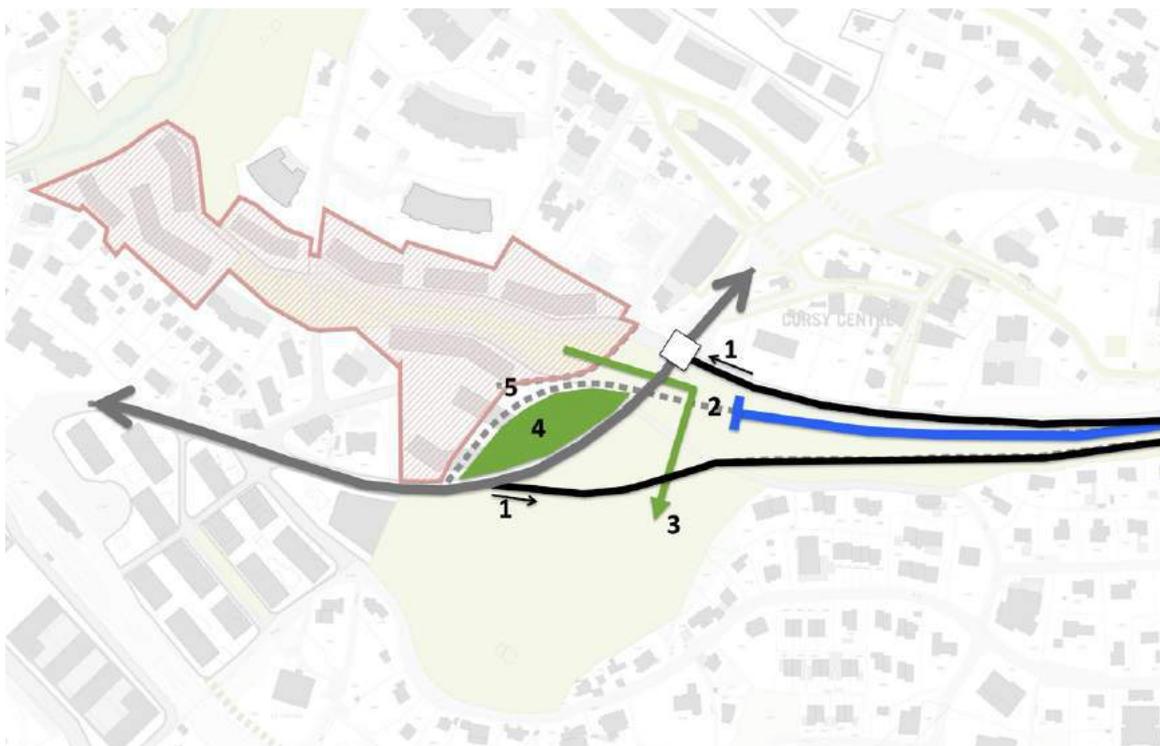
Pratiquement, si **la réalisation dans un horizon plus lointain de la vision d'ensemble reste un objectif**, et en particulier la réalisation du parc est-ouest dans toute son ampleur, **il s'agit de développer un projet qui puisse se mettre en oeuvre en respectant les conditions suivantes** (voir figure):

1. Maintien de la chaussée "lac" de la bretelle (entrée sur autoroute en direction de Vevey) et de la sortie côté Corsy;
2. Maintien de la zone d'entreposage et de stockage sur la section d'autoroute dédiée à cet effet;
3. Renforcement des accès piétons au parc du Bochat;
4. Maintien du bassin de rétention situé à l'ouest de la route du Landar;
5. A court terme, maintien de la bretelle de sortie en direction du Lac. Entrée en matière pour sa suppression à terme sous condition que le bon fonctionnement du réseau routier puisse être démontré.

Ainsi, tout projet envisagé à court terme sur le secteur Monteiller doit à la fois faire la démonstration **du respect des conditions de développement décrites ci-avant**, ainsi que la démonstration de sa **compatibilité avec le déploiement de la vision à long terme du secteur**.

Sur cette base, une étude de détail a été effectuée et l'approfondissement qui a été mené illustre qu'il est possible, moyennant quelques adaptations, de maintenir les principes de développement de ces secteurs.

Fig. 28 : Conditions de développement du secteur Monteiller en relation avec la reconfiguration de la jonction autoroutière



## 4.2 Structure urbaine et paysagère

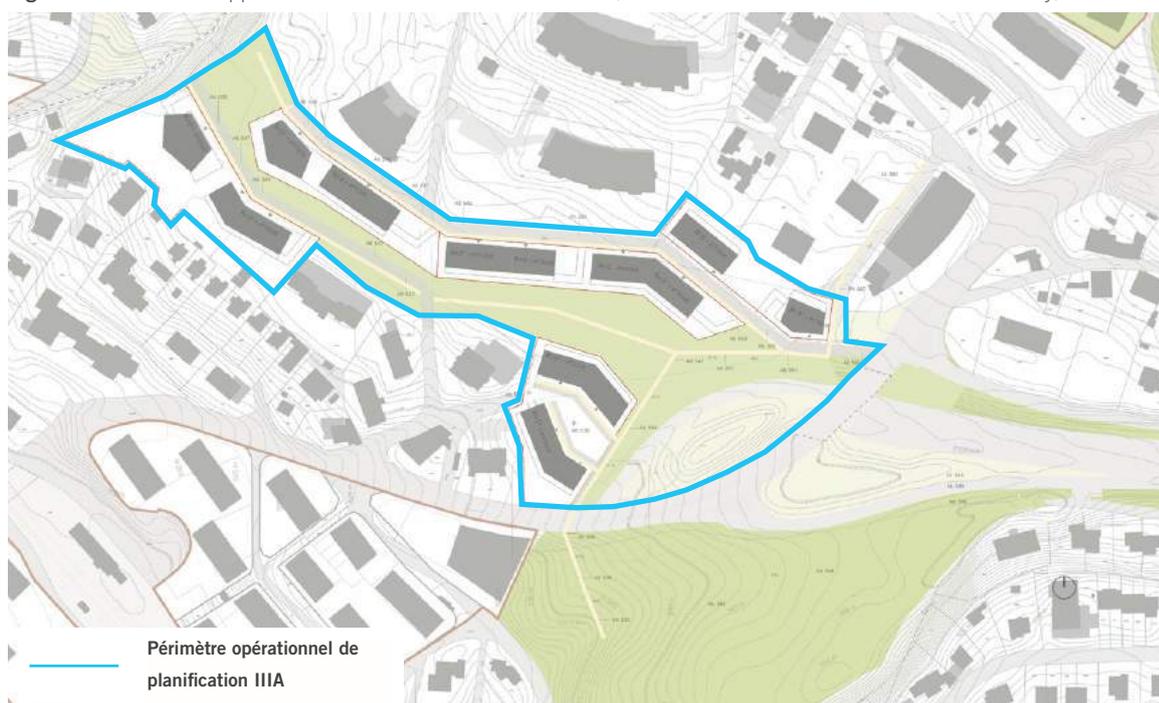
L'organisation urbanistique et paysagère du secteur central a été testée selon deux horizons de développement, permettant de vérifier s'il était raisonnable de démarrer les études de développement des secteurs Monteiller et de la première tranche du parc central avant la suppression de la bretelle de sortie direction Lac.

### → Première phase de développement

La première phase de développement, illustre la figure résultante du développement avec le **maintien de la bretelle direction Lac**. Elle montre qu'il est possible de mettre en oeuvre à la fois une première section du parc longitudinal, et d'organiser de part et d'autre de celui-ci un développement immobilier cohérent. Les contraintes géométriques résultant du maintien de la bretelle imposent que la desserte des logements situés au nord du parc soit revue dans son tracé (en particulier, la localisation de la desserte se fait désormais majoritairement en amont des logements), même si le principe d'accès reste conforme à la stratégie générale.

La continuité modes doux, et en particulier le désenclavement du Parc du Bochat peut déjà être partiellement mis en oeuvre grâce à un nouveau parcours mobilités douces qui traverse la route du Landar à niveau au droit de l'insertion de la sortie autoroutière direction Lac. Il se prolonge en direction de l'ouest sur toute la longueur du développement. Rappelons que ces mesures d'amélioration du réseau mobilités douces peuvent faire l'objet d'un cofinancement de la Confédération si elles sont inscrites dans le PALM.

Fig. 29 : Test de développement du secteur central à court terme (maintien de la sortie autoroutière direction Lutry)



## → Seconde phase de développement

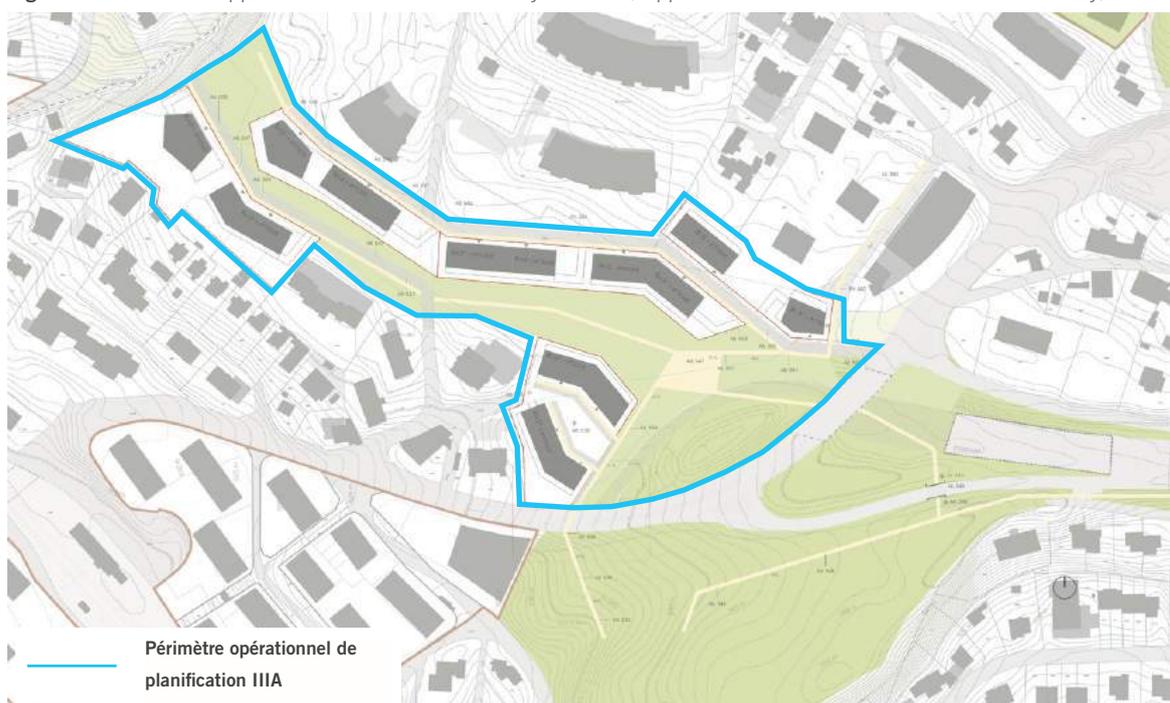
La seconde phase de développement illustre l'évolution du secteur avec la **suppression de la sortie autoroutière direction Lac** et son regroupement avec la sortie direction La Croix-sur-Lutry en amont sur la route du Landar. Le maintien du bassin de rétention empêche tout développement immobilier supplémentaire, mais la suppression de la boucle de sortie direction Lutry permet le déploiement du parc central à l'est de la route du Landar, et l'intégration du bassin de rétention dans le projet paysager d'ensemble.

Un espace public de rencontre prend naturellement place au coeur du dégagement paysager ainsi constitué, à l'intersection des accès mobilité douce: l'accès sud à niveau depuis la route du Landar, le prolongement du chemin de la Pépinière depuis le nord, le parc linéaire depuis l'ouest, et le nouvel accès vers le parc du Bochat par-dessous la route du Landar.

La continuité mobilité douce est particulièrement renforcée avec la requalification du passage sous la route du Landar dans le prolongement du parc linéaire, qui se connecte à un nouveau passage inférieur réservé aux modes doux sous la bretelle d'entrée à l'autoroute (cette mesure pourrait faire l'objet d'un cofinancement de la Confédération pour autant qu'elle soit inscrite dans le PALM 2025). Une vérification de principe des niveaux du terrain naturel le long de ces cheminements modes doux et du nouveau passage inférieur illustre qu'ils sont compatibles avec l'utilisation de cycles, c'est à dire sans emmarchements et avec des pentes acceptables.

Au-delà des connexions mobilités douces, ce réaménagement paysager est susceptible d'améliorer significativement le réseau écologique est-ouest, il serait donc opportun qu'une coordination avec les services cantonaux concernés soit mise en place dans le cadre de la planification du parc.

**Fig. 30 :** Test de développement du secteur central à moyen terme (suppression de la sortie autoroutière direction Lutry)



## → Insertion dans la topographie

Une faisabilité de principe de l'insertion du projet dans la topographie a été réalisé. Elle illustre la manière dont les niveaux respectifs du parc et des logements se mettent en place les uns par rapport aux autres.

