

L a u s a n n e

III

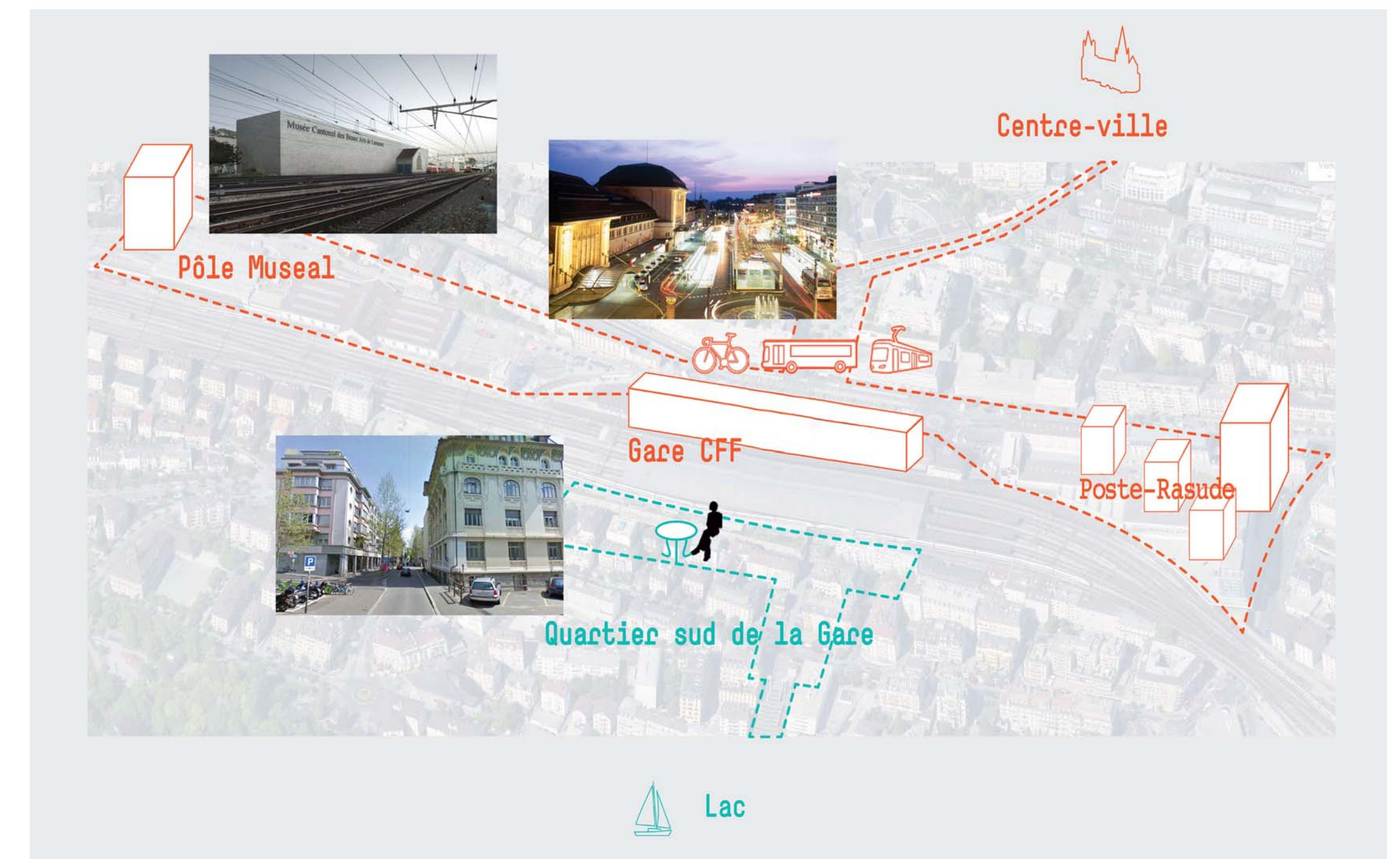
COORDONNER DEVELOPPEMENT URBAIN ET MOBILITE DURABLE

GARE DE LAUSANNE : DEVELOPPER ET FAIRE VIVRE LA PRINCIPALE INTERFACE TP DE SUISSE ROMANDE

En regard de l'attractivité de l'arc lémanique et notamment de la croissance démographique de l'agglomération Lausanne-Morges, la **nouvelle gare de Lausanne** pourra accueillir, demain, près de deux fois plus de voyageurs qu'aujourd'hui.

