

Bulletin du

Conseil communal

Lausanne

N^o 19

Séance du mardi 13 juin 2006

Présidence de M. Jean-Christophe Bourquin (Soc.), président

Sommaire

Ordre du jour	1055
Ouverture de la séance	1058

Communications:

1. Construction d'un ensemble de logements sur les parcelles communales N^{os} 3385, 3452, 3453, 3455 et 3456 sises à l'avenue Victor-Ruffly – Ouverture d'un compte d'attente conditionnel 1059
2. Dérogation au Règlement sur la comptabilité des Communes en matière d'élaboration du plan comptable de la Direction des services industriels de Lausanne 1060

Lettres:

1. Demande d'urgence de la Municipalité pour le préavis N^o 2005/83 (Municipalité) 1058
2. Retrait de la motion de M. Roland Philippoz de soutien à la Fondation Digger (M. Roland Philippoz) . . . 1058
3. Retrait du postulat de M^{me} Andrea Eggli «Nettoyage des locaux de la Ville: au moins un salaire décent!» (M^{me} Andrea Eggli) 1059

Question:

- N^o 32 Question N^o 32 de M^{me} Florence Germond (M^{me} Florence Germond) 1060

Interpellation:

- «Quel avenir pour le «Site associatif du 52»?» (M^{me} Adèle Thorens et consorts). *Dépôt* 1063

Pétitions:

1. Parcage dans les quartiers de Vennes et de Montolieu (Association de l'Ecole d'études sociales et pédagogiques de Lausanne (A3EtSiPlus) et consorts [369 signatures]). *Dépôt* 1062
2. «Non à la défiguration des Tonnelles» (Collectif pour la sauvegarde des Tonnelles [2902 signatures]). *Dépôt* 1063
3. «Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou «magasins des cultures»» (Amis de la Cité et du Groupe des HabitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie et consorts [4648 signatures]). *Rapport polycopié* de M^{me} Claire Attinger Doepper, rapportrice 1069

Postulats:

1. «Etude d'une station du TSOL à Sévelin» (M. Charles-Denis Perrin et consorts). *Dépôt* 1063
2. «Nettoyage des locaux de la Ville: au moins un salaire décent! (bis)» (M^{me} Andrea Eggli). *Dépôt* 1063

Questions orales 1063

Préavis :

N° 2006/3	Réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat «Sauver la Bavaria» (Travaux)	1066
	<i>Rapport polycopié</i> de M ^{me} Graziella Schaller, rapportrice	1068
	<i>Discussion</i>	1069
N° 2005/83	Plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N ^{os} 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N° 296, les parcelles N ^{os} 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz et les parcelles N ^{os} 3423, 3422, 3421 et 3420. Radiation partielle des plans légalisés N ^{os} 222, 433, 549 et 574. Radiation des plans légalisés N ^{os} 619 et 443. Réponse à la pétition de l'Association radicale de la Sallaz et de l'Association des commerçants de la Sallaz. Construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades. Etude d'impact sur l'environnement. Crédit d'investissement (Travaux, Sécurité sociale et Environnement, Services industriels)	1072
	<i>Rapport polycopié</i> de M. Philippe Mivelaz, rapporteur	1131
	<i>Discussion générale</i>	1134
	<i>Discussion sur la motion d'ordre</i>	1140
	<i>Reprise de la discussion générale</i>	1144
	<i>Discussion</i>	1153

Ordre du jour

19^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 13 juin 2006 à 20 h 00

A. OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Communications.

B. QUESTIONS ORALES

C. RAPPORTS

2. *Pétition des Amis de la Cité, du Groupe des habitants du quartier Barre–Vallon–Industrie et consorts (4648 sign.)*: «Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou «magasins des cultures»!» (Trx). COMMISSION DES PETITIONS.

3. *Rapport-préavis N° 2005/87*: Sécurité et sentiment d'insécurité à Lausanne et réponse à la motion M. Dunant «Lausanne, ville centre... aussi la nuit!» (SP, AGF, CSP, Trx, EJE, SSE, SI). DIANE GILLIARD.

4. *Rapport-préavis N° 2005/31*: Augmentation à sept semaines par année du droit aux vacances des apprentis. Pour un congé d'adoption identique au congé-maternité. Révision partielle du Règlement pour le personnel de l'Administration communale. Réponses aux motions F. Ghelfi. (AGF). MARC DUNANT.

5. *Pétition de M. O. Moeschler et consorts (1378 sign.)* demandant le rétablissement de passages pour piétons et la mise en place de mesures d'aménagement et de modération du trafic dans la nouvelle zone 30 du quartier France–Collonges–Maupas–Beaulieu. (Trx). COMMISSION DES PETITIONS.

6. *Rapport-préavis N° 2005/83*: PPA concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N°s 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N° 296, les parcelles N°s 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz et les parcelles N°s 3423, 3422, 3421 et 3420. Radiation partielle des plans légalisés N°s 222, 433, 549 et 574. Radiation des plans légalisés N°s 619 et 443. Réponse à la pétition de l'Association radicale de la Sallaz et de l'Association des commerçants de la Sallaz. Construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades. Etude d'impact sur l'environnement. Crédit d'investissement. (Trx, SSE, SI). PHILIPPE MIVELAZ.

7. *Rapport-préavis N° 2006/3*: Réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat: «Sauver la Bavaria». (Trx). GAZIELLA SCHALLER.

D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX

INITIATIVES

8. *Postulat de M. Charles-Denis Perrin et consorts*: «Assurer la mixité, c'est aussi... permettre l'accès à l'acquisition de logements pour ceux qui le demandent». (13^e). DISCUSSION PREALABLE.

9. *Postulat de M. Charles-Denis Perrin*: «Lausanne a mal à son air pur, plaider pour un plan général climatique PGC». (13^e). DISCUSSION PREALABLE.

10. *Motion de M^{me} Evelyne Knecht* pour le maintien d'une bibliothèque dans le quartier de Mon-Repos. (17^e). DISCUSSION PREALABLE.

11. *Postulat de M^{me} Andrea Eggli*: «Pour défendre le droit à l'or bleu, les petites rivières font les grands fleuves (bis). Sans eau, pas de vie». (18^e). DISCUSSION PREALABLE.

12. *Postulat de M. Giampiero Trezzini*: «Une meilleure utilisation et valorisation de l'eau dans les pays émergents par l'aide technique directe». (18^e). DISCUSSION PREALABLE.

13. *Postulat de M. Alain Bron*: «Pour un hommage à Stéphane Chapuisat». (18^e). DISCUSSION PREALABLE.

INTERPELLATIONS

14. *Interpellation urgente de M. Serge Segura et consorts*: «Service du logement – Service des gérances: que se passe-t-il?». (17^e) [SSE]. REPONSE MUNICIPALE.

15. *Interpellation de la Commission permanente de gestion, par sa présidente M^{me} Nicole Grin*, sur la gestion du contentieux des taxis. (10^e). [SP]. DISCUSSION.*

16. *Interpellation de M. Julian Thomas Hottinger*: «L'îlot du Métrobus tl à la rue du Grand-Chêne: un danger pour les passagers du Métrobus?» (15^e) [Trx]. DISCUSSION.*

* Développement et réponse envoyés aux conseillers communaux.

17. Interpellation de M. Roger Cosandey relative à la politique de la Ville de Lausanne en ce qui concerne l'engagement de personnes vivant en situation de handicap. (16^e). [AGF]. DISCUSSION.*

18. Interpellation de M. Alain Bron: «Caissettes à journaux: quelles autorisations pour quels émoluments et quels déchets?». (17^e). [Trx]. DISCUSSION.*

Prochaines séances: 20.6 (17 h, assermentation), 27.6 (18 h, séance double), 29.8 (de 18 h à 20 h), 12.9 (18 h, séance double), 3.10, 24.10, 7.11 (18 h, séance double), 21.11, 5.12 (18 h, séance double), 6.12 (19 h).

Au nom du Bureau du Conseil:

Le président: Jean-Christophe Bourquin
Le secrétaire: Daniel Hammer

POUR MÉMOIRE

I. RAPPORTS

2.5 Préavis N° 2006/12: Commune de Lausanne. Comptes de l'exercice 2005. (AGF). COMMISSION DES FINANCES.

13.9 Initiative de M. Fabrice Ghelfi: «Pour un plan lumière en ville de Lausanne. Et si la cathédrale était éclairée à l'énergie solaire?» (SI). GREGOIRE JUNOD.

13.9 Préavis N° 2005/51: Politique sociale communale. Définition d'un cadre général et mise en œuvre de celui-ci dans le champ d'activité de la Direction de la sécurité sociale et de l'environnement. (SSE, EJE). RAPHAEL ABBET.

25.10 Rapport-préavis N° 2005/58: Réponse à la motion D. Gilliard intitulée «Pour le maintien des locataires dans leur logement et la mise en œuvre de mesures efficaces pour éviter les expulsions». (SSE). GRAZIELLA BERTONA.

25.10 Pétition de M. B. Corthésy et consorts (116 sign.) pour l'amélioration de la sécurité des piétons à l'avenue Vulliemin à Lausanne. (Trx). COMMISSION DES PETITIONS.

7.2 Pétition de M. K. Gossweiler pour des amendes d'ordre au bénéfice des préventions. COMMISSION DES PETITIONS.

21.3 Postulat de M. Roland Rapaz: «De l'eau pour se désaltérer et se rincer les mains sur les places du centre ville». (Trx). TRISTAN GRATIER.

21.3 Motion de M. Roland Philippoz pour que Lausanne soutienne les projets de la Fondation Digger, active dans le déminage humanitaire, et contribue ainsi à lutter contre les conséquences dramatiques des mines antipersonnel. (AGF). FABRICE GHELFI.

21.3 Postulat de M^{me} Adèle Thorens: «Plus d'espace libre pour les élèves de Villamont avec le chemin des Magnolias piétonnier». (Trx, EJE). JOSIANNE DENTAN.

21.3 Postulat de M^{me} Andrea Egli: «Nettoyage des locaux de la Ville: au moins un salaire décent!» (SP). FRANÇOIS HUGUENET.

21.3 Rapport-préavis N° 2006/6: Projet «Pôle Suisse Occidentale». Réponse au postulat de M. Jean-Yves Pidoux «Les lumières de la ville. Lausanne et les mutations des sociétés électriques». (SI). DENIS PACHE.

21.3 Pétition du Groupement des habitants du quartier de la Violette, de la Société de développement du Nord et consorts (402 sign.): «Non à la démolition du Foyer du Soldat!» (Trx). COMMISSION DES PETITIONS.

4.4 Pétition des habitants de la Cité (17 sign.) pour une meilleure gestion des places de parc et des macarons de la zone L. (Trx). COMMISSION DES PETITIONS.

30.5 Préavis N° 2006/11: Construction d'une Maison de quartier à Chailly labellisée MINERGIE. Demande de crédit d'ouvrage. (EJE, Trx, CSP, SSE, SI, AGF). ALAIN HUBLER.

30.5 Projet de règlement de M. Alain Hubler: «Des droits syndicaux pour les employé-e-s de la Ville.» (AGF). FRANCOISE LONGCHAMP.

30.5 Postulat de M. Philippe Mivelaz et consorts pour un plan de densification durable et de qualité. (Trx). JEAN-LOUIS BLANC.

30.5 Postulat de M^{me} Christina Maier: «Turbo-mesures pour les véhicules moins polluants à Lausanne!» (Trx). ALAIN BRON.

30.5 Motion de M. Grégoire Junod et consorts: «Des transports publics gratuits pour les enfants et les jeunes de moins de 20 ans.» (AGF). SYLVIE FREYMOND.

30.5 Postulat de M. Giampiero Trezzini et consorts pour un quartier écologique à Lausanne. (SSE, Trx, SI). CLAIRE ATTINGER DOEPPER.

30.5 Préavis N° 2006/13: Projet de parking-relais à Vennes. Crédit pour la procédure d'appel d'offres et le suivi du projet. Garantie des frais d'études du parking-relais à Vennes jusqu'à l'obtention du permis de construire. (Trx). JEAN-PIERRE BEBOUX.

30.5 Préavis N° 2006/14: Centre de vie infantine de Montelly. Travaux de rénovation du bâtiment (2^e étape), renouvellement partiel du mobilier et demande de crédit complémentaire (1^{re} étape). (EJE, CSP). ANDREA EGGI.

30.5 Préavis N° 2006/15: Rénovation du centre d'exploitation et de gestion d'eauservice à Lutry – CegeL. Demande de crédit. (Trx). THI NGUYEN.

* Développement et réponse envoyés aux conseillers communaux.

30.5 *Pétition de la Société de développement Lausanne-Jorat et consorts (213 sign.)* «contre le projet d'une antenne de téléphone mobile GSM UMTS couplée à un éclairage public proposée par l'opérateur Sunrise sur le rond-point à l'entrée de Vers-chez-les-Blanc». (Trx). COMMISSION DES PETITIONS.

30.5 *Pétition du groupe de défense de la ligne tl N° 3 «Connexion Bellevaux», de la Société de développement du Nord et consorts (env. 11'000 sign.)* demandant aux Autorités communales d'intervenir afin que la ligne N° 3 soit maintenue dans son intégralité. (AGF). COMMISSION DES PETITIONS.

13.6 *Préavis N° 2006/16*: I. Constitution d'un droit distinct et permanent de superficie en faveur de Beau-Rivage Palace S.A. à Ouchy. II. Constitution d'un droit distinct et permanent de superficie en faveur de Solvalor Fund Management S.A. à l'avenue de Beaumont / avenue de la Sallaz. III. Extension du droit distinct et permanent de superficie octroyé à la Fondation de l'Orme, route des Plaines-du-Loup. IV. Prolongation de la durée du droit distinct et permanent de superficie en faveur de M. Shaoqing Zhang, restaurant «La Vaudaire» à Vidy. (CSP). PHILIPPE MIVELAZ.

13.6 Motion de M. Alain Bron pour un accès Internet bon marché. (SI). SYLVIE FREYMOND.

13.6 *Préavis N° 2006/17*: Acquisitions d'immeubles, de droits réels immobiliers et d'actions ou parts de sociétés immobilières et aliénations d'immeubles et de droits réels immobiliers. Prolongement de l'autorisation octroyée pour la législature 2002-2005. (CSP). SYLVIE FAVRE TRUFFER.

13.6 *Préavis N° 2006/18*: Plan partiel d'affectation «Le Golf Club de Lausanne». Addenda au plan d'extension N° 600 du 28 novembre 1980. Extension du droit de superficie. (Trx, CSP). CHRISTINA MAIER.

13.6 *Préavis N° 2006/19*: Réfection des adductions des eaux du Pays-d'Enhaut et de la source des Avants, réfection du groupe de turbinage et construction d'une usine d'ultra-filtration avec Romande Energie (RE) et le Service Intercommunal de Gestion des Eaux (SIGE). (Trx). FRANÇOIS HUGUENET.

13.6 *Préavis N° 2006/20*: Avenue du Grey – Vente d'une parcelle de terrain à KBA-GIORI S.A. (CSP). DIANE GILLIARD.

13.6 *Préavis N° 2006/21*: Installation d'un électrofiltre à la chaufferie à bois de la Tuilière. Demande de crédit d'investissement. (CSP). MARTINE FIORA-GUTTMANN.

13.6 *Pétition de M^{me} M. Samitca et consorts (118 sign.)* concernant l'installation d'une antenne de téléphonie mobile Sunrise aux N°s 6-8 du chemin de Pierreal. COMMISSION DES PETITIONS.

II. INTERPELLATIONS

8.4.03 *Interpellation de M. Charles-Denis Perrin et consorts* au sujet d'une plus grande intégration des forces de police lausannoises dans l'organisation Police 2000. (5^e/03). DISCUSSION.

27.1.04 *Interpellation de M. Fabrice Ghelfi*: «La nouvelle Loi sur l'information: quelles conséquences pour les habitants de Lausanne?» (19^e/04). DISCUSSION.

30.3.04 *Interpellation de M. Jean-Yves Pidoux* sur l'application de la nouvelle Loi cantonale sur l'exercice de la prostitution. (2^e/04). DISCUSSION.

8.12.04 *Interpellation de M^{me} Evelyne Knecht* au sujet des pétitions en suspens. (15^e/04). DISCUSSION.

8.11 *Interpellation de M. Pierre Santschi*: «Contrôle démocratique de l'automatisation des processus électoraux». (8^e). DISCUSSION.

7.2 *Interpellation de M. Olivier Martin*: «Ville de Lausanne: collectivité publique ou société d'assurance?» (13^e). DISCUSSION.

2.5 *Interpellation de M. Julian Thomas Hottinger*: «Les emballages: ça PET sous toutes les formes!». (17^e). DISCUSSION.

30.5 *Interpellation de M. Fabrice Ghelfi*: «Petite enfance: la Confédération réduit la voilure, les Villes doivent réagir». (18^e). DISCUSSION.

Séance

du mardi 13 juin 2006

Membres absents excusés: M^{me} Marie-Ange Brélaz-Buchs, M. Paul-Louis Christe.

Membres absents non excusés: M^{me} Dominique Aigroz, M. Eric Blanc, M. Bernard Coupy, M. Tristan Gratier, M. André Mach, M. Gilles Meystre, M. Jean Mpoy, M. Daniel Péclard, M. Francis Pittet, M. Thomas Schlachter, M. Nelson Serathiuk.

Membres présents	87
Membres absents excusés	2
Membres absents non excusés	11
Effectif actuel	100

A 20 h 00, en la salle du Conseil communal de l'Hôtel de Ville.

Le président: – Mesdames et Messieurs, veuillez gagner vos places s'il vous plaît, la séance est ouverte, le quorum est atteint. Opérations préliminaires, communications. Je donne la parole à M. le secrétaire du Conseil.

M. Daniel Hammer, secrétaire: – Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous avons reçu les communications suivantes:

Demande d'urgence de la Municipalité pour le préavis N° 2005/83

Lettre

Monsieur Jean-Christophe Bourquin
Président du Conseil communal
Hôtel de Ville
1002 Lausanne

Lausanne, le 8 juin 2006

Séance du Conseil communal du 13 juin 2006

Monsieur le Président,

Ayant examiné l'ordre du jour de la prochaine séance, la Municipalité vous demande de bien vouloir traiter en urgence le préavis suivant:

Ch. 6 – Préavis N° 2005/83: PPA concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N°s 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N° 296,

les parcelles N°s 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz et les parcelles N°s 3423, 3422, 3421 et 3420. Radiation partielle des plans légalisés N°s 222, 433, 549 et 574. Radiation des plans légalisés N°s 619 et 443. Réponse à la pétition de l'Association radicale de la Sallaz et de l'Association des commerçants de la Sallaz. Construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades. Etude d'impact sur l'environnement. Crédit d'investissement.

Motif: *La planification des travaux, liée à celle du m2, requiert une décision à court terme.*

En vous remerciant d'avance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz
Le secrétaire: François Pasche

Retrait de la motion de M. Roland Philippoz de soutien à la Fondation Digger¹

Lettre

Roland Philippoz
Plaines-du-Loup 70
1018 Lausanne
021 647 18 97 (dom.) 021 643 62 29 (prof.)
rphilippoz@yahoo.com

Monsieur
Jean-Christophe Bourquin
Président du Conseil communal
Place de la Palud 2
1002 Lausanne

Lausanne, le 1^{er} juin 2006

Motion Soutien à la Fondation Digger

Monsieur le Président,

La décision de la Municipalité d'apporter un soutien direct à la Fondation Digger a été entérinée par la Commission permanente des finances. Les conditions convenues dans le cadre de la commission ad hoc sont ainsi réunies, ce qui

¹BCC 2005-2006, T. I (N° 8), p. 916; *idem*, T. II (N° 12/II), pp. 332-333.

me permet de vous informer formellement du retrait de ma motion.

En vous remerciant d'en prendre note, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

(Signé) *M. Roland Philippoz*

Copie: M. Fabrice Ghelfi, Président de la commission

Retrait du postulat de M^{me} Andrea Egli «Nettoyage des locaux de la Ville: au moins un salaire décent!»²

Lettre

Andrea Egli
Montelly 16
1007 Lausanne

Secrétariat du Conseil communal
Daniel Hammer
Hôtel de Ville
1003 Lausanne

Lausanne, le 11 juin 2006

Monsieur,

Suite aux discussions en commission, je vous prie de transmettre au bureau ma décision de retirer le postulat intitulé:

«Nettoyage des locaux de la Ville: au moins un salaire décent!»

Je vous prie en même temps de leur présenter le nouveau postulat:

«Nettoyage des locaux de la Ville: au moins un salaire décent! (bis)»

Tout en vous remerciant, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes meilleures salutations.

(Signé) *Andrea Egli*

Construction d'un ensemble de logements sur les parcelles communales N°s 3385, 3452, 3453, 3455 et 3456 sises à l'avenue Victor-Ruffy – Ouverture d'un compte d'attente conditionnel

Communication

²BCC 2005-2006, T. II (N° 11), p. 205; *idem*, T. II (N° 12/II), pp. 335-336.

Lausanne, le 31 mai 2006

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Par décisions successives du 15 juillet 2004, 3 janvier 2005 et 30 juin 2005, la Municipalité a accepté le principe de cession en droit distinct et permanent en faveur de la Société coopérative Cité-Derrière sur les parcelles communales 3385, 3452, 3453, 3455 et 3456 sises à l'avenue Victor-Ruffy à Lausanne, en vue de la construction de plusieurs immeubles de logements. Elle a invité la société à engager les études nécessaires pour construire ces logements, en utilisant de manière optimale les ressources en bois de la Ville et en intégrant des principes Minergie afin d'offrir des logements de qualité à des prix abordables.

La société s'est engagée dans la phase des études en introduisant une procédure d'appel d'offres en deux temps. Huit bureaux d'architecture ont été sélectionnés parmi 81 candidatures. Le projet retenu respecte le PGA ainsi que les principes de développement durable énoncés dans le programme du concours. Avec l'achèvement de la phase «concours» en octobre 2005, le bureau lauréat ainsi que l'équipe des bureaux d'étude qui a participé au concours se sont mis au travail pour élaborer le projet définitif en vue de la demande du permis de construire.

Les honoraires d'études jusqu'au dépôt de la demande de permis de construire s'élèvent à environ 1'000'000 francs. Ce montant regroupe les prestations de tous les bureaux d'étude pour un projet de 60 logements dont le devis estimatif s'élève à 20'000'000 francs.

La société coopérative ne dispose pas des liquidités nécessaires pour financer entièrement cette phase. Elle doit recourir à un emprunt bancaire. Afin d'obtenir l'ouverture d'un crédit d'étude à des conditions favorables, la coopérative souhaite obtenir de la part de la Municipalité un engagement conditionnel tendant à couvrir les frais d'étude à hauteur de 350'000 francs en cas de non aboutissement du projet par le refus du permis de construire.

Consultée, conformément à l'article 97 bis du Règlement communal, la Commission des finances s'est, dans sa séance du 17 mai 2006, prononcée favorablement à ce sujet.

Vous remerciant de la suite que vous voudrez bien donner à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:	Le secrétaire:
Daniel Brélaz	François Pasche

Dérogation au Règlement sur la comptabilité des Communes en matière d'élaboration du plan comptable de la Direction des services industriels de Lausanne

Communication

Lausanne, le 7 juin 2006

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Le Décret cantonal sur le secteur électrique du 5 avril 2005 (DSecEl) impose aux entreprises en approvisionnement d'électricité, telles que les Services industriels de Lausanne (SIL), des obligations nouvelles, notamment en matière comptable. Il les contraint à présenter une facture qui différencie clairement le prix de l'énergie, le timbre d'acheminement et les taxes perçues par les collectivités. Le timbre d'acheminement rétribue l'activité de distribution de l'énergie. Il comprend notamment tous les coûts d'exploitation (entretien, salaires des employés, etc) et doit être déterminé par niveaux de tension, ce qui implique de connaître précisément les coûts liés à chaque niveau.

D'autre part, pour le pilotage de leurs activités commerciales, les SIL ont besoin de pouvoir s'appuyer sur des analyses techniques et financières beaucoup plus fines que celles que permet le système actuel. Le plan comptable des Communes n'a en effet pas été conçu pour répondre à des besoins aussi spécifiques. Il ne permet pas de déterminer les coûts complets par domaines d'activité, et encore moins, pour ce qui est du secteur de l'électricité, par niveaux de tension.

Pour répondre à ces besoins, les SIL doivent pouvoir s'appuyer sur un système comptable permettant:

- de tenir une comptabilité différenciée pour la production, la distribution et la commercialisation de l'électricité;
- de tenir une comptabilité détaillant les éléments constitutifs du coût du timbre d'acheminement de l'électricité;
- de déterminer les prix de revient de leurs produits et de leurs prestations clients.

Sur la base des éléments ci-dessus, le Service cantonal des communes et des relations institutionnelles (SECRI) a donné un accord de principe à une gestion séparée et particulière de la comptabilité des SIL. Elle reste, bien évidemment, soumise au respect des exigences en matière de comptabilité des Communes et des règles relatives aux marchés publics. De même, les droits de regard et de surveillance de votre Conseil, de la Municipalité, du Service de la révision et du Service financier, sont toujours garantis. Ils auront, comme aujourd'hui, accès à toutes les données nécessaires à leurs informations ou à des fins de contrôles. Relevons par ailleurs que le nouveau système comptable, en offrant une vision plus approfondie des résultats financiers des activités des SIL, facilitera ces tâches.

Pour répondre à l'obligation de la Municipalité de publier un budget et des comptes pour l'ensemble de la Commune, les SIL prendront leurs dispositions pour que les données de leur compte de fonctionnement puissent être transférées dans le système informatique GEFI. Cette opération sera réalisée deux fois par année, pour l'établissement du budget et pour le bouclage des comptes. Elle s'effectuera uniquement au niveau de la troisième position de la classification spécifique «niveau publié» de GEFI. Les SIL présenteront également des comptes d'investissements et un bilan propres à pouvoir être consolidés avec ceux des autres directions de la Commune.

Au vu de ce qui précède et avec les réserves mentionnées, la Municipalité a autorisé les SIL à tenir une comptabilité séparée des comptes de la Ville et à structurer leur plan comptable selon un schéma différent de celui prescrit par le Règlement sur la comptabilité des Communes.

En vous remerciant de bien vouloir prendre acte de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:	Le secrétaire:
Daniel Brélaz	François Pasche

Question N° 32 de M^{me} Florence Germond

Dans le cadre de la votation populaire sur la rue Centrale, il fut beaucoup question de la limitation à 30 km/h sur cette artère.

1. *A ce jour, le Canton a-t-il délivré l'autorisation pour la limitation à 30 km/h ?*
2. *Ce type de limitation à 30 km/h est-il prévu sur d'autres tronçons ?*
3. *Enfin, sur la rue Centrale, d'après les derniers comptages, combien de véhicules circulent-ils par jour et combien de traversées de piétons compte-t-on par jour ?*

Réponse de la Municipalité

Lausanne, le 29 mai 2006

Le projet de réaménagement de la rue Centrale a fait l'objet d'un préavis au Conseil communal (préavis N° 253, du 22 novembre 2001).

Durant les séances de la commission ad hoc et les débats qui ont suivi lors de l'adoption de ce préavis au Conseil communal, une forte tendance politique s'est dégagée en faveur de l'instauration d'une «zone 30» (OSR 2.59 1/2.59.2) et une motion s'y référant a été déposée. Il est à préciser que le projet présenté au Conseil communal,

approuvé par la population le 22 septembre 2002, avait pour objectif de favoriser la réduction de la vitesse sur toute la rue Centrale, tout en conservant son caractère d'axe cantonal pour les convois spéciaux et de rue prioritaire pour les véhicules d'urgences. Lors des différents débats, la Municipalité a confirmé ses choix. Au vu des nombreuses divergences entre les différents protagonistes intervenus dans le cadre des discussions, décision a été prise de proposer une limitation de la vitesse générale à 30 km/h (OSR 2.30/2.53), sous réserve de l'approbation des Autorités cantonales.

Il convient de rappeler que la rue Centrale supporte quotidiennement un trafic d'environ 18'000 véhicules et qu'elle est un axe cantonal prioritaire pour les convois spéciaux et les véhicules d'urgences. La prise en compte de la sécurité des piétons impose, le long de cette rue, l'existence de feux de traversée, notamment au droit de la rue Saint-François et, selon le projet de réaménagement de la rue Centrale, au bas de la rue Pépinet. Cette mesure permet de réguler et de limiter la vitesse sur cette artère.

Les mesures de la vitesse effectuées le 6 juin 2002 ont démontré que, pendant la plus grande partie de la journée, la vitesse moyenne se situe aux alentours de 37 km/h.

A ce jour, les travaux sont conformes au planning et seront achevés à la fin de cette année. Toutefois, ils seront suspendus dans le secteur aval de la rue, en raison du conflit avec les travaux de l'UBS, des arches du Grand-Pont – projet «Nave va» – et du m2.

Cela dit, la Municipalité répond de la manière suivante aux questions qui lui sont posées:

1. A ce jour, le Canton a-t-il délivré l'autorisation pour la limitation à 30 km/h?

Suite à la transmission aux services cantonaux de la décision municipale adoptée en séance du 23 décembre 2004 conformément aux promesses faites, le Département cantonal des infrastructures, via son Service des routes, nous informait, en date du 14 janvier 2005, qu'il suspendait la publication de la mesure d'abaissement de la vitesse à 30 km/h à la rue Centrale entre la place de l'Europe et la rue Cheneau-de-Bourg et qu'il transmettait le dossier à la Commission cantonale consultative de circulation (CCC).

Les responsables du Service des routes et le président de la CCC ont informé les services techniques de la Ville, lors d'une séance qui s'est tenue le 16 juin 2005, que le Canton refusait d'entrer en matière pour limiter la vitesse à 30 km/h dans le secteur concerné.

Le 22 juin 2005, la CCC a transmis par écrit sa décision et précisé qu'elle s'oppose à toutes les demandes de limitation de la vitesse à 30 km/h sur des tronçons routiers, qui pourraient être confondues avec les signaux OSR 2.59.1 «zone 30». En effet, elle estime que l'utilisateur commence à

s'habituer aux priorités de droite et à l'absence de passages pour piétons dans les zones 30 et qu'il serait malvenu de créer le doute avec la mise en place d'une simple limitation de la vitesse à 30km/h. La CCC relève également la qualité du projet présenté et estime que les aménagements prévus vont naturellement induire une diminution de la vitesse dans ce secteur.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité a donc dû renoncer à l'abaissement de la vitesse à 30 km/h au moyen des signaux OSR 2.30/2.53 sur la rue Centrale et la rue de Genève.

2. Ce type de limitation à 30 km/h est-il prévu sur d'autres tronçons?

En 1995, le Conseil communal adoptait le Plan directeur communal (PDC). Le chapitre 4 «Accessibilité et mobilité» définit une hiérarchisation du réseau routier selon quatre types d'axes, à savoir les axes de niveau principal, de distribution, modéré ou de desserte. Il est spécifié dans le PDC que seuls les axes appartenant au réseau modéré ou de desserte peuvent être sous le régime de la zone à 30 km/h. De plus, la carte représentant le schéma de l'organisation urbaine future situe les centres de quartiers et pôles commerciaux.

Depuis 1995, la Ville a mis en place, en zone urbaine, 31 zones sous le régime de la limitation à 30 km/h et plusieurs nouvelles zones sont d'ores et déjà planifiées. Ainsi, plus de 40% des habitants du territoire urbain résident actuellement à l'intérieur d'une zone modérée. Ces secteurs ont été choisis principalement en fonction, d'une part, d'un inventaire général des quartiers nécessitant une amélioration des conditions de sécurité et de qualité de vie, et, d'autre part, des secteurs faisant l'objet d'une demande de modération du trafic de la part des habitants. Dans tous les cas, tant les bases juridiques que les principes et objectifs définis dans le PDC ont été respectés.

La Municipalité entend continuer la mise en place de zones à 30 km/h, comme cela est précisé dans le rapport-préavis N° 2005/36 (mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne).

Rappelons que la mise en place d'une zone 30 km/h doit répondre à de nombreux critères, notamment la suppression de certains passages pour piétons, la gestion des carrefours par la priorité de droite et la dépose de la signalisation lumineuse, afin de rendre facilement reconnaissable le changement de régime de circulation. Un simple abaissement de la vitesse générale aurait un impact plus faible sur les différents usagers et, par conséquent, il est à craindre que l'effet modérateur en soit réduit.

Ainsi, la Municipalité s'est ralliée à la position du Canton et a renoncé à mettre en place une limitation de la vitesse à 30 km/h au moyen des signaux OSR 2.30/2.53 sur des axes isolés. Elle préfère privilégier la mise en place de zones 30 km/h au moyen des signaux OSR 2.59.1/2.59.2.

3. *Sur la rue Centrale, d'après les derniers comptages, combien de véhicules circulent-ils par jour et combien de traversées de piétons compte-on par jour?*

Les derniers comptages de véhicules à la rue Centrale datent de mai 2004. Le compteur permanent situé sur cet axe a été déposé provisoirement dans le cadre du réaménagement de la chaussée.

Le trafic journalier moyen (7 jours) enregistré au mois de mai 2004 est de 16'000 véhicules.

Le trafic journalier ouvrable moyen (5 jours) enregistré au mois de mai 2004 est de 18'000 véhicules.