Fig. 31 : Coupe transversale A

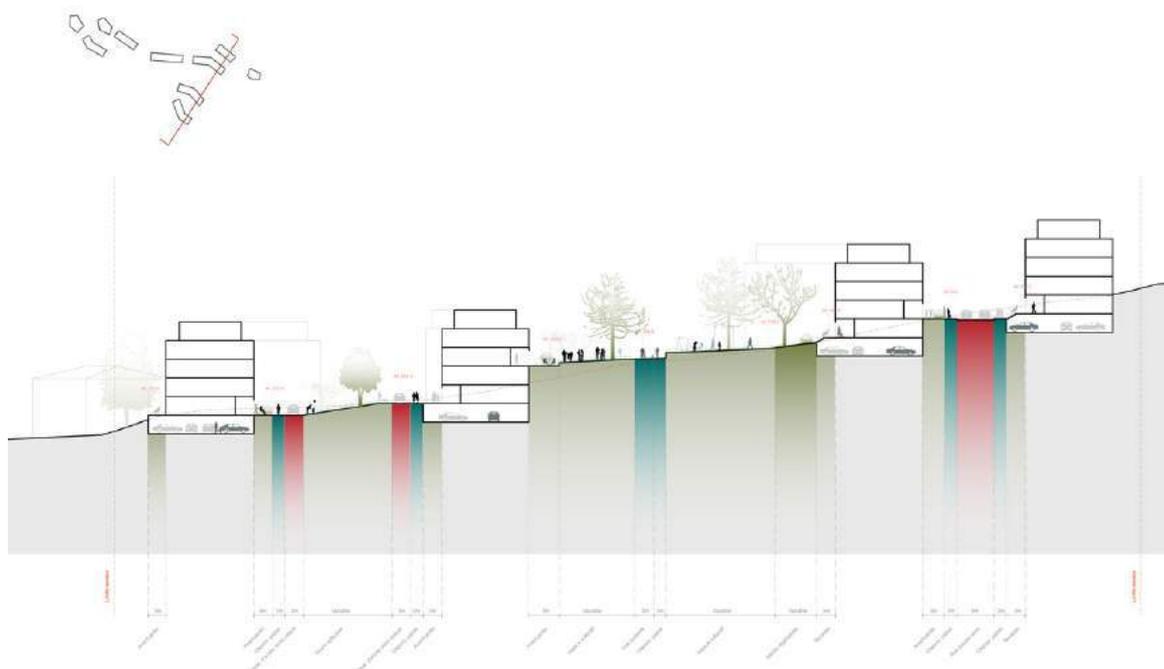
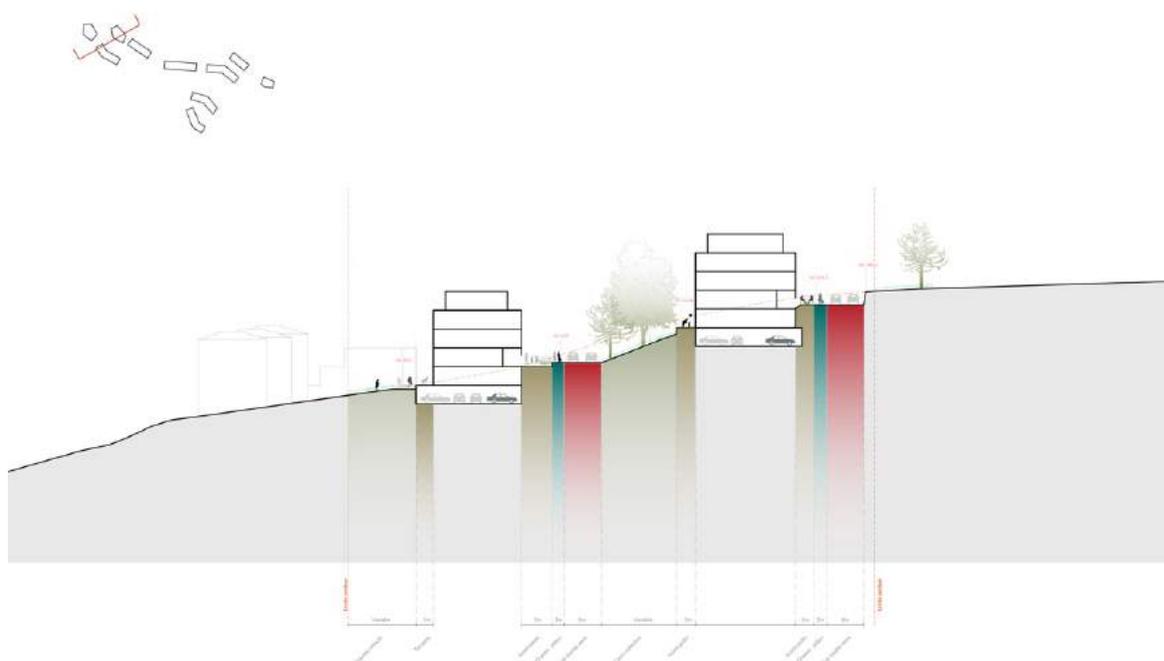


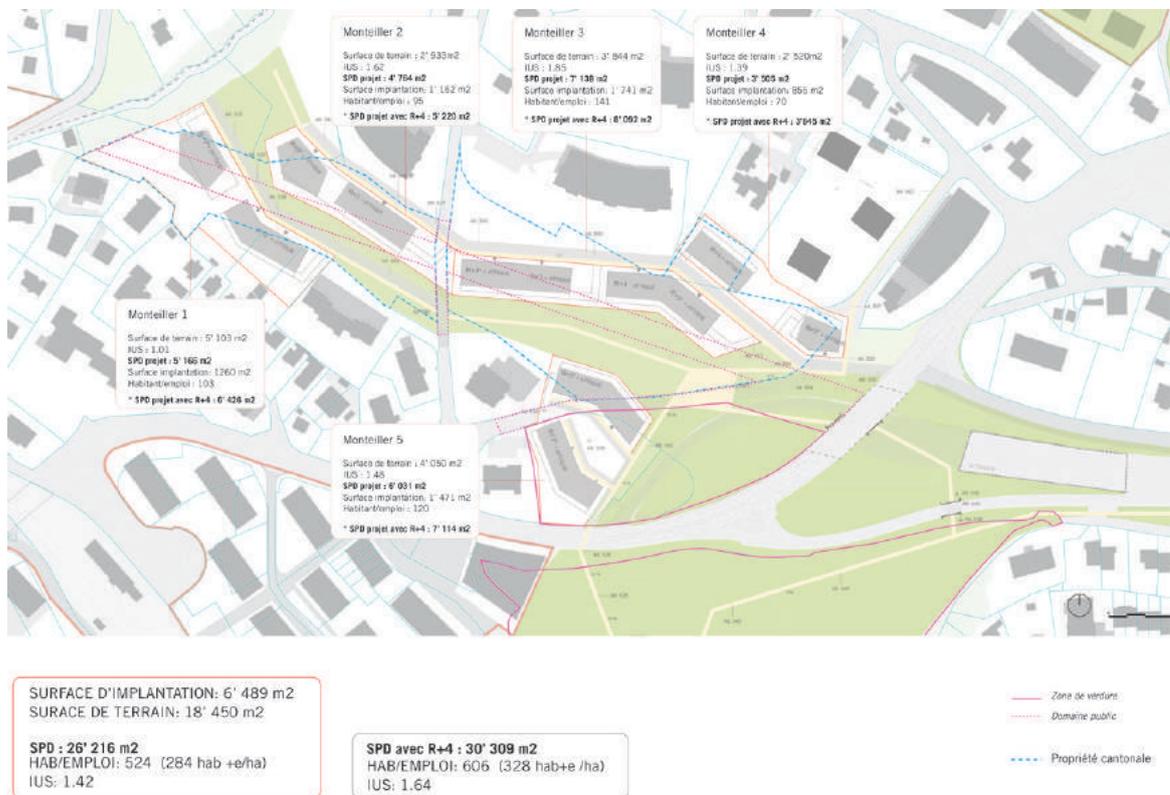
Fig. 32 : Coupe transversale B



## → Potentiel de développement

Le **potentiel de développement des secteurs Monteiller varie entre 26'000 m<sup>2</sup> et 30'000 m<sup>2</sup> SBP** selon qu'il s'agit de bâtiments de R+3 ou de R+4. Rappelons à ce titre que le potentiel de développement initialement estimé dans le cadre de la stratégie générale de développement s'élevait à 30'000 m<sup>2</sup> SBP, alors qu'elle partait du principe d'une constructibilité du secteur sur lequel est implanté le bassin de rétention.

**Fig. 33 :** Superposition de l'esquisse de projet et des limites parcellaires existantes



## → Insertion du projet et parcellaire existant

La structure complexe du parcellaire, les impacts liés aux points de connexions avec le réseau routier principal, et les objectifs de continuité spatiale à l'échelle du périmètre élargi imposent qu'un **remaniement parcellaire soit engagé sur certaines portions du développement**.

A ce titre, **il est important de tenir compte du fait que les aires d'implantation des infrastructures et des projets de développement immobilier sont à ce stade indicatives**. Elles seront affinées préalablement à l'établissement des futurs plans d'affectation afin de limiter tout remaniement superflu.

La figure ci-dessous illustre les limites du domaine public existant traversant les parcelles cantonales (pointillés rouges), les limites de la parcelle communale affectée en zone de verdure et d'utilité publique (trait rouge plein), et les limites des autres parcelles privées (trait continu bleu). Une coordination avec les propriétaires de parcelles concernées est donc nécessaire au démarrage des études de détail.

Fig. 34 : Superposition de l'esquisse de projet et des limites parcellaires existantes



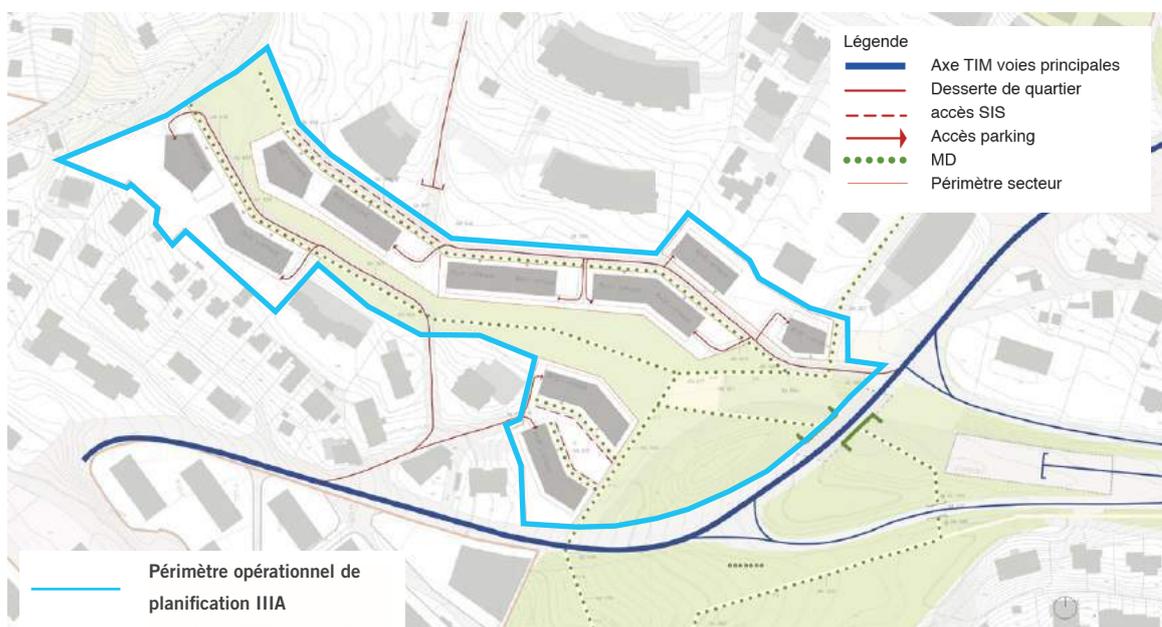
## 4.3 Principe d'accès et impacts sur la mobilité TIM

### → Principe général d'accès

Le **principe de perméabilité mobilités douces du secteur peut être assuré** tant dans son orientation est-ouest, depuis le vallon du Flonzel jusqu'au parc du Bochat, à la fois le long du parc linéaire et le long de la nouvelle rue d'accès, que dans son orientation nord-sud.

La desserte générale des secteurs de développement situés au nord du secteur se fait par une **nouvelle rue de quartier directement connectée à la route du Landar**. La faisabilité de principe des accès aux aires de stationnement souterrains depuis celle-ci a pu être confirmée. Les accès aux aires de développement situées au sud du parc linéaire sont organisés depuis le chemin de la Jacque et le chemin de la Pépinière qui sont par contre, l'un et l'autre, interrompus au droit du parc linéaire pour en assurer la continuité paysagère et spatiale.

Fig. 35 : Principe d'accessibilité du secteur



→ **Evaluation de la génération de déplacements et impacts sur la route du Landar**

Le nombre total de déplacements générés par le projet s'élève à **+2'950 à +3'900 déplacements motorisés par jour** (selon le scénario de report modal qui pose l'hypothèse de 1,5 à 2 dépl.mot./jour/hab). Ce total intègre la génération de trafic du PPA "Les Brulées", par contre, elle n'intègre ni le secteur Pierrettes, ni le secteur Converney dont le développement est planifié postérieurement à 2030. Pour le reste, il se base sur l'évaluation d'habitants et emplois supplémentaires qui a été faite dans le cadre de l'étude du potentiel de développement urbanistique.