Avec le projet Léman 2030, des solutions concrètes sont élaborées pour répondre à l'augmentation de la clientèle ferroviaire (meilleure accessibilité aux trains) et au développement de l'offre (davantage de trains, plus longs). L'enjeu est de doubler le nombre de places assises et les cadences des trains.

Les transformations engendrées à la gare auront des conséquences sur l'environnement bâti, sur la circulation et sur les interfaces avec les transports publics. Ces modifications donnent l'opportunité de repenser l'aménagement urbain en intégrant notamment une troisième ligne de métro (**métro m3**) et un **pôle muséal** d'envergure européenne. Elles permettent également des transformations des espaces publics au sud de la gare, afin d'améliorer la vie du quartier bordant la gare et de faire du **front sud** une véritable porte d'entrée sur la ville. Par ailleurs, le renouveau de certains quartiers voisins (notamment **Poste-Rasude**) renforcera encore la fonction de centralité de la gare.

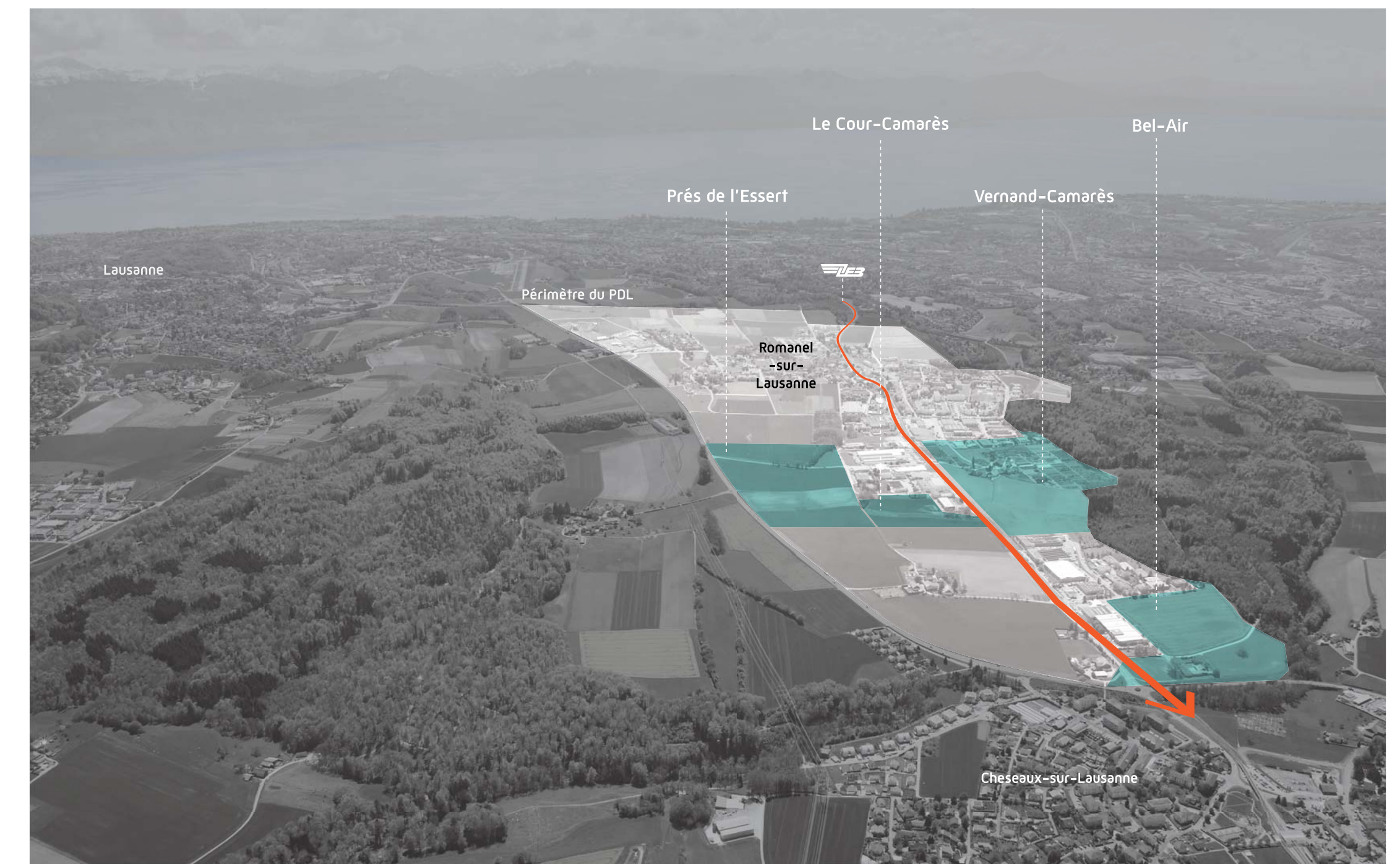


TRAIN LEB : DEVELOPPER LA VILLE DU NORD LAUSANNOIS

Le développement du LEB poursuit l'objectif d'augmenter la cadence d'une fréquence de quinze minutes à sept minutes et demie sur le tronçon urbain entre le Flon et Cheseaux-sur-Lausanne, et de frente à quinze minutes entre Cheseaux-sur-Lausanne et Echallens. Cet accroissement de la cadence associée à une augmentation de capacité des rames, permettront à terme de transporter plus de 10 millions de passager par année et renforceront dans une large mesure l'attractivité du LEB.

Depuis le centre-ville de Lausanne, le LEB dessert l'un des principaux sites de développement de l'agglomération Lausanne-Morges (site stratégique C, Romanel-sur-Lausanne – Vernand – Cheseaux-sur-Lausanne), qui présente un potentiel de quelque 16'000 habitants et emplois supplémentaires à l'horizon 2030. Pour anticiper et accompagner les développements urbains prévus sur le territoire s'étirant de l'autoroute au sud de Cheseaux, un plan directeur localisé (PDL) va être établi sur les communes de Romanel-sur-Lausanne et de Lausanne-Vernand. Le plan directeur a pour objectif de donner une image commune et cohérente à l'ensemble du secteur, dépassant les limites communales.

Sur la partie lausannoise du territoire, de grands projets de quartiers sont déjà en cours (**Le Cour Camarès, Vernand-Camarès**) ou en devenir (**Bel-Air, Près de l'Essert**). Ils permettront la création de quelques 1'500 logements et de quelques 1'000 emplois et seront parties prenantes de la nouvelle ville du nord lausannois.