Au niveau des comptages piétons, la seule donnée disponible dans le secteur concerne le comptage manuel qui a été réalisé en juin 2004 à la sortie de la gare du métro m1, sur la place de l'Europe. Plus de 1200 piétons à l'heure de pointe du soir ont été recensés.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz
Le secrétaire: François Pasche

Pétition de l'Association des étudiants de l'Ecole d'études sociales et pédagogiques de Lausanne (A3EtSiPlus) et consorts (369 signatures) concernant le parcage dans les quartiers de Vennes et de Montolieu

Dépôt

A3EtSiPLUS
Association des étudiants
de l'Ecole d'études sociales
et pédagogiques de lausanne

Ecole d'études sociales et pédagogiques
A3EtSiPlus
Chemin des Abeilles 14
1010 Lausanne

Commission des pétitions
Bureau du Conseil communal
Place de la Palud 2
Case 6904
1002 Lausanne

Lausanne, le 4 mai 2006

Texte de la pétition

Pétition

Madame, Monsieur,

Des modifications importantes relatives aux parcages ont eu lieu dans les quartiers de Vennes et de Montolieu autour

de notre école à la fin du mois d'avril. C'est en effet dans ce quartier que se trouve l'Ecole d'études sociales et pédagogiques de Lausanne. Ce sont une centaine de places en zone blanche qui ont disparu pour faire place à une zone bleue avec une durée de stationnement de 1 h 00, ne laissant à notre disposition que le seul parking de Boissonnet, largement insuffisant et voué à devenir payant très prochainement.

Nous sommes conscients de la volonté de la Ville de diminuer sensiblement le trafic urbain et nous saluons ces efforts, cependant nous souhaitons vous rendre attentifs au fait que:

- Notre école se trouve dans la **périphérie**.
- Depuis ces modifications récentes, les étudiants viennent sur le site avec plus d'une heure d'avance et peinent malgré cela à trouver une place de parc.
- Les enseignants ont à déplorer des retards répétés de leurs étudiants pour ce même motif.
- Les universitaires bénéficient sur leur site d'un nombre de places important pour une taxe semestrielle d'environ 80.-, soit **160.- par année universitaire**.
- Comparativement, pour un étudiant à plein temps à l'école (4 jours de cours par semaine) la fréquentation du parking relais reviendrait à 98.-/mois soit **980.- d'octobre à juillet!** Au tarif de 5.-, une fréquentation de 4 jours par semaine, 37 semaines par année reviendrait à **740.-!**
- Notre école est fréquentée par environ **760 étudiants** dont une large partie proviennent des cantons de Neuchâtel, de Fribourg, du Jura et même du Tessin.
- Ces frais équivalent pratiquement à nos frais d'écolage!

Au vu de ce qui précède, nous souhaiterions obtenir un arrangement qui nous permettrait soit d'obtenir pour la zone proche de notre école un macaron (valable uniquement entre 8 h et 17 h) soit – et c'est la solution que nous préférons – bénéficier d'un tarif préférentiel à hauteur de **30.- par mois** pour l'accès au parking relais de Vennes avec, pourquoi pas, une **limitation de l'accès aux transports** publics qui ne nous permettrait pas de nous rendre au centre ville mais seulement d'accéder à notre école.

(Signé) *Pour le Comité d'A3etSiPlus: Sabrina Gitto et Lucie Vagnières*

**Pétition du Collectif pour la sauvegarde
des Tonnelles (2902 signatures):
«Non à la défiguration des Tonnelles»**

Dépôt

Lausanne, le 13 juin 2006

Texte de la pétition

NON À LA DÉFIGURATION DES TONNELLES!

**Pétition adressée au Conseil communal de Lausanne
pour le maintien d'un patrimoine historique et celui de
la qualité de vie des habitants du quartier av. France /
ch. des Tonnelles.**

L'environnement du chemin des Tonnelles à Lausanne est gravement menacé par un projet de construction d'un nouvel immeuble au ch. des Tonnelles 1. Ces travaux détruiront une partie d'un magnifique jardin recensé par le Service des bâtiments de l'Etat de Vaud. Ce poumon de verdure abrite des arbres qui seront abattus et une multitude d'oiseaux disparaîtront. La création de 38 places de stationnement augmentera considérablement la circulation dans cette petite ruelle très en pente. Cet immeuble, avec son parking, sera disproportionné par sa grandeur. Il détruira irrémédiablement un ensemble architectural qui fait partie du patrimoine de ce quartier lausannois. La plupart des bâtiments qui l'entourent, classés d'intérêt historique, sont typiques de l'architecture de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle. Ils forment un ensemble cohérent et maintiennent une intégrité esthétique!

**DITES NON À LA CONSTRUCTION
D'UN IMMEUBLE GRAVEMENT NUISIBLE
À LA QUALITÉ DE VIE DES HABITANTS
DE CE QUARTIER!**

Les soussigné-e-s demandent au Conseil communal qu'il prenne fait et cause contre ce projet immobilier qui ne respecte pas l'environnement et qu'il mette tout en œuvre pour que soit maintenue la qualité de vie des habitants de ce quartier.

Toute personne, suisse ou étrangère, peut signer. Les feuilles de pétition signées, même partiellement, doivent être retournées pour le 6 juin 2006, dernier délai.

Collectif pour la sauvegarde des Tonnelles – c/o E. Wermelinger – Av. de France 33 – 1004 Lausanne ou par fax 021 311 61 20. Pour tout renseignement et pour obtenir des feuilles de pétition: sltanciens@bluewin.ch ou 079 425 69 78.

**Postulat de M. Charles-Denis Perrin et consorts:
«Pour l'étude d'une station du TSOL à Sévelin»**

Dépôt

Lausanne, le 12 juin 2006

(Signé) *Charles-Denis Perrin, Christina Maier, Thérèse de Meuron*

**Postulat de M^{me} Andrea Eggli: «Nettoyage des locaux
de la Ville: au moins un salaire décent! (bis)»**

Dépôt

Lausanne, le 13 juin 2006

(Signé) *A. Eggli*

**Interpellation ordinaire de M^{me} Adèle Thorens
et consorts: «Quel avenir pour le <Site associatif
du 52>?»**

Dépôt

Lausanne, le 13 juin 2006

(Signé) *Adèle Thorens et cinq cosignataires*

M. Daniel Hammer, secrétaire: – Je prie M^{me} Eggli de venir signer son postulat «Nettoyage des locaux de la Ville: au moins un salaire décent! (bis)».

Le président: – Merci. Point B de l'ordre du jour: questions orales. Je prendrai une question par groupe politique étant donné que nous avons commencé avec un certain retard.

Questions orales

Question

M^{me} Martine Fiora-Guttmann (Rad.): – Ma question s'adresse, au nom du groupe LausannEnsemble³, à M. Oscar Tosato. Est-il d'usage que pour des présentations et des

³Dénomination choisie par les partis radical, libéral et démocrate-chrétien en vue des élections communales de 2006. Elle n'a cependant pas d'existence institutionnelle dans le cadre de la législature actuelle, puisque l'appellation des groupes politiques siégeant au Conseil doit être identique à celle des listes officiellement déposées selon les dispositions de la LEDP.

informations sur des sujets relativement importants vous convoquiez les membres du Conseil communal le mardi où se tiennent les séances des groupes? Nous avons été très empruntés lorsque nous avons reçu, par mail, une convocation pour le 6 juin. Or, que je sache, en général tous les groupes se réunissent en plenum une semaine avant le Conseil communal. Ou est-ce pour nous exclure? Je ne l'espère pas! Ma deuxième question: dorénavant, jugerez-vous utile de ne pas faire ces présentations un soir de groupe?

Réponse de la Municipalité

M. Oscar Tosato, municipal, directeur de l'Enfance, de la Jeunesse et de l'Éducation: – La Direction de l'enfance, de la jeunesse et de l'éducation a invité tous les habitants du quartier de Villamont et les membres du Conseil communal à une présentation du projet de construction de la nouvelle école. Celle-ci a été faite à 18 h 30 et, à mon avis, les membres du Conseil qui avaient le groupe à 20 h ont pu le rejoindre ensuite. Je m'excuse pour ceux qui n'ont pas eu le temps de se déplacer et de rejoindre leurs groupes.

Question

M^{me} Graziella Schaller (Lib.): – Ma question s'adresse à la directrice de la Sécurité publique. Je voudrais savoir pourquoi il y a deux poids et deux mesures pour les contrevenants aux règles de la circulation et du stationnement dans les quartiers Sous-Gare. Il y a un mois, des camions du Tour de Romandie sont restés stationnés tout un week-end à l'avenue du Rond-Point sans être le moins du monde amendés. Le week-end dernier, samedi, se déroulait la manifestation du vide-greniers à la place de Milan – j'annonce mes intérêts, je suis coorganisatrice. Tous les véhicules stationnés le long de l'avenue de Milan se sont vus amender de 120 francs. J'aimerais connaître le pourquoi d'une telle différence de traitement et pourquoi il nous est impossible de disposer de cette avenue pour le stationnement ce jour-là.

Réponse de la Municipalité

M^{me} Doris Cohen-Dumani, municipale, directrice de la Sécurité publique: – Le vide-greniers, organisé chaque année, remporte un succès grandissant. Il suscite de plus en plus d'intérêt, donc les organisateurs sont de plus en plus débordés par la situation. L'année passée, la présidente de la Société de développement s'est adressée à la Ville, et lui a demandé d'organiser et de coordonner les différents services. Ce qui a été fait.

Divers problèmes ont été relevés, dont celui du parcage. En cherchant des solutions avec les organisateurs, il a été proposé que les exposants parquent dans un lieu tout proche, la cour de la Haute école pédagogique (HEP). Pour les visiteurs, ils pouvaient parquer par exemple à Bellerive, où il y a suffisamment de place. Il a été proposé aux organisa-

teurs d'aller dans ce sens. Après avoir accepté cette façon de faire, la présidente de la Société de développement a annoncé qu'elle renonçait à cette solution. Dans le formulaire de demande d'autorisation, elle s'engageait à ce que soient libérées les routes de transfert nécessaires à la circulation, notamment l'avenue de Milan, comme cela avait été prévu par consensus.

Quand la police s'est aperçue que ces engagements n'étaient pas tenus, elle a téléphoné à la présidente et a convenu avec elle que les personnes seraient avisées du fait qu'elles étaient mal parkées. Celles-ci ont eu un délai pour quitter les lieux. Malheureusement, cela n'a pas été fait pour toutes. Comme il y avait eu une convention de départ, la police a estimé que les choses avaient été organisées et qu'une fois l'engagement pris par les organisateurs, ils devaient le respecter. Vous allez me dire: «Mais on n'est pas responsable de tous les visiteurs!» Certainement. Il va donc falloir trouver d'autres solutions pour les années prochaines parce que la place de Milan ne peut accueillir autant de visiteurs. Vu l'engouement pour cette manifestation, il faudrait peut-être voir plus grand et l'imaginer par exemple à Bellerive. Pourquoi pas? Ce serait une solution qui tient compte du nombre de visiteurs. Ou alors annoncer qu'il n'y aura pas de possibilité de parcage.

Quant au Tour de Romandie, pour en revenir à la question posée, je suppose que vous faites allusion aux camions, absolument indispensables aux organisateurs. Ça avait été convenu par avance, du moins je l'imagine. Quand on organise quelque chose et que c'est convenu d'avance, il est possible de trouver des solutions.

Question

M^{me} Michelle Tauxe-Jan (Soc.): – En 2004, une restauratrice de la Pontaise avait déposé une demande pour ouvrir un cabaret. La Municipalité, à juste titre, avait refusé, se basant sur un article du futur Plan général d'affectation (PGA), qui ne permet pas de nuisances dans un quartier d'habitation. Le Tribunal administratif (TA) et le Tribunal fédéral (TF) lui ont donné raison, mais il semblerait que cette personne «remette une compresse». Si j'en crois le compte-rendu paru dans un journal de la place, elle peut à nouveau demander un permis, parce que la Ville n'a pas respecté les délais d'adoption de son PGA. Un peu plus bas dans l'article, on peut lire: «Dans le cadre de la deuxième demande, la Municipalité aurait dû se prononcer sur la requête sans tenir compte de l'art. 77 du PGA et donc délivrer un permis de construire.» Voici donc mes questions: est-ce qu'un PGA est valable une fois, et pas une autre, est-ce qu'on peut le remettre en question?

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Eh oui, nous trouvons certaines interprétations du Tribunal administratif assez surprenantes. La démarche du PGA a commencé formellement par sa mise à l'enquête. Il a été

adopté par décision de ce Conseil⁴. On est dans ce timing, relativement long, qui fait partie de vos droits démocratiques, et pour lequel le tribunal nous dit que la démarche est trop longue et que nous sommes en faute. La Municipalité prendra une décision prochainement. Il y a de fortes chances que nous recourions sur ces décisions, que nous trouvons un peu particulières. Mais nous restons prudents sur ces déterminations.

Question

M. Alain Hubler (POP) : – Ma question s’adresse à M. le syndic Daniel Brélaz. Il y a 15 jours, nous avons beaucoup discuté du déplacement du chef du Service des gérances. A cette occasion, j’ai posé par deux fois une question, ensuite reprise et reformulée par M. Buffat. Comme je n’ai pas eu de réponse alors, je la repose aujourd’hui dans le cadre des petites questions. Est-ce que vous estimez avoir agi, dans le cas précis, de manière humaine et déontologique ?

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Monsieur Hubler devrait lire le compte-rendu de séance. Il ne comporte pas d’autocritique générale au sens de M. Hubler, mais rapporte ce que j’ai dit: que pour le chef de Service des gérances, être prévenu dans ces conditions était très dur, que la Municipalité regrettait, mais que malheureusement elle a été prise par les délais. Si vous souhaitez une exégèse de mon état d’âme à cet égard, c’est hors de cette salle.

Question

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Ma question s’adresse à M. Français. D’après un article de *24 heures*, des camions allemands apporteront 20’000 tonnes de déchets en 2006 pour être brûlés à Tridel. Ces 20’000 tonnes de déchets vont produire 5000 tonnes de scories. Ma question est la suivante: est-ce que les camions allemands pourraient repartir avec les scories ?

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux : – Je vais peut-être vous donner une réponse de Normand... Est-ce qu’on a demandé à la Ville de Lausanne de ramener les scories des déchets carnés qu’elle a exportés à St-Amour en France? Ou, à St-Etienne, ces mêmes déchets incinérables que nous recevons aujourd’hui, voire d’autres produits que nous avons excavés de la fouille? Non, Madame. Nous prenons un produit, nous le gérons et le traitons selon nos compétences.

Pour vous rassurer, puisque les chiffres paraissent importants, assez peu de camions passent sur notre territoire. De plus, nous sommes dans la phase probatoire, pendant laquelle il faut mettre cette usine en pleine charge. Nous

sommes heureux de trouver des produits qui nous rapportent à double titre, en termes financiers et en termes énergétiques. C’est à nous d’assumer le résidu de ces déchets.

Le président : – Il n’y a plus de questions orales. La Municipalité a déposé une demande d’urgence, mais je ne la prendrai pas tout de suite parce que M. le directeur des Travaux doit aller chercher un document important pour pouvoir travailler correctement. Je vais donc prendre, comme d’habitude, le point sur lequel il y a eu unanimité. C’est le point 7: Rapport-préavis N° 2006/03, «Réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat «Sauver la Bavaria». J’appelle à la tribune M^{me} Graziella Schaller, rapportrice de la commission.

⁴BCC 2005-2006, T. I (N° 9/I), pp. 1070 ss; *idem*, T. I (N° 9/II), pp. 1240 ss.

Réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat

«Sauver la Bavaria»

Rapport-préavis N° 2006/3

Lausanne, le 19 janvier 2006

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

En réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat, la Municipalité rappelle les moyens d'intervention dont elle dispose dans le domaine de la protection du patrimoine bâti.

2. Rappel du postulat de M. Marc-Olivier Buffat

Suite au changement de propriétaire de l'établissement de la «Bavaria» situé à la rue du Petit-Chêne, le postulant demande à la Municipalité «d'étudier toute mesure de classement permettant la sauvegarde du patrimoine de la Bavaria»¹.

3. Réponse de la Municipalité

3.1 Rappel du contexte législatif et réglementaire

La protection du patrimoine bâti trouve son fondement légal dans la Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS) du 10 décembre 1969 et son règlement d'application.

La protection du patrimoine bâti est ainsi une tâche de compétence cantonale assurée par le Département des infrastructures, dont l'intervention est possible en tout temps sur n'importe quel objet présentant un intérêt historique. Il est interpellé systématiquement pour toutes les demandes touchant des bâtiments figurant à l'inventaire cantonal des monuments et sites pour lesquels une autorisation spéciale de l'Etat, selon l'article 120 LATC, est requise. En cas de menace réelle d'altération d'un tel bâtiment, le département peut alors procéder à son classement. Cette démarche, cependant assez rare, est réservée en principe aux bâtiments d'intérêt cantonal ou national.

Sur le plan communal, le Conseil communal, en adoptant récemment le PGA, et plus particulièrement son article 73, a doté la Municipalité d'un outil complémentaire permettant d'agir avant tout sur les bâtiments ne figurant pas à l'inventaire cantonal mais uniquement au recensement architectural. La Municipalité possédera, dès l'entrée en vigueur du PGA et sur la base d'arguments clairement établis, la faculté de restreindre les droits de bâtir et d'interdire les constructions, transformations ou démolitions.

Depuis l'adoption, par la Municipalité, puis la mise à l'enquête publique du nouveau dispositif du PGA en juin 2004, la Ville a sensiblement accru ses exigences vis-à-vis des constructeurs en matière de protection du patrimoine. Dans de nombreux cas, elle a ordonné des modifications de projet ou décidé des charges aux permis de construire allant dans le sens d'un meilleur respect du patrimoine bâti.

¹BCC 2005-2006, septembre, à paraître.

3.2 Cas particulier des établissements publics d'intérêt historique

L'immeuble qui abrite la brasserie la «Bavaria», rue du Petit-Chêne 10, est une reconstruction partielle remontant à 1905 (Oscar Oulevey, architecte, pour Ernest Kohli). Ce bâtiment figure au recensement architectural en tant qu'objet intéressant au niveau local. Il a reçu la note *3* le 22 mai 1996 pour l'ensemble, lors des compléments et de l'actualisation du recensement architectural du territoire urbain lausannois. Il ne figure pas à l'inventaire cantonal des monuments et sites.

Lors du dépôt, en 1992, de la motion de M. Pierre Zwahlen, «en vue de préserver le caractère et le charme intérieur d'anciens bistrotts, pintes et autres établissements publics», suite à la disparition du café du Pont Bessières situé rue Caroline, la commission du Conseil communal chargée d'évaluer la prise en considération de celle-ci s'est heurtée d'emblée à l'idée d'entrer en matière sur «le charme et l'esprit à préserver dans les établissements publics».

Une étude détaillée a été confiée à un spécialiste en 1993 portant sur tous les établissements publics d'intérêt historique. Cette étude a mis en évidence la difficulté de séparer les critères objectifs et subjectifs qui caractérisent ensemble l'équilibre et l'harmonie d'un établissement public. Dans une tentative de cataloguer les bistrotts marquants de Lausanne en trois catégories qualitatives, le mandataire avait placé la «Bavaria» dans la meilleure des trois. Le travail d'inventaire entrepris en 1998 par la section monuments et sites du Département cantonal des infrastructures, en collaboration étroite avec le Service d'urbanisme de la Ville de Lausanne, a permis de retenir et de sélectionner une dizaine d'établissements «authentiques». La plupart de ceux-ci (sans la «Bavaria» néanmoins) étant situés dans des immeubles bénéficiant déjà d'une mesure de protection cantonale (l'inventaire), l'Etat a renoncé à prendre d'autres mesures de protection spécifiques à ces établissements.

Dans sa réponse à la motion Zwahlen², la Municipalité rappelait que le caractère de certains établissements (dont la «Bavaria») ne relevait pas uniquement de la qualité du mobilier mais bien des cinq sens. Ce constat complique bien évidemment les décisions objectives qui peuvent être prises pour des établissements publics puisqu'une partie des critères peut relever de «l'émotionnel», l'autre partie des critères pouvant concerner le mobilier non soumis à des procédures de permis de construire.

On signalera également que le changement de propriétaire ou de tenancier n'implique pas nécessairement, loin s'en faut, la destruction d'un aménagement intérieur d'intérêt historique ou culturel. Le cas similaire de la Pinte Besson, en 2003-2004, est encore présent dans les esprits. En l'occurrence, le nouveau tenancier de la «Bavaria» a confirmé vouloir continuer l'exploitation de ce café-restaurant dans la tradition de son prédécesseur. Les risques étant donc actuellement écartés, le postulat devient dès lors sans objet.

Dans ces circonstances, la Municipalité a les outils nécessaires pour gérer la protection du patrimoine et reste vigilante avec le nouvel outil légal dont elle dispose désormais avec le PGA, dans le cas où une demande de permis de construire serait sollicitée pour des travaux dans cet immeuble figurant au recensement architectural.

4. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2006/3 de la Municipalité, du 19 janvier 2006 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre acte de la réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche

²BCC 1995, T. II, pp. 1339 à 1349.

Rapport

Membres de la commission: M^{me} Graziella Schaller (Lib.), rapportrice, M. Eddy Ansermet (Rad.), M. Jean-Charles Bettens (Soc.), M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), M. Roger Cosandey (Soc.), M. Albert Graf (VDC), M. Roland Ostermann (Les Verts), M. David Payot (POP).

Municipalité: M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux.

Rapport photocopié de M^{me} Graziella Schaller (Lib.), rapportrice: – La commission s’est réunie à la Direction des travaux, Beau-Séjour 8, le 3 avril 2006, en présence de M. Olivier Français, municipal des Travaux, et de MM. Pascal Chatelain, chef du Service d’Urbanisme, Bernard Apothéloz, délégué à la Protection du patrimoine bâti, et de Jacques Andrist, adjoint administratif à l’Urbanisme.

Etaient présents les conseillers communaux suivants: MM. Roger Cosandey, Jean-Charles Bettens, Marc-Olivier Buffat, Eddy Ansermet, Roland Ostermann, David Payot et Albert Graf. M. Gérard Chappuis était excusé. Rapportrice: Graziella Schaller.

Objet du postulat

Le postulant demande à la Municipalité «d’étudier toute mesure de classement permettant la sauvegarde du patrimoine de la Bavaria».

La Bavaria n’est pas classée, mais figure au recensement architectural, en note *3*. Y sont inscrits, entre autres, 13 bâtiments dignes d’intérêt (ceux de note *1* à *4* sur une liste qui va jusqu’à *7*) qui ne sont soumis à aucune procédure cantonale ou communale de protection⁵. L’adoption du PGA, à l’article 73⁶, permet néanmoins dorénavant à la Municipalité d’empêcher les transformations ou les démolitions.

Si la Bavaria ne semble pour l’instant plus source d’inquiétude, puisque le propriétaire a donné un certain nombre

⁵Liste des établissements recensés en note *3*: Buffet CFF 1^{re} classe, Au Boulevard (Grancy 51), Le Cygne (Maupas 2), Le Grutli, Le Café de Montétan, Le Café de l’Hôtel de Ville, La Bavaria, Le Vieux-Lausanne, Le Vieil Ouchy, La Taverne Lausannoise (Saint-Laurent), Le Romand, Le Lyrique, Le Chat Noir.

⁶Art 73:

1. La Direction des travaux tient à disposition la liste des bâtiments, des objets, des sites et des ensembles figurant au recensement architectural, au recensement des jardins d’intérêt historique et au recensement des ensembles bâtis.
2. Tous travaux les concernant font l’objet d’un préavis du délégué communal à la Protection du patrimoine bâti précisant ses déterminations.
3. Sur la base de ce préavis, la Municipalité peut imposer des restrictions au droit de bâtir et interdire les constructions, transformations ou démolitions.
4. Elle peut, également, lorsqu’un ensemble bâti est identifié et qu’il s’agit notamment d’éviter une rupture du tissu bâti existant, préserver la volumétrie générale d’ensemble, le rythme du parcellaire, la composition verticale et horizontale des façades, les formes de toiture, ainsi que les aménagements des espaces libres.

d’assurances, la réponse toutefois ne répond pas à toute une série de préoccupations, tant pour la Bavaria que pour d’autres établissements qui appartiennent au patrimoine historique et culturel de Lausanne, et qui sont à préserver à tout prix. La précarité de ce type d’établissement est un problème, et il est à craindre que la Ville ne dispose pas des instruments juridiques nécessaires pour intervenir sur les aspects intérieurs de valeur. Qu’en serait-il en cas de demande de changement d’affectation de l’intérieur? De la suppression des boiseries et des peintures? Du remplacement des vitrages, qui peut avoir de lourdes conséquences sur l’aspect d’un bâtiment? Les cas limites entre le mobilier et l’immobilier restent toujours délicats à gérer. De plus, le fait de pouvoir interdire les travaux est-il une mesure suffisante pour prévenir assez tôt les problèmes?

Avec la création du poste de délégué communal à la Protection du patrimoine bâti, le réseau fonctionne entre les conservateurs communaux et cantonaux. Les travaux sont annoncés à la Police des constructions, qui alerte le délégué si le bâtiment figure au recensement. Le propriétaire est contacté pour connaître le détail des travaux, et la valeur des éléments et leur sauvegarde sont examinées. Si un consensus n’est pas trouvé, le conservateur cantonal est appelé à la rescousse. Mais le classement du bâtiment, en dernier ressort, n’est possible qu’à deux conditions: que la menace soit réelle, et que l’intérêt du bâtiment dépasse le contexte local. Le classement ne se fait pas à la légère ni dans l’urgence. Il faut rappeler que le classement implique une responsabilité pécuniaire de l’Etat. De plus, c’est une démarche conséquente, car il assure la pérennité de l’objet.

De plus en plus de constructeurs contactent le Service des travaux pour savoir quelles sont les possibilités de travaux sur ce type d’objets, et cette nouvelle attitude est un avantage pour la suite.

Le postulant demande s’il est possible de mettre à l’inventaire ceux des 13 objets qui ne le sont pas encore. Ceci pourrait s’exprimer par un vœu de la commission. La Municipalité est disposée à faire une demande officielle au Conseil d’Etat pour mettre à l’inventaire, et donc inscrire au registre foncier, les objets qui ne le sont pas encore.

La commission accepte à l’unanimité la réponse municipale au postulat de M. Buffat «Sauver la Bavaria», et se prononce favorablement sur le vœu suivant:

«La commission souhaite que la Municipalité étudie la possibilité d’améliorer quantitativement et qualitativement le recensement de la Bavaria et d’autres établissements analogues, en collaboration avec les Autorités cantonales, afin de renforcer la protection légale de l’aspect de ces établissements tant sur le plan de leur caractère (peintures, boiseries) que de leur mobilier.»

Le président: – Madame la présidente-rapportrice, avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

M^{me} Graziella Schaller (Lib.), rapportrice: – Non, Monsieur le Président.

Le président: – Merci, Madame. La discussion est ouverte sur ce rapport-préavis.

Discussion

M. Marc-Olivier Buffat (Rad.): – Je remercie la Municipalité de sa réponse. Certes, on aurait pu imaginer que ce postulat devenait sans objet puisqu'on sait qu'actuellement la Bavaria est toujours gérée sous l'aspect d'une brasserie bavaroise. Avec quelques réserves cependant, puisque vous avez vu dans le rapport de la commission que 13 autres objets font également l'objet de nos préoccupations.

La Bavaria était un exemple, que nous voulions emblématique. D'autant plus que, comme vous le savez, l'exploitation d'un restaurant n'est pas éternelle. On voit par exemple dans le quartier de St-Pierre la valse des différents tenanciers et des styles d'exploitation. Se posait dès lors la question de la protection juridique que l'on pouvait apporter à ce style d'exploitation, au cachet, comme on dirait chez nous, d'un établissement. Aujourd'hui, la situation juridique est telle que l'on se trouve devant deux possibilités. On peut inscrire simplement le bâtiment au recensement, ce qui est le cas de l'immeuble de la Bavaria et des immeubles des 13 autres établissements cités dans le rapport de la commission. Ce type de recensement ne préserve pas l'intérieur, il ne protège pas le cachet, ni le mobilier; seule la façade, la coque extérieure est préservée. L'autre solution est assez lourde: elle consisterait à faire figurer le bâtiment à l'inventaire cantonal des monuments et des sites, au titre d'une réflexion qui toucherait alors le recensement cantonal. Je rappelle, et ça figure dans le rapport, que la loi cantonale prévoit la possibilité de classer ou de préserver l'intérieur d'un établissement. La loi fédérale prévoit également que l'on peut classer les sites évocateurs du passé. A notre avis, il faut donc poursuivre cette réflexion. L'article 73 du PGA que nous avons adopté⁷ prévoit que la Municipalité peut intervenir. Mais encore faut-il une base légale. Je prétends pour ma part que le seul article 73 du PGA ne suffit pas et qu'il faut pousser la réflexion plus loin.

Pour cette raison, la commission a émis le vœu que l'on étudie les possibilités de renforcer l'intérieur, le cachet, le style d'exploitation des 13 objets cités dans son rapport. Je vous remercie de bien vouloir soutenir ce vœu et je remercie la Municipalité de tenir compte du vœu émis par la commission.

Le président: – La discussion se poursuit sur la Bavaria. Il n'y a plus de demande de parole. La commission a voté à l'unanimité. Je ne vais pas demander à M^{me} la présidente de nous le répéter, je vous fais voter... Non, on ne vote pas le vœu, Madame. Tout le monde l'a lu, mais on ne vote pas les vœux au Conseil communal. Je suis désolé. Celles et

ceux qui acceptent de prendre acte de la réponse de la Municipalité au postulat de M. Marc-Olivier Buffat lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Une abstention, mais une extrêmement large... Ah! Pas d'abstention, c'était une fausse abstention. A l'unanimité, vous avez accepté de prendre acte de cette réponse, cet objet est liquidé.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le rapport-préavis N° 2006/3 de la Municipalité, du 19 janvier 2006;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

de prendre acte de la réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat.

Vœu

«La commission souhaite que la Municipalité étudie la possibilité d'améliorer quantitativement et qualitativement le recensement de la Bavaria et d'autres établissements analogues, en collaboration avec les Autorités cantonales, afin de renforcer la protection légale de l'aspect de ces établissements tant sur le plan de leur caractère (peintures, boiseries) que de leur mobilier.»

Le président: – Le directeur des Travaux n'étant toujours pas disponible, nous prenons le point 2 de l'ordre du jour, «Pétition des Amis de la Cité et du Groupe des HabitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie et consorts (4648 signatures): «Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou <magasins des cultures>». J'appelle à la tribune, elle arrive tout de suite, M^{me} Claire Attinger Doepper, rapportrice pour la Commission des pétitions.

Pétition des Amis de la Cité et du Groupe des HabitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie et consorts (4648 signatures): «Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou <magasins des cultures>»⁸

Membres de la Commission permanente des pétitions

Rapport photocopié de M^{me} Claire Attinger Doepper (Soc.), rapportrice: – La Commission des pétitions s'est réunie le 20 janvier 2006 dans la composition suivante: Présidence: M. Albert Graf. Commissaires présents: M^{mes} Evelyne Knecht, Claire Attinger Doepper (rapportrice), MM. André Gebhardt, M. Francis Pittet.

⁷Voir *supra*, p. 1065.

⁸BCC 2005-2006, T. I (N° 8), pp. 913 ss.

Commissaires excusés: M. Paul-Louis Christe, M. Roger Cosandey, M^{me} Sylvie Freymond, M. Roland Philippoz.

La Municipalité était représentée par M. Olivier Français, directeur des Travaux.

Le contexte

Le projet de modification du PGA étant porté à l'ordre du jour de notre Conseil en fin d'année 2005, les pétitionnaires ont recueilli plusieurs milliers de signatures en un mois pour protéger le bâtiment dit des Ateliers et Magasins de la Ville (AMV) mis en danger par l'éventuelle modification des limites de constructions de la rue de l'Industrie.

La Commission des pétitions s'étant réunie en janvier 2006, les pétitionnaires sont conscients du fait que le Conseil communal a répondu à leur pétition lors de l'adoption du PGA; ils se disent satisfaits et sont d'avis que les objectifs de la pétition sont atteints.

Quelques précisions et commentaires

S'ensuit alors une discussion entre les pétitionnaires et le municipal présent, M. O. Français, directeur des Travaux. De façon générale, les pétitionnaires souhaitent qu'à l'avenir les gens du quartier soient consultés *avant* l'élaboration d'un projet, afin de ne plus avoir la désagréable impression d'être mis devant un fait accompli.

M. le directeur des Travaux tient à préciser que trois séances ont eu lieu sur le PGA avec les associations, soit une consultation qu'il qualifie de large.

Du point de vue des pétitionnaires cependant, les séances avec les habitants étaient davantage des séances d'information que des séances de *consultation*, ceci sur la forme.

Sur le fond, les pétitionnaires regrettent que le PGA contienne des imprécisions et des zones d'ombre.

Après la votation sur Tridel en 2001, M. O. Français rappelle s'être clairement exprimé quant aux effets de cette implantation sur le quartier. Ainsi, ce ne sont pas seulement les AMV, mais l'ensemble du quartier qui doit faire l'objet d'un PPA.

En guise de conclusion

La pétition a été adressée simultanément au Conseil communal et au Grand Conseil qui a répondu que le bâtiment des AMV n'était pas historique, mais classé en zone 3. Dès lors, en cas de rénovation d'un bâtiment situé en zone 3, il appartient en règle générale au Canton de surveiller les travaux. Force est de constater qu'il en va différemment à Lausanne, étant donné que le Canton procède par délégation de compétence et confie ce contrôle à l'Administration communale pour les bâtiments classés en zone 3 à 5. M^{me} Françoise Pitteloud, porte-parole des pétitionnaires,

insiste pour que la Ville opère ce contrôle avec tout le soin nécessaire.