Sur cette base, le total du trafic supplémentaire impactant la route du Landar s'élève à environ + 3'200 véhicules par jour, ce qui se traduit en une **augmentation sur celle-ci de l'ordre de 10% du trafic journalier moyen 2030 due aux projets.**

Une **exploitation recommandée et une évaluation de la charge des carrefours** en heure de pointe du soir 2030 a enfin été proposée tant pour la variante avec maintien de la bretelle de sortie direction Lutry qu'avec sa suppression.

Fig. 36 : Évaluation de la génération de trafic supplémentaire

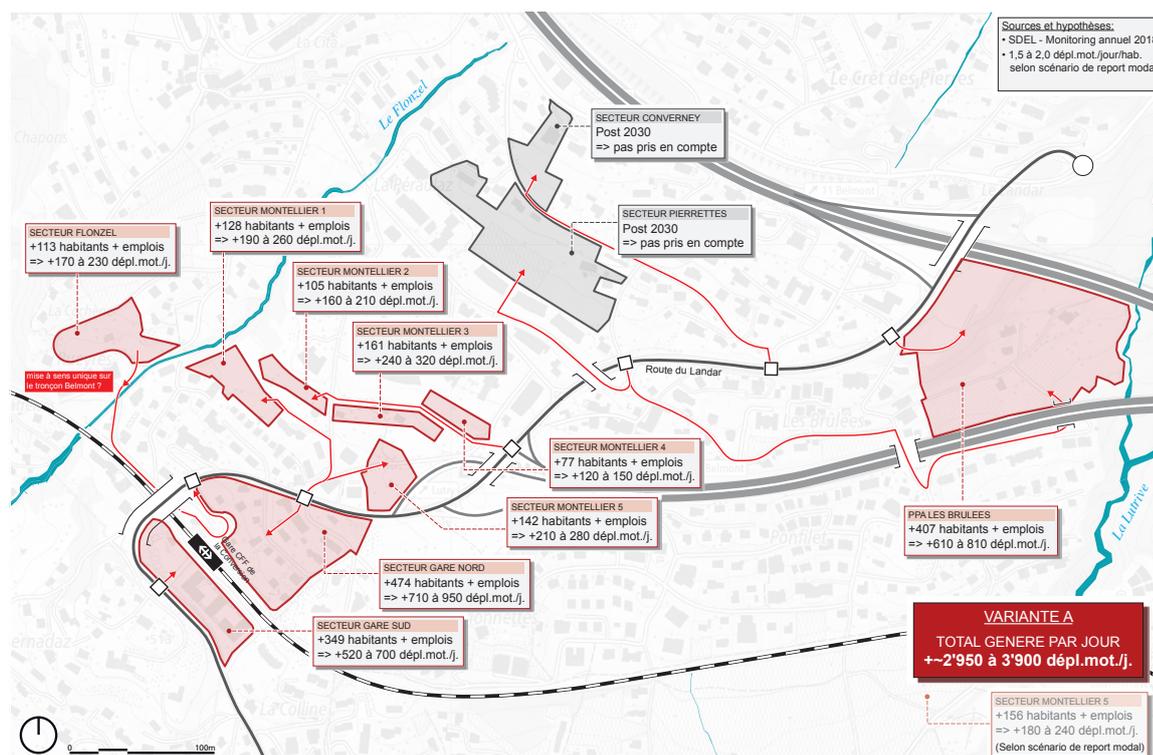


Fig. 37 : Charges de trafic journalières (TJM 2030) et effets de projet de développement sur la Route du Landar

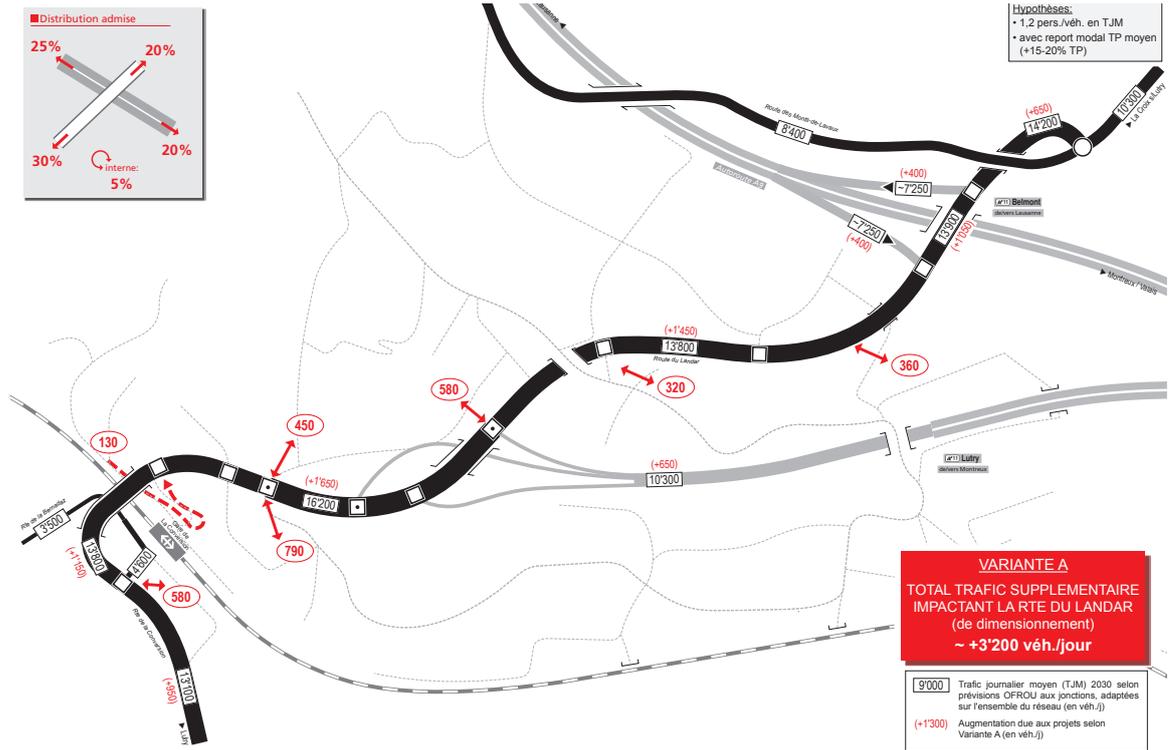


Fig. 38 : Exploitation recommandée et CU en HPS 2030 avec maintien de la bretelle direction Lac

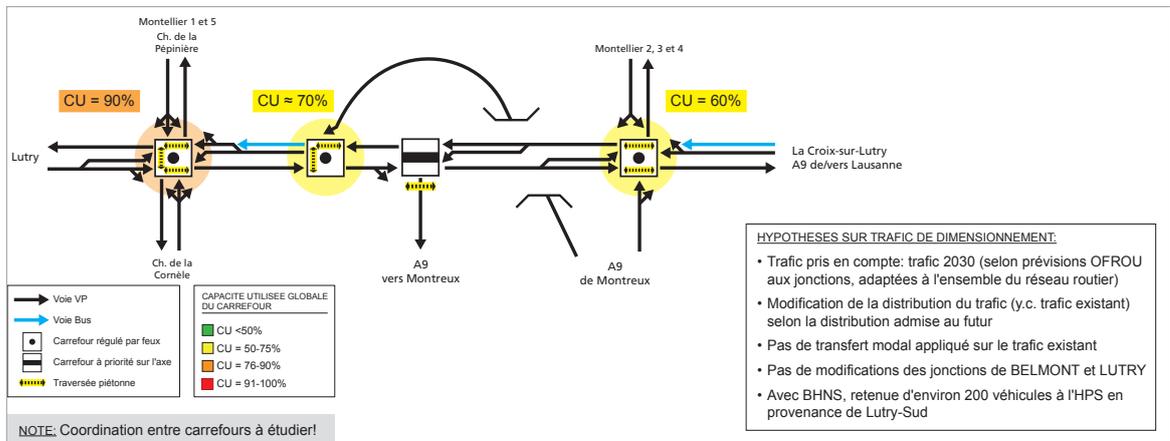
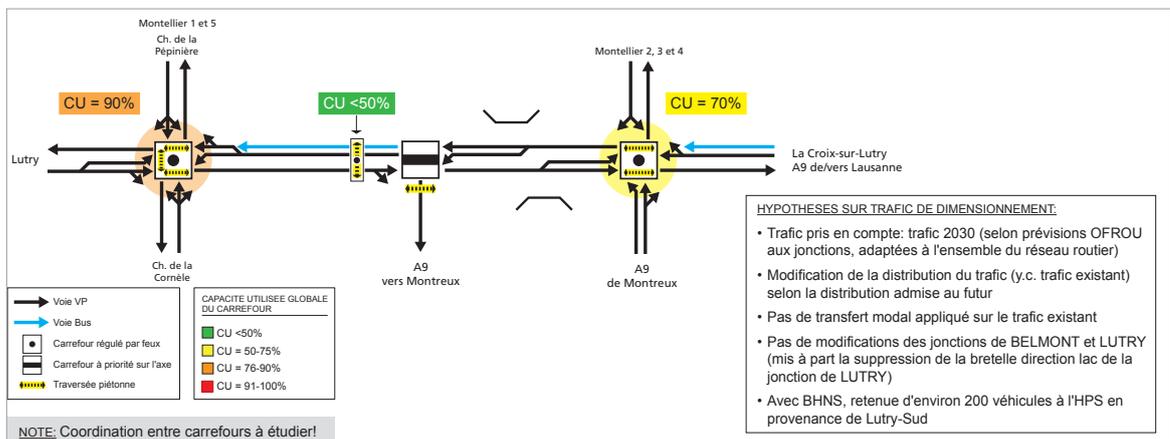


Fig. 39 : Exploitation recommandée et CU en HPS 2030 avec suppression de la bretelle direction Lac





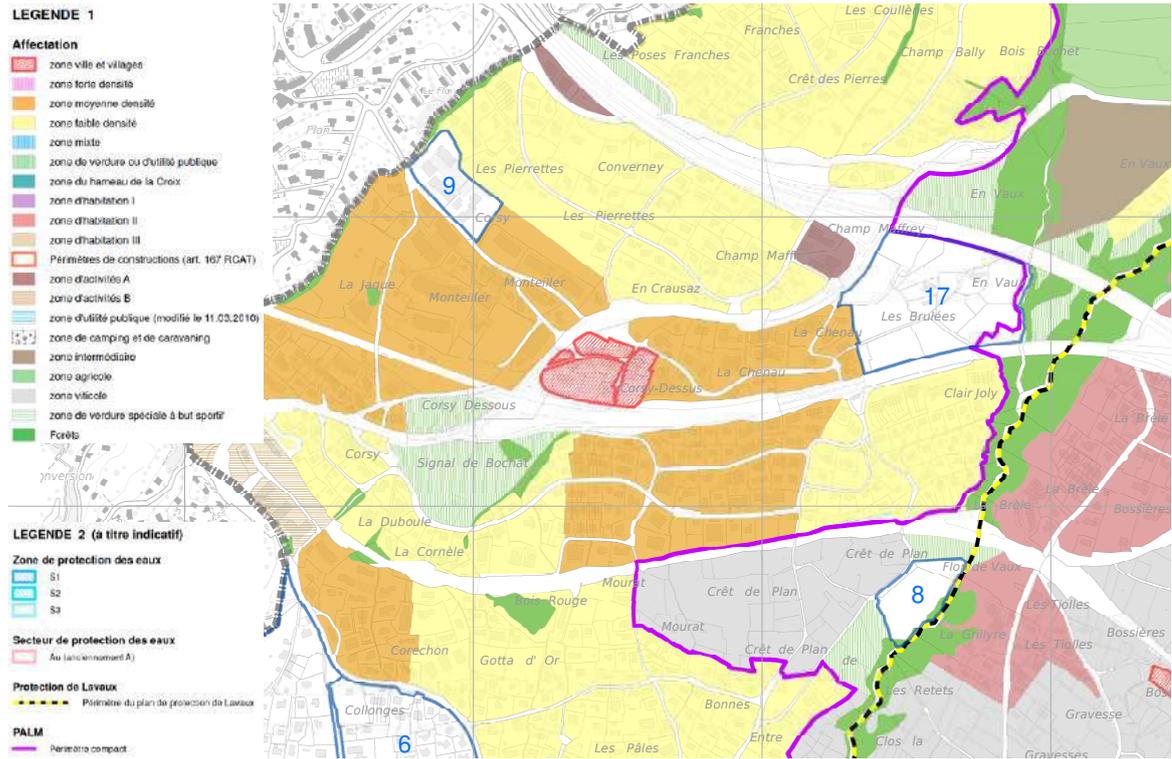
# 5. MISE EN OEUVRE

## 5.1 Affectation en vigueur et nécessité d'élaborer des planifications de détail

Selon le PGA et le RPGA de la Commune de Lutry, les secteurs de développement et d'aménagement principalement concernés par la présente étude sont pour la majeure partie **affectés dans des zones dont les caractéristiques ne correspondent pas aux objectifs poursuivis**. Ce n'est bien entendu pas surprenant, dans la mesure où le PGA prédate les réflexions menées dans le cadre du Chantier 6, mais par contre, cela illustre la **nécessité de mener des procédures de modifications d'affectation préalablement à l'engagement de tout projet**.