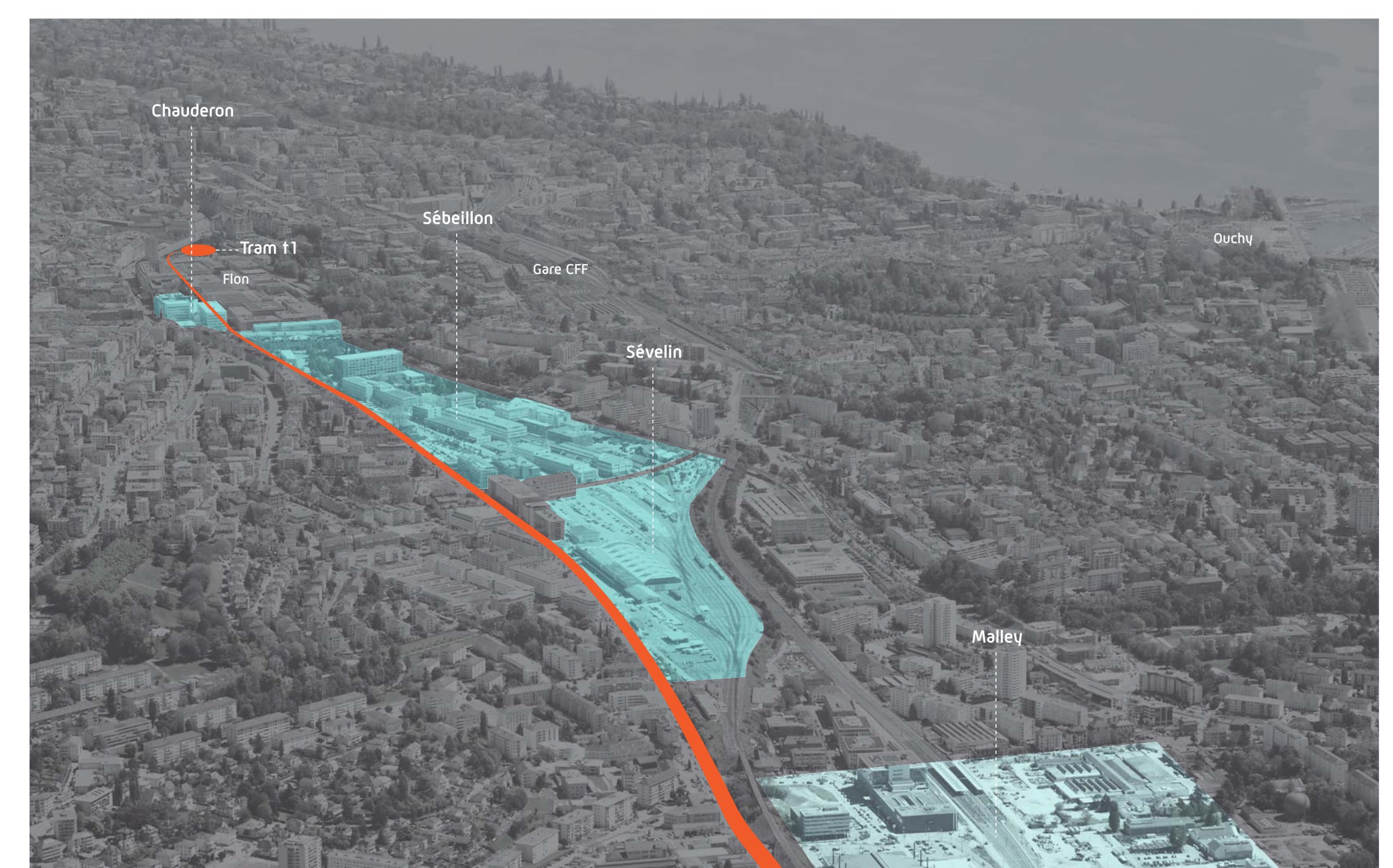


NOUVEAU TRAM T1 : REVITALISER LES QUARTIERS OUEST

La création de la première ligne de tramway lausannoise, constitue la première étape du projet «Axes forts» de l'agglomération Lausanne-Morges. Cette ligne reliera le Flon à la gare de Renens dès 2017-18 ; à terme, elle sera étendue en direction de Bussigny et Villars-Site-Croix.

A l'échelle de la ville de Lausanne, la première qualité du tram est de tisser des liens entre des quartiers en apparence hétérogènes. Il offre une unité au paysage de la ville, jouant sur sa continuité. La mise en place du tram permet de valoriser la convivialité de l'espace public, dans des secteurs tels que l'Ecole des Métiers ou l'EPSIC, et de proposer des réaménagements paysagers (Prélaz-les-Roses). Le tramway transforme une rue de transit en une « **avenue urbaine** ». Évoluant en site propre, sa vitesse commerciale élevée, sa grande régularité et son confort accru permettent d'offrir aux utilisateurs un niveau de service particulièrement attractif. Les itinéraires piétons et cyclables seront améliorés le long du tramway, en étant sécurisés, continus et plus directs.