N'ayant pas atteint le quorum requis pour délibérer, la commission s'est prononcée ultérieurement en date du 7 mai 2006 et vous recommande par 7 voix contre 1 et 1 abstention de transmettre cette pétition à la Municipalité pour étude et communication, en vertu de l'art. 65 *lit. b)* RCCL.

Le président: – Madame la rapportrice, avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

M^{me} Claire Attinger Doepper (Soc.), rapportrice: – Je vais donner une information complémentaire. La Commission des pétitions s'est réunie, vous l'avez peut-être lu, le 20 janvier 2006. N'ayant pas ce jour-là le quorum pour délibérer, nous ne nous sommes prononcés que le 7 mai.

Le président: – Merci, Madame. La discussion est ouverte sur le rapport de la Commission des pétitions. Il n'y a pas de prise de parole. Madame la présidente, pouvez-vous nous dire comment la commission s'est déterminée?

M^{me} Claire Attinger Doepper (Soc.), rapportrice: – Bien volontiers, Monsieur le Président. Pour mémoire, l'adoption du PGA par notre Conseil⁹ a permis d'apaiser une série de craintes contenues dans cette pétition. Partiellement satisfaits néanmoins, les pétitionnaires ont insisté sur l'aspect de contrôle des bâtiments classés en zone 3 à 5, délégué à l'Administration. Pour cette raison, la Commission des pétitions vous recommande, par 7 voix contre 1 et 1 abstention, de transmettre cette pétition à la Municipalité pour étude et communication.

Le président: – Merci, Madame. Celles et ceux qui acceptent de suivre la commission, en transmettant à la Municipalité pour étude et communication, le font savoir en levant la main. Avis contraires? Abstentions? A l'unanimité, c'est renvoyé à la Municipalité pour étude et communication. C'est liquidé, merci.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu la pétition des Amis de la Cité, du Groupe des habitants du quartier Barre–Vallon–Industrie et consorts (4648 signatures): «Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou <magasins des cultures>!»;
- vu le rapport de la Commission permanente des pétitions;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

de renvoyer cette pétition à la Municipalité pour étude et communication au Conseil, en vertu de l'article 65 *lit. b)* du Règlement du Conseil communal.

⁹Voir *supra*, p. 1065.

Le président : – On me dit qu'on peut y aller! Point 6 de l'ordre du jour pour lequel l'urgence a été demandée par la Municipalité. Rapport-préavis N° 2005/83, «PPA concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N°s 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabélin, le PAC N° 296, les parcelles N°s 7052 et 3429, etc., route de contournement de la Sallaz, réponse à la pétition de l'Association radicale de la Sallaz et de l'Association des commerçants de la Sallaz. Etude d'impact sur l'environnement. Crédit d'investissement.» A la tribune, M. Mivelaz, président-rapporteur de la commission.

**Plan partiel d'affectation concernant les terrains
compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N°s 3203 et 3202,
l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N° 296,
les parcelles N°s 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz
et les parcelles N°s 3423, 3422, 3421 et 3420**

Radiation partielle des plans légalisés N°s 222, 433, 549 et 574

Radiation des plans légalisés N°s 619 et 443

**Réponse à la pétition de l'Association radicale de la Sallaz
et de l'Association des commerçants de la Sallaz**

**Construction de la route de contournement de la Sallaz
par le chemin des Cascades**

Etude d'impact sur l'environnement

Crédit d'investissement

Rapport-préavis N° 2005/83

Lausanne, le 24 novembre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

L'intitulé complexe de ce préavis annonce que ce plan partiel d'affectation dépasse, par ses enjeux, le cadre habituel des plans proposés à l'adoption de votre Conseil. Il se singularise aussi par le fait que la quasi-intégralité de son périmètre appartient à la Commune de Lausanne et recouvre un vaste territoire allant des Ateliers et magasins de la Ville (AMV) jusqu'à l'usine Tridel, en incluant les flancs de la vallée du Flon, y compris le hameau de Montmeillan et le côté est de la place de la Sallaz. Le nouveau plan radie entièrement ou partiellement pas moins de six plans; mais c'est surtout le plan N° 574 de 1975 qui est visé puisqu'il couvre toute la vallée et dessine les limites de la liaison Vennes–Saint-Martin.

Cette procédure de révision de plans avait déjà été entreprise en 1994 avec la mise à l'enquête simultanée d'un plan d'affectation cantonal pour l'usine Tridel et d'un plan partiel d'affectation communal pour le reste de la vallée. Alors que la réalisation de l'usine Tridel allait de l'avant, la procédure de plan partiel d'affectation avait été suspendue, après l'enquête publique, suite au choix du métro m2 et à la nouvelle situation créée par son passage dans la vallée. Au-delà du tracé à prendre désormais en compte, les plus grosses incidences sont venues de la volonté politique d'assurer la nouvelle répartition modale des déplacements en faveur des transports publics, par la création d'un interface de qualité m2-t1 sur la place de la Sallaz libérée du trafic de transit, après avoir abandonné définitivement tout projet de liaison routière Vennes–Saint-Martin.

Le présent préavis est donc divisé en deux parties, avec d'abord la présentation du plan partiel d'affectation puis celle de la route de contournement et de son étude d'impact. Le plan partiel d'affectation radie les alignements des anciennes artères supprimées et introduit ceux de la nouvelle route de contournement et du tracé du m2. Il confirme les zones des Ateliers et magasins de la Ville (AMV) et rationalise les zones de dépôts liées auxdits AMV. L'aire forestière inconstructible gagne en superficie; elle est séparée du site de l'usine Tridel par une zone de sport et de loisirs. Les principales nouvelles constructions autorisées se situent au hameau de Montmeillan et de chaque côté de la station du m2. Il est à noter que l'aménagement futur de la place de la Sallaz, selon l'option décidée suite à un concours, ne fait pas partie du plan et du rapport-préavis.

Le projet de route de contournement exposé dans la deuxième partie du rapport-préavis présente et décrit cet ouvrage situé entièrement dans le périmètre du plan partiel d'affectation. L'étude d'impact sur l'environnement, qui analyse les répercussions du projet routier et son nouveau schéma de circulation, dépasse le cadre du plan en fonction des sites concernés, essentiellement les routes de Berne, d'Oron et de la Feuillère, de la rue du Bugnon et de l'avenue Victor-Ruffly.

Enfin, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 11'214'000.– pour financer la construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades, pour l'adaptation de l'aménagement de la place de la Sallaz (terminus bus), pour la transformation du carrefour route d'Oron–avenue Victor-Ruffly, pour l'aménagement d'un parking à ciel ouvert, pour la réalisation d'une passerelle destinée aux piétons, ainsi que pour la mise en place des mesures d'accompagnement de lutte contre les nuisances sonores le long de la route de contournement de la Sallaz, à la route de la Feuillère et à la route d'Oron.

Table des matières

1. Objet du Rapport-préavis	1072
Table des matières	1073
2. Préambule	1075
2.1 <i>Histoire récente</i>	1075
2.2 <i>Abandon du projet de liaison Vennes–Saint-Martin et conséquences sur l'aménagement du territoire, réponse à la pétition de l'Association radicale de la Sallaz et de l'Association des commerçants de la Sallaz</i>	1076
3. Caractéristiques du plan	1077
3.1 <i>Périmètre</i>	1077
3.2 <i>Objectifs</i>	1077
3.3 <i>Description</i>	1077
4. Règlement du plan partiel d'affectation	1078
5. Agenda 21 – Développement durable	1082
6. Conventions	1083
7. Procédure du plan partiel d'affectation	1084
7.1 <i>Observation du Parti libéral lausannois, Lausanne</i>	1084
7.2 <i>Observation de Pro Natura Vaud, Lausanne</i>	1085
7.3 <i>Observation de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, par M^e Laurent Trivelli, avocat</i>	1085
7.4 <i>Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, par M^e Laurent Trivelli, avocat</i>	1086
7.5 <i>Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA et de la Société coopérative Migros Vaud, par M^e Laurent Trivelli, avocat</i>	1087
7.6 <i>Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne</i>	1089
7.7 <i>Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne</i>	1093
8. Procédure de défrichement	1094

9. Route de contournement	1096
9.1 Bien-fondé du projet	1096
9.2 Description du projet	1097
9.3 Services	1101
10. Procédure de la route de contournement et du rapport d'impact sur l'environnement	1102
10.1 Observation du Parti Libéral lausannois, Lausanne	1102
10.2 Observation de Droit de Cité, Lausanne	1103
10.3 Observation de la Radio Suisse Romande (RSR), Lausanne	1104
10.4 Observation de M. Jean-Pierre Brun, Echandens	1104
10.5 Observation de M ^{me} Simone Roh, Morgins	1105
10.6 Opposition de M. Marc Lavanchy, Morgins	1105
10.7 Opposition des propriétaires des parcelles N ^{os} 7254 et 7900, chemin de la Chaumière 1, par Sicos SA, Lausanne	1106
10.8 Opposition des propriétaires des parcelles N ^{os} 7253 et 7077, route de Berne 26, par Sicos SA, Lausanne	1106
10.9 Opposition de la PPE chemin de la Chaumière 4, par la régie Chapuis SA, Lausanne	1107
10.10 Opposition de La Germandrée C SA, chemin de la Chaumière 6, par la régie Chapuis SA, Lausanne	1107
10.11 Opposition de M ^{me} Anne Brugger, chemin de la Chaumière 8, par la régie Chapuis SA, Lausanne	1107
10.12 Opposition de M. Daniel Schwab, chemin de la Chaumière 10, par la régie Chapuis SA, Lausanne	1108
10.13 Opposition de M ^{me} Anne Brugger, chemin de la Chaumière 12, par la régie Chapuis SA, Lausanne	1108
10.14 Opposition de M ^{me} Anne-Sylvie et M. Philippe Schmid & consorts, Lausanne	1109
10.15 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne	1110
10.16 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne	1111
10.17 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne	1112
10.18 Opposition de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise, par M ^e Laurent Trivelli, avocat, Lausanne	1118
10.19 Opposition de la SI Wadimo B SA, par M ^e Laurent Trivelli, avocat, Lausanne	1118
11. Etude d'impact sur l'environnement (articles 17 à 20 OEIE)	1118
11.1 Introduction	1118
11.2 Enquête publique	1118
11.3 Autorité compétente	1119
11.4 Pouvoir d'examen de l'autorité compétente	1119
11.5 Etude d'impact	1119
11.6 Chantier	1126
11.7 Appréciation globale de la conformité du projet de construction de la route de contournement de la Sallaz avec la législation environnementale – Décision finale	1126
12. Programme des travaux	1127
13. Aspects financiers	1128
14. Charges financières et d'entretien	1129
15. Plan des investissements	1129
16. Conclusions	1139
Annexe 1 Plan partiel d'affectation – Plan *	
Annexe 2 Plan partiel d'affectation – Coupes et légende	
Annexe 3 Route de contournement – Situation générale / Profil en long	
Annexe 4 Route de contournement – Profils en travers	
Annexe 5 Route de contournement, rapport d'impact – Périmètres d'étude	

*Les annexes de ce rapport-préavis ne paraissent pas dans le bulletin.

2. Préambule

2.1 Histoire récente

La partie de la vallée du Flon concernée par le périmètre du plan partiel d'affectation est restée à l'écart de l'urbanisation jusqu'à une époque récente. Même l'animation touristique qui s'était étendue jusqu'à la place du Vallon dès le début du XVIII^e siècle (les bains de «La Rochelle», puis le funiculaire de Sauvabelin) ignorait ce territoire agricole et sylvicole. Seul le hameau de Montmeillan a directement intéressé la population de la ville à la fin du XIX^e siècle puisqu'on y a trouvé notamment un «tirage», un lazaret et, de 1871 à 1883, la première maternité lausannoise. La vallée du Flon a commencé à perdre son caractère rural et forestier à la hauteur de la Sallaz dans les années 1950 lorsque son comblement par des matériaux de chantiers et des ordures ménagères, amorcé en ville au XIX^e siècle, s'est étendu sur ces territoires plus septentrionaux. C'est ainsi que depuis plus d'un demi-siècle ce territoire est le théâtre d'un antagonisme permanent entre la volonté de conserver un état «naturel» et la pression issue de l'extension de l'urbanisation. Il faut toutefois relever que c'est presque toujours la satisfaction de besoins collectifs qui a justifié cette évolution (dépôts, ateliers, traitement des déchets, routes, transports publics, etc.).

La vallée supérieure du Flon est réglementée depuis le 11 juin 1976 par le plan d'extension partiel N° 574¹, dont les caractéristiques principales sont la confirmation du réseau routier à grand gabarit pour la liaison Vennes–Saint-Martin et la «moyenne ceinture» Chailly–Bellevaux, la réalisation d'équipements publics importants (Usine d'incinération des ordures ménagères – UIOM, Ateliers et magasins de la Ville – AMV, terrains de sports) et la construction d'un grand parking public à proximité immédiate de la Sallaz. Il a été complété en 1984 par le plan N° 619² pour permettre la construction des AMV dans un périmètre et un gabarit plus restreints que prévu par le plan N° 574. Ce préavis annonçait aussi le redimensionnement de la liaison Vennes–Saint-Martin et la piétonnisation de la place de la Sallaz en cas de réalisation.

En septembre 1994 ont été mis à l'enquête simultanément le plan d'affectation cantonal Tridel (PAC Tridel) et un plan partiel d'affectation communal (PPA) devant remplacer les plans d'extension partiels N°s 574 et 619. Ce PPA avait comme principales caractéristiques:

- la confirmation de la liaison Vennes–Saint-Martin, mais avec un gabarit réduit, et un raccordement de celle-ci à l'avenue de la Sallaz par le chemin des Cascades, afin de permettre la création d'une zone piétonne à la Sallaz;
- la possibilité de construire un immeuble combinant du parking, un centre commercial, du logement et une bibliothèque à proximité de la Sallaz;
- la définition d'espaces de dépôt pour le Service des routes et voirie, en remplacement de ceux qu'ils occupaient sur le terrain affecté à l'usine Tridel;
- des constructibilités complémentaires à Montmeillan et au bas de la route de Berne.

L'ensemble PAC Tridel et PPA Flon supérieur permettait également d'équilibrer le bilan forestier du vallon, de créer une liaison piétonnière par passerelle entre la Sallaz et Sauvabelin et d'aménager une petite zone de sports et de loisirs.

Après l'enquête publique, la procédure du plan partiel d'affectation a été suspendue, principalement pour permettre l'avancement du projet de métro dont les études avaient entre-temps débuté. Les effets attendus sur la charge du réseau routier n'avaient pas pu être pris en compte dans l'étude de la liaison Vennes–Saint-Martin, tout comme l'hypothèse d'un tracé du métro dans la vallée et son impact sur le territoire.

Depuis cette date, deux événements majeurs sont intervenus avec des conséquences déterminantes sur l'avenir du secteur: l'usine de traitement des déchets Tridel est en construction, ainsi que le métro m2. Si les conséquences du premier sont importantes dans le site en raison des volumes réalisés, celles du second le sont encore davantage puisqu'à la présence d'un tronçon aérien de quelque 250 m et d'une station, il faut ajouter des effets induits sur un large périmètre.

¹BCC 1975, pp. 109 à 124 et 360 à 366.

²BCC 1984, pp. 1565 à 1572 et 1690 à 1694.

2.2 Abandon du projet de liaison Vennes–Saint-Martin et conséquences sur l'aménagement du territoire, réponse à la pétition de l'association radicale de la Sallaz et de l'association des commerçants de la Sallaz

Abandon du projet de liaison Vennes–Saint-Martin

Les nouvelles données d'aménagement du territoire ont amené alors la Municipalité à se déterminer préalablement sur l'opportunité de maintenir le projet de liaison Vennes–Saint-Martin dûment inscrit dans le plan directeur communal du 24 janvier 1996. La Municipalité a finalement décidé d'y renoncer définitivement afin de privilégier les deux objectifs suivants :

- la réorganisation complète du réseau des bus, avec l'installation d'une interface entre ceux-ci et le m2 à la Sallaz ;
- une modification sensible de la répartition modale en faveur des transports publics sur le faisceau nord-est de la ville, avec comme conséquence le renforcement des dispositifs de parkings relais en amont et une redistribution du trafic individuel dans le secteur.

Pour tirer un maximum d'avantages de ces choix, la Municipalité a apporté quelques modifications à la hiérarchie du réseau des transports individuels motorisés dans le nord-est de la ville, en y incluant la suppression du projet de liaison Vennes–Saint-Martin et l'allègement des charges de trafic dans les quartiers habités de Victor-Ruffly. Cette évolution comporte également la construction d'une route de contournement de la Sallaz par l'ouest. Cette infrastructure, véritable pontage de la place de la Sallaz, libère ainsi l'espace public du plateau de la Sallaz de l'entier du trafic de transit, permet d'y aménager une véritable place, de renforcer son image de pôle secondaire et d'améliorer les fonctionnalités d'interface des transports publics.

La révision du Plan directeur communal planifiée après la légalisation du Plan général d'affectation en tiendra bien évidemment compte. De son côté, l'Etat a déjà supprimé ce projet dans la révision du plan de mesures OPair en cours.

Les conséquences sur l'aménagement du territoire sont décrites dans le présent préavis pour la partie supérieure de la vallée du Flon. Elles le seront également dans la partie inférieure jusqu'à la rue César-Roux, par une deuxième procédure de plan partiel d'affectation qui devra notamment répondre à la réaffectation du site de l'Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM).

Rappel de la pétition

Le 2 juillet 1991³, le Conseil communal renvoyait à l'Autorité compétente la pétition de l'Association radicale de la Sallaz et de l'Association des commerçants de la Sallaz. Les pétitionnaires, excédés par la lenteur des décisions, réclamaient sans délai la réalisation de la liaison Vennes–Saint-Martin afin de détourner le trafic de transit des artères Victor-Ruffly, Béthusy et du Bugnon dans le vallon peu habité, de créer un parking souterrain et une place piétonne à la Sallaz.

Réponse

Même si le Plan directeur communal inscrivait encore, dans son plan de hiérarchisation du réseau pour les transports individuels, une liaison Vennes–Saint-Martin pour soulager les artères Victor-Ruffly, Béthusy et Bugnon, les études avançaient parallèlement de bon train pour la réalisation d'un métro Ouchy–Epalinges.

A partir de ce moment-là, la Municipalité était progressivement amenée à se déterminer sur les moyens adéquats pour diminuer progressivement les nuisances excessives du trafic dans les quartiers concernés, sachant qu'elle ne pourrait plus additionner sans limites les investissements des transports publics et privés. La politique menée par la Municipalité depuis plus d'une décennie dans le domaine des transports publics et de la modération du trafic par les zones 30, les zones macarons, les pistes cyclables, etc. l'ont incitée à miser sur une réduction des nuisances entièrement basée sur le report modal par des mesures d'accompagnement du m2 très volontaristes. La réalisation d'une interface de qualité à la place de la Sallaz, doublée d'une place piétonne et d'une interdiction générale pour le trafic privé de transiter, s'ajoute aux mesures d'accompagnement. Cet ensemble de mesures permet à la Municipalité de renoncer définitivement à la liaison Vennes–Saint-Martin pour se contenter de la rocade de la place de la Sallaz pour le trafic de transit subsistant.

Certains objectifs de la pétition étant ainsi satisfaits, certes par d'autres mesures s'agissant de l'accessibilité au centre-ville, la Municipalité estime avoir répondu aux pétitionnaires.

³BCC 1991, T. II, pp. 85 à 87.

3. Caractéristiques du plan

3.1 Périmètre

Le périmètre du plan partiel d'affectation correspond à peu près à celui qui avait été retenu en 1994. Au sud, sa limite traverse le talus qui sépare la plate-forme des Ateliers et magasins de la Ville (AMV) et l'actuelle Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM), dont le site fera l'objet d'une procédure ultérieure en fonction des options qui seront retenues pour de nouvelles affectations. A l'ouest, le périmètre longe, dans la forêt de Sauvabelin, le flanc droit de la vallée, alors qu'au nord il se superpose avec celle du PAC Tridel. A l'est, il est en principe déterminé par la rupture topographique existant entre le flanc gauche de la vallée et le plateau de la Sallaz. Une exception à ce principe a cependant été adoptée pour définir les constructibilités des parcelles les plus directement concernées par la nouvelle station du m2 et par ses accès. Sur le plan foncier, le plan partiel d'affectation est caractérisé par le fait que 90% de sa surface sont constitués par des parcelles appartenant à la Commune de Lausanne.

3.2 Objectifs

Le plan partiel d'affectation vise de nombreux objectifs touchant à des domaines parfois concurrents, mais qui ont le plus souvent comme dénominateur commun de répondre à des besoins ou des aspirations publics. Il doit permettre la réalisation d'infrastructures et d'aménagements d'accompagnement qui sont énumérés à l'article 1 du règlement et se divisent en des buts généraux comme :

- la répartition des zones réservées aux activités et aux espaces verts ;
- la délimitation des aménagements routiers et l'indication du réseau piétonnier ;
- la protection de la forêt, de la faune et de la nature,

ainsi que des réalisations individuelles et localisées comme :

- l'implantation des constructions complétant le centre secondaire de la Sallaz et valorisant les fonctions d'interface des transports publics ;
- l'harmonisation des espaces environnant l'usine Tridel ;
- la définition des relations entre la Sallaz et Sauvabelin.

3.3 Description

En reprenant cette logique du général au particulier et en analysant le plan selon l'étendue des zones concernées, on peut répertorier les domaines suivants.

L'aire forestière est la zone la plus importante du plan puisque la surface soumise au régime forestier à l'intérieur du périmètre du plan partiel d'affectation (PPA) s'élève à 72'800 m², ce qui représente environ 47% de la surface totale dudit PPA. Les forêts situées dans le PPA ont essentiellement une fonction paysagère, biologique et d'accueil. Les forêts situées sur les versants les plus raides du vallon ont également une fonction de protection contre l'érosion et les glissements. Par contre, la fonction de production est secondaire pour l'ensemble de ces forêts.

Dans les conditions actuelles régnant dans ce périmètre (découpage des massifs par les places de travail, dépôts en lisière de forêt, difficultés d'accès pour le public, etc.), on peut affirmer que les forêts ne peuvent remplir pleinement leurs diverses fonctions. Les aménagements planifiés dans le cadre du PPA permettent de concentrer les activités humaines dans des secteurs bien délimités et de donner plus d'espace à la nature et à la forêt en particulier (zone d'aire forestière future). Ainsi, les défrichements de 3110 m² qui sont nécessaires pour les activités projetées pourront être compensés par des reboisements sur le site de 4700 m². La surface forestière augmentera donc de 1590 m².

La zone de verdure à vocation écologique fait la transition entre l'aire forestière et les zones d'affectation du m2, des AMV et de sports et loisirs. Il s'agit d'une zone moins dense et plus variée de prairie naturelle et d'arbustes d'essence indigène. L'entretien sera extensif. Ces zones naturelles prennent leur valeur dans ce plan grâce à la suppression des alignements réservés aux projets de la liaison Vennes–Saint-Martin et son carrefour avec la moyenne ceinture Chailly–Bellevaux (limite des constructions radiée, en bleu sur le plan). La nouvelle route de contournement est tracée, elle, par la limite nouvelle des constructions, en rouge.

La zone d'activités A et B qui recouvre les installations existantes des AMV (A) et les sites de dépôts à ciel ouvert (B) occupe l'essentiel du fond de la vallée. Les changements concernent la zone B car, au fil des ans, plusieurs plates-formes créées par les comblements successifs de la vallée ont été occupées pour déposer des matériaux de construction du Service communal des routes et de la mobilité (sable, gravier, pavés, etc.), ainsi que par un hangar où certains de ces matériaux sont mis en œuvre. Le plan détermine une zone dans laquelle ces besoins seront regroupés de manière à en faciliter l'exploitation, à éviter leur éparpillement dans le vallon et à recréer des entités forestières et naturelles cohérentes. L'accessibilité se fait aussi bien depuis la place du Vallon au sud que depuis la route de contournement au nord, par la zone de verdure et d'accès aux activités. Cette zone devra obligatoirement être équipée d'un dispositif construit assurant l'interdiction du transit par les véhicules privés, et la partie du chemin des Falaises située dans l'aire forestière sera fermée à la circulation. Le libre passage des piétons et des vélos restera assuré et sera prolongé pour permettre la jonction avec la route de contournement. La zone de verdure et d'accès aux activités entoure la route de contournement sous le plateau de la Sallaz et doit son appellation au fait que les surfaces non directement nécessaires à la route et ses annexes seront assimilées à la zone de verdure.

Les zones de bâtiments nouveaux concernent plusieurs dispositions du plan partiel d'affectation qui sont destinées à renforcer les fonctionnalités et l'image de pôle secondaire de la Sallaz. Il s'agit de la valorisation de la liaison entre le m2 et les bus, et du développement des surfaces commerciales existantes dans cette zone. Les bâtiments D1 et D2 existants peuvent être théoriquement reconstruits dans un gabarit légèrement agrandi mais, surtout, ils sont complétés sur leur façade ouest par une construction basse sur une zone d'aménagements coordonnés qui peut être couverte et construite en sous-sol. La construction basse est destinée au commerce et aux activités tertiaires alors que les étages des bâtiments D1 et D2 sont réservés au logement. La zone du bâtiment existant E peut être reconstruite dans le même gabarit, mais avec éventuellement un niveau de sous-sol créé en liaison avec la zone d'aménagements coordonnés pour la même affectation.

Le nouveau bâtiment C, destiné au logement, est édifié sur une construction basse qui est prévue pour accueillir notamment 120 places de parc (au maximum) destinées à remplacer une partie du stationnement existant sur le plateau de la Sallaz (60), à répondre aux besoins liés aux résidents du quartier (30) et aux nouveaux besoins créés par le plan (30). Le premier niveau du bâtiment C et un niveau de la construction basse peuvent être affectés au commerce jusqu'à un total de 2000 m². Dans l'attente de la construction de ces bâtiments, les places de parc mentionnées peuvent être réalisées provisoirement sur la surface au sol du périmètre constructible de la construction basse.

Une possibilité de réaliser un petit bâtiment est intégrée au hameau de Montmeillan. Il s'ajoutera aux trois autres bâtiments existants à conserver. Toutes ces constructions sont destinées au logement.

4. Règlement du plan partiel d'affectation

Chapitre I – Dispositions générales, but du plan

- Article 1 Le but de ce plan partiel d'affectation est de déterminer l'aménagement de la partie supérieure de la vallée du Flon, en particulier par :
- la répartition des zones réservées aux activités et aux espaces verts ;
 - l'implantation de constructions complétant le centre secondaire de la Sallaz et valorisant ses fonctions d'interface des transports publics ;
 - l'harmonisation des espaces environnant la future usine de traitement des ordures ménagères Tridel ;
 - la protection de la forêt, de la faune et de la nature ;
 - la délimitation des aménagements routiers et l'indication du réseau piétonnier ;
 - la définition des relations entre la Sallaz et Sauvabelin.

Article 2 Le présent plan annule, à l'intérieur de son périmètre, toute disposition de plans légalisés antérieurement.

Chapitre II – Implantations, surfaces constructibles, anticipations

Article 3 Des bâtiments peuvent être librement implantés dans la zone d'activités A.

Article 4 La zone d'activités B peut être aménagée en aires de dépôts. Elle sera divisée en trois plates-formes au moins. Une des séparations au moins sera constituée par un talus planté. On se référera également aux dispositions de l'article 26 du présent règlement.

Des constructions d'une surface totale de 1500 m² au sol peuvent y être édifiées. Leur implantation devra respecter une distance de 10 m par rapport à la lisière forestière.

Des modifications du profil du terrain, des petits équipements tels que clôtures, murs de soutènement, etc., ainsi que l'entreposage de matériaux peuvent être autorisés à une distance inférieure à 10 m de la limite de la forêt.

La zone de verdure à vocation écologique adjacente à la zone d'activité B est réglée exclusivement par l'article 29.

Article 5 Le bâtiment nouveau C, d'une surface brute de plancher par niveau maximale de 1000 m², doit être situé à l'intérieur du périmètre d'implantation indiqué en plan.

Les bâtiments nouveaux D1 et D2, la construction basse 1 et les constructions basses 2 doivent être contenus dans les surfaces définies en plan.

Article 6 Le bâtiment E existant peut être rénové, transformé ou reconstruit sans dépasser le gabarit et la surface de plancher brute existant au moment de la légalisation du présent plan, sous réserve de l'extension en sous-sol prévue à l'article 7 du présent règlement.

En outre, dans la zone de circulation et d'accès sise à l'ouest du bâtiment, des aménagements destinés à faciliter les livraisons des marchandises dans le socle du bâtiment tels que monte-charge, quai de livraison, marquise, etc. peuvent être autorisés.

Article 7 La zone d'aménagements coordonnés doit être aménagée de manière à créer un passage confortable et libre de barrières architecturales entre l'avenue de la Sallaz et la station du métro. Un niveau de construction en sous-sol peut être autorisé par la Municipalité.

L'article 12 du présent règlement est réservé.

Article 8 Au hameau de Montmeillan, les bâtiments à maintenir peuvent être entretenus, rénovés ou reconstruits dans leurs gabarits actuels.

Article 9 Au hameau de Montmeillan, le bâtiment nouveau, d'une surface brute de plancher par niveau maximale de 400 m², doit être situé à l'intérieur du périmètre d'implantation indiqué en plan.

Les anticipations prévues à l'article 11 sont autorisées.

La construction enterrée ou semi-enterrée de Montmeillan sera aménagée de manière à maintenir un accès aux immeubles existants. Elle peut être étendue sous le chemin de Montmeillan pour autant qu'elle n'en modifie pas le profil.

Article 10 Dans la zone de sports et loisirs peuvent être réalisés des aménagements extérieurs nécessaires à la pratique du sport ou des loisirs.

Un bâtiment lié à l'exploitation de cette zone, d'une surface construite maximale de 100 m² ainsi qu'un couvert d'une surface maximale de 200 m² peuvent également être édifiés. Leur implantation devra respecter une distance de 10 m par rapport à la lisière forestière.

Des équipements légers pour la pratique du sport ou des jeux, des clôtures, des profilages du terrain peuvent être autorisés à une distance inférieure à 10 m de la limite de la forêt, sous réserve de l'application de l'article 29 concernant la zone de verdure à vocation écologique.

Article 11 Les balcons, balcons à joues, bow-windows, cordons et bandeaux, piliers et pilastres, porches d'entrée, escaliers de secours, escaliers et rampes d'accès aux immeubles, aménagements extérieurs, etc. peuvent être autorisés par la Municipalité en dehors des surfaces constructibles définies par le plan.

Au-delà de la limite des constructions, seules sont autorisées les anticipations prévues par le Règlement des constructions (RC / RPGA).

Article 12 En cas de réalisation de constructions en sous-sol sur la parcelle N° 3426, dans la zone d'aménagements coordonnés, la Municipalité pourra exiger la démolition des constructions anticipant sur la limite des constructions à l'est, teintées en rose sur le plan, au frais du propriétaire.

Chapitre III – Hauteur, élévations, superstructures

Article 13 La hauteur des constructions de la zone d'activités A, des bâtiments nouveaux C, D1 et D2, et des constructions basses 1 et 2 est fixée par la cote d'altitude maximale figurée sur le plan. Cette cote représente le niveau fini des constructions, y compris l'isolation, l'étanchéité et sa protection, mais sans le parapet, ni la couche de terre végétale pour les toitures aménagées.

Pour la zone d'aménagements coordonnés, la cote d'altitude maximale figurée sur le plan représente le niveau fini des constructions, y compris l'isolation, l'étanchéité et sa protection. Toutefois, la Municipalité pourra exiger un abaissement partiel de cette cote d'altitude pour assurer une liaison harmonieuse entre l'avenue de la Sallaz et la station de métro. Elle pourra également autoriser des aménagements paysagers (murets, bacs plantés, escaliers ou rampes d'accès, etc.) au-dessus de cette cote, pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la vocation d'espace de liaison.

Au-dessus de la zone d'aménagements coordonnés, une couverture peut être autorisée par la Municipalité pour autant qu'un gabarit d'espace libre d'une hauteur minimale de 4,50 m soit laissé libre.

Article 14 Les constructions prévues dans la zone d'activités B et la zone de sports et loisirs ne pourront dépasser la hauteur de 10 m hors tout. Cette hauteur est comptée dès le niveau le plus bas des parties visibles de façade.

Article 15 La hauteur du bâtiment nouveau de Montmeillan est déterminée par le nombre de niveaux habitables.

Les niveaux occupés par des locaux communs (buanderie par exemple), le parking, les caves, etc. ne sont pas comptés comme niveaux habitables.

La toiture peut être aménagée. Si des places de stationnement y sont construites, elles seront obligatoirement couvertes.

Article 16 Dans la zone de sports et loisirs, les bâtiments prévus sont limités à un rez-de-chaussée et un sous-sol.

Article 17 Les superstructures à fonction technique (cages d'escaliers et d'ascenseurs, locaux de ventilation et de climatisation, cheminées, etc.) seront groupées, réduites au minimum nécessaire et traitées d'une manière qui soit esthétiquement satisfaisante. Elles pourront dépasser les cotes d'altitude prescrites par le plan. Cette anticipation est limitée à une hauteur de 1,50 m pour les dispositifs d'éclairage zénithaux.