De manière synthétique et partielle, une première analyse du PGA en vigueur permet d'illustrer les points principaux de non-conformité entre l'affectation actuelle et les intentions de projet. Elle est reprise dans les pages suivantes.

Fig. 40 : Extrait du PGA de la commune de Lutry



### → Secteur Gare Sud

Le secteur Gare Sud est actuellement affecté en **Zone d'activités B** (dispositions spécifiques aux articles 174 à 183 RPGA).

Les affectations prévues au RPGA sont en principe compatibles avec la vocation future (artisanat, petites industries à faible nuisances, et, sur décision de la Municipalité, activités commerciales et administratives).

Par contre, la hauteur actuellement limitée entre 10 et 11,5 mètres (selon forme toiture), et les distances aux limites sont trop importantes pour permettre la réalisation des objectifs de planification. Pour rappel, l'étude prévoit la densification du secteur d'activités avec des bâtiments de R+4, soit une hauteur de l'ordre de 21 mètres pour des activités (3x4,5m + 2x3,5m).

### → Secteur Gare nord

Le secteur Gare Nord est majoritairement affecté en **Zone de faible densité** (dispositions spécifiques aux articles 136 à 139 RPGA). C'est en particulier la hauteur actuellement limitée à 8 mètres, et les distances aux limites qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de planification. Pour rappel, l'étude prévoit la densification du secteur d'activités avec des bâtiments résidentiels de R+3, soit une hauteur minimale de 12 mètres pour des bâtiments à toiture plate.

Par ailleurs, le bâtiment faisant l'articulation entre le Parc du Bochat et le carrefour du Chemin de la Cornèle se superpose à la **Zone de verdure ou d'utilité publique** et à la **Zone de faible densité**. Ce secteur devrait être affecté en zone d'utilité publique pour permettre l'implantation des équipements anticipés. Par ailleurs, une **redéfinition des limites du domaine public** devrait être opérée pour reconnaître la reconfiguration du carrefour entre la Route du Landar et le Chemin de la Cornèle.

### → Secteurs Pierrettes et Converney

Les secteurs Pierrettes et Converney sont affectés en **Zone de faible densité** (dispositions spécifiques aux articles 136 à 139 RPGA). C'est en particulier la hauteur actuellement limitée à 8 mètres, et les distances aux limites qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de planification. Pour rappel, l'étude prévoit la densification du secteur d'activités avec des bâtiments résidentiels de R+3 et R+4, soit une hauteur minimale de 12 à 15 mètres pour des bâtiments à toiture plate.

### → Secteurs Monteiller a / b / c

Ces secteurs sont implantés à la fois en zone de moyenne densité, partiellement en zone de verdure ou d'utilité publique, ou encore, sur du domaine public:

- > **Zone de moyenne densité** (dispositions spécifiques aux articles 133 à 135 RPGA). C'est en particulier la hauteur actuellement limitée à 11 mètres, et les distances aux limites qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de planification. Pour rappel, l'étude prévoit la densification du secteur d'activités avec des bâtiments résidentiels de R+3 et R+4, soit une hauteur minimale de 12 à 15 mètres pour des bâtiments à toiture plate.
- > **Zone de verdure ou d'utilité publique:** cette zone est non conforme avec le développement de projets résidentiels. L'implantation de logements dans ce secteur nécessite un changement d'affectation en zone d'habitation et mixte. La commune devra ainsi démontrer, lors du changement d'affectation, qu'aucun besoin en zone d'utilité publique ne sera nécessaire à 15 ans. Dans le cas contraire, la variante de développement proposée au chapitre 4 ne serait pas réalisable en l'état.

> **Domaine public:** le domaine public n'est pas conforme avec le développement de projets résidentiels. Au-delà de la modification des limites du domaine public liée à l'interruption du Chemin de la Pépinière et du Chemin de la Jacque, il reste également la bande de 15 mètres de large traversant le secteur dans le prolongement de l'autoroute. Selon l'analyse formulée par la DGTL, cette bande doit être considérée comme de la zone à bâtir au sens de l'art. 15 de la loi sur l'aménagement du territoire. Par conséquent, le classement de cette bande d'une zone non affectée vers une zone affectée ne peut pas être considéré comme une extension de la zone à bâtir. Toutefois, comme toute confirmation de zone à bâtir, une modification du plan nécessitera de respecter les conditions de l'art. 15 LAT, relatives notamment au dimensionnement de la zone à bâtir et à la disponibilité juridique des terrains. De plus, une augmentation de la constructibilité sera soumise à la taxe sur la plus-value. Par ailleurs, une redéfinition des limites du domaine public devra nécessairement être faite dans le cadre de l'élaboration du PA sur ce secteur.

Fig. 41 : Superposition du projet de redéveloppement des secteurs Monteiller aux limites du domaine public et de la zone de verdure ou d'utilité publique



## 5.2 Périmètres de planification et enchaînement temporel des études

Les périmètres de planification comprennent naturellement les secteurs dédiés au développement immobilier, mais ils doivent également permettre d'assurer une bonne coordination à tous les niveaux (qualité du projet, financement, caractéristiques techniques...) entre ceux-ci et les espaces publics majeurs dont le développement et la requalification sont prévus par cette étude.

A ce titre, cinq périmètres de planification ont été identifiés et se définissent de la manière suivante:

- > **Périmètre I - Gare Sud:** ce périmètre comprend le secteur de développement immobilier à vocation d'activités au sud de la gare, ainsi que l'ensemble des espaces publics de part et d'autre de la gare, y compris au nord de celle-ci jusqu'en limite des parcelles privées.
- > **Périmètre II - Gare Nord:** ce périmètre comprend le secteur de développement destiné à l'accueil de nouveaux logements situés dans la pente au nord de la gare, ainsi qu'à l'implantation d'équipements publics au droit du croisement entre la route du Landar et le Chemin de la Cornèle. Les espaces publics résultant de la reconfiguration de ce secteur sont également compris dans ce périmètre
- > **Périmètre III a et III b - Monteiller et Parc du Bochat:** ce périmètre comprend l'ensemble des secteurs de développement privés (Monteiller a, b et c) et le parc linéaire qui les traverse (périmètre III a), ainsi que le Parc du Bochat (périmètre III b).
- > **Périmètres IV et V:** ces périmètres incluent respectivement, les secteurs de développement privés "Pierrettes" et "Converney"

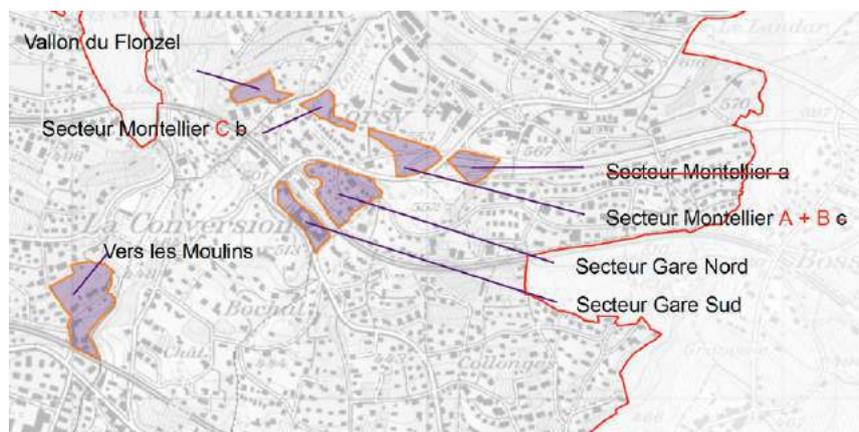
Fig. 42 : Périmètres opérationnels de planification



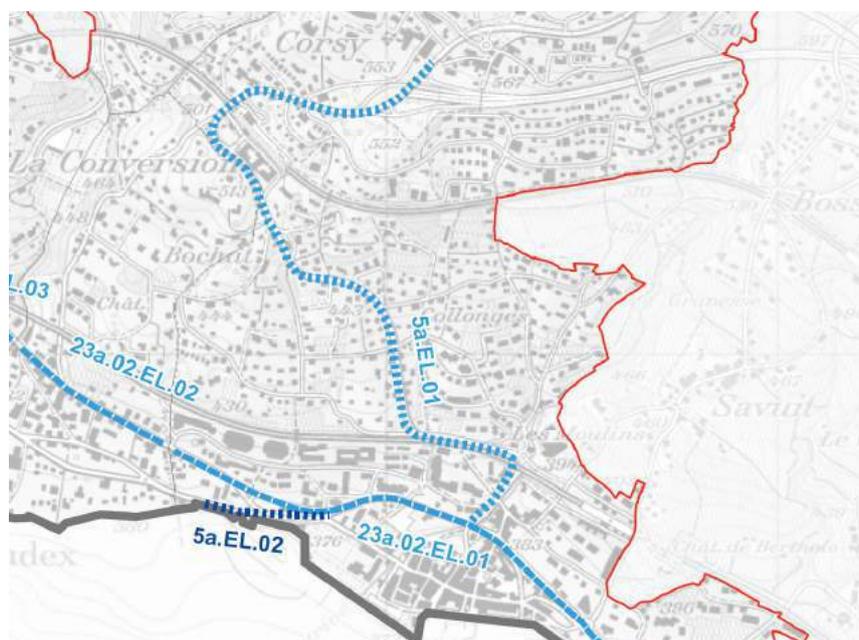
Le volet opérationnel du PALM 2016 a identifié la majorité de ces périmètres comme des **mesures d'urbanisation devant être réalisées avant 2030**. Il indique également le projet de requalification de la RC 770 comme un **mesure infrastructurelle** en cours. Pratiquement, les horizons sont définis de la manière suivante, et ce sont eux qui servent de base au calendrier de mise en oeuvre qui est décrit dans ce chapitre:

- > Gare Sud: adoption Conseil communal en 2026
- > Gare Nord: adoption Conseil communal en 2026
- > Monteiller A / B / C : adoption Conseil communal en 2022
- > Pierrettes: post 2030 (adoption Conseil communal en 2031)
- > Converney: post 2030 (adoption Conseil communal en 2031)
- > Requalification de la RC 770 (avant-projet de requalification pour début 2022)

**Fig. 43 :** Extrait de la carte C13 SDEL du volet opérationnel du PALM 2016 - mesures non engagées à l'horizon 2030 (corrections de dénomination de secteurs indiquées en rouge)



**Fig. 44 :** Extrait de la carte C10 SDEL du volet opérationnel du PALM 2016 - Etat de la mise en oeuvre des mesures infrastructurelles 2007 et 2012 (hors MD)

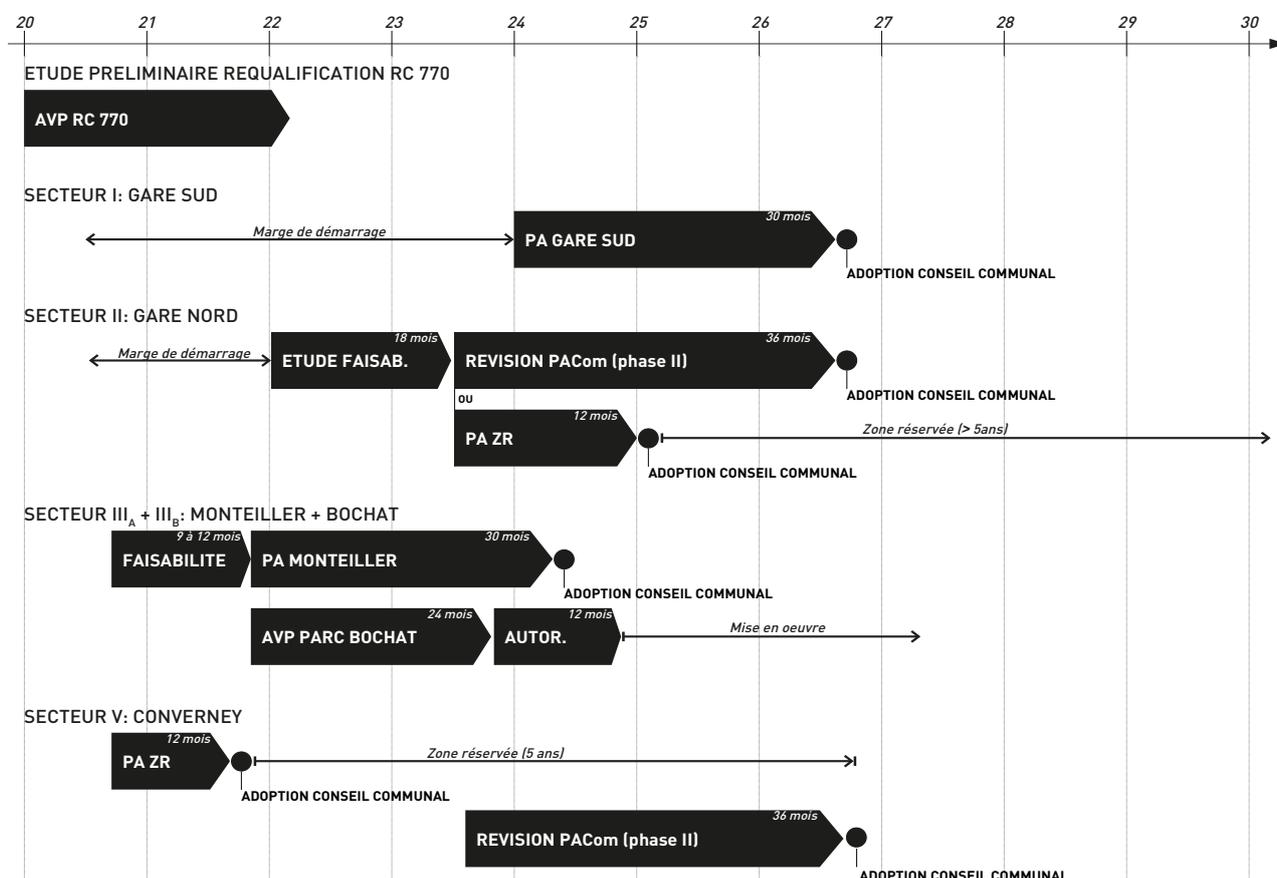


Afin de poser les bases d'un calendrier de l'enchaînement des études, nous formulons l'hypothèse que le "cœur" de la procédure d'un PA dure entre 24 et 30 mois, entre l'obtention du crédit d'études et l'adoption du PA par le Conseil communal: 6 mois pour l'obtention du crédit d'études et la sélection des mandataires, 3 mois pour l'examen préliminaire, 6 mois pour la formalisation du dossier pour envoi à l'examen préalable, 3 mois d'examen préalable, et enfin, 12 mois pour les adaptations finales, l'enquête publique et la procédure d'adoption formelle.