Le tramway permet de revitaliser des quartiers situés jusqu'ici en marge de la ville et d'assurer un trait d'union entre ces derniers. C'est notamment le cas des projets de logement de Morges et du projet de valorisation de la plateforme de **Sébeillon-Sévelin**, quartier stratégique de développement, appelé à devenir un quartier vivant, dense et mixte, dans le prolongement du centre-ville.



NOUVEAU METRO M3 : ACTIVATEUR DE PROJETS NECESSAIRE A L'AGGLOMERATION

Le nouveau **métro m3** est un élément fondamental du réseau des axes forts de transports publics de l'agglomération. Il permettra de relier la gare, le centre-ville et le nord-ouest lausannois avec un tracé et une technologie qui permettent d'optimiser les cadences et la capacité.

Fonctionnant avec une technologie identique au métro m2, le métro m3 viendra en renfort du m2 sur le tronçon gare-Flon. Il absorbera ainsi une partie du doublement de fréquentation annoncé au centre-ville d'ici à 2030. Il va de plus suppléer à un réseau de bus qui va rapidement atteindre ses limites.

Le nouveau métro m3 permettra le développement de nouveaux quartiers (**écoquartier des Plaines-du-Loup**) et de grands équipements (**site de Beaulieu, stade et terrains de sports de La Tuilière**). Au total, le tracé du m3 desservira 7 stations, avec des possibilités de se connecter aux métros m1 et m2, au réseau CFF, RER, T1 et LEB. Le tracé est entièrement souterrain, soit en tunnel, soit en tranchée couverte. La cadence prévue est de 4', pour une capacité de 3'500 p/h/sens.