Sur la construction basse 1, la Municipalité pourra autoriser des aménagements dépassant la cote d'altitude prescrite par le plan lorsqu'ils sont destinés à améliorer le confort du public, par exemple la couverture de liaisons piétonnes.

Sur les constructions basses 2, la Municipalité pourra autoriser l'aménagement limité de dispositifs d'éclairages zénithaux dépassant la cote maximale prescrite.

Chapitre IV – Destination des constructions

Article 18 La zone d'activités A est destinée à des constructions d'intérêt public, notamment les Ateliers et magasins de la Ville – AMV (ateliers, garages, places de stationnements, dépôts, bureaux, logement de fonction, etc.).

Article 19 La zone d'activités B est destinée aux mêmes activités que la zone d'activités A, mais en priorité aux dépôts extérieurs de matériaux. Les bureaux et le logement y sont interdits.

Article 20 La zone de sports et loisirs est destinée à des activités de sport, de détente, de loisirs, de jeux.

Article 21 Les constructions du hameau de Montmeillan sont destinées au logement. Des places de stationnement à l'usage des habitants peuvent y être autorisées, au maximum une place pour 100 m² de surface de plancher brute.

Article 22 Le bâtiment nouveau C, au-dessus des constructions basses, est destiné au logement. Toutefois, le niveau situé sur la plate-forme définie par la construction basse 1 peut être affecté au commerce, aux activités tertiaires ou à des équipements publics.

La construction basse 1 faisant socle au bâtiment nouveau C est destinée à l'aménagement :

- de commerces (1 niveau maximum);
- d'équipements publics;
- de places de parc (120 maximum), destinées notamment à remplacer celles qui seront supprimées par le réaménagement du domaine public de la Sallaz, à couvrir les besoins des bâtiments existants et ceux induits par les dispositions du présent PPA.

Toutefois, l'ensemble des surfaces de plancher brut affectées au commerce dans la construction basse 1 et le bâtiment nouveau C ne peut dépasser 2000 m².

En outre, les places de parc ci-dessus peuvent également être aménagées en surface, dans le périmètre de l'aire constructible, dans l'attente de la réalisation de la construction basse 1.

Le gabarit du bâtiment nouveau C, d'une hauteur de 10 m, permet la construction de trois niveaux. Si le socle déterminé par la construction basse 1 est réalisé à une cote inférieure à la cote maximale prescrite par le plan, un étage supplémentaire au bâtiment C réservé au logement est alors admis sans modifier la part admissible pour d'autres usages, définie aux 1^{er} et 3^e alinéa. La cote d'altitude maximale pour le bâtiment C doit cependant être respectée. Un dispositif architectural devra assurer une liaison piétonne confortable entre le niveau de la toiture du métro et le socle.

Article 23 Les constructions basses 2 sont destinées au commerce et aux activités tertiaires.

Les étages des bâtiments nouveaux D1 et D2 sont destinés au logement.

Les places de parc aménagées sur les parcelles N^{os} 3424 et 3425 à la date de la légalisation du plan peuvent être maintenues, sauf en cas de reconstruction des bâtiments.

Article 24 La construction E est destinée :

- socle : au commerce, aux activités tertiaires ou aux équipements publics;
- bâtiment haut : aux logements (pour au minimum $\frac{3}{4}$ de sa surface habitable) et aux activités tertiaires.

Chapitre V – Architecture et esthétique

Article 25 La Municipalité pourra refuser tout projet dont l'esthétique ne sera pas satisfaisante.

Une attention particulière sera portée au traitement des toitures et des superstructures, tant du point de vue de l'esthétique générale que de celui des matériaux et du revêtement de couverture.

La toiture de la construction basse 1 fera l'objet d'un aménagement paysager.

Chapitre VI – Aménagements routiers et cheminements piétonniers

Article 26 La zone de verdure et d'accès aux activités permet l'aménagement de dessertes pour les activités situées dans le périmètre du plan.

Lors de l'aménagement de la zone d'activités B, un dispositif de filtrage des véhicules (portail par exemple) permettant d'interdire le transit des véhicules privés sera obligatoirement installé, et la partie du chemin des Falaises attribuée à l'aire forestière sera fermée à la circulation. Toutefois, le libre passage des piétons et des vélos sera assuré.

Dans la zone de verdure et d'accès aux activités, les surfaces non directement nécessaires pour la route et ses annexes seront assimilées à la zone de verdure.

Article 27 Les cheminements piétonniers, dont le tracé en plan est figuré à titre indicatif, doivent obligatoirement être réalisés lorsque la zone qu'ils traversent est aménagée. Lorsque la topographie et la sauvegarde de la forêt le permettent, ils pourront être aménagés pour le passage des vélos.

Chapitre VII – Zones de verdure, places de jeux et forêts

Article 28 La zone de verdure est inconstructible, à l'exception des anticipations prévues à l'article 11 et des aménagements paysagers tels que chemins, voies d'accès pour l'entretien, murs de soutènements, passerelles, places de jeux, etc.

Article 29 La zone de verdure à vocation écologique est strictement inconstructible. Elle sera, selon l'état souhaité, laissée telle quelle ou aménagée de manière écologique (ensemencement en prairie fleurie, plantation d'arbustes, d'arbres, mise en place d'éléments particuliers tels que murs en pierres sèches, étangs, etc.). Le choix des mélanges de semences et des plantes se portera exclusivement sur des essences indigènes et adaptées à la station. L'entretien sera extensif (fauche tardive, pas d'engrais).

La zone de verdure à vocation écologique doit rester libre de dépôts de matériaux et de clôture.

Article 30 Dans la zone de sports et loisirs, les équipements destinés à la pratique des sports et des loisirs seront accompagnés d'aménagements paysagers destinés à en faciliter l'intégration avec les secteurs naturels voisins.

Article 31 L'aire forestière est régie et définie par les dispositions de la législation forestière fédérale et cantonale. Il est notamment interdit, sans l'autorisation préalable du Service forestier, d'abattre des arbres, de faire des dépôts, d'ériger des clôtures et de bâtir en forêt.

Le présent plan partiel d'affectation constitue le document formel de constatation de la nature forestière et des limites des forêts au terme de la législation forestière fédérale.

Chapitre VIII – Dispositions transitoires et complémentaires

Article 32 Dans l'ensemble du périmètre, la construction d'ouvrages souterrains permettant le passage de câbles ou de fluides peut être autorisée pour autant qu'il n'en résulte pas d'atteinte permanente à la surface.

Article 33 Lors de l'aménagement de la zone d'activités B, les zones de dépôts situées en dehors de son périmètre doivent être mises en conformité avec les dispositions du présent plan.

Article 34 Les constructeurs sont tenus de respecter les niveaux de voirie sur les limites des constructions ainsi que les conditions d'évacuation des eaux usées et de ruissellement fixés par la Municipalité.

Article 35 La zone du métro est soumise aux dispositions de la Loi fédérale sur les transports publics.

Article 36 Les degrés de sensibilité au bruit selon l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) sont fixés par le plan.

Une étude acoustique accompagnée d'une description des dispositions architecturales visant à réduire les nuisances sonores et à assurer le respect des exigences de l'article 29 de l'OPB fera obligatoirement partie du dossier d'enquête pour le bâtiment nouveau C.

Article 37 Les articles du RPE de 1942 et du PGA en cours de procédure concernant le stationnement, la verdure et les places de jeux ne sont pas applicables.

Article 38 Sont réservées les dispositions légales et réglementations édictées par la Confédération, le Canton et la Commune complétant celles du présent plan.

5. Agenda 21 – Développement durable

Le plan d'affectation faisant l'objet du présent préavis est exclusivement motivé par des projets compatibles avec les principes de l'Agenda 21 et du développement durable. On peut rappeler en particulier :

- la réorganisation des déplacements dans le nord-est de la ville, qui comporte la réalisation du m2, la mise en place du «réseau 08» des tl et de l’interface des transports publics de la Sallaz, la limitation du trafic individuel motorisé dans ce secteur, ainsi que le contournement de la place de la Sallaz;
- les effets des dispositifs du plan attendus en dehors de son périmètre, comme l’amélioration des conditions de vie pour les habitants du quartier de Victor-Ruffy;
- la valorisation du centre secondaire de la Sallaz avec le développement des activités économiques locales et la densification de l’habitat;
- la réorganisation des activités dans la vallée du Flon de manière rationnelle;
- le regroupement des entités forestières et la mise en place de principes d’aménagement permettant de reconstituer le maillage écologique et de végétaliser les parcelles non constructibles selon des modèles adaptés aux caractéristiques du lieu.

Les projets sont adaptés d’une part aux objectifs du Plan directeur communal (PDC) visant à améliorer l’offre en transports collectifs et l’accessibilité aux centres urbains et secondaires, tout en décourageant le trafic de transit. Ils sont d’autre part cohérents avec le Plan cantonal des mesures OPair en cours de révision, notamment avec la suppression de la liaison routière Vennes–Saint-Martin.

Ce chapitre ne nécessite donc pas de longs développements puisque les thèmes des transports publics, de la qualité de vie et de protection de la forêt ont déjà été développés dans la présentation du plan et de ses buts, lesquels répondent objectivement aux critères du développement durable. Preuve en est, si nécessaire encore, la citation de la future place de la Sallaz dans les projets de zones de rencontre qui répondent au programme d’actions issu des conférences de consensus «mobilité et transports publics» de l’opération Quartiers 21⁴. Les raisons d’être du plan se partagent ainsi entre les mesures de protection du milieu naturel et de vie sociale et la réalisation de grosses infrastructures, cela dans le même périmètre. Cette concurrence sur un espace relativement restreint peut paraître antithétique dans une vision superficielle, mais en réalité ces démarches répondent aux doubles critères environnementaux et sociaux, inhérents et indissociables du développement durable. Cette pesée d’intérêts a été faite avec des objectifs politiques clairs et dans le respect des lois et ordonnances concernées, comme en témoigne l’étude d’impact sur l’environnement.

6. Conventions

Trois parcelles privées sont directement concernées par des aménagements publics compris dans le périmètre du plan partiel d’affectation. Il s’agit en particulier des conditions d’utilisation de la «zone d’aménagements coordonnés» qui devra assurer à terme une liaison facile et confortable entre le m2 et les arrêts de bus à réaliser sur la place, ainsi que les relations entre la Sallaz et Sauvabelin.

Le projet d’aménagement de la place, retenu après concours d’architectes, sert de guide à la réflexion en vue de la rédaction des conventions à passer avec leurs propriétaires.

Parcelle N° 3424 COOP :

Une convention a d’ores et déjà été signée. Elle permet l’élargissement à plus de 8 m du passage d’accès au sud de la station du m2, projeté provisoirement avec une largeur de 2,50 m.

Cet élargissement sera effectif au moment où le propriétaire construira les surfaces commerciales prévues dans la zone d’aménagements coordonnés.

Parcelle N° 3425, Caisse de pensions BCV :

Ici également, l’objectif est d’améliorer une liaison entre le m2 et la place de la Sallaz, liaison qui n’est à ce jour assurée que par une servitude d’une largeur de 2,50 m sise sur la parcelle N° 3426 voisine. Les oppositions aux procédures en cours formulées par la société concernée indiquent qu’au moment de l’enquête publique du plan partiel d’affectation, l’accord n’était pas encore trouvé. Toutefois, les négociations en cours devraient conduire prochainement à la finalisation d’un accord.

⁴Mise en place d’une politique de développement durable en ville de Lausanne, 5^e partie, Transport et mobilité, rapport-préavis 2005/36, p. 17.

Parcelle N° 3426, Wadimo SA :

Pour cette parcelle, les conditions de l'aménagement des livraisons du côté ouest s'ajoutent aux problèmes de liaison m2-place de la Sallaz. Ici également, les oppositions formulées révèlent que l'accord n'avait pas encore abouti lors de l'enquête publique du plan partiel d'affectation. Toutefois, les négociations en cours devraient également conduire prochainement à la finalisation d'un accord.

7. Procédure du plan partiel d'affectation

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF), conformément aux dispositions de l'article 56 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), ce plan a été soumis à l'enquête publique du 1^{er} au 30 juin 2005. Il a suscité trois observations et quatre oppositions. Les enquêtes du plan partiel d'affectation et de la route de contournement de la Sallaz étant simultanées, il y a eu quelques confusions dans les intitulés des oppositions. Celles-ci ont donc été réparties dans ce préavis en fonction de leur contenu et non de leur titre.

Des séances de conciliation ont donné l'occasion à la plupart des opposants de défendre leur position auprès de la Direction des travaux. Certaines ont été renouvelées et ont permis de vérifier que plusieurs points de désaccord avaient été levés.

7.1 Observation du Parti libéral lausannois, Lausanne

« Aménagement du plateau de la Sallaz

Comme dit précédemment, le PLL considère que les travaux d'aménagement de ce secteur auraient dû être mis à l'enquête publique en même temps que les deux autres objets, ceux-ci étant étroitement liés. C'est pour cela que les remarques suivantes sont faites :

- Alors que l'on parle de rendre la place de la Sallaz aux piétons et de créer un véritable lieu de vie pour les habitants de ce quartier, on ne crée, de fait, qu'une interface bus-m2. En effet, les bus des lignes N° 6 et 14 viendront tourner à cet endroit, créant un véritable danger pour les usagers de cet endroit.*
- Le revêtement choisi ne semble pas apporter une qualité à cette place qui, en hiver, rappellera d'autres places « ratées » de notre Commune. Le revêtement du sol ne paraît pas adéquat.*

D'une manière générale, le PLL désapprouve les mesures de dissuasion prises à l'encontre des automobilistes sortant de l'autoroute à Vennes. Alors que l'on a voulu, ces dernières années, favoriser l'utilisation de l'autoroute de contournement pour le trafic de transit, l'on peut craindre que les mesures de dissuasion prévues à l'entrée Vennes de la ville incitent les automobilistes venant du sud de la commune et se rendant au nord à abandonner l'autoroute de contournement au profit de la traversée de la ville.

D'autre part, il ne faut pas oublier que de très nombreux Lausannois travaillent en dehors de la commune et qu'ils doivent pouvoir regagner facilement leur domicile. »

Réponse

C'est un calendrier tendu à cause des délais impératifs dus à la mise en service du m2 qui ne permet pas la simultanéité des procédures d'enquête de tous les éléments. La procédure de concours pour désigner le mandataire de l'aménagement de la place a cependant déjà donné une image crédible du futur. Il est quand même un peu prématuré de faire des critiques sur des éléments aussi précis que le revêtement définitif.

On comprend mal les craintes exprimées sur le danger que représenterait la cohabitation des passants et des bus sur cette place alors que cette mixité est pratiquée depuis des années à large échelle dans les autres grandes villes suisses, comme les rues basses de Genève, le centre de Berne, la Bahnhofstrasse de Zurich, etc.

La dissuasion critiquée doit être bien comprise et relativisée, puisque dans le cas précis le choix est laissé entre se parquer au parking-relais (P+R) de Vennes et emprunter le m2 ou continuer avec son véhicule par la route de contournement. L'utilisation de l'autoroute de contournement n'est donc pas concernée par le dispositif mis en place.

7.2 Observation de Pro Natura Vaud, Lausanne

« Vous êtes certainement déjà conscients du fait que la vallée du Flon, objet du PPA, comprend des objets d'une haute valeur naturelle. Ainsi que le mentionne avec justesse l'annexe « Nature et forêt » du plan partiel d'affectation, le fond de la vallée est une zone favorable à des espèces d'amphibiens menacés comme le crapaud sonneur à ventre jaune (*Bombina variegata*), menacé au niveau européen.

Cependant, nous souhaitons attirer votre attention sur les points suivants :

- 1) Les cordons boisés situés entre les différentes zones de dépôts et menacés de défrichement correspondent à des zones en friches très favorables au crapaud sonneur à ventre jaune.
- 2) D'autre part, la forêt située sur le flanc droit du vallon est une forêt de grande valeur. Le projet d'aménager un espace de sport et de détente ainsi que de faciliter le passage des piétons et des cyclistes le long du sentier entre la forêt de Sauvabelin et la place de la Sallaz augmentera encore la pression humaine sur la faune et la flore qu'elle abrite.

Nous proposons donc de renoncer aux défrichements des cordons boisés situés entre les différentes zones de dépôts et aux projets d'aménagements d'une surface de loisir au sud de la station Tridel. Ceci permettrait de préserver des milieux naturels déjà suffisamment détériorés par les travaux en cours et de protéger l'habitat d'espèces précieuses dans les conditions les plus favorables possibles. Ces mesures pourraient être aussi considérées comme mesures de compensation pour le projet de route de contournement par la route des Cascades, dont le rapport d'impact a aussi été mis à l'enquête jusqu'au 30 juin 2005.

Compte tenu du fait que le projet n'entraîne que des menaces indirectes pour les valeurs naturelles présentes sur le site, Pro Natura Vaud ne fait pas opposition au projet présent, mais demande que ses propositions soient portées comme pièces au dossier.

Cette intervention se fonde sur les lois et les règlements protégeant la nature, le paysage, la faune et la flore. »

Réponse

Les biotopes prévus par le projet Tridel et par l'aménagement du remblai du m2 visent déjà à favoriser ces espèces en créant des milieux propices. Les aménagements liés au plan partiel d'affectation (PPA) visent en priorité à faciliter les déplacements des batraciens, mais d'autres types de milieux sont aussi prévus en faveur d'autres espèces (reptiles, petits mammifères, etc.).

La place située au sud de l'usine Tridel sera aménagée comme zone de sports et loisirs. Cette surface sera aplanie et surélevée d'environ 2 m avec des remblais. Le plan partiel d'affectation réserve une bande d'environ 5 m de large en moyenne en bordure de cette place, en lisière de forêt, pour des aménagements écologiques.

Les aménagements planifiés dans le cadre du PPA permettent de concentrer les activités humaines dans des secteurs bien délimités et de donner plus d'espace à la nature et à la forêt en particulier.

Par ailleurs, se reporter au chapitre 8, « Procédure de défrichement ».

7.3 Observation de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, par M^e Laurent Trivelli, avocat

« La construction basse prévue à l'ouest du bâtiment D1 pourrait atteindre la cote 621.50.

En revanche, le bâtiment bas prévu à l'est du bâtiment D2 ne pourrait atteindre, quant à lui, que la cote 620.50.

Par cohérence et dans l'optique potentielle de constructions continues tant en sous-sol qu'en surface, le faite du bâtiment prévu à l'Est de l'immeuble D2 devrait, également, atteindre la cote 621.50.

A défaut, il en résulterait un très inopportun décrochement en élévation, sur deux niveaux, qui pourrait rendre, à terme, difficile, voire impossible, une exploitation raisonnable des locaux ainsi créés.

L'élévation à la cote 621.50 demeurerait sans incidence sur la cote du passage au sud du bâtiment D2, qui pourrait conserver son altitude de 615.30. »

Réponse

Contrairement à ce qu'un examen rapide peut faire croire, la place de la Sallaz n'est pas horizontale. Ainsi, entre le futur accès du m2 situé près de la Migros et celui situé au sud de la Coop, il y a environ un mètre de différence. Les cotes d'altitude respectives dans la zone d'aménagement coordonné pour ces deux emplacements sont fixées en relation avec celles de la place. En conséquence, les constructions basses qui occupent cette zone sont également décalées d'un mètre.

7.4 Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, par M^e Laurent Trivelli, avocat

«1. Il a été pris note, du bout des lèvres, que la dalle-toiture sise entre le bâtiment E actuel et le bâtiment propriété de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise ne pourra pas dépasser 616,40 m, mais cela avec les précisions apportées à l'article 13, alinéa 2, du projet de règlement.

A cet égard, la phrase «Toutefois, la Municipalité pourra exiger un abaissement partiel de cette cote d'altitude pour assurer une liaison harmonieuse entre l'avenue de la Sallaz et la station du métro» pourrait avoir comme conséquence que l'abaissement partiel envisagé porte sur de trop grandes surfaces, excluant dans les faits la réalisation d'un commerce sous la zone d'aménagements coordonnés (certains futurs niveaux étant en effet imposés par ceux qui existent dans l'immeuble E).

Les opposantes demandent que la zone où la Municipalité pourra exiger un abaissement partiel et progressif de la cote de 616.40 jusqu'à celle de 616.00 ne pourra concerner qu'une bande de 4 m de largeur (suffisante pour assurer une liaison de qualité entre l'avenue de la Sallaz et la station du m2), et cela exclusivement sur la parcelle N° 3425, le long et au droit de l'immeuble sis avenue de la Sallaz 51.

Le plan qui est annexé à ces lignes explique le secteur où la cote pourrait être abaissée de 616.40 à 616.00, progressivement.

Il est rappelé à cet égard que la servitude de passage actuelle ne peut s'exercer que sur une largeur de 2 m seulement.

En outre, les futurs aménagements paysagers mettront à disposition des Lausannois une largeur bien supérieure dans les faits, mais à une cote alors de 616.30 au moins.

Une étude de faisabilité établie par le bureau Retail Rites présente à cet égard deux plans et une vue-perspective explicitant les intentions des intervenants, et l'impérieuse nécessité pour eux que la zone où la cote pourrait être inférieure à 616.40 soit strictement délimitée, conformément au plan joint.

2. *Au fil des mois, les projets de plan partiel d'affectation qui ont été présentés à mes clientes colloquaient en zone d'aménagements coordonnés (jaune) la bande de terrain sise le long de la station du m2, immédiatement à l'est de celle-ci (cf. en particulier les projets des 14 février 2005 et 24 mars 2005).*

Or, soudain, cette zone, d'une largeur de quelque 2 m, est colloquée en zone du métro (bleue).

Certes mes mandantes ne sont pas propriétaires de cette bande de terrain, le droit privé étant donc réservé. Mais il apparaît non seulement souhaitable mais indispensable que le droit public ne ferme pas la possibilité que le magasin envisagé en sous-sol entre l'immeuble sis avenue de la Sallaz 51 et la gare du m2 puisse, après accord de droit foncier, utiliser cette bande de terrain de 2 m de largeur.

Mes clientes demandent donc que l'on en revienne aux projets précédents, et que cette bande de terrain soit à nouveau colloquée en zone d'aménagements coordonnés, non seulement sur la parcelle N° 3426 où tel est le cas, mais également et en particulier sur la parcelle N° 3425, propriété de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise.

3. *L'article 7 du projet de règlement prévoit, dans la zone d'aménagements coordonnés, que «un niveau de construction en sous-sol peut être autorisé par la Municipalité».*

Cette formule est trop restrictive, et aléatoire. Mes clientes demandent l'adoption d'une formule plus claire, soit: «un niveau de construction en sous-sol est autorisé».

Les circonstances font que trois sociétés ou coopératives, soit la SI Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, sont réunies sur quelques centaines de mètres carrés, en un lieu stratégique, soit le passage principal entre la place de la Sallaz et la station du m2. Ces trois institutions, par chance, s'entendent fort bien, et sont en mesure de créer un pôle dynamique d'intervenants, prêts à investir rapidement soit sur leurs propriétés, soit pour la réalisation du parking prévu sous le bâtiment C, voire même pour la construction de ce dernier.

Il y a là une rare opportunité pour la Commune d'œuvrer de concert avec des partenaires fiables, solides financièrement et prêts à s'engager avec elle sans désespérer dans un projet commun.»

Réponse

Les discussions en cours avec ces sociétés permettent de penser que les problèmes soulevés par les opposants seront résolus dans les projets qu'ils étudient. La Municipalité répond ainsi à cette opposition.

1. La Municipalité ne peut accepter ces conditions qui laissent la portion congrue aux utilisateurs du m2 alors qu'ils doivent jouir de la priorité pour des raisons évidentes. Des activités, de l'animation, des commerces sont certainement préférables à des murs anonymes et des longs couloirs, mais le parcours doit être aussi le plus court et le plus rapide. Les conditions posées par l'opposant ne donnent pas de garanties suffisantes à cet égard.
2. La séparation des zones du plan a été dessinée en cohérence avec les limites de propriétés. Cela n'empêche pas, dans le cas précis, des ajustements dans le sens souhaité par l'opposant puisque la zone du métro relevant de la Loi sur le chemin de fer admet d'autres affectations. Le scénario envisagé reste donc possible, en tenant compte des plantations prévues à cet endroit.
3. La formule incriminée ne doit pas l'être, car elle est toujours utilisée dans les règlements de plans partiels d'affectation. Il ne faut donc pas y voir une menace ou une restriction mais une relation avec la première phrase de l'article 7 qui précise que cette zone doit être aménagée de manière à créer un passage confortable et libre de barrière architecturale. Cette responsabilité liée à l'usage public de cette zone est assumée par la Municipalité qui reste persuadée qu'elle est pleinement compatible avec la volonté d'entreprendre affichée par les sociétés citées.

7.5 Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA et de la Société coopérative Migros Vaud, par M^e Laurent Trivelli, avocat

« 1. Le plan de quartier N° 443, « La Sallaz–Route de Berne », qu'il est prévu de radier, imposait la création d'un garage-parking d'une contenance de vingt voitures au moins.

Dans les faits, quelques places de stationnement ont été, au fil des années, affectées à des places pour deux-roues ou à quelques containers. Treize places de stationnement pour voitures subsistent aujourd'hui, sans compter, sur le domaine public le long du trottoir, une quinzaine de places pour voitures et quelques places pour véhicules deux-roues.

C'est dire que les commerces situés dans l'immeuble route de Berne 1, et plus particulièrement la Migros, disposent à proximité immédiate, à niveau, de places de stationnement en suffisance.

Le projet de réaménagement de la place de la Sallaz prévoit la suppression de toute possibilité de stationner au bas de la route de Berne. En outre, le projet de plan partiel d'affectation ici en cause prévoit la suppression de toute possibilité de stationnement sur la propriété de la SI Wadimo B SA. Cela correspondrait à une expropriation matérielle partielle, avec toutes les conséquences juridiques et financières qui pourraient en découler.

Certes est envisagée la possibilité de construire, au-delà et à l'ouest de la station du m2, un parking sous le bâtiment C. Même si mes mandantes sont intéressées à participer à une telle réalisation, les échéances pourraient en être lointaines.

L'opposition sur ce point pourrait être considérée comme réglée à satisfaction par mes clientes si elles obtiennent la garantie – dans l'hypothèse où le socle du bâtiment C ne serait pas exécuté de suite –, dans le cadre de la procédure en cours, que la Commune réalisera rapidement, comme compensation des places qui sont aujourd'hui disponibles, un parking d'une soixantaine de places pour voitures, en contrebas de la station du m2, avec, cela va sans dire, les accès utiles et suffisants.

Mes mandantes entreraient en matière sur une prise en charge des liaisons verticales, si leur intention de réaliser les volumes commerciaux sous la zone d'aménagements coordonnés peut se concrétiser.

2. *La partie nord du bâtiment sis route de Berne 1 abrite plusieurs petits commerces et activités de services, avec d'ailleurs un fort roulement d'activités et de locataires.*

Tant la SI Wadimo B SA que la Société coopérative Migros Vaud jugent indispensable la possibilité de créer, en lieu et place des surfaces dispersées actuelles, un plus vaste espace, plus cohérent, impliquant de gagner quelques mètres carrés soit le long de la route de Berne, soit très éventuellement côté vallée du Flon.

Une étude de faisabilité établie par le bureau Retail Rites explique à cet égard l'intention des intervenants (cf. plans où ces surfaces apparaissent en bleu).

Le projet de plan partiel d'affectation ainsi que l'article 5 du projet de règlement doivent être corrigés en conséquence.

3. *Au début des années 1960, la mode était de placer les tours d'habitation sur quelques piliers, dans l'espoir d'alléger l'ensemble.*

En l'espèce, cette démarche – qui était simplement dans le goût du temps – n'a pas atteint le but escompté dans la mesure où la topographie environnante et surtout la présence du socle-galette font qu'on ne voit jamais « à travers » cet espace interstitiel.

Aujourd'hui, tous les aménagistes du territoire et tous les urbanistes s'entendent sur l'impérieuse nécessité de densifier les milieux urbains et bâtis, partout où cela n'engendre pas une perte significative d'espaces verts ou d'espaces de qualité.

La SI Wadimo B SA et la Société coopérative Migros Vaud souhaitent donc pouvoir occuper la dalle supérieure du socle-galette. On peut imaginer, par exemple, un espace public, un fitness, une antenne de la bibliothèque municipale, etc.

Une conception minimaliste serait d'autoriser au moins les intervenants à fermer, d'une façon légère, les espaces situés directement sous la tour d'habitation.

Une vision plus généreuse conduit les intervenants à demander la possibilité d'utiliser l'entier des toitures de la galette, soit en les fermant, soit simplement en les couvrant. Un plan explicatif (où ces surfaces apparaissent en vert), une coupe longitudinale et une vue-perspective figurent dans l'étude de faisabilité mentionnée ci-dessus.

Le projet de plan partiel d'affectation, ainsi que l'article 5 du projet de règlement doivent ici aussi être corrigés et modifiés en conséquence.

(Il est à cet égard rappelé que l'article 24 du projet de règlement, relatif à l'affectation du bâtiment E en cause, est beaucoup plus restrictif pour la société propriétaire que l'article III, 1 du plan de quartier actuel).

Il est important de souligner que la propriété de la SI Wadimo B SA, située au débouché principal du m2 sur la place de la Sallaz, va sans doute devenir le centre névralgique du quartier. Il faut imaginer une situation à long terme et autoriser, dans le cadre du présent plan partiel d'affectation, une extension raisonnable des surfaces utilisables, en relation avec les espaces publics ou privés. »

Réponse

1. Comme le précise l'article 22 du règlement du plan, «les places de parc prévues dans la construction basse 1 peuvent également être aménagées en surface dans le périmètre de l'aire constructible, dans l'attente de la construction basse». C'est bien l'intention de la Municipalité comme en témoigne le programme des travaux et son budget. Il est à préciser que, selon le plan N° 443 de 1963, vingt places de parc au moins doivent être réalisées dans le sous-sol du bâtiment route de Berne 1. Les propriétaires ont préféré y installer une partie du magasin Migros. Les conséquences de ce choix ne sont pas de la responsabilité de la Ville qui gère l'espace public pour l'intérêt général.

Les places extérieures actuelles au sud du magasin doivent être remplacées pour un passage des utilisateurs du m2 en direction de la place. Ce transit doit être le plus agréable et rationnel possible, ceci dans l'intérêt de tous et naturellement des commerces adjacents. Une convention doit régler ces problèmes dans l'intérêt général et particulier.

2. L'article 12 du règlement veille à permettre la démolition des constructions existantes en anticipation sur la façade côté place du bâtiment en question. Il ne peut donc être question de prévoir et généraliser cette pratique qui n'a pas de justification puisque, il faut le rappeler, la parcelle de Wadimo B SA représente déjà le coefficient d'utilisation le plus élevé du périmètre.
3. La précision qui termine la réponse précédente doit être naturellement répétée sur un plan général en abordant la demande d'utilisation de cette toiture. En outre, la forme architecturale garde sa pertinence: la préservation d'une lecture de l'ensemble qui dissocie la tour de son socle permet d'éviter un effet massif du bâtiment sur son environnement. La Municipalité propose de ne pas accepter la demande.

7.6 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

«1. Historique et périmètres

Le PPA mis à l'enquête remplace partiellement l'actuel N° 574. Celui-ci incluait le périmètre de Tridel ainsi que celui de l'ancienne usine d'incinération.

1.1 Il est important d'inclure à nouveau au sud le périmètre de l'ancienne UIOM dans le nouveau PPA Flon supérieur.

1.2 L'entier du périmètre Tridel figurait dans le PPA N° 574 comme zone de verdure inconstructible incluant des secteurs à arboriser. Il faut en tenir compte et en trouver compensation dans le nouveau PPA (environ 165 m x 125 m), soit environ 20'000 m² au minimum.

Tenir compte aussi des surfaces déboisées pour le passage du m2.

1.3 Le dépôt actuel du service de la voirie a été construit sans autorisation. Il se situe dans un périmètre de verdure inconstructible du PPA N° 574. Il en va de même pour une partie des dépôts sauvages à ciel ouvert des mêmes services, ainsi que des parkings pour les véhicules privés dans un périmètre se situant au nord-est des ateliers de la ville.

Toutes ces installations de la Ville de Lausanne construites hors des zones à bâtir ont grandement contribué à la dégradation du site du vallon du Flon.

2. Affectations actuelles diverses du périmètre du PPA

2.1 Le Plan directeur communal

2.1.1 Le Plan directeur communal reconnaît la face ouest du vallon du Flon comme ligne de force du paysage lausannois. Elle se doit d'être traitée avec grand soin. C'est loin d'être le cas. La proposition faite est une juxtaposition de plusieurs projets sans liens entre eux, générant un traitement spatial et paysager abominable. Murs antibruit de 3,5 m à 4,5 m de haut avec retour horizontal, parois gunitées, parois verticales en terre armée, murs en béton armé de 4,0 m à 7,0 m de hauteur, etc.

2.1.2 Milieu naturel, paysage: maillage écologique. Une connexion à rétablir en première priorité existe au carrefour avenue de Beaumont-place de la Sallaz. C'est le contraire qui est proposé avec le tracé de la route de contournement qui s'inscrit comme une véritable coupure dans le maillage écologique à rétablir en priorité. En détruisant une partie de la promenade arborisée vis-à-vis du collège de la Sallaz, partie intégrante de ce maillage.

2.1.3 Transports individuels motorisés, hiérarchisation du réseau. «Mesures complémentaires indispensables. Réalisation de la route Vennes-Saint-Martin qui représente le seul moyen de hiérarchiser le secteur nord-est de la ville et de tranquilliser les quartiers d'habitation actuellement soumis à de fortes nuisances des voitures accédant au centre-ville». Cet axe nord-sud constitue le réseau principal A. Le contournement de la Sallaz / hôpitaux place de l'Ours figure comme réseau de distribution. Le haut de Victor-Ruffy / Vallonnette / Pont-de-Chailly comme réseau principal B.