Rappelons toutefois que le **respect de ce calendrier est tributaire du respect des délais de procédures**, et qu'il **ne prend pas en compte les retards liés aux éventuels recours** menés contre le projet. Par ailleurs, certains secteurs nécessitent la réalisation d'études devant être menées préalablement à la procédure formelle d'élaboration des PA.

Sur base de ces périmètres opérationnels, et de ces hypothèses de travail, nous proposons le **programme de mise en oeuvre** suivant qui précise pour chaque périmètre les objectifs poursuivis, les besoins de coordination ou d'études préalables, le calendrier prévisionnel et l'autorité en charge du pilotage des études. L'enchaînement temporel des études a été étudié de manière à assurer autant que possible la réalisation des mesures selon les horizons temporels définis au PALM 2016.

Fig. 45 : Calendrier prévisionnel général de mise en oeuvre



## → Périmètre I : “Gare sud”

### Objectifs:

- > **Etablissement d’un PA visant à un renforcement et une diversification de la zone d’activités, et posant les bases d’un réaménagement des espaces publics de part et d’autre de la gare.** Au-delà des conditions générales d’implantation et d’accès, et des précisions à apporter en termes d’affectations possibles, le PA devra calibrer des règles dimensionnelles permettant le déploiement d’une zone d’activité densifiée (en particulier, la définition d’une hauteur maximale devant permettre le développement de programmes d’activités pour des gabarits de R+4);
- > **Etablissement d’un avant-projet de réaménagement des espaces publics situés dans le périmètre**, en particulier les espaces immédiatement adjacents à la gare, au nord et au sud de celle-ci. Cet avant-projet peut être développé immédiatement à la suite du PA, ou parallèlement à celui-ci (ce qui permettrait de qualifier de manière plus précise les coûts d’équipements et la contribution des propriétaires à ceux-ci).

### Nécessité de coordinations ou d’études préalables:

- > Coordination nécessaire avec la stratégie régionale de gestion des zones d’activités du PALM (SRGZA PALM);
- > Intégration du projet de requalification de la RC 770.

### Calendrier:

- > **Démarrage du PA au plus tard début 2024** pour permettre de respecter le calendrier d’adoption par le Conseil communal en 2026. Ce délai de démarrage permettrait, le cas échéant, d’attendre la formalisation de la SRGZA PALM;
- > **Un démarrage plus rapide des études pourrait être envisagé**, mais nécessite une coordination étroite avec les autorités en charge de l’élaboration de l’étude SRGZA pour qualifier la marge de manoeuvre acceptable du projet de renforcement des activités sur le site. Par contre, le résultat de l’étude de requalification de la RC 770 (prévu pour début 2022) n’impactant que de manière relativement marginale le secteur, il n’est pas absolument nécessaire d’en attendre l’issue pour démarrer les études sur ce secteur.

### Pilotage:

- > Elaboration du PA: Commune (+ coordinations DGTL, CFF, DGMR, SPEI);
- > Avant-projet de réaménagement des espaces publics: Commune.

## → Périmètre II : “Gare nord”

### Objectifs:

- > **Modification du PACom afin de permettre une densification du périmètre permettant l'accueil de nouveaux habitants, l'implantation d'équipements publics d'échelle communale**, et éventuellement, la mise à disposition de services de proximité. Le PACom devra également cadrer les nouvelles limites des espaces publics et les conditions de leur aménagement, en particulier au droit du carrefour entre la route du Landar et le Chemin de la Cornèle en relation avec l'implantation de nouveaux équipements publics en relation avec le Parc du Bochat;
- > **Etablissement d'un avant-projet d'espace public** au droit du carrefour entre la route du Landar et le Chemin de la Cornèle.

### Nécessité de coordinations ou d'études préalables:

- > S'agissant d'un site actuellement largement construit, et composé d'un nombre important de parcelles indépendantes, **une étude de faisabilité devra être menée préalablement au démarrage des procédures formelles de changement d'affectation**. L'objectif de cette étude est de réaliser un diagnostic de la situation actuelle, de proposer des variantes de solutions, et d'analyser la faisabilité technique, légale et financière du projet. Elle permettra d'évaluer l'opportunité ou non de modifier le PACom sur ce secteur. Prévoir une période de 18 mois pour l'établissement de cette étude (y compris le temps nécessaire à l'obtention des crédits d'étude);
- > **Selon les conclusions de l'étude de faisabilité:**
  - soit, selon le souhait de la commune, **prévoir une modification du PACom sur le secteur** si les conditions sont réunies pour permettre le développement d'un tel projet. Le projet de requalification de la RC 770 devra être intégré dans les réflexions du PA;
  - soit, si l'étude de faisabilité ne permet pas de dégager les conditions acceptables de développement du site, considérer une **mise en zone réservée** du secteur pour éviter que des projets de transformations / constructions nouvelles conformes au PGA ne viennent complexifier plus encore la mise en oeuvre à terme de la densification envisagée.

### Calendrier:

- > **Démarrage des études de faisabilité au plus tard début-2022**. Sur cette base, le déroulement de l'étude de faisabilité (18 mois) permet une intégration des résultats à la phase II de révision du PACom (prévue dès 2023-24), dans la perspective de respecter le calendrier défini au PALM d'une adoption par le Conseil communal en 2026;

> **Un démarrage plus rapide des études peut être envisagé** selon les priorités communales. Le résultat de l'étude de requalification de la RC 770 (prévu pour début 2022) n'impactant que de manière relativement marginale le secteur, il n'est pas nécessaire d'en attendre l'issue pour démarrer les études AT/AF.

**Pilotage:**

- > Etude AT/AF: Commune et Canton (en coordination étroite avec les propriétaires);
- > Intégration du secteur dans la révision du PACom: Commune.

## → Périmètre III a+b : “Monteiller et Parc du Bochat”

### Objectifs:

- > **Etablissement d'un PA visant à une densification du périmètre permettant l'accueil de nouveaux habitants, et définissant les conditions-cadre de l'aménagement de l'espace public** planifié qui traversera le secteur (périmètre III a);
- > **Etablissement d'un avant-projet de réaménagement du Parc du Bochat** permettant une mise en relation plus forte de celui-ci avec son contexte élargi (périmètre III b).

### Nécessité de coordinations ou d'études préalables:

- > Le développement de ce site est complexifié par les éléments suivants: modifications relativement profondes des infrastructures d'accès (et leur connexion à la Route du Landar), intégration des conséquences du projet de reconfiguration de la jonction autoroutière, mise en place d'une espace public de référence traversant les secteurs d'habitations et se connectant au Parc du Bochat, et une structure parcellaire complexe qui nécessite un remaniement parcellaire dans ses limites extérieures pour permettre une implantation plus rationnelle des infrastructures et une meilleure géométrie des lots de développement. A ce titre, il est nécessaire, **préalalement à l'établissement formel du futur PA**, de préciser les surfaces d'implantation en cohérence avec le parcellaire existant afin de limiter tout remaniement superflu, et de confirmer les conditions de faisabilité opérationnelle du projet. Pratiquement, il s'agit également de permettre aux propriétaires et à la Commune d'avoir une perspective d'ensemble sur le développement des périmètres IIIa et IIIb, en particulier sur les points suivants:
  - évaluation du **coût des infrastructures** projetées (remodelage du terrain, nouvelles routes d'accès, aménagement de l'espace public central);
  - **test de plan financier** de développement du projet et évaluation de la contribution privée au financement de ces infrastructures;
  - identification des **sources de financement** possible pour les infrastructures publiques, en particulier pour les infrastructures liées à l'environnement et à la mobilité douce (par exemple, nouveau PI modes doux devant faire l'objet d'un avant-projet pour être intégré comme mesure infrastructurelle au PALM 2025);
  - **négociations préliminaires avec les propriétaires voisins** impactés par les remaniement parcellaire.
- > L'évaluation de ces éléments permet d'aboutir à la formulation d'un **accord-cadre** fixant les objectifs de développement, le principe de contribution

au financement des infrastructures, le calendrier de développement et la gouvernance du projet. Il sert de base au démarrage formel des études du PA dont l'emprise sera limitée au périmètre III a;

- > Une coordination étroite est nécessaire avec le **projet de requalification de la RC 770** qui permettra notamment de confirmer l'opportunité et le calendrier de la suppression de la bretelle de sortie de l'autoroute direction Lac. S'il est indispensable d'attendre le résultat de cette étude pour démarrer le processus formel d'élaboration du PA, on peut par contre envisager un démarrage plus rapide des vérifications relatives à la faisabilité opérationnelle pour autant qu'une coordination étroite soit mise en place avec le projet de requalification de la RC 770.

### Calendrier:

- > **Définition des conditions de faisabilité opérationnelle sur le périmètre d'ensemble (III a et III b) au plus tôt** afin de limiter le décalage par rapport aux engagements pris dans le cadre du PALM (adoption prévue par le Conseil communal en 2022);
- > Partant du principe que ces vérifications seront initiées en automne 2020, on peut envisager une **adoption du PA sur le périmètre III a par le Conseil communal au plus tôt au printemps 2024** (12 mois pour l'étude de consolidation + 30 mois pour le PA jusqu'à adoption), soit un an plus tard que le calendrier du PALM;
- > Ce calendrier impose que la définition des conditions de faisabilité opérationnelle soit démarrée avant la conclusion de l'étude de requalification de la RC 770, ce qui nécessitera donc des coordinations étroites entre celles-ci. S'il était nécessaire d'attendre la clôture de l'étude sur la RC 770 pour les démarrer, l'adoption du PA par le Conseil communal ne pourrait avoir lieu avant mi 2025;
- > Le développement d'un **avant-projet de requalification du Parc du Bochat (périmètre III b)** pourrait être envisagé dès la formulation de l'accord-cadre, soit au plus tôt mi-2021. Ce calendrier permettrait d'envisager la mise en oeuvre du projet de parc en parallèle avec la mise en oeuvre des nouveaux quartiers prévus dans le périmètre III a (hypothèse: 2 ans d'étude pour l'AVP parc (y compris préavis) + 1 an de procédures d'approbation > démarrage des travaux mi-2024), sous réserve des hypothèses relatives aux conditions de co-financement des nouvelles infrastructures.

### Pilotage:

- > Confirmation des conditions de faisabilité opérationnelle du projet sur le périmètre élargi (III a et III b): pilotage conjoint propriétaires et Commune;
- > Etablissement du PA (III a): pilotage par Commune;
- > Elaboration du projet de requalification du Parc du Bochat (III b): pilotage par Commune.

## → Périmètres IV et V : «Pierrettes» + «Converney»

Le développement des périmètres IV et V est prévu à un horizon postérieur à 2030 (adoption par le Conseil communal prévue en 2031). Cela signifie donc que les études des PA sur ces secteurs devraient **démarrer au plus tôt début 2028**.

Le **risque principal** auquel les autorités font face dans ce secteur est le développement de projets conformes au PGA dont le développement rendrait impossible la densification envisagée dans le cadre de cette étude.

Entre temps, la commune a d'ailleurs **délivré des permis de construire sur le secteur «Pierrettes»** alors que la présente étude était en cours de finalisation. Les propositions du présent rapport sur ce secteur sont donc caduques.

**Pour ce qui concerne le secteur «Converney»**, plusieurs options s'offrent à la commune:

- > **Option 1: modifier dans un premier temps l'affectation en vigueur des parcelles pour en empêcher le développement.** Pratiquement, la seule option offerte par la LATC serait une affectation en zone de verdure (15 LAT). Cette option qui n'est pas recommandée car, indépendamment des difficultés politiques qu'elle implique vis à vis des propriétaires, elle aboutirait à une mise en zone qui serait ensuite quelques années plus tard modifiée à nouveau pour la remettre en zone destinée à du logement, ce qui semble difficile à justifier en termes de stabilité du droit;
- > **Option 2: mettre ces parcelles en zone réservée** afin d'en geler le développement conforme au PGA en vigueur sur base qu'il mettrait en péril la réalisation des objectifs décrits dans la présente étude. Une telle zone a une durée de validité de 5 ans, délai qui peut être prolongé de 3 ans pour autant que la Commune ait avancé dans sa planification durant les 5 premières années. **La Commune prévoit que l'affectation de ce secteur soit revue dans le cadre de la révision du PACom, dont la phase II est prévue en 2023-24.** Cela signifie que la nouvelle affectation entrera en vigueur avant l'horizon prévu dans le PALM.

### **Pilotage:**

- > Etablissement de la zone réservée sur le périmètre «Converney»: Commune;
- > Intégration du secteur «Converney» dans la révision du PACom: Commune.

## → Requalifications routières

Si le projet de requalification de la RC 770 est déjà engagé, avec un avant-projet visé pour début 2022, il n'en reste pas moins que l'amélioration de la qualité des rues de quartier doit également être planifiée afin de mettre en oeuvre les objectifs définis dans cette étude.

Il s'agit à la fois d'interventions ponctuelles (aménagement de points de vues privilégiés par exemple), mais également de mesures de requalification de rues dans leur ensemble. Vu la diversité des contextes et des situations concernées, **nous suggérons à la Commune une attitude opportuniste**, c'est à dire, qui profite de l'occasion de travaux soit sur la voirie (remplacement d'infrastructures souterraine, resurfaçage, remplacement de bordures...), soit sur des parcelles voisines (nouvelles constructions, reconfiguration d'accès de parkings...), pour améliorer dans une logique pas à pas les espaces concernés. Rappelons à ce titre que les aménagements en bordure de domaine public, mais sur parcelle privée, contribuent de manière significative à la qualité d'ensemble et qu'un contrôle, ou que des mesures incitatives, devraient permettre une évolution qualitative de ces espaces de transition.

Cela dit, **pour ne pas risquer qu'une telle logique de mise en oeuvre aboutisse à un projet d'ensemble incohérent**, il serait utile à la commune de se doter d'un **plan directeur d'aménagement de l'espace public** définissant en particulier des familles de rues et des principes d'aménagement correspondants (matériaux, traitement des limites, gestion de la mixité des usagers, concept de plantations, concept d'entretien...), y compris des règles d'aménagement au contact de celles-ci sur domaine privé.

Un tel plan directeur pourrait par ailleurs servir de base à l'adjonction dans le RPGA de certaines règles spécifiques relatives à l'aménagement sur domaine privé (en particulier pour les espaces directement au contact du domaine public), ou à la formulation d'un guide incitatif d'aménagement des espaces privés à l'attention des propriétaires.

### **Pilotage:**

- > Etablissement d'un plan directeur de l'aménagement de l'espace public: Commune;
- > Modifications (éventuelles) du RPGA: Commune.

[www.est-lausannois.ch](http://www.est-lausannois.ch)

Schéma directeur de l'Est lausannois

Rue de Lausanne 25

1020 Renens





**Lausanne-Morges**  
Est Lausannois

# ETUDE STRATEGIQUE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR CORSY – LA CONVERSION

## CAHIER ANNEXE - figures



10 novembre 2020

- Fig. 1 : Concept d'urbanisation
- Fig. 2 : Potentiel de développement du secteur
- Fig. 3 : Concept mobilité
- Fig. 4 : Principe de structuration du réseau modes doux
- Fig. 5 : Principe de structuration du réseau TP
- Fig. 6 : Test de développement du secteur central à court terme
- Fig. 7 : Test de développement du secteur central à moyen terme
- Fig. 8 : Potentiel de développement du secteur central
- Fig. 9 : Principe d'accessibilité du secteur central
- Fig. 10 : Évaluation de la génération de trafic supplémentaire
- Fig. 11 : Charges de trafic journalières (TJM 2030)
- Fig. 12 : Exploitation recommandée et CU en HPS 2030 avec maintien de la bretelle direction Lac
- Fig. 13 : Exploitation recommandée et CU en HPS 2030 avec suppression de la bretelle direction Lac

Fig. 1 : Concept d'urbanisation



**Fig. 2 :** Potentiel de développement du secteur - détail pour chaque périmètre de développement (les potentiels des périmètres de développement ont été affinés dans le cadre du concept de développement - voir chapitre 4)

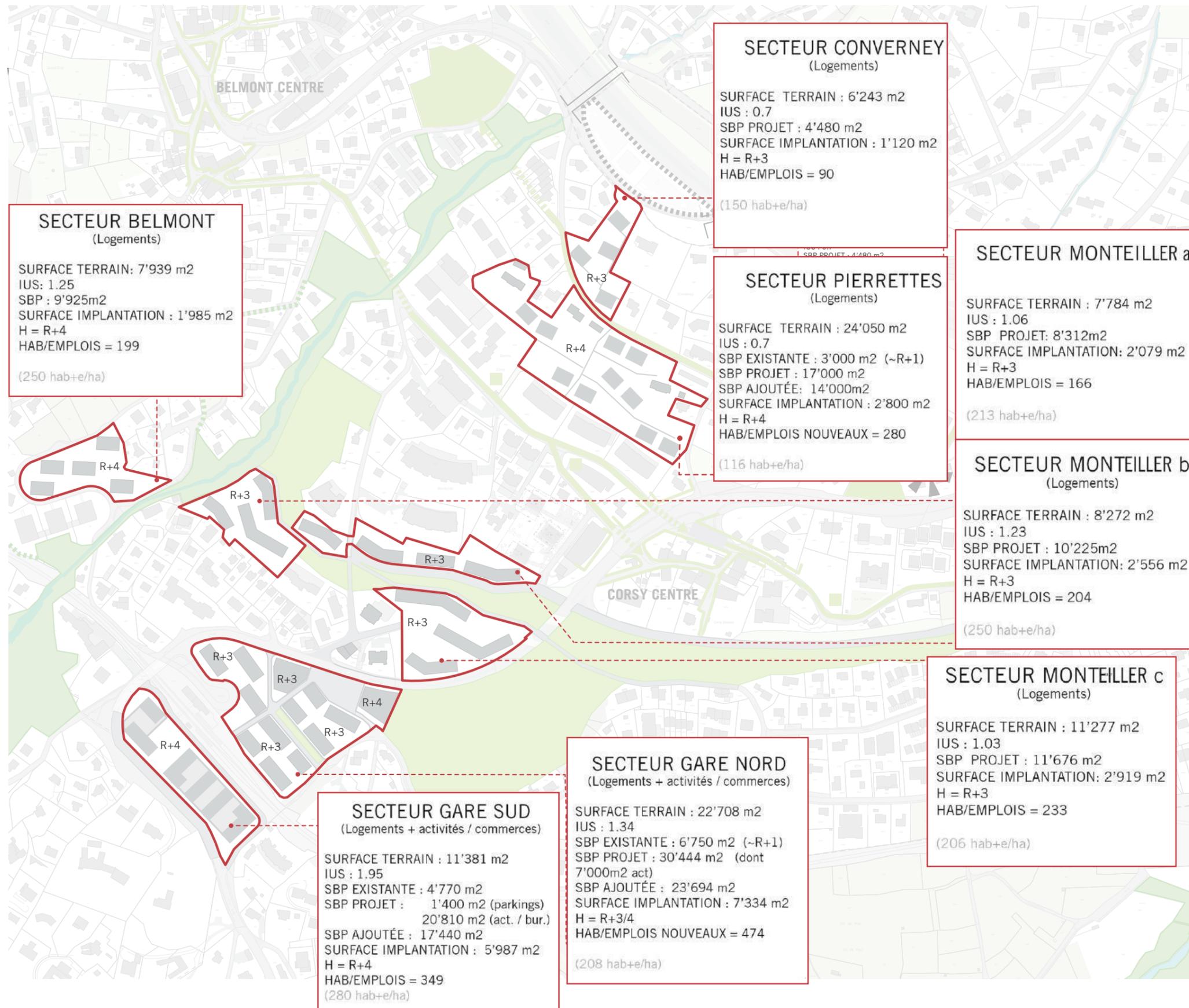


Fig. 3 : Concept mobilité



Fig. 4 : Principe de structuration du réseau modes doux

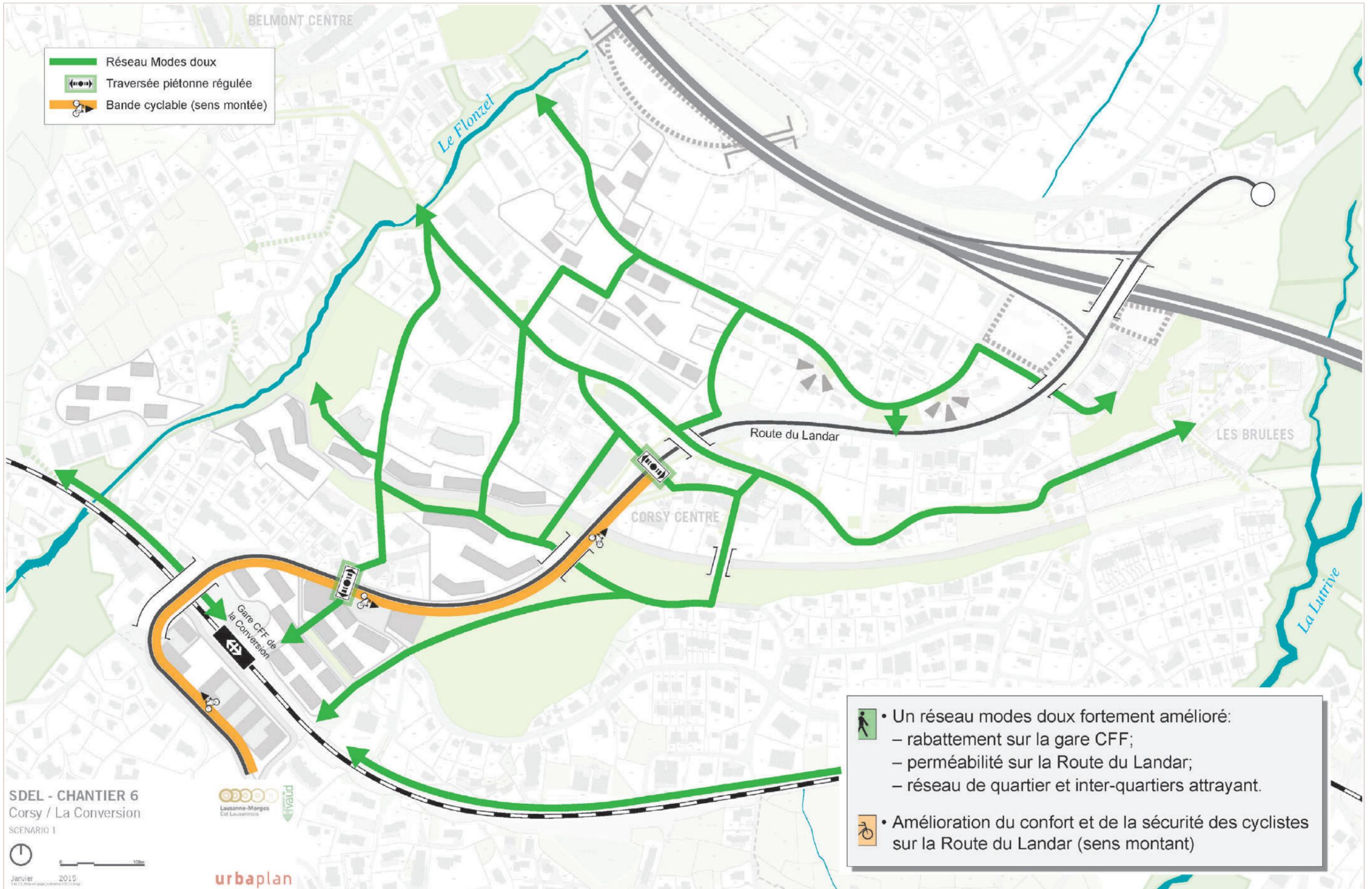


Fig. 5 : Principe de structuration du réseau TP (ce principe de structuration du réseau TP est détaillé dans l'étude « Image directrice des transports publics du SDEL » (cf. planche « proposition finale de modification de lignes et structure du réseau futur »)