Le choix de la suppression de l'axe principal Nord-Sud fait par la Municipalité annule de fait le contournement, partie intégrante et secondaire de ce réseau principal A.

L'entier du réseau est donc à redéfinir, sans le contournement.

- 2.2 *Le plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit selon l'OPB, articles 43 et 44, approuvé par la Municipalité le 31 mai 2000, par le Conseil communal ainsi que par le Département des infrastructures, attribue à tout le périmètre du projet de ce nouveau PPA, excepté Tridel et les ateliers de la Ville, les valeurs sans attribution, jardins familiaux, espaces verts, équipements sportifs de plein air, ainsi que forêts, cordons boisés.*

Le passage d'une route à fort trafic au travers de ce dispositif n'est pas acceptable. Ce tracé demandera la modification de ce plan approuvé. Cette route générera de nouvelles nuisances importantes dans un périmètre où toutes les valeurs limites sont déjà dépassées tant au niveau de l'OPB que de l'OPair (voir rapport d'impact).

Nous demandons le respect du plan actuel d'attribution des degrés de sensibilité au bruit.

- 2.3 *Le plan général d'affectation, annexe D – rapport OAT, plan de synthèse, affectations légalisées, regroupées par type, affecte l'entier du périmètre concerné par le nouveau PPA en aire et zone forestières, ainsi qu'en parc et espaces de détente, excepté le périmètre Tridel et les ateliers de la Ville qui sont en zone d'utilité publique.*

Nous demandons le respect du plan actuel cité.

- 2.4 *Le PPA N° 574 se doit d'être remis sur le métier et modifié de la façon suivante (intention):*

- a) à radier certaines limites des constructions (pénétrante et contournement);*
- b) à attribuer des affectations à ces nouveaux périmètres en zone de verdure et à arboriser;*
- c) à maintenir un accès routier par le sud aux ateliers de la Ville, ainsi qu'à Tridel, voirie à une piste avec aire pour croisement; maintenir le chemin des Cascades dans son tracé et gabarit actuel;*
- d) à attribuer une nouvelle affectation au périmètre A de l'ancienne usine d'incinération, les nouveaux dépôts pourraient y prendre place;*
- e) à éviter toutes autres constructions majeures dans le périmètre du plan;*
- f) à étudier une mise en relation piétonne entre le bas et le haut de la ville;*
- g) à étudier la mise en place de la présence de l'eau dans ce périmètre.*

Cette étude pourrait être réalisée sous la forme d'un concours d'architecture paysagère, voire jardins 2007-2008.

Nous demandons la refonte de ce PPA dans le sens des intentions ci-dessus et l'annulation de celui mis à l'enquête actuellement.

3. Nouveaux aménagements en cours et projetés

3.0 Tridel / m2

- Tridel en cours de réalisation. Confirme une erreur urbanistique majeure. Construction à masquer par un cordon boisé et des buttes aménagées. Desserte par une voirie minimale par le bas de la ville. Le gros des déchets arrivant en tunnel par le train.*
- m2 en cours de réalisation. A couvrir à partir de la sortie du tunnel (côté hôpitaux) jusqu'à la gare actuelle par une dalle permettant l'accès aux piétons et aux véhicules (comme celle de la station de la Sallaz). Une couverture transparente a été prévue lors de la mise à l'enquête du projet.*

Cette couverture en dur permettra une diminution des nuisances sonores et un aménagement intéressant pour la détente et d'autres activités. Elle formera une véritable esplanade avec vue sur le lac et le vallon du Flon nouvellement arborisé.

Un aménagement contournant le bâtiment de la Migros côté vallon permettra l'accès aux bus qui arriveront directement à la sortie de la station du métro. L'interface bus/m2 sera optimale.»

3.2 Nouveaux dépôts dans le vallon du Flon et défrichage

La proposition d'occuper un périmètre d'environ 10'000 m² par des constructions ayant une surface au sol de 1500 m² et une hauteur de 10 m dans ce qu'il reste du vallon est parfaitement inapproprié et déroge aux différentes règles rappelées ci-dessus.

Ce d'autant qu'un nouveau défrichement est nécessaire pour ce faire. Ces dépôts peuvent prendre place dans le périmètre de l'ancienne UIOM.

Périmètre qui doit être inclus dans ce nouveau PPA (voir 574).

Ces surfaces ainsi libérées sont à aménager en zone de verdure et à arboriser (voir proposition ci-dessus). Les défrichements ne sont plus nécessaires.

3.3 Nouvelle construction parking et autres bâtiments

En maintenant seulement deux voies de circulation sur le plateau de la Sallaz et faisant tourner les bus autour du bâtiment de la Migros, il est possible d'y maintenir le même nombre de places de stationnement qu'actuellement, tout en y aménageant une place intéressante pour les piétons.

La possibilité de construire un parking de 120 places, véritable verrue dans le vallon du Flon, n'est donc plus nécessaire. L'accès et la sortie de ce dernier ne sont pas étudiés.

Lors de la mise à l'enquête de Tridel, la Municipalité avait insisté en précisant que c'était la dernière construction dans ce site. Merci de ne pas s'en tenir qu'aux promesses.

Le bâtiment d'habitation en partie supérieure n'a plus de raison d'être. Implanter du logement à cet endroit avec la route de contournement en contrebas est un non-sens.

La plate-forme et la sortie du métro se doivent d'être aménagées en pensant que c'est le côté «jardin» de la place de la Sallaz avec un bon ensoleillement et un dégagement sur le lac et la forêt de Sauvabelin.

La sortie du m2 pourrait être couplée avec des arrêts pour bus à proximité immédiate, les bus contournant le bâtiment de la Migros.

3.4 Aménagement de la place

L'aménagement retenu par la Municipalité n'a rien de convivial, au contraire, il correspond à un aménagement d'une mini-gare routière.

Faire croire aux habitants que cette place est piétonne est un leurre. Les cyclistes ne sont pas acceptés dans les couloirs de bus, comment alors prétendre que les piétons seront les bienvenus dans un périmètre de manœuvre des bus qui seront fréquents à cet endroit.

Sept jours sur sept, ces bus manœuvreront de 6 h 00 à 24 h 00 sur cette place qui finira par être délimitée par des barrières pour éviter son franchissement par des piétons et d'éventuels accidents.

Un des schémas d'aménagement propose bien des passages piétons seulement dans ses extrémités nord et sud.

Le revêtement du sol proposé en bandes alternées de béton et de bitume ne résistera pas dans ces zones de manœuvre.

Un aménagement convivial est possible en maintenant seulement deux voies de circulation. Le parcage sera également de proximité pour les commerçants, voir aménagements du Pont-de-Chailly, de la gare CFF et d'autres, à Genève entrée de la ville en direction de la gare Cornavin.

3.5 Terrain de jeux

Terrain de jeux bien mal placé à proximité de cette UIOM. Une étude sur l'entier du périmètre doit permettre de définir les priorités dans les activités recherchées dans ce secteur. Le reboisement partiel du périmètre avec pour objectif de retrouver l'image du vallon, tout en masquant la nouvelle UIOM semble être prioritaire.

3.6 Aménagement non pris en compte et nécessaire

Le projet de route de contournement mis à l'enquête se doit d'inclure la route d'Oron, le chemin de la Feuillère, ainsi que la place de la Sallaz. Ces secteurs subiront d'importantes modifications construites, rond-point et parois antibruit entre autres.

3.7 Participation de la population, article 4 LAT

La population a été informée de ce projet, sans participation possible. Pour preuve, la prise de position de notre association s'est traduite par une lettre de « menace » et nos arguments balayés d'un revers de la main. »

Réponse

Cette opposition a fait l'objet d'une tentative de conciliation au sens de l'article 58 LATC à la Direction des travaux le 26 juillet 2005. Cette démarche n'a pas abouti, la séance ayant été interrompue en raison de l'attitude intransigeante du président de l'association.

- 1.1 Inclure le périmètre de l'Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) aurait été prématuré puisque les études concernant ce site et celui des anciens Ateliers et magasins de la Ville (AMV) à la rue de l'Industrie n'ont pas encore débuté. Le plan actuel devait accompagner l'ouverture du m2 prévue pour 2008.
- 1.2 Le dossier du périmètre de l'usine Tridel a été réglé dans le cadre du Plan d'affectation cantonal (PAC N° 296) qui lui est consacré. Il n'a donc pas à être repris dans ce plan partiel d'affectation (PPA) qui, lui, présente un solde positif sur le plan forestier.
- 1.3 Contrairement à ce qu'affirme l'opposant, une autorisation a été donnée, mais à titre provisoire. Il est abusif de parler de dégradation puisque, avec le PPA, une partie de ces terrains va être réaffectée à l'aire forestière sans problème particulier.
- 2.1.1 Les infrastructures de transport qui vont coller au flanc est du plateau de la Sallaz ne vont pas porter atteinte à la vision globale de la vallée du Flon comme ligne de force du paysage. C'est en empruntant ces nouvelles infrastructures, dont le lien est l'intérêt public, que leurs utilisateurs vont en prendre conscience, encore plus qu'avant, avec une vue directe sur la forêt continue du flanc ouest de la vallée s'inclinant vers le lac.
- 2.1.2 On peine à croire que, sur la portion de vallée du PPA qui dépasse le demi-kilomètre, le maillage écologique dépende d'un passage de quelques dizaines de mètres. En outre, ce maillage a précisément fait l'objet d'une étude spécifique comme en témoigne l'annexe au rapport OAT.
- 2.2 Les degrés de sensibilité sont attribués à des zones constructibles où des humains séjournent dans des locaux à usage sensible au bruit (logement, bureau, commerce, etc.). Ils évoluent donc conformément aux règles de l'OPB et en même temps que l'affectation de ces zones. Les zones de forêt et d'espaces verts n'en connaissent logiquement pas. Les valeurs de planification de l'OPB à respecter dans le cas d'une nouvelle route sont aussi plus sévères que celles d'une artère existante.
- 2.3/4 Accéder aux vœux de l'opposant serait renoncer à l'entier de la démarche d'accompagnement autour du m2, visant la réorganisation des déplacements et la tranquillisation de la place, telle qu'elle est exposée au chapitre 5 – Développement durable.
3. L'aménagement autour de l'usine Tridel ne peut être précisé dans une procédure de PPA. Une butte est prévue dans la zone de verdure et d'accès aux activités qui sépare la zone de sports et loisirs de la route de contournement. Il est par ailleurs illusoire de vouloir masquer une construction comme l'usine Tridel. La couverture complète du m2 est envisageable dans le futur, selon les expériences qui seront faites; mais la proposition de l'opposant paraît en contradiction avec les propos tenus précédemment (2.1.1) sur l'atteinte au site par les constructions.
- 3.2 Il est prématuré et peu crédible d'affecter le périmètre de l'Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) à des dépôts alors que cet emplacement proche du quartier du Vallon devrait permettre une valorisation plus urbaine et intensive.
- 3.3 Une étude spécifique a montré que l'aménagement esquissé par l'opposant ne permet pas d'organiser correctement toutes les fonctions indispensables de la future interface. On comprend aussi mal comment une route avec moins de trafic, située en contrebas, serait plus dommageable que le voisinage actuel des bâtiments autour de la place encombrée. Comment juger un trafic fluide et réduit sur la route de contournement incompatible avec du logement et estimer que l'encombrement actuel de la place est compatible avec tout le logement qui l'entoure et peut être « intéressant » pour les piétons? Le PPA actuel prévoit déjà un parking au même endroit pour répondre aux demandes réitérées des utilisateurs et commerçants de la place. Sa capacité est réduite dans le nouveau PPA.

- 3.4 La réponse au point 7.1 précédent a déjà relevé que la mixité entre piétons et transports publics se pratique sans problèmes depuis longtemps déjà dans des espaces encore plus fréquentés des villes de Genève, Berne et Zurich.
- Les détails d'aménagement (revêtement, etc.) ne sont pas choisis dans cette procédure.
- Le parcage maintenu sur la partie sud de la place en fait déjà un parking de proximité.
- 3.5 Les terrains de sports et de jeux répondent à une demande constante de la part des usagers du quartier.
- 3.6 Ces aspects sont traités où ils le doivent, dans l'étude d'impact et ses conclusions. Ils ne peuvent faire partie du PPA puisque leurs aspects réglementaires ne sont pas concernés.
- 3.7 L'effort d'information a été exceptionnel à travers la presse, les concertations préalables avec les associations locales et les séances publiques. Quelle participation peuvent espérer des opposants qui rejettent tout en bloc en se référant au passé et en refusant d'entrer dans les problématiques actuelles et les solutions réellement praticables ?

7.7 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne

« Plan partiel d'affectation »

Il aurait été utile de mieux préciser l'affectation des zones, en particulier de la zone de détente, qui ne fait que remplacer celle qui est supprimée par la route en face du collège de la Sallaz. On ne sait même pas quels sont les projets pour aménager cette place, il est pourtant indispensable pour les habitants de la Sallaz de savoir plus précisément ce qu'on propose en compensation de tout le gâchis actuel.

Délimitation de l'aire forestière

Pas de remarques particulières.

Demande de défrichement

On constate que la mise à l'enquête de la route est utilisée pour demander des déboisements largement à l'extérieur de la zone intéressée, ce qui n'est pas très correct.

On constate également que certains déboisements sont nécessaires pour améliorer la route privée de la Commune, ce qui montre que cette route va être réaménagée.

Enfin, on peut se demander si le défrichement des zones 1 et 2 est vraiment indispensable; en effet, ces deux zones permettent de mieux isoler la zone de détente des zones de dépôt et de travail relatives aux ateliers de la Ville.

Les reboisements de compensation proposés sont pour une fois situés sur le site ou à sa proximité immédiate, contrairement aux compensations qui ont été faites pour Tridel ou pour le m2; c'est un des rares points positifs du dossier qui nous est soumis.

Notre conclusion

On doit constater que le projet présenté comporte plus de points négatifs que d'éléments positifs, c'est pourquoi nous nous y opposons formellement. C'est en fait plus un avant-projet qu'un projet tant il y a de points qui n'ont pas été étudiés ou, s'ils l'ont été, c'est d'une manière trop sommaire. Ce qui nous conforte dans notre opposition.

Remarque complémentaire

Depuis des siècles, la Sallaz a été le point de passage obligé pour l'entrée en ville de Lausanne pour les voyageurs venant des directions de Berne et d'Oron. On ne peut rien changer à cette évidence et il ne faut rien changer. Plutôt que de transformer la place de la Sallaz en place du Tunnel N° 2, il serait préférable de réaliser une route de déviation à l'horizontale, passant au-dessus du m2, destinée uniquement aux transports publics avec un arrêt au droit de celui du m2. Si l'ouvrage serait peut-être un peu plus coûteux, on économiserait par ailleurs des montants considérables tels que les isolations contre le bruit, les revêtements spéciaux, l'aménagement de la place, etc.»

Réponse

Cette opposition a fait l'objet d'une séance de conciliation au sens l'article 58 LATC le 7 septembre 2005 à la Direction des travaux. A l'issue de la rencontre, l'opposante a décidé, compte tenu des précisions apportées, de transformer son opposition au défrichement en observation.

L'affectation des zones est conforme à la pratique utilisée dans tous les plans partiels d'affectation dans lesquels il n'est pas donné plus de précisions, en l'occurrence ici pour les terrains publics. Celles-ci sont fournies en détail le moment venu dans les préavis de demande de crédit qui permettent une analyse et un débat au Conseil communal.

Les points soulevés concernant le défrichement ont été abordés et éclaircis lors de la séance de conciliation au sens de l'article 58 LATC, qui s'est tenue à la Direction des travaux. Sur ces points, l'opposant a transformé son opposition en observation (cf. chapitre 8, «Procédure de défrichement» ci-dessous).

La proposition faite d'utiliser le toit du m2 pour le passage des bus n'est pas réalisable car les coûts importants nécessaires ne se justifient pas pour une solution qui ne règle pas le problème des interférences avec le trafic individuel.

Une route de contournement au niveau de la place n'est pas réaliste tant économiquement que par ses aspects négatifs pour les voisins.

8. Procédure de défrichement

Un des éléments principaux du plan partiel d'affectation est la réorganisation de l'occupation du sol de manière à créer des entités cohérentes en lieu et place de la répartition éclatée et de type résiduel qui prévaut aujourd'hui.

Le plan de constatation des limites forestières exprime cet état. Trois affectations sont susceptibles d'être réaménagées en impliquant une modification du territoire forestier :

- La zone de dépôts des AMV: pour être réorganisées et regroupées dans un seul secteur (zone d'activités B), les nombreuses petites surfaces actuellement éparpillées dans le vallon nécessitent un défrichement de 2279 m².
- Route privée: l'assise de la route privée qui dessert les AMV est légèrement modifiée par rapport à l'état actuel, de manière à s'intégrer de manière harmonieuse aux remblais du m2, et un trottoir y sera aménagé. Cette transformation implique un défrichement 698 m².
- Route de contournement: la réalisation de cette nouvelle infrastructure ne nécessite pas de défrichement. Cependant, les espaces de dégagement proches à laisser libre pour la sécurité et l'entretien entraînent un défrichement de 113 m².

Au total, ce sont donc 3110 m² qui seront défrichés. Ils seront compensés par des boisements compensatoires, sur le site, pour 4700 m².

Le bilan forestier final sera donc un gain quantitatif (+1590 m²), mais surtout qualitatif puisque les surfaces boisées ne seront plus résiduelles, mais constitueront au contraire des entités homogènes.

Conformément à la législation en la matière, le dossier de défrichement a été soumis à l'enquête publique simultanément à la procédure de planification, soit le plan partiel d'affectation, du 1^{er} au 30 juin 2005.

L'Autorité compétente pour ce domaine est le Département de la sécurité et de l'environnement (DSE).

Dans le cadre du traitement des oppositions du plan partiel d'affectation, le Service cantonal des forêts, de la faune et de la nature (SFFN), section conservation des forêts (COFO), se détermine comme suit sur les éléments forestiers.

1. Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF)

Suite à la séance d'audition des opposants du 7 septembre 2005, sous la direction du Municipal des travaux, il ressort que l'ASVF ne fait pas formellement opposition sur les questions forestières ou sur le défrichement. Les éléments forestiers contenus dans la lettre signature du 30 juin 2005 de l'ASVF sont donc transformés en remarques. Aussi le SFFN n'a-t-il plus besoin de statuer sur ces points qui ne forment désormais plus une opposition «forestière».

Le SFFN apporte toutefois les commentaires suivants au texte de l'ASVF :

a) Remarque forêt

Le plan partiel d'affectation (PPA) du Flon supérieur porte sur un périmètre plus étendu que la seule construction de la route de contournement de la Sallaz. Il vise à réaménager les différents usages du sol dans le secteur. De ce fait, il contient une demande de défrichement ayant trait aux dépôts et ateliers de la Ville qui fait partie intégrante du PPA, ce qui est tout à fait admissible du point de vue de la législation forestière.

b) Demande de défrichement

Comme mentionné plus haut, le PPA porte sur une portion plus large de la vallée du Flon que le seul projet routier du contournement de la Sallaz. En conséquence, les défrichements concernant les ateliers de la Ville et la route privée font partie intégrante du PPA.

c) Défrichement, zones 1 et 2

Les défrichements des zones 1 et 2 sont nécessaires pour affecter une surface cohérente et rationnelle au réaménagement de la place de dépôt de la Ville. A l'heure actuelle, l'utilisation de la vallée du Flon est assez éparse (Usine d'incinération des ordures ménagères – UIOM, Ateliers et magasins de la Ville – AMV, place de dépôt, hangar de la Ville, usine Tridel). Le PPA propose une réorganisation des différentes utilisations en les concentrant dans des périmètres précis et en définissant de nouvelles affectations pour la voirie, les loisirs ou la nature. Dans ce contexte, l'affectation d'une surface de 10'000 m², pour centraliser les activités de stockage et de dépôt dans la vallée du Flon, constitue une nette amélioration de l'utilisation du sol par rapport à la situation actuelle. Elle implique, certes, le défrichement de plusieurs restes de forêt, mais leur gestion et leur conservation sont actuellement problématiques. La solution proposée permettra non seulement une utilisation plus rationnelle du sol, mais renforcera également la conservation et la gestion des surfaces forestières situées à l'ouest du dépôt où la forêt revêt une plus grande valeur.

2. Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL)

Parmi les nombreux points soulevés dans sa correspondance du 29 juin 2005, le Mouvement pour la Défense de Lausanne fait opposition aux nouveaux dépôts et au défrichement qui y est lié.

Il est à noter que le SFFN n'a pas participé, en raison des vacances, à la séance d'audition du MDL par les représentants de la Ville de Lausanne. Les aspects forestiers ne sont pas abordés dans le procès-verbal de cette séance dont le but était de débattre de l'opportunité des projets et réaménagements du site. Cela dit, l'opposition du MDL est également considérée par le SFFN comme une opposition au défrichement. Après analyse de celle-ci et examen des documents à disposition, le SFFN-COFO se détermine comme suit.

Les défrichements des zones 1 et 2 sont nécessaires pour pouvoir affecter une surface cohérente et rationnelle au réaménagement de la place de dépôt de la Ville. A l'heure actuelle, l'utilisation de la vallée du Flon est assez éparse (Usine d'incinération des ordures ménagères – UIOM, Ateliers et magasins de la Ville – AMV, place de dépôt, hangar de la Ville, usine Tridel). Le PPA propose une réorganisation des différentes utilisations en les concentrant dans des périmètres précis et en définissant de nouvelles affectations pour la voirie, les loisirs ou la nature. Dans ce contexte, l'affectation d'une surface de 10'000 m², pour centraliser les activités de stockage et de dépôt dans la vallée du Flon, constitue une nette amélioration de l'utilisation du sol par rapport à la situation actuelle. Elle implique certes le défrichement de plusieurs restes de forêt, mais leur gestion et leur conservation sont aujourd'hui problématiques. La solution proposée permet donc non seulement de viser une utilisation plus rationnelle du sol, mais aussi de renforcer la conservation et la gestion des surfaces forestières situées à l'ouest du dépôt où la forêt revêt une plus grande valeur.

En conclusion, sur la base des éléments du projet mis à l'enquête, le SFFN informe les Autorités de la Ville qu'il procédera, lors de l'élaboration de l'autorisation de défrichement, à la levée de l'opposition du MDL (pour les éléments liés au défrichement). Celle-ci sera élaborée à l'issue de la décision du Conseil communal et sera notifiée lors de l'approbation préalable du PPA par le chef du Département des institutions et des relations extérieures (DIRE).

3. Pro Natura

Pro Natura ne fait pas opposition, mais souhaite que ses remarques soient inscrites au dossier. A leur sujet, le SFFN-COFO précise :

a) Cordons boisés

Les cordons boisés mentionnés par Pro Natura ont certes une valeur écologique, mais leur situation actuelle, entre des plaines de dépôts de la voirie, n'est pas favorable à leur bon fonctionnement en tant que biotopes. Le ripage de la zone de dépôt plus à l'est et la constitution, en lisière, d'un peuplement forestier de valeur, d'une zone écologique de transition, constituent, à terme, un meilleur maillage écologique des milieux naturels d'intérêt de ce secteur et une meilleure possibilité de les préserver.

b) Place de sports

Pour ce qui est de l'impact de la place de sport sur la faune et de la flore, le réaménagement ne devrait pas créer une augmentation forte des nuisances. Par contre, la remarque de Pro Natura est tout à fait pertinente, car si on veut favoriser l'accès au Bois de Sauvabelin aux VTT en rendant ce cheminement attractif, la pression sur la faune et la flore pourrait être dommageable.

En conclusion, la seule opposition «forestière» déposée par le MDL sera levée par le SFFN lors de l'élaboration de l'autorisation de défrichement et les deux autres remarques sont à verser au dossier.

9. Route de contournement

9.1 Bien-fondé du projet

9.1.1 Concept général

Le métro m2 va transformer en profondeur l'organisation des déplacements dans l'agglomération lausannoise. Il s'accompagnera notamment d'une restructuration du réseau tl et impliquera le réaménagement d'un nombre important d'espaces publics servant d'interface avec les transports publics.

La place de la Sallaz constitue un des points-clés de cette réorganisation dans le nord-est. En effet, l'idée de construire une route de contournement de la place est apparue comme une solution permettant de libérer celle-ci du trafic de transit pour en faire une véritable place, centre de quartier du plateau de la Sallaz et pôle d'échange des transports publics.

C'est dans ce contexte que votre Conseil a été informé en date du 12 août 2004 de l'ouverture d'un compte d'attente pour financer les diverses études préliminaires (N° 4201.581.496), compte porté à Fr. 240'000.– le 16 décembre 2005. C'est ainsi qu'une étude approfondie de réorganisation des déplacements dans le nord-est, la Sallaz, a pu être menée.

Cette étude s'est basée sur les objectifs fixés dans le Plan directeur communal voté par votre Conseil en septembre 1995 et sur le Plan cantonal des mesures contre la pollution de l'air en y intégrant la décision municipale préalable d'abandonner définitivement la liaison Vennes–Saint-Martin.

D'autre part, la construction du m2 doit s'accompagner d'un ensemble de mesures qui ont trait aussi bien à l'extension du parking relais (P+R) de Vennes qu'à la réorganisation du réseau des transports publics et à la réaffectation générale de la voirie.

Sur le plan de la gestion des transports individuels, l'objectif fixé est la diminution des charges de trafic de l'ordre de 15% à 20% sur les axes structurants dans le couloir du m2. Cet objectif a été fixé dans l'Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) de l'Etat de Vaud relatif au financement du projet de m2. Il pourra être atteint avec des mesures de gestion du trafic (régulation) sur les axes principaux en ville (routes de Berne et d'Oron).

L'étude entreprise a permis de vérifier la faisabilité du concept. Elle s'est étendue sur tout le secteur formé par la rue du Bugnon, la place de la Sallaz, les routes de Berne et d'Oron, ainsi que les avenues Victor-Ruffey et de la Vallonnette.

La démarche de l'étude a consisté, dans un premier temps, à la génération de toutes les variantes possibles de réorganisation des circulations en les classant en deux familles:

- variantes de la famille A sans route de contournement;
- variantes de la famille B avec route de contournement.

9.1.2 Variante retenue

Après une première sélection, trois variantes furent retenues comme «possibles» : une variante conservant le trafic de transit sur le plateau de la Sallaz et 2 variantes préconisant la création d'une route de contournement. A l'issue d'une deuxième sélection, c'est la variante dite B4 qui a été retenue grâce notamment au potentiel qu'elle offre de réaménagement de la place et à l'abaissement du trafic (environ 5000 véhicules/jour) plus important dans le quartier fortement habité de Victor-Ruffly, et ce malgré l'augmentation du trafic attendue à la route de la Feuillère (environ 8000 véhicules/jour). La pertinence de ce choix a été confirmée par l'évaluation des impacts environnementaux. En effet, à côté des vérifications usuelles, une évaluation a été effectuée portant sur les impacts sur les populations concernées. Ainsi, le nombre d'habitants résidant dans les bâtiments longeant le réseau structurant a été multiplié par les augmentations et/ou diminutions des impacts (en décibels) dégagés par les deux dernières variantes retenues et par l'état actuel (référence). Il en découle un potentiel d'assainissement nettement supérieur pour la variante B4.

Du point de vue de l'organisation des circulations, cette variante se caractérise par les éléments principaux suivants :

- la place de la Sallaz est interdite à la circulation générale et voit la totalité de son trafic de transit motorisé supprimé par détournement, ce qui facilite notamment l'aménagement de l'interface des transports publics ;
- deux secteurs bien distincts sont définis : un secteur nord réservé aux piétons et aux bus et un secteur sud où le stationnement sera maintenu et l'accès automobile garanti par l'avenue de la Sallaz ;
- dans le secteur nord l'accès pour les livraisons et autres ayants droit sera garanti comme dans les zones piétonnes ;
- le trafic empruntant le bas de la route de Berne ne peut plus circuler en direction de l'avenue Victor-Ruffly ni s'engager sur la place mais doit obligatoirement contourner celle-ci par la nouvelle route ;
- le trafic à destination des avenues du Temple et de Victor-Ruffly, descendant la route de Berne, doit emprunter la route de la Feuillère puis la route d'Oron. De ce fait, le carrefour route de Berne–route de la Feuillère devient le carrefour principal de répartition du trafic ;
- de même, le trafic entre l'avenue Victor-Ruffly et la place de la Sallaz est dévié par la route de la Feuillère ;
- cette réorganisation des circulations implique une modification du plan de hiérarchisation du réseau routier communal qui faisait partie intégrante du Plan directeur communal voté par votre Conseil en 1995. Cette modification sera intégrée à la prochaine révision de ce plan.

9.1.3 Organisation de l'interface TC

La place de la Sallaz deviendra un pôle d'interface des transports publics très important. La création de la station du m2 permettra le rabattement de plusieurs lignes tl sur cette place et la fonction de transbordement entre celles-ci et le m2 revêt une importance particulière.

Selon les estimations réalisées, le nombre de mouvements sera d'environ 15'000 voyageurs par jour et de 1600 à l'heure de pointe du matin. Sur ce total journalier, environ 8000 voyageurs seront en transbordement entre les lignes tl et le m2.

La future structure des lignes tl sur cette place sera la suivante :

- la nouvelle ligne desservant les quartiers Praz-Séchaud et Isabelle-de-Montolieu passera dans les deux sens par la place ;
- la ligne régionale N° 65 qui dessert Savigny, Forel et Servion y aura son terminus ;
- une nouvelle ligne venant du centre ville desservira Victor-Ruffly et aura son terminus sur cette place ;
- une nouvelle ligne reliant les quartiers de Chailly et de la Sallaz aura son terminus sur cette place et arrivera par l'avenue du Temple.

Toutes les lignes décrites ci-dessus rebrousseront sur la place, ce qui impose d'y réserver un espace important pour les transports publics.

9.2 Description du projet

9.2.1 Catégorie de route

L'ouvrage de contournement est classé, sur la base des normes VSS en vigueur, en tant que route principale (RP) ouverte à tous véhicules en trafic non séparé. Les convois exceptionnels en sont exclus. Administrativement, la route est communale, classée en réseau principal B et la vitesse y est limitée à 50 km/h.

9.2.2 Géométrie, disposition

L'avenue de la Sallaz dévie sur la route de contournement environ 120 m à l'aval du giratoire de Beaumont et part à l'ouest en empruntant partiellement l'ancien chemin des Cascades. Elle descend dans la vallée du Flon en passant sous le m2 avec une déclivité d'environ 9,5%. Après 200 m environ, elle remonte avec une pente de 7,5% en s'incurvant vers le nord-est. Elle passe sur le tunnel du m2 et rejoint le bas de la route de Berne au terme d'un parcours total d'environ 500 m.

Au passage, elle raccorde la route desservant en cul-de-sac la partie sud de la future place de la Sallaz (av. de la Sallaz), la route privée donnant accès aux installations de la Ville sises à la rue du Vallon, le parking de compensation pour les places de parc supprimées sur le plateau de la Sallaz, l'accès à l'usine Tridel ainsi que la voie menant au quai de déchargement de la Migros. Tous les accès en présence d'un trottoir se font en trottoir continu, à savoir avec priorité aux piétons.

La largeur de la chaussée varie entre 7 m et 10,90 m en fonction de la disposition des voies, des présélections et des bandes cyclables. Les présélections « tourner à gauche » sont disposées pour les accès à l'usine Tridel et au parking public.

Les bandes cyclables, larges de 1,40 m, sont disposées uniquement à la montée.

Les trottoirs, de 1,80 m de large, sont prévus en fonction de la circulation piétonne :

- côté ouest, trottoir continu sur toute la longueur de la route pour donner l'accès à quatre cheminements piétonniers ;
- côté est, limité à la liaison directe entre le parking public et le bas de la route de Berne.

Le tracé routier laisse entre la future station du m2 de la Sallaz et la route de contournement une surface constructible de 1900 m² environ, où est implanté un parking de plein air de 63 places, payant, dont 30 places compensent celles supprimées sur la « place » de la Sallaz. Celles qui sont encore possibles par les dispositions du plan partiel d'affectation seront cas échéant réalisées par des investisseurs privés en liaison avec le développement commercial du quartier. Le dégagement de cette surface nécessite la construction d'une paroi en terre armée ou en éléments ciment ayant une hauteur moyenne de 4,50 m et 95 m de long.

Une passerelle pour piétons de 2,80 m de large et d'environ 50 m de long enjambe le parking et la route de contournement. Elle assure la continuité d'un passage piétonnier entre la place de la Sallaz et Sauvabelin. Accessible depuis le toit de la station du m2 Sallaz par un ascenseur et par des escaliers franchissant 6,50 m de dénivelé, elle est aussi desservie par un chemin contournant la station. L'accès à la zone de sports et détente sise au sud de l'usine Tridel se fait ainsi hors trafic.

La coupure de trafic individuel entre l'avenue Victor-Ruffly et la route de Berne engendre également le réaménagement du carrefour Victor-Ruffly–route d'Oron. Pensé en premier lieu pour optimiser l'accès et le départ des bus tl du terminal de la Sallaz, l'aménagement intègre les contraintes du trafic individuel et celles, architecturales, du projet « Tilia », primé lors du concours d'architecture. L'aménagement permet également le passage, sur l'itinéraire Victor-Ruffly–route d'Oron classé comme tel, des convois exceptionnels, raison pour laquelle les dispositifs de balisage sont amovibles.