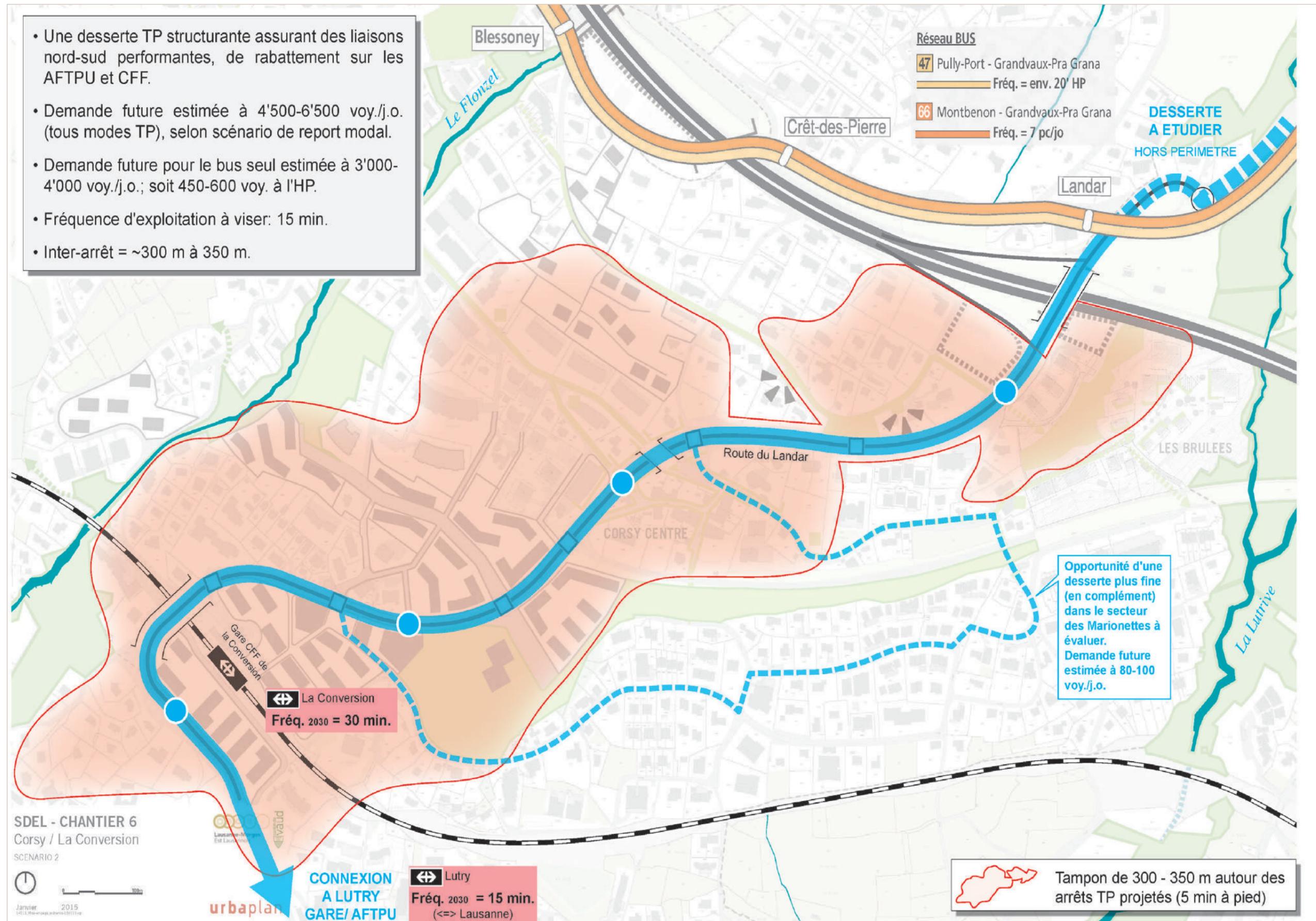




Fig. 7 : Test de développement du secteur central à moyen terme (suppression de la sortie autoroutière direction Lutry)

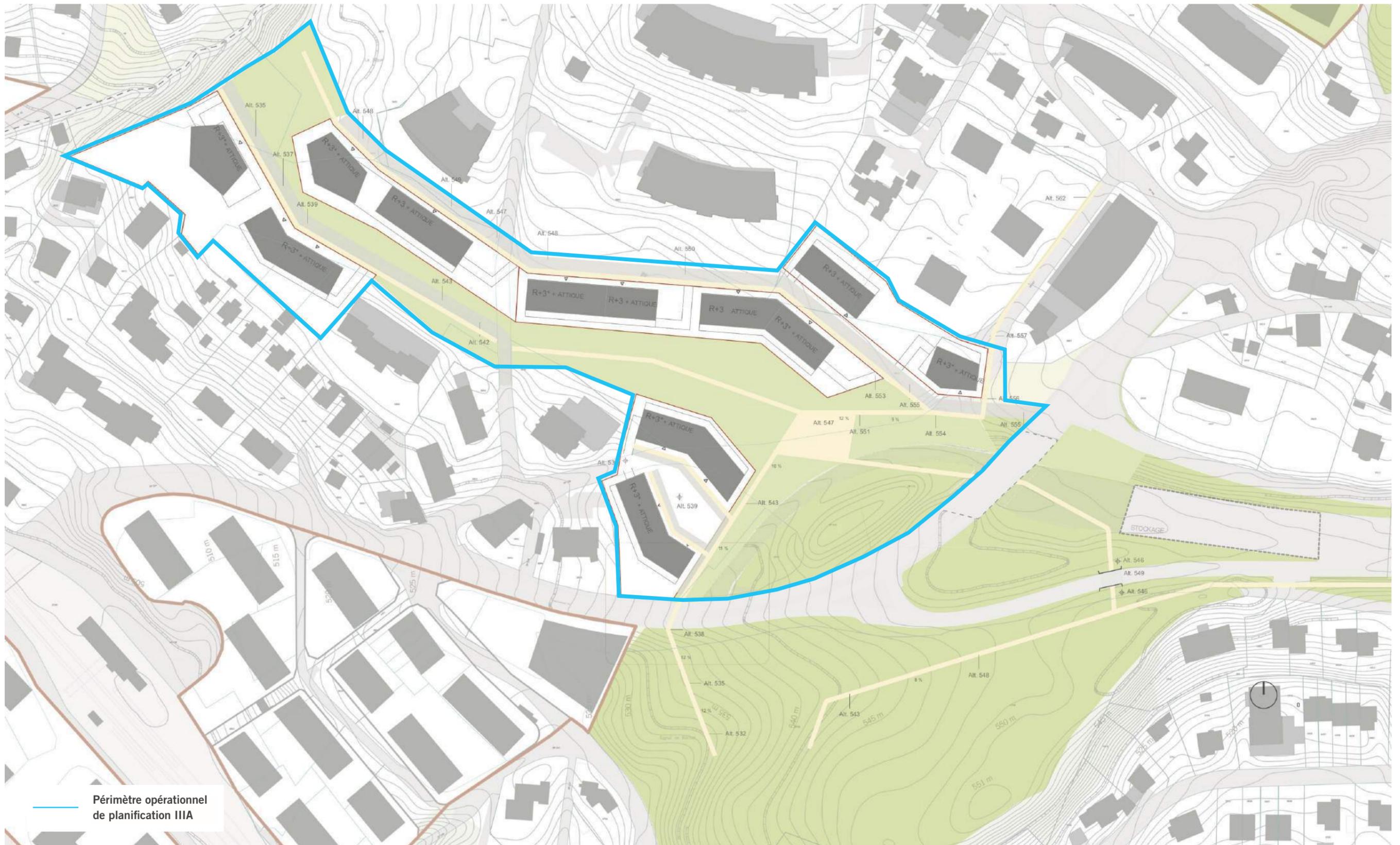
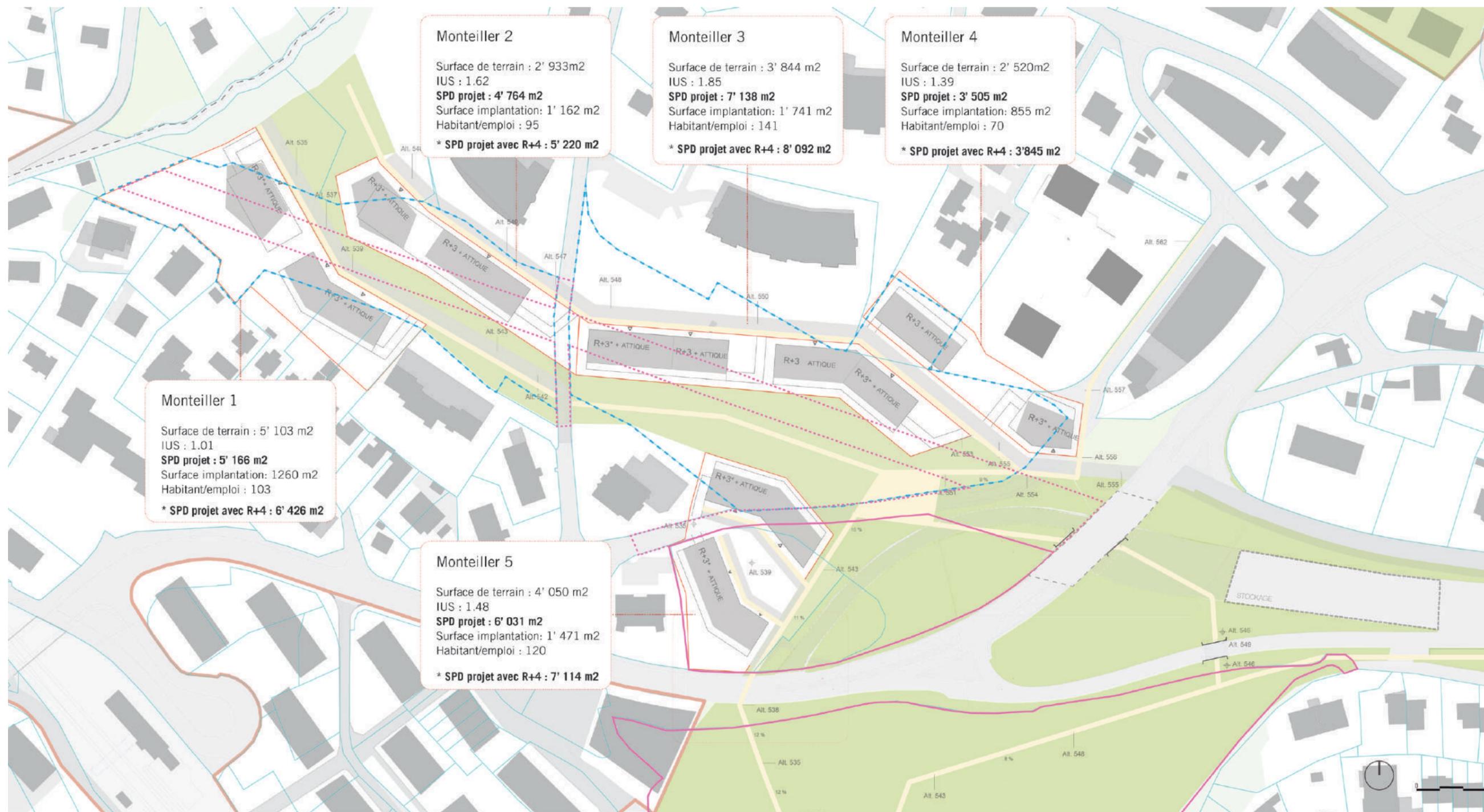


Fig. 8 : Potentiel de développement du secteur central et superposition de l'esquisse de projet et des limites parcellaires existantes