9.2.3 Chaussée

La chaussée est construite sur des sols présentant des caractéristiques très différentes et sa fondation est adaptée en conséquence :

- sur chaussée existante (carrefours), fondation existante, en grave compactée, gardée en l'état ;
- sur molasse, 40 cm de grave I ;
- sur remblais compactés (m2), 40 cm de grave I + géotextile ;
- sur sol en place, 40 cm de grave I + géotextile + 30 cm de grave II stabilisée au ciment ;
- transition molasse-remblais, par dalle de transition en béton armé.

La superstructure de la chaussée se compose d'un enrobé de support de 14 cm et d'une couche de roulement en enrobé phonoabsorbant de 4 cm, pour tenir compte de la protection des riverains contre les nuisances sonores.

9.2.4 Circulation piétonne

La circulation piétonne nord-sud actuelle est maintenue. Elle est nettement améliorée par la suppression du trafic de transit sur la « place » de la Sallaz. Les autres cheminements sont tous maintenus mais peuvent être éventuellement déplacés. Les

accès au chemin privé de la Ville de Lausanne, à la future zone de sport et détente, à Sauvabelin, à l'usine Tridel et au chemin forestier remontant le vallon du Flon se font par le trottoir ouest, qui est disposé sur toute la longueur de la route. Le trottoir est, d'une longueur de 140 m environ, relie le parking public et le bas de la route de Berne et dessert au passage l'entrée du quai de déchargement Migros. Un cheminement pour piétons donnant l'accès au parking à partir du toit de la station du m2 est prévu. Il est créé dans le talus au nord de la dite station et aura une pente d'environ 10%.

9.2.5 Circulation des cycles

Peu de cycles emprunteront la route de contournement, ceux-ci préférant sans doute transiter par l'avenue de la Sallaz qui leur reste ouverte. Toutefois, on peut penser qu'un trafic local va l'utiliser pour se rendre à la zone de sports et loisirs, à l'usine Tridel, à Sauvabelin. La sécurité des cyclistes est assurée à la montée uniquement, par le balisage d'une bande cyclable de 1,40 m de large.

9.2.6 Mesures d'accompagnement concernant le bruit

Les conclusions du rapport d'impact sur l'environnement (chapitre 11) précisent «que les impacts sur l'environnement sont faibles pour l'ensemble des domaines étudiés à l'exception du bruit». Les mesures d'accompagnement liées à la construction de la route de contournement sont donc essentiellement des mesures de protection contre les nuisances sonores. L'étude identifie les zones où les valeurs limites d'immissions sonores seront dépassées et propose des mesures tendant à les diminuer.

Les zones sur lesquelles ces mesures doivent être appliquées sont:

- route de la Feuillère;
- tronçon sud de la route d'Oron;
- le long de la route de contournement.

Trois mesures sont proposées, à appliquer individuellement ou conjointement:

- pose d'une couche de roulement en enrobé phonoabsorbant;
- mise en place de parois antibruit;
- isolation des locaux à usage sensible au bruit pour les façades exposées à la source sonore.

L'étude détaillée d'assainissement du bruit exécutée suite à l'établissement du rapport d'impact sur l'environnement précise et complète l'étendue et la nature des mesures de protection à intégrer au projet pour lutter contre les nuisances sonores. Elle définit pour chaque tronçon la solution optimale respectant les contraintes de l'OPB et celles de la Ville de Lausanne.

Pour la route de contournement:

- revêtement de roulement phonoabsorbant;
- couverture de la chaussée et fermeture de la paroi nord-est pour un tronçon d'environ 80 m, allant du profil 7 au profil 15;
- pose d'une paroi antibruit d'une longueur totale de 110 m par 4,25 m de haut, allant du profil 18 au profil 29;
- pose d'une paroi antibruit de 35 m de long par 4 m de haut, au sud du bâtiment sis à la route de Berne 7;
- pose d'une paroi antibruit de 40 m de long par 2 m de haut, le long du virage nord de la route;
- isolation partielle des façades nord et ouest pour l'immeuble sis à la route de Berne 1 (environ 130 fenêtres);
- isolation partielle des façades sud et ouest pour les niveaux supérieurs des immeubles sis à la route de Berne 7, 9 et 13 (environ 25 fenêtres).

Pour la route d'Oron, tronçon sud:

- revêtement de roulement phonoabsorbant;
- pose d'environ 155 fenêtres isolantes sur les immeubles de la route d'Oron qui le nécessitent.

Pour la route de la Feuillère:

- revêtement de roulement phonoabsorbant;
- pose d'une paroi antibruit au sud de la route, en trois tronçons décalés en quinconce, ayant les dimensions suivantes:

- a) vers le carrefour route de Berne, au sud du trottoir – longueur 15 m, hauteur 1,50 à 2,00 m;
 - b) de la précédente jusqu'à la limite entre les N°s 19 et 21 du chemin de Chantemerle, au nord du trottoir – longueur 127 m, hauteur variable, de 1,20 à 2,80 m;
 - c) de la précédente jusqu'après le N° 23 du chemin de Chantemerle, au sud du trottoir – longueur 83 m;
- isolation de fenêtres de la façade sud pour l'immeuble du chemin de la Chaumière N° 3.

9.2.7 Evacuation des eaux de chaussée

La nature généralement hétéroclite et peu saine du terrain du fond du vallon du Flon est peu propice à une infiltration des eaux météoriques de chaussée. Celles-ci sont récoltées et acheminées vers un collecteur public existant qui prend en charge les eaux du plateau de la Sallaz pour les déverser dans le Flon. Le système de récolte des eaux de la route et du parking est classique (grilles, sacs dépotoirs, collecteurs) et comprend une zone de rétention créée sous le parking. Un dessableur et un séparateur d'hydrocarbures disposés juste avant l'introduction des eaux dans le collecteur communal complètent le système.

9.2.8 Aménagements paysagers

Les aménagements paysagers proposés pour accompagner la future route de contournement de la Sallaz, en particulier autour de la zone constructible, au sud-est de l'usine Tridel, au nord de la route en lisière de forêt et au niveau des points d'accroche de la route de contournement avec la place et l'avenue de la Sallaz, sont divers et s'adaptent aux contraintes de la topographie du lieu tout en s'intégrant à un concept d'ensemble et de continuité avec la végétation en place, afin de conserver les qualités des lieux existants.

Ces plantations seront coordonnées avec les autres projets prévus sur le site, à savoir:

- le projet d'aménagement des abords de l'usine Tridel, en particulier au sud-est de cette dernière;
- la mise en valeur du remblai du m2 plus au sud;
- les différents aménagements biologiques proposés dans le plan partiel d'affectation de la vallée supérieure du Flon;
- l'aménagement futur de la place de la Sallaz.

Concept général de plantation

L'accompagnement végétal proposé doit favoriser l'intégration paysagère de la route de contournement dans la vallée du Flon. Le traitement paysager doit contribuer à «fondre» la nouvelle route dans le site qui l'entoure. Il s'agit ici d'effectuer un travail de «couture» qui doit être le plus discret possible.

Pour y arriver, chaque entité traversée par la route, ainsi que la végétation qui l'accompagne, doit être prolongée jusqu'aux abords de cette dernière.

Description des aménagements

Zone aval de la station m2 – autour de la zone constructible :

Prolonger la mise en valeur du remblai par l'implantation d'une prairie maigre et la plantation d'arbustes indigènes adaptés au site.

Zone devant l'usine Tridel :

Prolonger le concept de plantation proposé par l'usine Tridel au sud-est de cette dernière.

Zone au nord de la route, en lisière de forêt :

Reconstituer une lisière forestière

Zones des points d'accroche de la route de contournement sur la place et l'avenue de la Sallaz :

Au niveau des points d'accroche de la route de contournement, les zones qui constituent aussi les portes d'entrée de la place de la Sallaz devront être retravaillées. Le projet d'aménagement devra tenir compte du concept global lié au projet lauréat du concours d'architecture de la future place de la Sallaz.

9.2.9 Régulation

La régulation nécessite le changement du contrôleur de trafic de la place de la Sallaz, trop ancien pour envisager sa modification. Pour la place, un nouveau contrôleur qui gèrera le trafic des véhicules, des piétons et des bus sera mis en place. De plus, il sera pré-équipé pour satisfaire la prise en compte des véhicules d'urgence de la police et du service de secours et d'incendie. De nouvelles boîtes à feux en technologie LED sont prévues, et les mâts seront remplacés.

Le contrôleur du passage à piétons près de l'école sur l'avenue de la Sallaz sera enlevé. Une borne escamotable limitera les accès aux ayants droit sur la place, et une seconde à ceux du vallon. Le montant inclut les travaux de génie civil pour ces nouveaux câblages.

Les contrôleurs de part et d'autre du pont de la Feuillère seront modifiés et adaptés pour gérer les nouvelles orientations du trafic.

Une caméra de surveillance du trafic est également prévue: elle servira à la police, aux tl et à l'Office de la mobilité pour visualiser les conditions de trafic de deux importants points d'accès, la route d'Oron et la route de Berne.

9.3 Services

9.3.1 Assainissement

Le Service d'assainissement dispose d'un réseau public unitaire existant récoltant les eaux du plateau de la Sallaz et les amenant dans le voûtage du Flon. Le tracé de ce collecteur entrant en conflit avec l'assise de la future route de contournement, le réseau devra donc être localement modifié et approfondi sur 25 m environ. Ces travaux nécessiteront, en outre, la pose d'un puits de chute et d'une chambre de contrôle.

9.3.2 Electricité – Réseau

Le projet du Service électrique de distribution consiste à équiper la nouvelle route et ses accès pour créer un bouclage facilitant les interventions dans la zone et alimenter l'éclairage public.

En fonction des tronçons du projet, ces équipements sont composés d'une batterie de 1 à 8 tubes de protection en polyéthylène, de 60 à 100 mm de diamètre, situés à environ 0,80 m sous le niveau de la route.

9.3.3 Electricité – Eclairage public

L'éclairage public est réalisé au moyen de candélabres distants de 30 mètres environ, posés derrière le trottoir nord-ouest longeant la route. Les accès à la route, la zone du futur parking, ainsi que les cheminements pour piétons sont également prévus éclairés. Globalement, le projet prévoit la pose d'environ 53 candélabres.

9.3.4 eauservice

eauservice saisit l'opportunité que représente la construction de la route de contournement pour compléter et sécuriser son réseau de distribution d'eau. La pose d'une conduite de 200 mm de diamètre dans la future chaussée permet de réaliser un bouclage sécurisant l'approvisionnement de l'usine Tridel. Il permet aussi de raccorder le futur réseau de défense incendie du m2, ceci à la sortie du tunnel des Falaises. La conduite alimente également deux bornes hydrantes demandées par le Service de secours et d'incendie et posées aux extrémités du futur parking. eauservice prévoit à terme de prolonger une conduite laissée en attente dans le chemin privé du Vallon. Celle-ci, d'un diamètre de 150 mm, viendra se raccorder à la conduite de bouclage pour mieux desservir les futures plates-formes de la Ville de Lausanne. Pour ce faire, un tronçon de tube est mis en attente au droit du futur raccordement.

9.3.5 Gaz et chauffage à distance

Les conduites du gaz et du chauffage à distance n'entrent pas en conflit avec les travaux prévus.

10. Procédure de la route de contournement et du rapport d'impact sur l'environnement

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF), conformément aux dispositions de l'article 10 de la Loi sur les routes (LRou), ce projet a été soumis à l'enquête publique du 1^{er} au 30 juin 2005. Il a suscité cinq observations et quatorze oppositions. Les enquêtes du plan partiel d'affectation et de la route de contournement étant simultanées, il y a eu quelques confusions dans les intitulés des interventions. Celles-ci ont donc été réparties dans ce préavis en fonction de leur contenu et non de leur titre.

Comme dans la procédure du plan partiel d'affectation, des séances de conciliation ont donné l'occasion à la plupart des opposants de défendre leur position auprès de la Direction des travaux. Certaines ont été renouvelées et ont permis de vérifier que plusieurs points de désaccord avaient été levés.

10.1 Observation du Parti Libéral lausannois, Lausanne

«Route de détournement

Bien que ne désirant pas revenir indéfiniment sur la construction de l'usine Tridel, fort est de constater que la construction de cette route de détournement lui est intimement liée puisqu'elle permettra à plus de 30 camions à ordures d'accéder journalièrement à cette usine. Elle permettra, selon la mise à l'enquête, le transport de matières dangereuses.

Il faut également constater que les pentes prévues sur cette route: 9,3% dans le sens nord-sud et 7,4% dans le sens sud-nord, semblent peu opportunes pour une route principale à fort trafic et située dans un quartier de la ville connaissant de fortes chutes de neige en hiver. La déclivité de cette route est, en moyenne, bien supérieure à celles connues en ville de Lausanne, et sur des axes similaires comme l'avenue du Bugnon ou celle du Grey. Même si ces axes sont classés prioritaires lors du déneigement, sur quelles rues sera détournée la circulation en cas de problèmes de déneigement?

Les services d'urgences, comme les ambulances, très nombreuses à emprunter aujourd'hui l'avenue de la Sallaz au sortir de l'autoroute pour se rendre au CHUV, auront-ils l'autorisation d'emprunter le même chemin qu'auparavant ou devront-ils passer par la nouvelle route de contournement, au risque de perdre de précieuses minutes pour la survie des patients qu'ils transportent?

Report de trafic

Il faut malheureusement constater qu'il n'obéit à aucune logique mathématique et reporte le trafic sur des zones plus peuplées que le plateau de la Sallaz, comme par exemple sur l'avenue du Temple et l'avenue de la Vallonnette, cette dernière devant au contraire être assainie.

D'autre part, l'avenue de la Feuillère devra subir une augmentation de trafic de plus de 80%, soit 7400 véhicules/jour. Il en va de même du tronçon sud de la route d'Oron: + 1300 véhicules/jour, alors même que celui-ci devrait également être assaini.

Le report de trafic engendrera une augmentation des nuisances sonores dans ces secteurs, avenue de la Feuillère: + 2,7 dB(A) de jour et + 3,5 dB(A) la nuit, engendrant un dépassement des valeurs limites d'émissions, et sur le tronçon sud de la route d'Oron: + 0,7 dB(A) le jour et + 1,7 dB(A) la nuit. A relever que, dans le projet mis à l'enquête du rapport d'impact, il est clairement dit que «le report de trafic sur la route d'Oron n'est pas compatible avec les objectifs visés et les territoires traversés». Ces reports de trafic occasionneront la pose de mesures antibruit comme des vitrages isolants, qui ne protègent que si l'on vit fenêtres fermées (!), ou parois antibruit. Ces mesures auront un coût financier important.»

Réponse

En référence à l'étude d'impact sur l'environnement (voir point 11.5.9) l'itinéraire pour le transport des matières dangereuses est maintenu, tel qu'aujourd'hui.

La pente de la route projetée n'est nullement en contradiction avec sa future fonction de route principale. En effet, d'autres rues lausannoises jouent parfaitement leur rôle de route principale B en ayant des pentes similaires (rue du Valentin 11,6%, avenue de Beaulieu 10%, avenue du Grey 13%).

Les services d'urgence, en fonction de leur destination, peuvent avoir avantage ou non à utiliser l'itinéraire passant par la place de la Sallaz. En effet, il ne faut pas négliger le fait que leur progression serait fortement perturbée à travers l'interface

des bus à cause, notamment, de la forte densité des piétons. Les itinéraires appropriés pour les différents types de véhicules d'urgence seront donc choisis avec les responsables de ces transports.

Contrairement à ce qui est affirmé ici, le concept de circulation retenu (voir point 9.1) représente une amélioration globale pour les riverains du périmètre élargi concerné. En effet, l'évaluation effectuée sur l'impact des populations concernées fait ressortir un bilan global positif pour le concept retenu. Ce dernier fait bénéficier de baisses importantes de trafic les nombreux habitants du quartier de Victor-Ruffy et du bas de la route de Berne et ces avantages ne sont pas annulés par les augmentations de trafic attendues sur le bas de la route d'Oron et sur la route de la Feuillère.

10.2 Observation de Droit de Cité, Lausanne

«L'association Droit de Cité (DDC) salue la volonté de la Municipalité de diminuer les nuisances dues au trafic automobile pour les habitantes et les habitants de Lausanne. Dans cette optique, elle se réjouit que l'idée de réaménager la place de la Sallaz aboutisse enfin et qu'une nouvelle centralité forte puisse être créée. La transformation de la place de la Sallaz permettra en outre de souligner sa situation stratégique dans l'agglomération comme centre de quartier et comme entrée de la ville depuis le nord. Droit de Cité estime enfin qu'il est important de profiter de ce réaménagement ainsi que de l'arrivée du m2 pour augmenter la densité d'emplois et d'habitants à proximité de la place.

Pourtant, Droit de Cité considère qu'il n'est pas nécessaire de construire une route de contournement pour contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie dans le quartier de la Sallaz, et que cette nouvelle route à proximité du centre ville portera des atteintes graves et irréversibles au développement du nord de la ville. Elle ne peut s'empêcher d'y voir un signal contradictoire et trompeur, contribuant à rendre plus difficile encore la mise en œuvre de la volonté de la Municipalité de réduire le trafic individuel le long de l'axe du m2. Une fois la nouvelle route construite, la capacité de l'axe Vennes–Bugnon sera au moins aussi importante qu'aujourd'hui (vraisemblablement plus importante puisque l'axe sera débarrassé d'un de ses carrefours les plus encombrés: celui de la place de la Sallaz) et seule une modération par les feux de signalisation permettra d'atteindre les objectifs de réduction de trafic. Or ces mesures dépendent uniquement de la volonté politique. Des modifications plus durables seraient souhaitables afin de garantir que les efforts entrepris avec la construction du m2 ne soient réduits à néant.

De plus, la construction d'une nouvelle route hypothèque l'avenir du vallon, alors qu'aucune étude d'envergure n'a encore été entreprise pour réfléchir à son avenir: Elle contribue également à déplacer les activités en direction de la vallée. En effet, un deuxième pôle commercial devrait voir le jour au-dessus de la station du métro, à l'arrière de la place. Si, de plus, les supermarchés s'ouvrent en direction du métro et qu'un parking est construit le long de la nouvelle route (comme le prévoit le PPA), la place de la Sallaz réaménagée risque d'être désertée au profit de cette nouvelle zone, ce qui constituerait un gâchis indéniable. C'est pourquoi il paraît préférable de renoncer à une affectation commerciale du nouveau bâtiment sur la station du m2 et au «retournement» des supermarchés en direction de ce même métro. Selon Droit de Cité, si l'emplacement de la station est malheureux, c'est le métro qui doit venir à la place et pas le contraire!

Concernant le concours pour le réaménagement de la place, Droit de Cité regrette que la Municipalité ait fixé comme contrainte la création de la nouvelle route et qu'on ne se soit pas laissé l'opportunité d'une réflexion envisageant toutes les solutions possibles. Cela est d'autant plus regrettable que certaines solutions relativement simples et permettant de renoncer à la construction d'une nouvelle route n'ont pas été abordées dans l'étude de Transitec. La séparation des flux route d'Oron–Bugnon et Vennes–Victor-Ruffy – comme préconisé par la solution retenue –, combinée au maintien du trafic Vennes–Bugnon sur la place de la Sallaz modérée n'a pas été prise en considération, bien qu'elle aurait certainement permis un gain significatif d'espace, permettant ainsi un réaménagement convivial de la place.

Pour toutes ces raisons, Droit de Cité demande à la Municipalité d'abandonner le projet de route de contournement et de réexaminer le réaménagement de la place en y maintenant la circulation – accompagné de mesures de modération du trafic – de manière à renforcer le rôle de centre de quartier de la place de la Sallaz.»

Réponse

Trafic

L'observation est semblable aux oppositions du MDL et de l'ASVF, ci-dessous. Il convient donc de se référer aux réponses données aux points 10.15, 10.16 et 10.17.

10.3 Observation de la Radio Suisse Romande (RSR), Lausanne

« Comme convenu et après consultation des mises à l'enquête du plan partiel d'affectation et de la construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades, nous nous permettons de formuler quelques-unes de nos inquiétudes et préoccupations qui n'ont pas valeur d'opposition formelle.

Notre premier point concerne l'avenue du Temple que nous utilisons quotidiennement et qui est de toute évidence déjà à l'heure actuelle très dangereuse et surchargée aux heures de pointe et qui permet difficilement des croisements du fait notamment de la fréquentation de nombreux camions. Elle le sera encore davantage demain, car votre projet prévoit de la classer dans la catégorie «des flux principaux», d'où un accroissement significatif de la circulation, sans compter la nouvelle ligne de bus. La situation pourrait être d'autant plus inquiétante avec l'ouverture de la garderie qui va entraîner un trafic supplémentaire et de nouveaux risques.

Nous plaidons donc pour la mise en sens unique de l'avenue du Temple à partir de l'entrée de notre parking ou, à défaut, la mise en place de mesures de modération du trafic. Une mesure préventive devrait quoiqu'il en soit être prise dans le virage en face de notre parcelle.

Après l'étude du plan partiel d'affectation, nous constatons qu'il ne sera plus possible d'accéder à l'avenue Victor-Ruffly depuis la RSR. Cette situation obligerait donc les collaborateurs de la RSR (600 personnes) à emprunter l'avenue du Temple pour se rendre en ville, ce qui ne peut que contribuer à aggraver la situation décrite dans le paragraphe précédent. Il ne nous serait plus possible également de nous rendre directement à la station-service Avia de l'avenue Victor-Ruffly avec nos véhicules de service sans faire un détour considérable. Nous aimerions donc que vous mainteniez l'accès actuel.

Notre dernière préoccupation concerne l'accès à l'autoroute A9. Nous recevons quotidiennement de nombreux invités à qui nous remettons un plan d'accès précis avec l'estimation du temps nécessaire pour rejoindre nos studios. Sur ce point, nous aimerions connaître votre estimation du temps d'accès et de la distribution du trafic passant par la route de la Feuillère. Si ce point n'est pas encore intégré dans la réflexion actuelle du plan d'affectation principal du quartier, nous aimerions être consultés sur ce sujet, notamment afin de faire un nouveau balisage de l'autoroute à nos studios.»

Réponse

Cette opposition a fait l'objet d'une procédure de conciliation lors d'une séance le 27 juillet 2005 à la Direction des travaux.

D'autres séances d'information ont suivi, pour aboutir à la réponse écrite de la Ville de Lausanne datée du 17 octobre 2005 dont les principaux points sont repris ci-après.

- L'accès à la ville sera organisé par le réseau principal, soit par la route de Berne, puis par la route de contournement de la Sallaz et la rue du Bugnon.
- Le classement de l'avenue du Temple en route de distribution est donc tout à fait compatible avec sa géométrie et avec l'existence de places de parc latérales. La récente introduction de la zone «macarons» M permet de faciliter le stationnement prolongé des habitants du quartier. Quant à la prochaine ouverture de la garderie, celle-ci ne devrait engendrer aucune dégradation perceptible des conditions de circulation.
- L'accessibilité aux studios depuis l'autoroute sera toujours garantie, ceci dans des conditions similaires à celles qui prévalent aujourd'hui. Elle s'effectuera par la route de la Feuillère et la route d'Oron. Les temps de parcours depuis la jonction d'autoroute ne varieront pas significativement.
- Concernant l'accès à l'avenue Victor-Ruffly depuis le siège de la RSR et donc depuis le débouché de l'avenue du Temple, les aménagements planifiés ne prévoient aucune restriction par rapport à la situation actuelle. En outre, il n'est pas prévu de restreindre l'accès à la station-service Avia.

10.4 Observation de M. Jean-Pierre Brun, Echandens

« Dans la délai qui nous est imparti au 30 juin, en qualité de propriétaire de l'immeuble cité en marge, je me permets de faire toute réserve quant au projet présenté. En effet, l'augmentation prévisible de plus de 80% du trafic circulant sur la route de la Feuillère entraînera un surcroît important de nuisances sonores et autres vis-à-vis des locataires de l'immeuble, tout comme elle aura une incidence particulièrement négative, soit une diminution non négligeable de la valeur de l'immeuble en soi.

Au vu de ce qui précède, cet immeuble étant, semble-t-il, un des plus prétextés, si ce n'est le plus de cette artère, eu égard à son implantation toute proche du pont de la Feuillère et me basant sur l'ordonnance fédérale en la matière, je demande instamment de prendre toute mesure utile, par le remplacement de fenêtres à doubles vitrages ainsi que par la pose de murs antibruit au niveau de ce tronçon, afin de préserver mes droits. »

Réponse

L'immeuble concerné par cette observation se situe à la route de Berne N° 26. M. J.-P. Brun a été reçu en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

L'observation étant identique à celle de M^{me} S. Roh ci-dessous, il convient donc de se référer à la réponse au point 10.5.

10.5 Observation de M^{me} Simone Roh, Morgins

« Dans la délai qui nous est imparti au 30 juin, en qualité d'usufruitière d'une demie de l'immeuble cité en marge, mes enfants Marc et Catherine Lavanchy, en étant nu-propriétaires, ainsi qu'au nom de mon neveu Stéphane Brun, propriétaire de l'autre demie, je me permets de faire toute réserve quant au projet présenté. En effet, l'augmentation prévisible de 80% du trafic circulant sur le pont de la Feuillère entraînera un surcroît important de nuisances auditives et autres vis-à-vis des locataires de l'immeuble, tout comme elle aura une incidence particulièrement négative, soit une diminution non négligeable sur la valeur de l'immeuble en soi. »

Au vu de ce qui précède, cet immeuble étant, semble-t-il, un des plus prétextés, si ce n'est le plus de cette artère, eu égard à son implantation toute proche du pont de la Feuillère et me basant sur l'ordonnance fédérale en la matière, je demande instamment de prendre toute mesure utile, par le remplacement de fenêtres à doubles vitrages sur l'immeuble ainsi que par la pose de murs antibruit au niveau de ce tronçon, afin de préserver nos droits. »

Réponse

L'immeuble concerné par cette observation se situe au chemin de la Chaumière N° 1. M^{me} S. Roh a été reçue en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle elle a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informée qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

Les conséquences des reports du trafic sur la route de la Feuillère ont été examinées de manière approfondie dans le domaine acoustique. En référence aux exigences légales (OPB), il est retenu la pose d'un nouveau revêtement phonoabsorbant pour la chaussée, sur toute sa longueur. Cette disposition d'accompagnement, intégrée au projet de route de contournement, participe à l'atténuation du bruit à la source. En complément, et suite à une étude locale, la Municipalité a opté pour la mise en place d'une paroi antibruit, en bois, le long du bord sud de la chaussée. Avec cette mesure d'accompagnement complémentaire, le bruit diminuera de manière perceptible pour les riverains situés au sud de la paroi, de l'ordre de 4dB (A) par rapport à l'état actuel, soit le respect des valeurs limites d'immixtions. En conséquence, il n'y aura pas d'intervention sur le bâtiment et les conditions d'habitabilité seront améliorées.

10.6 Opposition de M. Marc Lavanchy, Morgins

« Il me semble indispensable de prévoir des fenêtres antibruit sur le pourtour de l'immeuble et non pas seulement sur la face nord comme proposé dans votre rapport. En effet, les chambres à coucher donnent dans les angles nord de l'immeuble, soit également contre le pont. »

La pose d'un mur antibruit est tout à fait possible selon votre collaborateur. En effet, l'usage des balcons donnant au sud ne sera plus possible lors des soirées d'été et d'automne, comme c'était le cas jusqu'à présent, avec une augmentation de trafic de 10'000 à 18'000 véhicules (et encore, je ne parle pas de l'augmentation du nombre de démarrages en côte des camions et motos juste sous nos fenêtres).

De plus, concernant le nouveau revêtement de la route qui est prévu pour le passage dans la place du Flon (derrière la Migros), qui a déjà été testé en d'autres endroits de la ville, il semble que ce tablier donnerait pleinement satisfaction quant

à l'atténuation importante du bruit roulant des véhicules. Votre collaborateur m'a également parlé de ce revêtement pour le pont de la Feuillère, qu'en est-t-il? Merci de me tenir au courant.

En effet, l'augmentation prévue de 80% du trafic circulant sur le pont de la Feuillère entraînera un surcroît très important de nuisances sonores et de pollution vis-à-vis des locataires de l'immeuble, tout comme elle aura une incidence particulièrement négative et non négligeable sur la valeur de l'immeuble.

Il va de soi qu'en cas de satisfaction de nos différentes demandes, ladite opposition sera sans autre levée.»

Réponse

L'immeuble concerné par cette observation se situe au chemin de la Chaumière N° 1. M. M. Lavanchy a été reçu en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

L'opposition est semblable à l'observation formulée ci-dessus par M^{me} S. Roh, il convient donc de se référer à la réponse au point 10.5.

*10.7 Opposition des propriétaires des parcelles Nos 7254 et 7900, chemin de la Chaumière 1,
par Sicos SA, Lausanne*

*10.8 Opposition des propriétaires des parcelles Nos 7253 et 7077, route de Berne 26,
par Sicos SA, Lausanne*

«Nous formons oppositions pour les raisons suivantes :

- Le fait de ne pas avoir été englobés dans le rapport d'impact concernant la route de la Feuillère alors que les parcelles se situent en bordure de cette dernière.*
- Nuisances accrues en raison de l'augmentation de plus de 80% de la circulation sur la route de la Feuillère.*
- Dépassement des valeurs limites du bruit sur ladite route, selon l'OPB.*
- Perte de valeur des immeubles.*
- Perte locative éventuelle.*
- Transit d'une route principale dans un quartier résidentiel tranquille, ce qui dénature ce dernier.*

Nous faisons également toutes réserves sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées et doutons que ces dernières soient suffisantes.

Dès lors, nous réservons d'ores et déjà :

- D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant les travaux et après ces derniers sur la qualité et la suffisance des travaux envisagés pour remédier au dépassement de la valeur limite du bruit.*
- Le coût de ces derniers et les éventuelles répercussions sur l'immeuble (fenêtres, façades).*
- L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades de l'immeuble.*
- La répercussion à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux envisagés à l'extérieur.*

Nous demandons par ailleurs une expertise neutre sur le rapport d'impact dont nous contestons certaines données.

Nous contestons ce projet plus politique que nécessaire et notamment l'intitulé de la mise à l'enquête qui ne touche pas seulement le chemin des Cascades, mais plusieurs quartiers, comme par ailleurs l'absence de panneaux sur les immeubles touchés par cette mise à l'enquête.

Nous nous réservons le droit de développer d'autres arguments ultérieurement dans toute procédure.»

Réponse

Les immeubles concernés par ces oppositions se situent au sud de la route de la Feuillère. Le représentant de Sicos SA a été reçu en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

L'opposition est semblable à l'observation formulée plus haut par M^{me} S. Roh, il convient donc de se référer à la réponse au point 10.5. Pour le surplus, le rapport d'impact examine les effets du projet dans le périmètre restreint qui englobe la route de la Feuillère.

10.9 Opposition de la PPE chemin de la Chaumière 4, par la régie Chapuis SA, Lausanne

« Les raisons de notre décision sont notamment les suivantes :

- Nuisances accrues pour nos copropriétaires et locataires, soit augmentation d'environ 50% de la circulation.*
- Dépassement des valeurs limites du bruit sur la route de la Feuillère, selon l'OPB.*
- Perte de valeur de l'immeuble.*
- Perte locative éventuelle.*
- Dénaturation le quartier par un transit accru de la circulation dans un secteur relativement tranquille.*
- Réserve sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées, etc.*

De plus, nous réservons d'ores et déjà :

- D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant et après la durée des travaux.*
- La qualité et la suffisance des travaux envisagés, le coût et les éventuelles répercussions sur l'immeuble, autres façades, fenêtres, etc.*
- L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades, etc.*
- Les répercussions à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux préconisés à l'extérieur, etc.*

D'autre part, nous sommes surpris du manque d'information de votre part à l'intention des propriétaires fonciers touchés par ces importantes modifications.

En effet, dans l'avis que vous avez fait paraître dans la FAOV, il n'est pas fait mention des autres quartiers touchés par ces mises à l'enquête.

De plus, nous émettons également des réserves sur les chiffres avancés concernant le trafic et les retombées futures du rapport d'impact. »

Réponse

L'immeuble concerné par cette opposition se situe au chemin de la Chaumière N° 4. Le représentant de la régie Chapuis SA a été reçu en séance de conciliation le 15 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

Etant donné que le bâtiment en question est situé dans le même contexte que le bâtiment voisin, chemin de la Chaumière N° 1, il convient de se référer à la réponse au point 10.5.

10.10 Opposition de La Germandrée C SA, chemin de la Chaumière 6, par la régie Chapuis SA, Lausanne

10.11 Opposition de M^{me} Anne Brugger, chemin de la Chaumière 8, par la régie Chapuis SA, Lausanne

« Les raisons de notre décision sont notamment les suivantes :

- Nuisances accrues pour nos locataires, soit augmentation d'environ 50% de la circulation.*
- Dépassement des valeurs limites du bruit sur la route de la Feuillère, selon l'OPB.*

- Perte de valeur de l'immeuble.
- Perte locative éventuelle.
- Dénature le quartier par un transit accru de la circulation dans un secteur relativement tranquille.
- Réserve sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées, etc.

De plus, nous réservons d'ores et déjà :

- D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant et après la durée des travaux.
- La qualité et la suffisance des travaux envisagés, le coût et les éventuelles répercussions sur l'immeuble, autres façades, fenêtres, etc.
- L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades, etc.
- Les répercussions à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux préconisés à l'extérieur, etc.