**SURFACE D'IMPLANTATION: 6' 489 m<sup>2</sup>**  
**SURFACE DE TERRAIN: 18' 450 m<sup>2</sup>**

**SPD : 26' 216 m<sup>2</sup>**  
**HAB/EMPLOI: 524 (284 hab +e/ha)**  
**IUS: 1.42**

**SPD avec R+4 : 30' 309 m<sup>2</sup>**  
**HAB/EMPLOI: 606 (328 hab+e /ha)**  
**IUS: 1.64**

Fig. 9 : Principe d'accessibilité du secteur central



— Périmètre opérationnel de planification IIIA

Fig. 10 : Évaluation de la génération de trafic supplémentaire

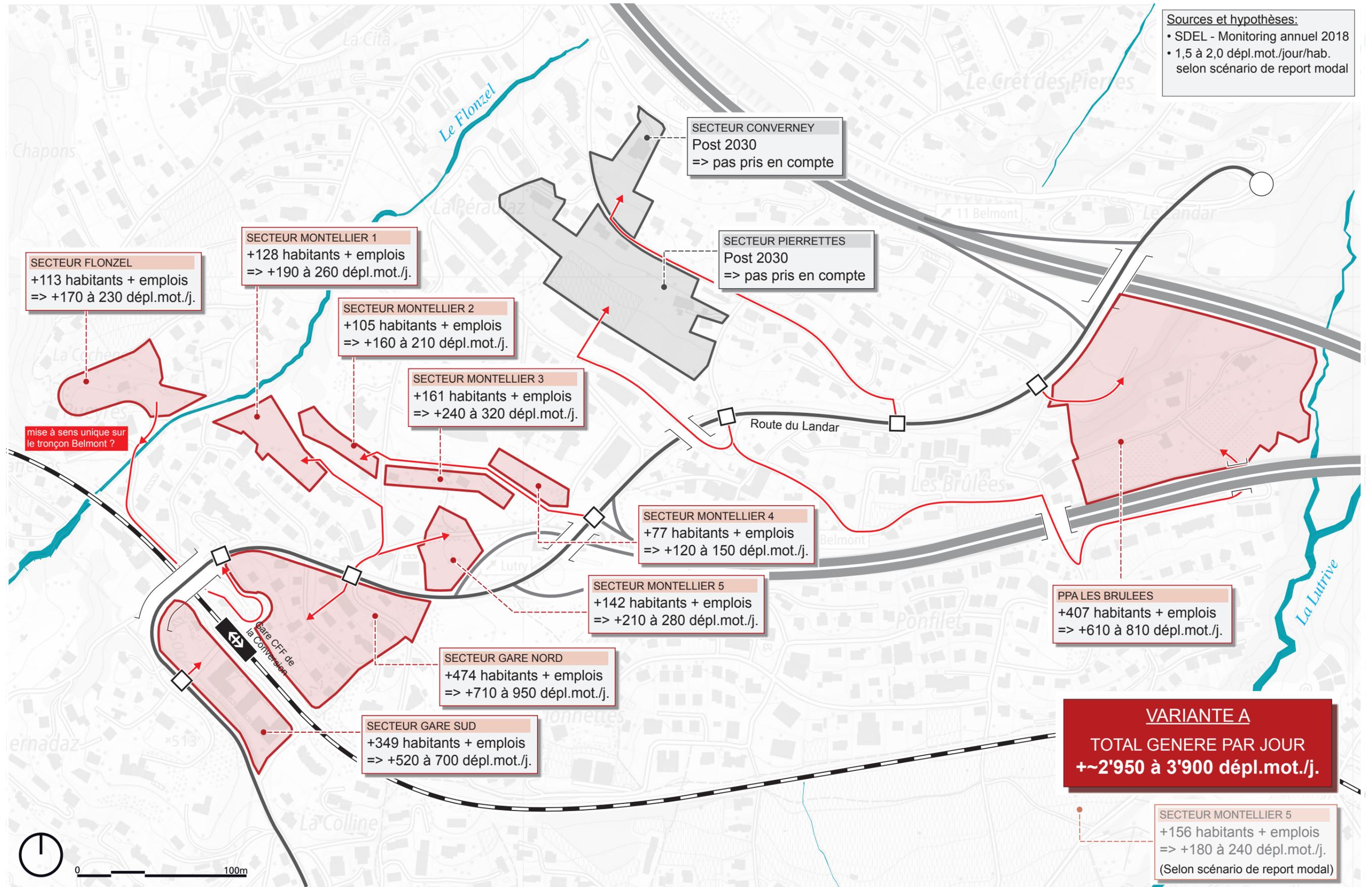


Fig. 11 : Charges de trafic journalières (TJM 2030) et effets de projet de développement sur la Route du Landar

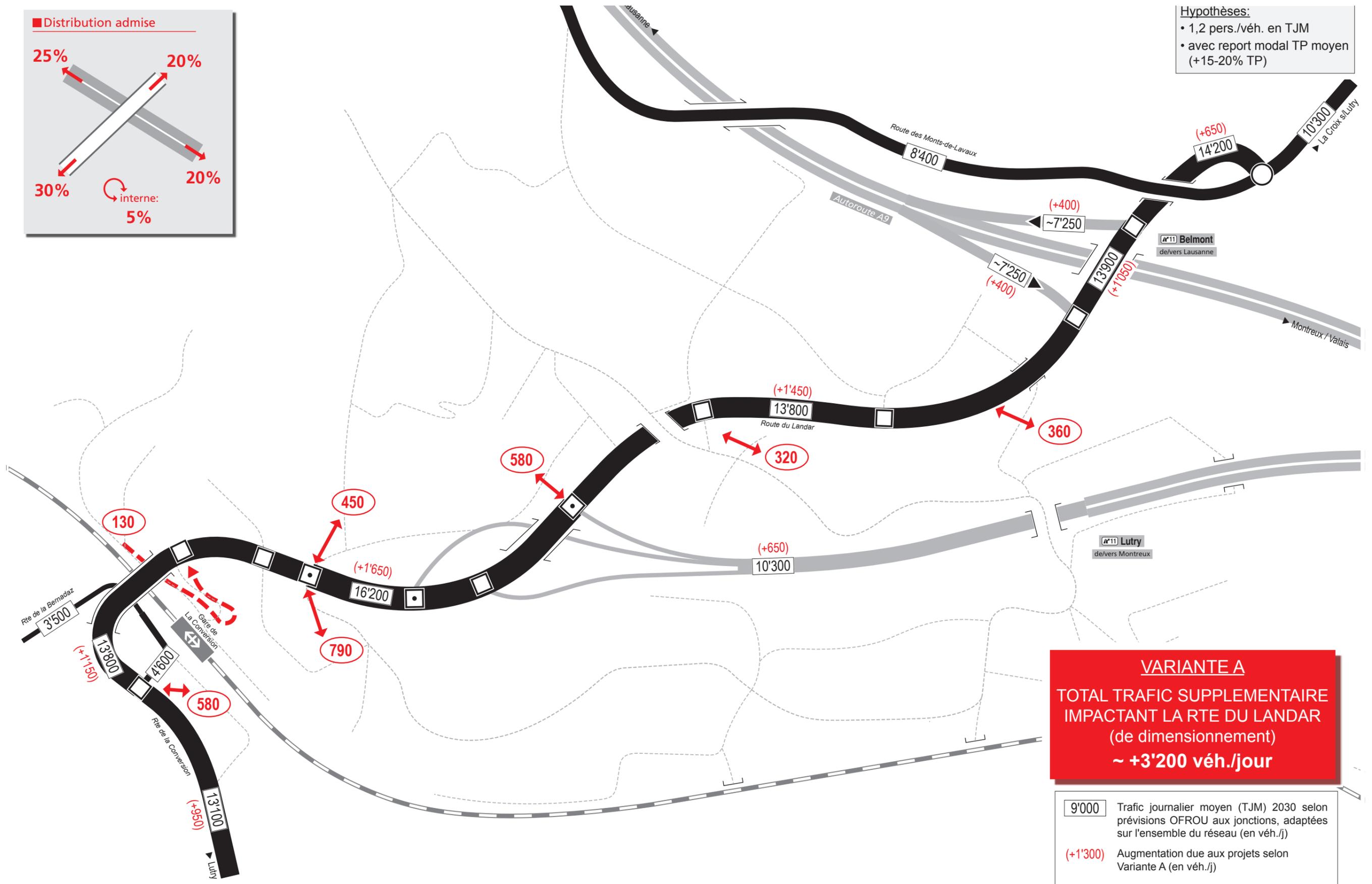


Fig. 12 : Exploitation recommandée et CU en HPS 2030 avec maintien de la bretelle direction Lac

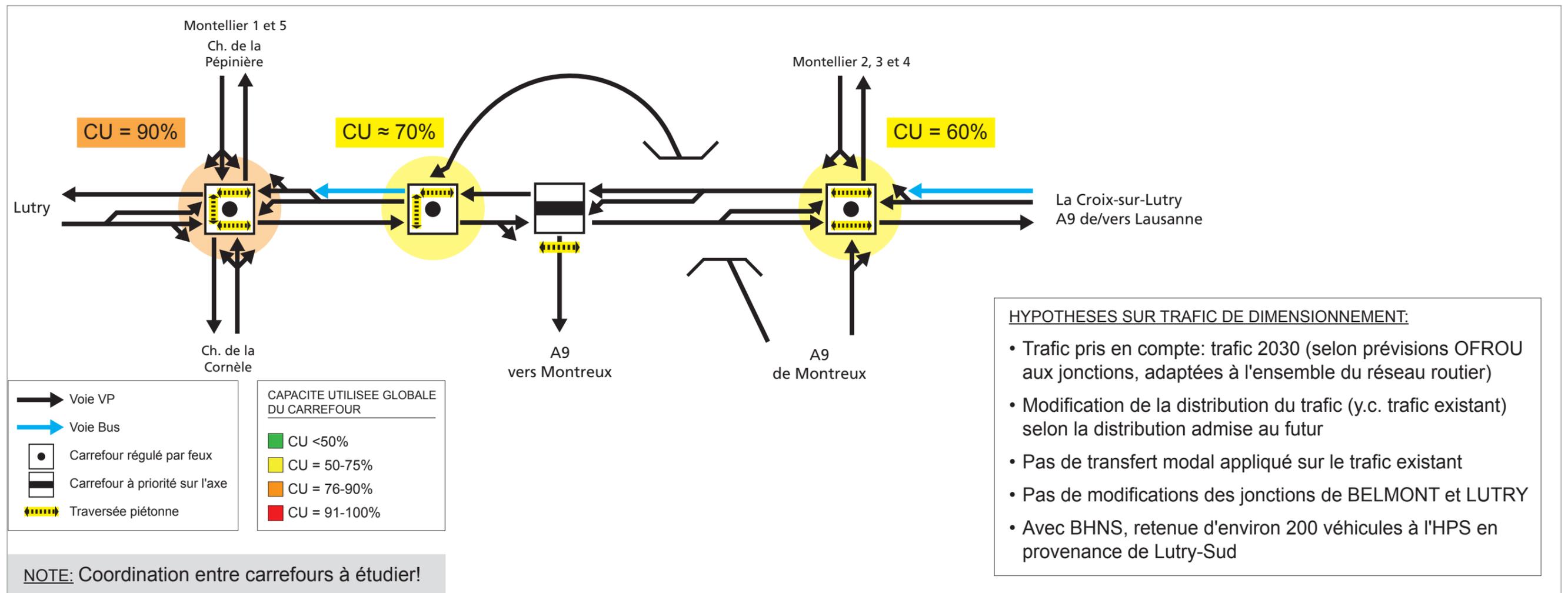
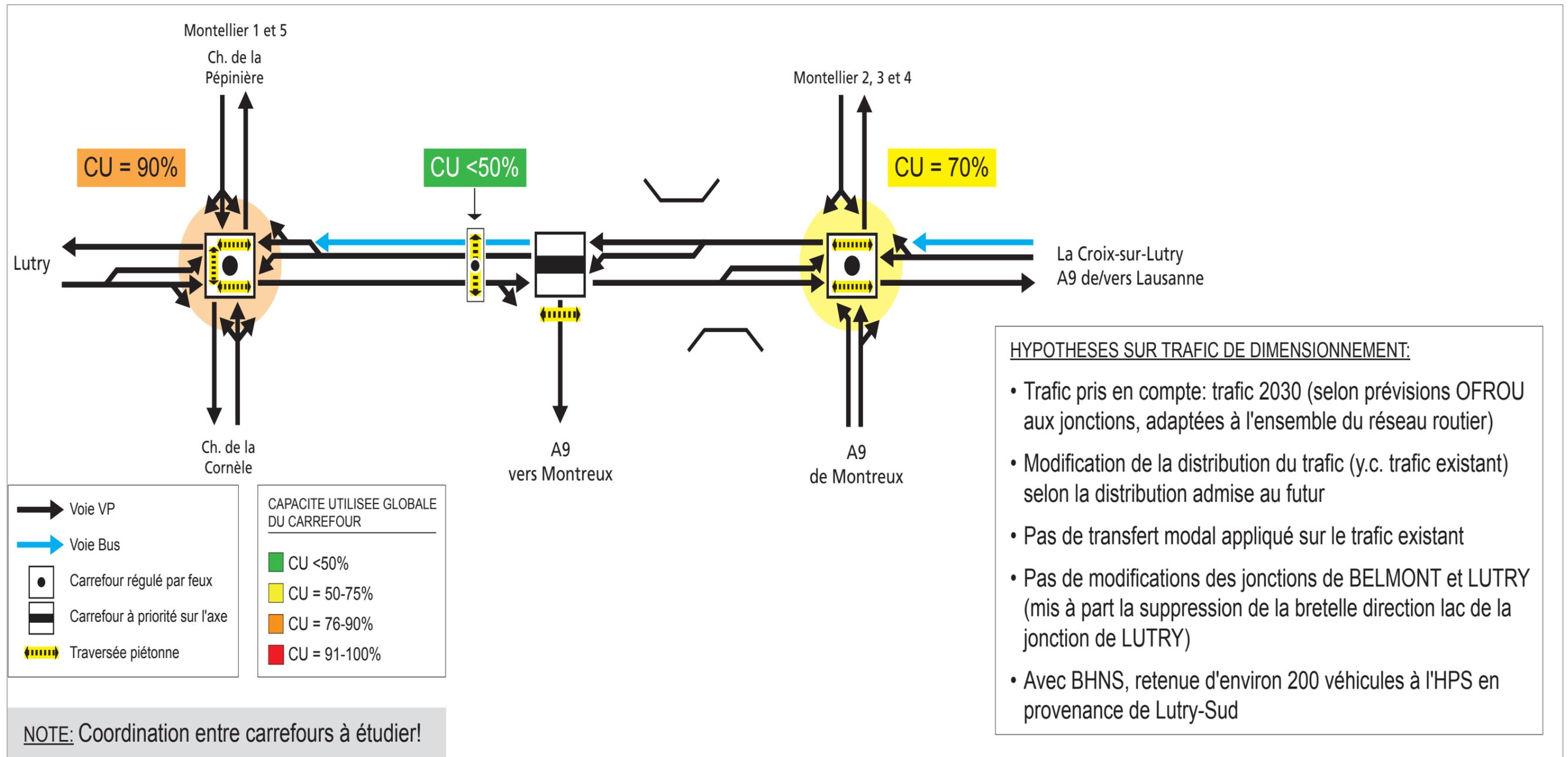


Fig. 13 : Exploitation recommandée et CU en HPS 2030 avec suppression de la bretelle direction Lac



[www.est-lausannois.ch](http://www.est-lausannois.ch)  
Schéma directeur de l'Est lausannois  
Rue de Lausanne 25  
1020 Renens