D'autre part, nous sommes surpris du manque d'information de votre part à l'intention des propriétaires fonciers touchés par ces importantes modifications.

En effet, dans l'avis que vous avez fait paraître dans la FAOV, il n'est pas fait mention des autres quartiers touchés par ces mises à l'enquête.

De plus, nous émettons également des réserves sur les chiffres avancés concernant le trafic et les retombées futures du rapport d'impact. »

Réponse

Les immeubles concernés par ces deux oppositions se situent au chemin de la Chaumière N°s 6 et 8. Le représentant de la régie Chapuis SA a été reçu en séance de conciliation le 15 août 2005 à la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger les immeubles cités conformément à l'OPB.

Les conséquences de l'augmentation du trafic annoncé sur la route de la Feuillère ont fait l'objet d'un examen approfondi dans le domaine acoustique. En référence aux exigences légales (OPB), il est retenu la pose d'un nouveau revêtement phonoabsorbant pour la chaussée, sur toute la longueur de l'artère. Cette disposition d'accompagnement, intégrée au projet de la route de contournement, participe à l'atténuation du bruit à la source.

En complément, et suite à une étude acoustique locale, la Municipalité a opté pour la mise en place d'une paroi antibruit le long du bord sud de la chaussée. Ces deux dispositions d'accompagnement diminueront le bruit perçu sur la façade des immeubles en question par rapport à l'état actuel; elles permettent le respect des valeurs limites d'immixtions, et ce malgré l'augmentation du trafic annoncé.

10.12 Opposition de M. Daniel Schwab, chemin de la Chaumière 10, par la régie Chapuis SA, Lausanne

10.13 Opposition de M^{me} Anne Brugger, chemin de la Chaumière 12, par la régie Chapuis SA, Lausanne

« Les raisons de notre décision sont notamment les suivantes :

- Nuisances accrues pour nos locataires, soit augmentation d'environ 50% de la circulation.
- Dépassement des valeurs limites du bruit sur la route de la Feuillère, selon l'OPB.
- Perte de valeur de l'immeuble.
- Perte locative éventuelle.
- Dénature le quartier par un transit accru de la circulation dans un secteur relativement tranquille.
- Réserve sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées, etc.

De plus, nous réservons d'ores et déjà :

- D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant et après la durée des travaux.

- *La qualité et la suffisance des travaux envisagés, le coût et les éventuelles répercussions sur l'immeuble, autres façades, fenêtres, etc.*
- *L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades, etc.*
- *Les répercussions à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux préconisés à l'extérieur, etc.*

D'autre part, nous sommes surpris du manque d'information de votre part à l'intention des propriétaires fonciers touchés par ces importantes modifications.

En effet, dans l'avis que vous avez fait paraître dans la FAOV, il n'est pas fait mention des autres quartiers touchés par ces mises à l'enquête.

De plus, nous émettons également des réserves sur les chiffres avancés concernant le trafic et les retombées futures du rapport d'impact.

D'autre part, nous constatons que vous n'avez pris aucune mesure particulière pour cet immeuble afin d'atténuer les nuisances, comme cela a été prévu pour les immeubles du chemin de la Chaumière 6 et 8.»

Réponse

Les immeubles concernés par ces deux oppositions se situent au chemin de la Chaumière N^{os} 10 et 12. Le représentant de la régie Chapuis SA a été reçu en séance de conciliation le 15 août 2005 à la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger les immeubles cités conformément à l'OPB.

Etant donné que les bâtiments se situent en retrait de la route de la Feuillère, ainsi qu'à l'arrière des bâtiments chemin de la Chaumière N^{os} 6 et 8, l'augmentation des nuisances sonores n'est pas perceptible. Pour le surplus, il convient de se référer à la réponse au point 10.10 ci-dessus.

10.14 Opposition de M^{me} Anne-Sylvie et M. Philippe Schmid & consorts, Lausanne

«Aucune paroi antibruit n'est prévue pour protéger notre quartier (côté droit en descendant la route de Berne-Boissonnet-Sallaz). Le tapis antibruit ne peut au mieux amener que 2-3 dB de moins. Il ne peut donc s'agir que d'une mesure complémentaire.

Pour notre quartier, il y aura une augmentation nette du bruit puisque celui-ci n'est actuellement pas (ou peu perceptible) pour le trafic de la place. Il y a donc nette péjoration de la qualité de la vie, et ceci après l'arrivée d'une usine Tridel rejetée en bloc par le quartier.

Les maisons limitrophes du projet recevront, selon le projet, des fenêtres antibruit. Il va de soi que cette mesure n'est pas suffisante pour les habitants du quartier. Rien ne sert de posséder un balcon, un jardin si on ne peut en bénéficier en toute tranquillité comme avant. Sommes-nous censés vivre toutes fenêtres closes?

La venue de l'usine Tridel, décidée par la Ville, a diminué considérablement la valeur du quartier et nous amènera un bruit supplémentaire. La Ville est en train de transformer un quartier initialement tranquille et résidentiel en zone limitrophe d'une zone industrielle. Ce projet de route ne fera qu'empirer la situation.

Au niveau écologique général (pollution sonore et atmosphérique), le bilan de cette route de contournement en comparaison à une voie plate (le cas actuellement) est mauvais.

Si le but réel de la route de contournement est d'apporter un mieux à tous les niveaux et de permettre un réaménagement de la place de la Sallaz, une solution serait de la réaliser pour le bien de tous, en conséquence totalement couverte, ou à défaut entourée sur tout son tracé de parois antibruit, de sorte à revaloriser tous les logements du quartier et de la place, et de ne pas en faire seulement bénéficier une petite partie.

Nous notons que la tendance actuelle est de réaliser des tunnels ou des tranchées couvertes lors de nouvelles liaisons urbaines (ex. Neuchâtel). Nous estimons que si l'on est capable de dépenser plus de 80 millions pour un tunnel servant à convoyer des ordures, il est possible de prévoir une fraction de ce montant pour une liaison correcte en milieu à forte densité d'habitations.»

Réponse

L'opposition émane des habitants du quartier situé à l'ouest de la route de Berne et au sud du chemin Louis-Boissonnet. Si l'inquiétude est justifiée pour les proches riverains de la future route de contournement, l'augmentation des nuisances acoustiques pour les plus éloignés, qui se situent à plus de 150 m du tracé, n'est pas perceptible selon les critères de l'OPB. Les opposants ont été reçus en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle ils ont reçu toutes les réponses à leurs questions et ont été informés qu'une étude acoustique de détail permettrait de préciser pour quels immeubles une protection serait nécessaire, et quelles mesures seraient les plus appropriées.

Selon les exigences légales de la protection contre le bruit, la route de contournement de la Sallaz doit satisfaire à des contraintes plus sévères que celles relatives au réseau routier existant. Les conséquences de la charge de trafic sur cette artère ont été examinées de manière détaillée notamment dans le domaine acoustique. Aussi, les mesures d'accompagnement intégrées au projet sont :

- La pose d'un revêtement phonoabsorbant sur toute la chaussée, qui participe à l'atténuation du bruit à la source.
- En complément et en référence à l'étude de détail, la Municipalité a retenu la mise en place d'un écran phonoabsorbant d'une hauteur de 2 m, à l'arrière du trottoir nord, soit entre les profils 38 et 42, ainsi que d'une paroi antibruit d'une hauteur de 4,00 m située sur le mur existant, au sud du bâtiment route de Berne 7. Aux étages supérieurs de cet immeuble et des N°s 9, 7 et 13, le changement de quelques fenêtres pourra cas échéant compléter le dispositif.

Ainsi, cet ensemble de mesures d'accompagnement permettra de respecter les valeurs de planification sur les façades des bâtiments avec vue directe sur la route de contournement. En ce qui concerne les propriétés situées plus au nord, l'ensemble du dispositif diminuera les nuisances acoustiques actuelles et permettra d'améliorer encore plus les conditions d'habitabilité d'une bonne partie de ce secteur résidentiel qui ne nécessitait pas d'assainissement selon l'OPB.

10.15 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

- « 1. Dans son concept, cette route de contournement est une réminiscence de l'ancienne pénétrante Vennes–Saint-Martin qui a fait et fait toujours l'unanimité contre elle. Il s'agissait d'une bretelle à cette route. Son abandon s'impose avec l'abandon de la pénétrante.
2. Dans la mesure où le choix a été fait de placer la station du m2 de la Sallaz dans le vallon du Flon, il s'impose de réaliser l'interface des transports publics de surface à proximité immédiate de cette station. L'interface prévue sur la place serait quant à elle une solution péjorant la qualité des transports en commun. Cette option augmenterait notablement les temps de transbordement.
3. La route de contournement est-elle à même de diminuer le trafic qui entrera en ville? La réponse est à notre avis négative. L'expérience montre que toute nouvelle voirie conduit irrémédiablement à un accroissement du trafic. Les projections établies par les bureaux d'étude ne sont que des vues conjecturelles régulièrement infirmées par la réalité du terrain.
4. La route de contournement est-elle à même de diminuer le trafic sur l'avenue Victor-Ruffy? La réponse est aussi négative: on peut atteindre le même but simplement en supprimant le tourner à gauche au bas de la route de Berne.
5. La route de contournement diminue-t-elle globalement les nuisances? La réponse est toujours négative: à trafic égal, la pollution est augmentée en raison des fortes déclivités de la route de contournement. De plus, les zones où une diminution sensible de trafic est prévue sont remplacées par des zones où aujourd'hui existe un certain calme qui, elles, subiront de plein fouet de fortes nuisances nouvelles. Il y a donc à la fois aggravation et report de nuisances.
6. La route de contournement améliore-t-elle la qualité de vie du quartier? C'est encore non, car la zone du Flon, la promenade et la zone de verdure des Cascades sont détruites ou subiraient de très graves nuisances.
7. La supposée convivialité de la place de la Sallaz justifie-t-elle ces sacrifices urbanistiques, environnementaux et financiers? Là encore, la réponse est négative, non seulement dans la pesée d'intérêts, mais aussi par le fait que la Sallaz n'est pas une place. La convivialité prévue n'est objectivement qu'une vue de l'esprit. Les revêtements de sol et les quelques plantations planifiées ne génèrent pas une fonction de place.
8. Cette route est-elle intégrée avec satisfaction dans le paysage? Non, au contraire, son impact sur le paysage de la vallée serait encore une grave et irréversible balafre. Il s'agirait d'une atteinte majeure au patrimoine urbain. »

Réponse

(Cf. remarque préliminaire à la réponse à l'opposition 7.6)

1. Il n'y a aucune comparaison possible entre le projet de pénétrante Vennes–Saint-Martin et la route de contournement de la Sallaz. Leur fonction, leur géométrie, leur influence sur le quartier de la Sallaz sont fondamentalement différentes. Le projet de la pénétrante amenait l'automobiliste directement à la rue César-Roux sans entraves majeures sur une longueur de plus d'un kilomètre. La route de contournement a une fonction locale. Elle est beaucoup plus courte et s'insère dans un concept de trafic différent du précédent, tendant à diminuer pour l'automobiliste l'attractivité de l'entrée en ville, au profit de l'utilisation des transports en commun.
2. L'option a été analysée et n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :
 - Compte tenu des contraintes dues aux rayons de braquage des bus et de leur besoin de s'aligner aux quais, il n'est pas possible de placer sur la station m2 environ 110 m de quais.
 - La solution suggérée amènerait une circulation aussi bien côté m2 que sur la future place, alors que le projet mis à l'enquête laisse toute sa partie ouest exclusivement aux piétons et aux bus.
 - Dans le pire des cas, l'usager devra parcourir 100 m pour se rendre à la station m2. Cela représente moins de deux minutes. Ce laps de temps est largement compensé par la facilité d'approche des véhicules sur la place par rapport à la complication d'approche sur la station m2.
3. La diminution du trafic entrant en ville ne peut être obtenue qu'en offrant à l'usager une alternative commode pour ses déplacements. C'est le but recherché par le projet qui, lié à l'offre de parkings périphériques, veut créer une interface conviviale bus-m2 sur la future place à aménager. Bien qu'elle y contribue de façon indirecte, la fonction de la route de contournement n'est pas de diminuer le trafic qui entre en ville de Lausanne mais de libérer la place de la Sallaz du trafic de transit résiduel, au bénéfice de l'aménagement de celle-ci en un lieu d'échange des moyens de transport collectifs.
4. C'est l'ensemble du concept de trafic, incluant l'utilisation de la route de contournement, qui apporte une diminution d'environ 4500 véhicules/jour sur l'avenue Victor-Ruffly. L'interdiction de tourner à gauche au bas de la route de Berne, étudiée en variante A3 de l'étude de trafic, soulage aussi l'avenue précitée mais maintient le statu quo sur la place et n'améliore en rien l'attractivité des transports en commun.
5. Avec l'utilisation de la route de contournement et du m2, le trafic global sera diminué et distribué de manière différente au bénéfice ou au détriment de telle ou telle artère mais avec un bilan global positif. C'est ce que démontre clairement l'étude de trafic. Le projet comprend les mesures nécessaires au maintien du bien-être des riverains, notamment en contenant les nuisances en dessous des valeurs légales là où le trafic augmente (cf. étude d'impact).
6. Ce sont les mesures liées à la construction de la route de contournement qui apporteront une amélioration de la qualité de vie du quartier, notamment la future place de la Sallaz. Les gains en terme d'aménagement verts sont décrits dans la procédure du PPA.
7. La convivialité espérée doit effectivement naître de l'esprit des usagers, qu'ils soient résidents du quartier ou de passage. Encore faut-il que les conditions soient réunies pour que cela soit possible. La réalisation du projet donne cette possibilité en supprimant le trafic de transit et en créant une zone piétonne sur la place.
8. Dans la zone de la Sallaz, les ouvrages construits pour le m2 occupent tout le flanc est du vallon du Flon. La route de contournement y est également prévue et son tracé se trouve en grande partie dans les talus du métro. En contrebas se trouve l'usine Tridel. Dans le plan partiel d'affectation soumis à l'enquête publique en parallèle, la route est principalement cernée par une surface classée en zone de verdure et d'accès aux activités. Dans ce contexte, l'intégration de la route dans un paysage déjà très urbanisé se fait au travers d'une arborisation judicieuse des talus, créant ainsi un rappel avec la proche forêt. Dans cette zone d'activités industrielles vouées au service de la communauté, l'atteinte au patrimoine urbain n'a pas lieu d'être invoquée.

10.16 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

« 3.1 Route de contournement

Cette route de contournement déplacera et augmentera les nuisances dans un secteur où les valeurs limites sont toutes dépassées et prêtertera une zone de détente pour tous les Lausannois, le bois de Sauvabelin (voir rapport d'impact, normes OPB et OPair).

Elle fonctionnera comme une véritable invitation à l'usage de la voiture, elle ira dans le sens contraire du but recherché, qui est une meilleure utilisation des transports publics.

En tenant compte d'une diminution du trafic de l'ordre de 15% à 20%, la variante maintenant le tracé actuel avec une limitation de la vitesse par un marquage au sol et deux voies de circulation, une montante et une descendante, est parfaitement adaptée, réalisable et la plus optimale, voir rapport Transitec (sans contournement).

Le report du trafic sur la route d'Oron et la Feuillère n'est pas souhaitable. Les aménagements liés à ces modifications, giratoires et parois antibruit n'ont pas été mis à l'enquête. Elles font pourtant partie intégrante du contournement de la Sallaz.

Dans le rapport d'impact, il apparaît certaines lacunes ou erreurs dans les reports de trafic dans ce périmètre avec la variante retenue du contournement.

Si les nuisances sur Victor-Ruffly sont théoriquement diminuées, elles augmenteront fortement sur les autres axes cités, sans parler de l'axe des hôpitaux où la question du passage d'un côté à l'autre de la route se posera toujours, sortie CHUV / m2, sans solutions définies à ce jour. D'autre part, le nouveau tracé de cette route de contournement ne respecte pas les normes usuelles en la matière (voir rapport technique, page 5/16, point 4.2 et page 6/16, point 4.6, géométrie du tracé, dérogations). Ce qui tend à démontrer que ce projet n'est pas adapté à ce périmètre. (Rayons en plan et pentes de 7,5% à 9,4%.)

Sans parler de son insertion dans le site avec des parois antibruit allant d'une hauteur de 3,5 m sur 65 m de long à 4,5 m de haut sur une longueur de 75 m avec des retours horizontaux et autres aménagements nécessaires pour se prémunir contre les nuisances qui finiront par défigurer ce site.

Idem pour la sortie côté hôpitaux où une partie importante de la promenade arborisée actuelle sera condamnée.

Cette route de contournement n'est donc pas adaptée, son tracé se doit d'être annulé.»

Réponse

Comme développé au chapitre 9, le concept retenu est celui qui offre le plus grand nombre d'avantages :

- potentiel d'aménagement de la place de la Sallaz en faveur des piétons, des TC et des autres activités locales ;
- diminutions importantes des nuisances liées au trafic aux endroits les plus densément habités ;
- diminution générale de la circulation automobile de l'ordre de 15% à 20%, sans apporter des effets négatifs dans les autres secteurs de la ville.

10.17 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne

« Remarques générales »

Nous nous opposons à ce que la construction de la route soit dissociée du projet d'aménagement de la place de la Sallaz. En effet, ces deux objets forment un tout qu'on ne saurait examiner séparément.

Il en est de même pour les carrefours situés de part et d'autre de la route de la Feuillère, ces échangeurs font partie du même projet de circulation, on ne peut pas les séparer du reste de la mise à l'enquête.

Enfin, cette route est le début de la réalisation de la pénétrante que tous voulaient éviter.

Construction de la route de contournement

On doit tout d'abord constater que seule la mise à l'enquête du plan d'affectation a été signalée sur la place de la Sallaz, alors que la mise à l'enquête de la route ne figure nulle part bien que ce soit la règle.

On doit ensuite constater que les pentes prévues sur cette route, 9,3% sur la partie chemin des Cascades et 7,4% sur la partie remontant vers la route de Berne, sont pour le moins inhabituelles pour une route de cette importance et pour le trafic qu'elle doit supporter.

Il s'ensuivra, en cas de chutes de neige, fréquentes à la Sallaz, un blocage complet de la circulation qui obligera l'évacuation des véhicules par la route menant vers les ateliers de la Ville, la pénétrante sera ainsi réalisée au moins de nombreux jours par an en hiver.

Ces mêmes pentes vont provoquer des pollutions tant atmosphériques que sonores beaucoup plus importantes que celles de la circulation actuelle, alors que le quartier est déjà saturé. Pour la pollution atmosphérique, il faut encore compter que Tridel viendra l'augmenter quoi qu'on en dise.

On constate aussi que les accès au parking sont mal étudiés, on ne voit pas comment et pourquoi les usagers l'utiliseraient alors qu'il sera presque inaccessible tant à la sortie pour aller du côté ville que pour l'entrée en venant de Vennes. Il en est de même concernant l'accès à Tridel. Vos propositions montrent d'emblée que cette route de contournement deviendra un tel goulet que les pendulaires, venant de Lausanne ou y allant, choisiront d'autres itinéraires au grand détriment des commerçants de la Sallaz.

Lors des précédentes mises à l'enquête, vous nous aviez affirmé qu'il n'y aurait plus de constructions dans le vallon du Flon et maintenant vous proposez, non seulement le parking, mais également de le surmonter par un bâtiment, ce qui est inacceptable.

Le seul accès prévu pour aller au bois de Sauvabelin par une passerelle nous paraît bien compliqué par les tours et détours qu'il comporte, on peut penser qu'il avait été oublié et qu'il a été ajouté en dernière minute. On nous avait pourtant promis deux accès.

On doit encore ajouter que la petite promenade en face du collège de la Sallaz sera pratiquement complètement éliminée, ce qu'on a omis de faire apparaître. C'est une perte conséquente pour les habitants de la Sallaz.

Enfin, dans tout ce projet, on a complètement omis que cet axe est un important accès pour le CHUV. On voit mal les ambulances emprunter les détours qui sont proposés.

Tous ces éléments nous amènent à faire une opposition à cet avant-projet mal ficelé et incomplet.

Rapport d'impact sur l'environnement

Le rapport d'impact aurait dû, dans la règle, être mis à l'enquête préalablement à toute autre procédure, ce qui aurait permis de constater que le projet proposé est irréaliste.

Il est examiné ci-après en notant les pages qui amènent des remarques importantes.

Page 5 – Introduction

On y indique que c'est une nouvelle mesure qui est introduite dans le Plan directeur de la ville de Lausanne, et que le projet est coordonné avec le réaménagement de la place de la Sallaz et la mise en place des mesures du Plan directeur des déplacements dans la ville. Ces mesures forment un tout et il n'est pas pensable de les mettre à l'enquête séparément, tant elles ont d'influence les unes sur les autres. La politique du « saucissonnage », qui est une mauvaise habitude des Autorités communales, a ses limites. En outre, cette mesure n'est pas un accompagnement nécessaire du m2, mais essentiellement une desserte pour l'usine Tridel, avec le même tonnage que pour l'usine actuelle.

Page 5 – Démarches

On note: « Le rapport d'impact est établi pour le projet routier ». Le projet étant un projet complet y compris l'aménagement de la place de la Sallaz, on ne peut donc se satisfaire d'un rapport partiel négligeant des éléments importants. En outre, il aurait été utile de produire les remarques formulées par les services.

Page 5 – Description du projet

On ne voit pas la nécessité de faire descendre la route dans le vallon du Flon avec tous les inconvénients que cela provoque au point de vue du bruit et de la pollution atmosphérique en particulier, alors qu'une route à l'horizontale serait possible. On précise que c'est une route communale principale alors que, dans le rapport technique joint à l'enquête, il est précisé que cette route ne correspond pas aux mesures minimales propres à ce type de voirie. Le projet n'est donc pas conforme aux règles usuelles pour ce type de route.

Page 6 – Trafic

On note le leitmotiv qui apparaît tout au long du rapport d'impact : apporter de la tranquillité aux quartiers de Victor-Ruffly et de la Vallonnette. Mais cette tranquillité doit se faire aux dépens des habitants des routes d'Oron et de la Feuillère. Il est impensable d'imaginer que les autorités fassent une telle discrimination entre les habitants d'une même ville. L'étude Transitec n'est pas produite dans ce dossier, elle proposait cependant un autre aménagement possible sans la construction de la route de contournement mais cette possibilité a été escamotée alors qu'elle était sûrement très intéressante.

Page 6 – Justification du projet

On prétend, par le réaménagement de la place de la Sallaz, redonner un lieu de vie aux habitants. C'est complètement faux, il y aura d'abord une vaste surface destinée uniquement aux transports publics 18 heures par jour, surface inaccessible aux piétons, c'est la seule priorité donnée à ce projet. Le reste de l'aménagement proposé n'est que de la cosmétique pour faire avaler la couleuvre. On n'a même pas prévu de possibilités pour les visiteurs des habitants du quartier d'accéder à proximité des bâtiments, ne serait-ce que pour déposer des personnes âgées. Les accès aux commerces sont compliqués et prendront autant de temps qu'actuellement. En outre, le plan de circulation, tel que proposé, sera une grande entrave pour le passage des ambulances, pour lesquelles on sait que, la plupart du temps, chaque minute compte.

Page 6 – Conformité avec l'aménagement du territoire

Si le projet de détournement est conforme au schéma de l'organisation urbaine future du Plan directeur communal, il est indispensable que ce futur soit connu et accepté par les habitants concernés avant d'en faire une règle.

Page 7 – Bruit

Le rapport précise « actuellement, les valeurs limites d'immixtion sont atteintes, voire dépassées le long de la majorité des axes de l'étude... ». A la place de réduire les nuisances, le choix du présent projet tend donc au contraire à les augmenter dans des proportions considérables le long de la route d'Oron et de celle de la Feuillère. Il est évident que le projet ne tient pas compte du Plan général d'affectation approuvé par le Conseil communal le 22 septembre 2003.

L'assainissement de la place de la Sallaz n'est en fait qu'un report de charge sur le versant vallon du Flon des bâtiments concernés. Compte tenu des pentes importantes du projet, il y aura certainement une augmentation générale du bruit qui se répercutera certainement aussi sur la tranquillité du bois de Sauvabelin par effet de résonance et sur la place de détente qui est projetée.

L'étude des pollutions sonores fait apparaître un nombre important de façades à isoler, de revêtement phonoabsorbant et de parois antibruit, ce qui représente certainement une dépense considérable. La solution proposée est certainement, de ce point de vue, inacceptable, elle obligerait les habitants à vivre fenêtres fermées.

L'assainissement du tronçon sud de Victor-Ruffly est purement théorique, l'accroissement des niveaux sonores le long des routes d'Oron et de la Feuillère sera bien réel avec ce projet.

Les façades des bâtiments donnant sur la place de la Sallaz ne seront pas épargnées, elles devront subir le bruit du trafic des bus manœuvrant sur la place, ce qui n'est pas à négliger ; en effet, ces bruits dépassent, et de loin, ceux du reste de la circulation.

Page 7 – Air

Le projet permet peut-être de soulager quelque peu la place de la Sallaz et l'avenue Victor-Ruffly, mais certainement au détriment de la pollution du bois de Sauvabelin qui est pourtant considéré comme une zone de détente pour les Lausannois. En particulier, la place de détente prévue sera en plein dans la pollution de la route de contournement.

Page 8 – Faune et flore

Il est évident que la description faite dans ce paragraphe est pour le moins tendancieuse si l'on songe au bruit et à la pollution supplémentaires qui perturberont la tranquillité du bois de Sauvabelin. Sur le site des chantiers actuels, il n'y a plus d'espèces présentes.

Page 8 – Forêt

On doit noter que certains déboisements ne sont pas en rapport direct avec la construction de la route. Beaucoup se rapportent aux zones de travaux et de dépôt situées à l'amont des ateliers de la Ville.

Page 8 – Paysage

Le paysage a effectivement déjà été massacré par les constructions de Tridel et du m2, seuls les quelques reboisements prévus permettront peut-être de l'améliorer dans une très faible mesure.

Page 9 – Mesures

Dire que 24 mesures sont nécessaires pour répondre aux exigences de la Loi sur la protection de l'environnement et autres lois en matière de protection de la nature et du paysage, c'est reconnaître que le projet est vraiment mauvais. C'est donc bien un autre projet qu'il faut étudier et développer. Ce simple aveu des nombreuses mesures nécessaires montre que le projet n'est pas abouti.

Page 9 – Conclusions

On peut revenir sur l'amélioration de la qualité de vie des quartiers de Victor-Ruffy et de la Vallonnette, au large détriment de celle des quartiers proches de la Sallaz. Le projet montre qu'on ne pense qu'aux transports publics sans se préoccuper des habitants concernés. La route de contournement avec tous ses aménagements contribuent à une dégradation importante du site concerné à tous points de vue.

Page 11 – 1.3 Contexte historique

Cet historique relève que le PAC Tridel prévoyait expressément un accès à l'usine d'incinération depuis la route de Berne, mais cet accès n'a jamais été mis à l'enquête. Il y a tout lieu de penser que c'est la nécessité de cet accès qui a motivé le choix du tracé de la route de contournement, alors que d'autres options auraient permis d'éviter d'emprunter le vallon du Flon que la Municipalité s'ingénie à massacrer au maximum. Relevons au passage qu'une manière de ménager l'environnement aurait été de ne pas construire Tridel à l'endroit choisi, ce qui aurait évité une pollution supplémentaire par les gaz et le bruit des camions accédant à l'usine d'incinération. Ajoutons encore que, quelles que soient les mesures prises, Tridel ne contribuera certainement pas à l'amélioration de l'air du quartier.

Page 19 – 3.3 Brève description du chantier

Prétendre apprécier l'impact de la circulation du chantier en divisant le nombre total de camions par la durée du chantier est une pure plaisanterie. Heureusement que les phrases suivantes donnent une vue plus réaliste de l'impact.

Page 22 – 4.1.2 Rappel du concept retenu par le Plan directeur

Le projet présenté ne répond manifestement pas à «une politique de stationnement privilégiant les habitants et les clients des commerces et services». L'accès des véhicules à la Sallaz étant rendu très compliqué, que ce soit directement ou par le parking prévu, il est manifeste que le public renoncera à fréquenter les commerces de la Sallaz et se rendra dans des endroits plus accessibles et plus accueillants, ce qui, en définitive, contribuera à accroître les nuisances en d'autres endroits.

Page 27 – 4.3.1 Contraintes et objectifs pour l'élaboration du concept

«L'objectif ambitieux de diminution des charges du trafic est cohérent avec la politique volontariste...». Ces deux adjectifs fort courtois démontrent en fait que l'objectif ne sera pas atteint, l'ambition et la volonté ne représentent rien de concret et n'étant pas en mesure d'aller contre les faits qui, eux, sont têtus.

Page 29 – 4.4 Synthèse des concepts

Nous relevons que le rapport admet que «l'affectation actuelle des circulations est la plus efficace». Pourquoi dès lors en changer? Car contrairement à ce qu'affirme le rapport et qui n'est qu'une assertion sans justification, on peut imaginer des tracés de circulation qui permettraient de réaménager la place de la Sallaz sans construction de la route de contournement. Comme dit plus haut, si l'on prétend que celle-ci s'impose, c'est parce qu'il faut desservir Tridel. On constate aussi que

cette route est liée à l'aménagement de la place de la Sallaz et que ces deux projets n'en font qu'un et doivent être examinés ensemble. Le rapport d'impact est lacunaire à cet égard et doit être revu.

On ne voit pas en quoi la variante B1/4 provoquera une diminution du trafic sur Victor-Ruffy. Comme les automobilistes qui utilisent actuellement Victor-Ruffy n'auront aucune raison d'utiliser à l'avenir la route de contournement, on ne voit pas ce qui justifie l'hypothèse d'une baisse massive du trafic sur cette avenue. Là encore, le rapport d'impact est lacunaire et doit être complété.

Dans le même ordre d'idée, on ne comprend pas, au chapitre 4.6 Charges de trafic, figure 4.10, pourquoi le trafic diminue de 2600 à l'amont de Boissonnet, puis de 6200 à l'aval de ce carrefour sans que le rapport soit équivalent ou approchant sur le bas de la route d'Oron. Là encore, une explication doit être donnée.

Page 43 – Justification du projet

On renvoie aux remarques faites sous le même titre en page 3 de cette lettre.

Page 49 – Sensibilité au bruit

Comme l'indique l'auteur du rapport, les valeurs des bruits ont été calculées en adaptant au trafic prévu sur la route de contournement les valeurs admises dans le rapport d'impact Vennes–Saint-Martin. Ce faisant, il n'est pas tenu compte du projet en U et de la pente de la route qui impliquent accélérations, décélérations et changements de vitesse qui accentuent très fortement les émissions sonores et la pollution atmosphérique.

Lacunes du rapport

Outre les lacunes déjà signalées plus haut, il y a lieu de relever que le rapport n'étudie pas les problèmes importants qui vont se poser aux carrefours route de Berne–Boissonnet–Feuillère et route d'Oron–Feuillère avec l'accroissement du trafic sur la Feuillère.

D'autre part, il ne porte aucune attention au problème de l'accès au CHUV des personnes venant en visite de l'extérieur et devant se rendre au parking de l'hôpital. Il néglige complètement, en outre, le problème des ambulances, du SMUR et de toutes les urgences.

Enfin, comme déjà signalé plus haut, les accès au parking et à Tridel n'ont fait l'objet d'aucun examen ou étude sérieuse alors qu'il s'agit d'un problème sérieux et directement lié à la fluidité du trafic.

Compte tenu de tout ce qui précède, le rapport d'impact est un avant-projet de rapport qui mériterait une étude beaucoup plus approfondie sur de très nombreux points.»

Réponse

La séance du 7 septembre 2005 réunissant l'opposant et la Direction des travaux, malgré un sain climat d'échanges d'idées, n'a pas abouti à une conciliation. Les réponses données sur la question des chemins piétonniers ont cependant été satisfaisantes et l'opposition est retirée sur ce point.

Rapport d'impact sur l'environnement

Le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) élaboré conformément aux exigences légales de la Confédération et du Canton de Vaud doit être mis à l'enquête publique selon les mêmes modalités et en même temps que le projet de route de contournement, voir du plan partiel d'affectation. La coordination des procédures est ainsi assurée.

La majorité des prises de position de l'association sont basées principalement sur l'appréciation de la synthèse des chapitres respectifs du rapport d'impact.

Or, ces derniers sont élaborés d'une manière détaillée, conformément aux exigences légales et participent à la description complète des effets du projet dans le périmètre élargi comme dans le périmètre restreint. De plus, pour chaque domaine les mesures d'accompagnement prévues pour la protection de l'environnement et des riverains sont explicitées et répondent aux demandes de l'association. L'ensemble de ces dispositions intégrées au projet de route de contournement sont regroupées dans le catalogue des mesures de protection (voir tableau 9-1 du RIE). En outre, les informations fournies dans le RIE sont

fiables et vérifiables. Les méthodes utilisées pour l'évaluation des effets, dans chaque domaine, sont reproductibles et agréées par les services spécialisés de l'Etat.

Pour le surplus, l'étude d'impact figurant au paragraphe 11.5 du présent préavis complète les éléments de réponse ci-dessus.

Annonce d'enquête

L'annonce de la mise à l'enquête publique de la route de contournement et de son rapport d'impact sur l'environnement est conforme à la procédure selon la Loi sur les Routes (LRou). L'information, parue le 31 mai 2005 dans la *Feuille des avis officiels* et dans le journal *24 heures Lausanne et région*, a été affichée dès le 1^{er} juin au pilier public et au secrétariat municipal. Tous les riverains directement concernés par le projet ont reçu au préalable une lettre signature les informant de la mise à l'enquête. Celle-ci a également paru sur Internet pendant tout le mois de juin. Aux carrefours situés aux extrémités de la route de la Feuillère, seules des modifications de balisage et de régulation, non soumises à enquête publique, sont envisagées.

Trafic

Les motivations de l'opposition en ce qui concerne le trafic sont semblables à celles du MDL (voir point 10.15). Les réponses étant les mêmes, prière de se référer au chapitre cité.

L'étude Transitec est une étude préliminaire conçue comme aide à la décision de la Municipalité. A ce titre, elle ne devait pas en tant que telle être soumise à l'enquête publique. Au demeurant, le rapport d'impact en faisait un résumé et la citait comme annexe. Elle pouvait donc être consultée sur demande pendant le délai de l'enquête.

Pentes longitudinales

Les pentes longitudinales de la route projetée sont dictées par la topographie locale, par les contraintes liées au m2 et les divers besoins de raccordements. Bien que relativement importantes, ces pentes sont loin d'être uniques à Lausanne et nous citons pour l'exemple :

Rue du Bugnon	7,5%
Route de Berne	7,0%
Avenue d'Ouchy	8,3%
Avenue de Beaulieu	10,0%
Avenue de Tivoli	10,3%
Rue du Valentin	11,6%
Avenue du Grey	13,0%
Avenue du Mont-Blanc	13,3%

Le trafic sur ces axes ne pose pas de problèmes, si ce n'est de manière tout à fait exceptionnelle en hiver et souvent en raison d'un mauvais équipement ou d'un comportement inadapté des usagers. Le déneigement de la route de contournement se fera en parallèle à celui de la route de Berne et de la rue du Bugnon, ainsi le blocage de la circulation ne saurait se produire. La crainte de la déviation du flux automobile par la route privée du Vallon n'est pas fondée, car le gabarit de cette dernière a été intentionnellement réduit et ne correspond pas à celui d'une route principale. De plus, elle sera fermée au trafic général (cf. PPA) par des mesures matérielles.

Accès à la route

Pour le projet d'exécution, tous les accès à la route de contournement seront mis en conformité aux normes VSS en vigueur et permettront la circulation des poids lourds.

Transit des urgences

Le dossier de mise à l'enquête précise sans ambiguïté que tous les véhicules des urgences pourront traverser la place comme aujourd'hui. Il est prévu d'installer un dispositif d'arrêt de la circulation escamotable à télécommande. Le chauffeur du véhicule des urgences aura donc le choix, en fonction de sa destination, d'emprunter la route de contournement ou de passer à travers la future place piétonne.

*10.18 Opposition de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise,
par M^e Laurent Trivelli, avocat, Lausanne*

10.19 Opposition de la SI Wadimo B SA, par M^e Laurent Trivelli, avocat, Lausanne

« Ma cliente n'entend pas se prononcer sur l'opportunité ou la légalité du projet de contournement aujourd'hui à l'enquête publique. Ce sera aux autorités politiques, et cas échéant à la justice, d'en décider.

Ma mandante entend toutefois réserver ici expressément ses droits à l'encontre de la Commune, en particulier mais non exclusivement dans l'hypothèse où l'un ou l'autre des locataires de son immeuble faisait valoir des prétentions en baisse de loyer.

En effet, aujourd'hui, les appartements situés dans l'immeuble de la Caisse de pensions de la BCV [respectivement de la SI Wadimo B SA] bénéficient – et les chambres à coucher en particulier – d'une grande tranquillité, donnant à l'ouest sur la vallée du Flon, particulièrement calme la nuit.

Si la route de contournement se réalise, c'en sera fini de la tranquillité nocturne des locataires, qui risquent fort de demander une baisse de loyer, conforme en cela avec la jurisprudence en matière de baux à loyer.

Ma mandante entend donc réserver ses droits à l'encontre de la Commune de Lausanne, notamment pour expropriation des droits de voisinage, cela tant pour la période du chantier que pour la suite et le très long terme. »

Réponse

L'ensemble du projet représente au contraire une amélioration significative des conditions d'habitation dans les immeubles mentionnés. S'il est vrai que des bruits routiers nouveaux existeront côté ouest, ils seront réduits puisque la route doit respecter les valeurs limites de planification très restrictives d'exposition au bruit. Le bruit maîtrisé de la route de contournement est par ailleurs très largement compensé par les gains spectaculaires (jusqu'à 16 dB) obtenus en façade est. En outre, il convient de relever la plus-value indéniable que représente l'arrivée du m2 et son interface avec le réseau des bus pour ces immeubles.

11. Etude d'impact sur l'environnement (articles 17 à 20 OEIE)

11.1 Introduction

Le rôle et la situation dans le réseau routier de la route de contournement du centre secondaire de la Sallaz constituent une installation soumise à l'étude d'impact sur l'environnement (ci-après EIE), selon le chiffre 11.3 de l'annexe à l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE). De plus, en vertu de l'article 5 du Règlement d'application de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (RVOEIE) du 25 avril 1990, l'étude d'impact, qui peut s'effectuer en deux étapes, a été mise en œuvre dès l'élaboration du plan partiel d'affectation «Flon supérieur». En parallèle, le projet de la nouvelle route de contournement a été mis au point. Ainsi, le rapport d'impact a été élaboré pour la demande d'autorisation de cette infrastructure, pour un périmètre «élargi» qui englobe la jonction de Vennes, le pont de Chailly, la place de l'Ours et la partie est du bois de Sauvabelin.

Avant la remise, le 16 mars 2005, du projet de route de contournement et de son rapport d'impact sur l'environnement (RIE) au Département des infrastructures (DINF) pour l'examen préalable, selon l'article 3, respectivement 10 de la Loi sur les routes (LRou), des séances de concertation ont réuni, à plusieurs reprises, les services communaux et les mandataires, ainsi que les services cantonaux spécialisés, afin d'élaborer les bases dudit dossier d'impact, notamment l'enquête préliminaire (article 8 OEIE) qui a été avalisée lors de la séance de la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) du 14 janvier 2005.

11.2 Enquête publique

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF) et conformément à l'article 13 de la Loi sur les routes (LRou) ainsi qu'à l'article 57 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), la route de contournement a été soumise à l'enquête publique du 1^{er} au 30 juin 2005.

En complément, et selon l'article 11 RVOEIE, le rapport d'impact sur l'environnement (CEP, 17 mai 2005) a été mis en consultation publique selon les mêmes modalités et en même temps que l'enquête publique de la route de contournement de la Sallaz. Parallèlement, le plan partiel d'affectation «Flon supérieur» a également été mis à l'enquête publique, accompagné de la demande de défrichement.

Les observations et les oppositions concernant les thèmes du rapport d'impact sont traitées au chapitre 10, Procédure de la route de contournement et du rapport d'impact sur l'environnement.

11.3 Autorité compétente

L'autorité compétente doit s'assurer que toutes les prescriptions fédérales et cantonales applicables au projet sont respectées. Selon l'article 5 OEIE, l'étude d'impact sur l'environnement est effectuée par l'autorité qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet. En l'occurrence, conformément à l'article 13, alinéa 3 LRou, c'est le Conseil communal qui adopte le projet de route de contournement et qui devient, par définition, l'autorité compétente au sens de l'article 2 RVOEIE. En outre, les articles 57 à 62 LATC sont applicables par analogie.

11.4 Pouvoir d'examen de l'autorité compétente

L'autorité compétente détermine, sur la base des éléments d'appréciation mentionnés à l'article 17 OEIE, si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, en statuant dans le cadre de la procédure décisive sur l'installation soumise à l'EIE. Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, applicables au projet de la route de contournement de la Sallaz, sont les suivantes :

- la Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE);
- l'Ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair);
- l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB);
- l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE);
- le Règlement d'application de l'OEIE du 25 avril 1990 (RVOEIE);
- l'Ordonnance pour le traitement des déchets du 10 décembre 1990 (OTD);
- la Loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1991 (LFo);
- la Loi forestière vaudoise du 19 juin 1996 (LVLFo);
- la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 20 février 1996, modifiant celle du 4 décembre 1985 (LATC);
- la Loi cantonale sur les routes du 23 avril 1991 (LRou).

11.5 Etude d'impact

Le projet de route de contournement est soumis à l'étude d'impact sur l'environnement en application de l'article 1 OEIE et de son annexe, sous chiffre 11.3, respectivement du RVOEIE.

Selon l'article 17 OEIE, l'étude d'impact sur l'environnement, à savoir l'examen de compatibilité du projet aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection de l'environnement, s'effectue notamment sur la base :

- du rapport d'impact;
- de l'avis de l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de défricher;
- des avis et conditions des services spécialisés ainsi que de la CIPE;
- du résultat de l'enquête publique.

Le rapport d'impact (RIE), daté du 17 mai 2005, a été élaboré par les bureaux CEP (Communauté d'Etudes Pluridisciplinaires), Transitec SA et Sede SA. Il comporte, outre une description de l'infrastructure et une justification du projet, une analyse de l'accessibilité multimodale dans le secteur nord-est, une étude de bruit, une évaluation de la pollution de l'air, ainsi que le défrichement de la forêt et l'analyse des impacts paysagers.

Des mesures d'intégration sont proposées pour réduire les atteintes à l'environnement, à la nature et au paysage. L'ensemble des mesures liées au projet routier est décrit sous la forme d'un catalogue (tableau 9-1 RIE). La plupart de ces mesures devront obligatoirement être mises en œuvre en cas de réalisation de l'infrastructure.

11.5.1 Trafic

a. Rapport d'impact

Le chapitre 4 RIE explicite l'accessibilité tant routière que par les transports publics dont dispose le nord-est. La place de la Sallaz constitue le lieu de vie central d'un quartier important de Lausanne, ainsi qu'un carrefour pour le réseau routier et les lignes de transports collectifs. Cette place sera directement touchée par l'arrivée du métro m2 en 2008 puisqu'elle constituera une interface multimodale importante en relation avec la station «Sallaz» en cours de réalisation.

Une étude de réorganisation des déplacements dans le secteur nord-est / la Sallaz a été réalisée par le bureau Transitec SA avec pour buts :

- définir les concepts multimodaux d'organisation des déplacements ;
- examiner la faisabilité des concepts multimodaux, notamment pour des solutions avec ou sans contournement de la place de la Sallaz.

Au terme de cette étude des déplacements, les variantes sans contournement de la place de la Sallaz ont été écartées. Au sein des variantes avec contournement de la place de la Sallaz, le choix des Autorités lausannoises s'est porté sur la variante supprimant tout trafic de transit individuel entre le bas de la route de Berne et les avenues Victor-Ruffly et de la Sallaz. Cette variante retenue, appelée B4, est celle qui, tout en répondant aux objectifs de la restructuration du réseau tl lié au m2, apporte le meilleur bilan pour la tranquillité du quartier de Victor-Ruffly ainsi que pour le réaménagement du pôle secondaire de la Sallaz.

C'est donc cette variante qui sert de base pour l'analyse des impacts sur l'environnement dans le rapport d'impact (RIE). Les dispositions d'aménagement et de gestion du trafic en entrée, comme en sortie, de la future infrastructure assurent une sécurité optimale des usagers et une exploitation cohérente de la nouvelle interface pour les transports publics à la Sallaz. En complément, il conviendra de renforcer la maîtrise du trafic individuel motorisé (TIM) par la redéfinition du système de la régulation lumineuse des carrefours qui induira les diminutions du trafic planifiées lors du processus d'élaboration du m2, entériné lors de la votation cantonale relative au financement du m2 fin novembre 2002.

b. Les avis exprimés

Le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud (SM) est d'avis que la solution retenue, nettement «volontariste», est plus favorable aux modes doux et sur le plan de l'exploitation rationnelle de l'interface des transports publics (TC) de la place de la Sallaz. De plus, il souligne l'importance d'une gestion appropriée des carrefours dans l'optique d'une politique de mobilité multimodale caractérisée par la limitation nécessaire du trafic individuel motorisé et une utilisation accrue des TC. Ces dispositions de gestion des intersections devront toutefois bien prendre en compte les possibles reports de trafic sur le réseau routier et garantir les conditions de sécurité sur l'autoroute A9.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis exprimé par le Service cantonal de la mobilité qui donne un préavis favorable à la réalisation de l'ensemble du projet. En particulier, ce dernier exige que des dispositions particulières soient mises en place pour gérer la baisse du trafic individuel motorisé dans ce secteur urbain qui sera desservi efficacement par les transports publics dès le deuxième semestre 2008.

11.5.2 Protection contre le bruit

a. Rapport d'impact

Le chapitre 7.1 du rapport d'impact examine les immixtions sonores diurnes et nocturnes générées par le trafic routier sur la nouvelle artère. En complément, les incidences sonores sur les bâtiments existants le long des voies de report, liées au trafic supplémentaire, ont été évaluées en fonction des degrés de sensibilité (DS) au bruit légalisés, principalement le DS III.

L'étude acoustique a analysé les effets directs de la nouvelle route de contournement de la Sallaz, ainsi que les effets indirects dus à la nouvelle répartition des charges de trafic sur le réseau routier existant compris dans le périmètre élargi.

Actuellement, les valeurs limites d'immixtions sont atteintes, voire dépassées le long de la majorité des axes existants dudit périmètre d'étude.

Par l'organisation des circulations et la réalisation de la nouvelle artère, la répartition des charges de trafic entraînent :

- une diminution globale des niveaux sonores le long de la plupart des artères existantes ;
- un assainissement de la place de la Sallaz (300 habitants), ainsi que du tronçon sud de l'avenue Victor-Ruffly (520 habitants) ;
- un accroissement des niveaux sonores le long de la route de la Feuillère, ainsi que le long du tronçon sud de la route d'Oron.

La nouvelle infrastructure provoque, à elle seule, un dépassement important des valeurs de planification sur les façades des bâtiments situés à l'ouest de la place de la Sallaz.

Une panoplie de mesures intégrées à l'ensemble du projet et mise à l'enquête publique, telles que pose de revêtement phonoabsorbant, construction d'une couverture et de parois antibruit, ainsi que pose de fenêtres isolantes, permettront de diminuer les niveaux sonores et de les ramener à des seuils respectant les valeurs limites pour des bâtiments. La mise en œuvre de l'ensemble des dispositions permet d'assurer le respect de l'OPB pour le projet de route de contournement, en particulier les articles 7 (limitation des émissions des nouvelles installations fixes) et 9 (utilisation accrue de voies de communication) et, pour certains bâtiments, de déroger aux conditions prévues aux articles 10 et 11 OPB.

b. Les avis exprimés

Le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN, service cantonal spécialisé dans le domaine de la lutte contre le bruit au sens de l'article 13 OEIE) s'est déterminé comme suit en tant qu'autorité d'application de l'OPB.

En regard des charges de trafic prévisibles engendrées par la réalisation de la nouvelle infrastructure, ainsi que par la réorganisation des circulations, seules les augmentations des niveaux sonores pour les routes de la Feuillère et d'Oron, tronçon sud, ne respectent pas les exigences de l'article 9 OPB. Cependant, pour l'ensemble du périmètre élargi, la variante retenue est plus favorable en terme d'assainissement du bruit du trafic. Aussi le SEVEN accepte-t-il d'accorder une dérogation à l'article 9 selon les conditions des articles 10 et 11 OPB pour les bâtiments les plus exposés le long de ces deux artères. Ainsi, la pose d'un revêtement phonoabsorbant et l'isolation acoustique des bâtiments riverains ne respectant pas ledit article 9 devront être réalisées avant la mise en service de la nouvelle route. Ces derniers devront être insonorisés selon les critères de l'annexe 1 OPB.

Conformément au principe de prévention de la LPE (article 11) et en regard des exigences de l'OPB, les niveaux d'évaluation, dans le voisinage de la route de contournement, ne devront pas dépasser les valeurs de planification (V_p , article 7, alinéa 1 OPB). Ainsi, à l'exception du futur bâtiment C, planifié dans le plan partiel d'affectation, et des deux bâtiments existants, route de Berne 1 et 7, les V_p peuvent être respectées à la double condition de poser un revêtement phonoabsorbant sur tout le tracé de la route, ainsi que de construire des parois antibruit et une couverture partielle de la chaussée. De plus, l'infrastructure présentant un intérêt public prépondérant, l'autorité d'exécution peut accorder des allègements, conformément à l'article 7, alinéa 2 OPB.

En conséquence, pour les deux bâtiments situés au bas de la route de Berne, des mesures d'isolation acoustique devront être entreprises au sens de l'article 10 OPB, de manière à ce que les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit possèdent un indice d'affaiblissement apparent pondéré $R'w$ selon l'annexe 1 OPB, soit 35 dB(A) mesuré in situ. Le SEVEN accepte d'accorder des allègements au présent projet aux conditions susmentionnées et pour autant que le changement de fenêtres soit effectué dès le début du chantier afin que les habitants puissent en bénéficier. Pour le surplus, le SEVEN est l'autorité d'exécution au sens de l'article 10 OPB ; il devra donc être associé aux travaux d'isolation acoustique des bâtiments existants, au cours desquels seront déterminées les fenêtres à changer.

En regard des oppositions reçues lors de l'enquête publique et en référence aux séances de conciliation tenues avec les intervenants, une étude acoustique complémentaire, basée sur une campagne de mesures in situ, a permis de déterminer les niveaux sonores actuels. De plus, cette étude a optimisé les mesures de protection contre le bruit intégrées au projet de route de contournement mise à l'enquête et décrites dans le paragraphe 7.1.4 RIE. A l'issue de cette étude, la Municipalité complète le dispositif de protection de la manière suivante :

- Le long de la route de la Feuillère, construction d'une paroi antibruit implantée au sud de l'artère et d'une longueur d'environ 225 mètres. Cette disposition, en complément du revêtement phonoabsorbant, permettra une baisse de la perception du bruit par rapport à l'état actuel et ce sans aucune aggravation des conditions acoustiques pour les bâtiments au nord de la rue.

En ce qui concerne la route de contournement, elle préconise que les mesures d'accompagnement intégrées au projet soient renforcées et complétées par les dispositions suivantes, certaines allant au-delà des exigences de l'OPB :

- La couverture des 2 voies de la route, sur une longueur de 80 m (profils 7 à 15).
- Une paroi de 4,25 m de hauteur au dessus du niveau de la route, implantée à 5,50 m à l'est de son axe sur une longueur supplémentaire de 45 mètres (profils 18 à 29). Ce prolongement remplace, sur le plan acoustique, l'effet de protection du socle du futur bâtiment «C» planifié dans le plan partiel d'affectation.
- Un écran acoustique de 4 m, devant les bâtiments route de Berne N° 9 et N° 7, d'une longueur de 35 m.
- Une paroi antibruit de 2 m de haut et de 40 m de long (profils 38 à 42) implantée à 5,50 m au nord de l'axe de la route.
- Les faces des parois de protection côté route seront absorbantes (coefficient d'absorption α moyen 0,85) afin de réduire les réflexions sur les bâtiments.
- Une isolation partielle des façades sud et ouest pour les niveaux supérieurs des bâtiments route de Berne N°s 9 et 13 sera réalisée.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis exprimé par le service cantonal (SEVEN), qui donne un préavis favorable à l'ensemble du projet. En particulier, il précise que la part du trafic imputable à la réalisation de la nouvelle infrastructure est admissible et que les exigences des articles 7 et 9 OPB sont respectées pour le projet, compte tenu de l'ensemble des dispositions de protection des riverains.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection contre le bruit.

11.5.3 Protection de l'air

a. Rapport d'impact

Le chapitre 7.2 du rapport d'impact détermine les impacts sur la pollution atmosphérique dans le périmètre élargi, il examine la compatibilité du projet avec le Plan des mesures (PDML).

L'impact du projet sur la qualité de l'air a été évalué par rapport à l'état de référence 2008, avant la mise en service du m2. Une comparaison a également été effectuée par rapport à deux variantes d'exploitation du réseau routier dans le nord-est lausannois.

Les calculs effectués pour le projet montrent une diminution significative des émissions de NO_x (3,7 t/an) par rapport à l'état de référence (2008 sous m2 / 68,7 t/an) et une très forte diminution par rapport à l'état actuel (20,1 t/an) due à l'évolution de la technique.

En terme de pollution, le projet permet de décharger la place de la Sallaz et l'avenue Victor-Ruffy au détriment de la vallée supérieure du Flon. Il présente l'avantage de déplacer partiellement la pollution en des lieux moins sensibles car moins habités. Il est notamment relevé que les valeurs d'immixtions de dioxyde d'azote (NO₂) dans le périmètre d'étude élargi se situent entre 34 et 47 µg/m³ qui dépassent donc la valeur limite d'immixtions de 30 µg/m³ (OPair, article 2, alinéa 5).

En complément, le Plan des mesures (PDML) en vigueur, qui s'applique à l'agglomération lausannoise dans son ensemble, retient que la maîtrise du trafic accompagnée d'un usage accru des TC représente une part prépondérante du respect des dispositions du PDML.

La nouvelle infrastructure et la réorganisation du trafic par l'adaptation de la régulation lumineuse sont également compatibles avec le Plan des mesures OPair 04 (PDM04). Elles s'insèrent parfaitement dans la mesure M0-14 (Mise en œuvre des mesures d'accompagnement au m2 favorisant le report modal) qui est une mesure centrale de l'assainissement de la qualité de l'air dans le nord-est lausannois notamment.

b. Les avis exprimés

Le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN, service cantonal spécialisé dans le domaine de la lutte contre la pollution atmosphérique au sens de l'article 13 OEIE) s'est déterminé de la manière qui suit. Sur le plan local, il constate que la baisse des émissions est bien due à la réalisation du projet de contournement et du m2, elle ne peut donc pas être attribuée à la seule réalisation de l'infrastructure routière.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de protection de l'air. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure et relève que le projet de route de contournement est en adéquation avec la réalisation du Plan des mesures de l'agglomération lausannoise (PDML), approuvé le 21 juin 1995 par le Conseil d'Etat.

En complément, l'examen de compatibilité avec le Plan des mesures OPair 04 est assuré. Toutefois, il conviendra, lors du suivi de ce dernier, d'évaluer l'adéquation entre les concentrations de polluants et l'évolution du trafic dans le nord-est. Dans le cas d'inadéquation, des dispositions touchant à la gestion et à l'exploitation du trafic devraient vraisemblablement être imposées dans le périmètre élargi.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection de l'air.

11.5.4 Protection des eaux

a. Rapport d'impact

Le projet est situé hors zone ou secteur de protection des eaux. Aucun captage n'est recensé dans son périmètre d'influence.

Le cours d'eau le plus proche est le Flon, situé dans un voûtage sous l'ancienne décharge du Vallon et dont les eaux ont été en partie détournées vers la Vuachère.

Par l'augmentation des surfaces revêtues, le projet contribuera à diminuer les infiltrations pluviales dans les remblais pollués du Flon.

Les eaux de surface seront collectées en un seul point et conduites, après passage dans un dépotoir et séparateur d'hydrocarbures, jusque dans le voûtage du Flon. L'impact sur les eaux souterraines et de surface sera donc négligeable.

b. Les avis exprimés

Le Service des eaux, sols et assainissement, division économie hydraulique (SESA, service cantonal spécialisé dans le domaine de la protection des eaux au sens de l'article 13 OEIE), prend note de la récolte des eaux de route dans un dépotoir et qu'en conséquence il n'y a pas de rejet direct dans un cours d'eau.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de protection des eaux. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection des eaux.

11.5.5 Protection de la faune et de la flore

a. Rapport d'impact

Le périmètre du projet est dépourvu de milieux naturels matures, car la majeure partie des surfaces a été bouleversée par les chantiers Tridel et m2.

Sur l'emprise de la route, seules des espèces animales pionnières ont été recensées. Par contre, à proximité dans la vallée du Flon, on note la présence d'espèces intéressantes (insectes, faune forestière) et en particulier d'une population de crapauds sonneurs à ventre jaune (amphibiens protégés).

Les espèces présentes sont peu sensibles au dérangement et assez tolérantes aux perturbations.

Le projet routier ne provoquera pas de coupure pour la faune, car il est pratiquement collé, sur son flanc ouest, à une zone densément bâtie.

Les aménagements biologiques prévus dans le cadre du plan partiel d'affectation «Flon supérieur» pour créer des biotopes favorables aux amphibiens, pour améliorer la diversité des milieux et pour renforcer le corridor biologique entre les deux versants de la vallée du Flon auront un impact positif sur les milieux naturels.

b. Les avis exprimés

Le Service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN) relève que les aménagements prévus permettront, à terme, d'augmenter les qualités naturelles du site, malgré la réalisation de projets importants. Ces dispositions d'aménagement sont en outre coordonnées avec celles autorisées à proximité de l'usine Tridel, ce qui garantit un lien avec le vallon du Flon encore naturel, en amont du chantier de l'usine d'incinération.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de conservation de la faune et de la nature. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la conservation de la faune et de la nature.

11.5.6 Protection de la forêt

a. Rapport d'impact

Sur l'emprise du projet routier, toutes les surfaces forestières ont été défrichées dans le cadre des projets Tridel et m2.

L'infrastructure routière n'aura pas d'impact direct sur la forêt.

Cependant, 113 m², doivent être défrichés pour laisser une bande de sécurité non boisée d'une largeur suffisante, conformément à la loi sur les routes.

Ces défrichements sont prévus dans le cadre du plan partiel d'affectation (procédure permettant de libérer les espaces nécessaires à la construction de la route).

Le projet routier n'aura pas d'autre impact sur la forêt (pas de risque de déstabiliser les lisières, pas d'entrave à la gestion des forêts).

Les impacts sur la forêt sont donc minimes et ne nécessitent pas de mesures de compensation autres que celles prévues dans le cadre du plan partiel d'affectation.

b. Les avis exprimés

Le Service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN), centre de conservation de la forêt, délivre les préavis favorables à la demande de défrichement et aux chapitres traitant des aspects forêt, nature et paysage du RIE. Le dossier de défrichement, établi dans le cadre du plan partiel d'affectation en collaboration avec l'Inspection des forêts du 18^e arrondissement, est complet. Il montre l'intérêt prépondérant des zones à défricher et les boisements compensatoires à réaliser, à proximité.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente est le Service SFFN en matière de conservation de la forêt, qui donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure. Il constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la conservation de la forêt.

11.5.7 Protection du paysage

a. Rapport d'impact

Le paysage traversé par la route projetée est déjà fortement marqué par diverses infrastructures, dont les plus importantes sont l'usine Tridel et le m2 avec la station «Sallaz». L'infrastructure routière sera donc perçue comme un élément supplémentaire d'un vaste réaménagement urbain au pied du centre de quartier.

La situation topographique réduit cependant la visibilité de cet ouvrage. Les mesures d'aménagement dans le cadre du plan partiel d'affectation «Flon supérieur» pour restructurer des espaces dévolus à la nature et aux activités humaines permettront d'atténuer fortement l'impact paysager de la route.

b. Les avis exprimés

Le Service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN) relève que les aménagements prévus permettront, à terme, d'augmenter les qualités naturelles du site, malgré la réalisation de projets importants. Ces dispositions d'aménagement sont en outre coordonnées avec les équipements en cours de réalisation.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de conservation de la faune et de la nature. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la conservation de la faune et de la nature.

11.5.8 Evaluation des sites pollués

a. Rapport d'impact

La vallée du Flon a été remblayée sur une épaisseur de 20 m à 40 m à partir de 1954. Les études effectuées dans le cadre des projets Tridel et m2 montrent que ces remblais contiennent des matériaux pollués et que des dégagements de méthane y sont possibles.

En principe, le projet routier ne nécessitera pas de terrassement dans les remblais pollués. Le recouvrement des remblais en place avec une route revêtue peut être considéré comme un assainissement partiel qui tend à améliorer la situation actuelle.

Il faudra par contre disposer d'un système de collecte et d'évacuation des gaz dans le tronçon situé au niveau de la planie supérieure des remblais.

b. Les avis exprimés

Le Service des eaux, sols et assainissement, division déchets (SESA, service cantonal spécialisé dans le domaine des déchets au sens de l'article 13 OEIE), prend note de l'absence d'infiltration dans les remblais pollués. Il précise que les éventuels matériaux excavés sont soumis à une filière de traitement et d'élimination conforme à l'OTD.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé dans le domaine des déchets. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la gestion des déchets.

11.5.9 Evaluation des risques d'accidents majeurs

a. Rapport d'impact

Avec la mise en service de la route de contournement de la Sallaz, le statut et l'itinéraire de la route cantonale principale RC 601a ne sera pas modifié. Cette route cantonale, en traversée de localité, reste l'axe utilisé pour le transport des matières dangereuses et la signalisation de l'itinéraire est maintenue.

Sur cette base, en accord avec le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), la route de contournement n'est pas assujettie à l'OPAM.

b. Les avis exprimés

Le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), service cantonal responsable de l'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), accepte la conclusion du chapitre et convient que le projet de route de contournement n'est pas assujetti à l'OPAM.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service responsable de l'application de l'OPAM. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure routière.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection contre les accidents majeurs.

11.6 Chantier

Le déroulement du chantier a également fait l'objet d'une concertation auprès des services cantonaux compétents dont les demandes sont décrites dans le RIE et les exigences spécifiées lors de l'examen préalable.

La limitation des nuisances sonores et la protection de l'air sont soumises à des directives proposant plusieurs mesures décrites par le RIE. Le SEVEN exige que ces directives soient respectées dans leur intégralité, les entreprises devant en être averties au stade de la soumission déjà. Le RIE envisage également des mesures portant sur la protection des eaux pendant le chantier et sur la gestion des déchets de chantier. Le SESA a repris, sous forme de conditions impératives, les mesures proposées. Lesdites exigences sont donc répétées dans la présente décision finale.

11.7 *Appréciation globale de la conformité du projet de construction de la route de contournement de la Sallaz avec la législation environnementale – Décision finale*

L'impact du projet routier de contournement de la Sallaz a été analysé en détail aussi bien dans un périmètre restreint (impacts directs de l'ouvrage) que dans un périmètre élargi (impacts indirects résultant du report de charge de trafic).

Pour répondre aux exigences de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) et autres lois en matière de protection de la nature, du paysage, des eaux et de la forêt, l'ensemble des mesures sont intégrées au projet dans le but de réduire les impacts (mesures de protection) ou de compenser les impacts résiduels (mesures de remplacement). Le financement de ces mesures est intégré dans le coût des travaux. La Ville de Lausanne possède la maîtrise foncière de tous les terrains où il est prévu de prendre des mesures ayant un impact sur le territoire.

La réalisation de cette route de contournement participe au développement et à l'attractivité des transports publics, autorise la réalisation de l'interface métro m2–bus à la Sallaz, permet de réaménager la place de la Sallaz et d'améliorer la qualité de vie dans le nord-est.

En fonction du rapport d'impact et de son évaluation par les services spécialisés et la Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE), l'autorité compétente conclut à la conformité du projet avec la législation sur l'environnement, pour autant que les conditions émises par les différents services spécialisés de l'Etat soient respectées. Sa décision sera soumise en consultation publique pendant trente jours, conformément aux articles 10 OEIE et 15 RVOEIE.

12. Programme des travaux

Comme les autres mesures accompagnant la mise en service du m2 en 2008, ce chantier devra être terminé avant cette date. La durée totale des travaux est planifiée sur 24 mois mais peut varier quelque peu en fonction des contraintes dues au chantier m2. Il est prévu de débiter en mars 2006 par la partie sud de la route. Au début 2007, l'accès au m2 par la galerie couverte sise au nord de la station Sallaz sera fermé et les travaux de construction de la route de contournement pourront être entrepris en direction de la route de Berne. L'aménagement des deux zones de raccordement et du carrefour Victor-Ruffy–route d'Oron devra se faire sous trafic. Il est prévu un travail par étapes successives garantissant le maintien d'au minimum une voie de circulation dans chaque sens. Les accès aux bâtiments riverains seront également assurés en tout temps. De même, les liaisons piétonnes seront maintenues durant le chantier. Le basculement du trafic de transit sur la route de contournement est prévu pour février 2008.

Les travaux concernant les mesures d'accompagnement sont planifiés en parallèle et débiteront par ceux servant à protéger les riverains du chantier. Sera ensuite entreprise la protection des riverains de la route de la Feuillère, puis de la route d'Oron.

13. Aspects financiers

Le coût total des travaux, devisé sur la base des prix en vigueur en mars 2005 est de Fr. 11'214'000.–. Ce montant comprend des dépenses effectuées par le biais du compte d'attente N° 4201.581.496 limité à Fr. 240'000.– ouvert, comme votre Conseil en a été informé en date du 7 février 2005, pour couvrir les études préliminaires. Les travaux seront pris en charge de la manière suivante:

Direction des travaux

Etudes préliminaires, compte d'attente	Fr.	240'000.–	
Travaux de construction routière	Fr.	4'161'000.–	
Parking ouest, bassin de retenue, paroi terre armée	Fr.	772'000.–	
Cage d'escaliers et ascenseur	Fr.	460'000.–	
Passerelle à piétons	Fr.	558'000.–	
Aménagement provisoire de la place	Fr.	189'000.–	
Signalisation verticale et marquage	Fr.	291'000.–	
Signalisation lumineuse, régulation	Fr.	463'000.–	
Mesures d'accompagnement sur la route de contournement	Fr.	1'600'000.–	
Mesures d'accompagnement sur la route d'Oron	Fr.	500'000.–	
Mesures d'accompagnement sur la route de la Feuillère	Fr.	865'000.–	
Total			Fr. 10'099'000.–

Service d'assainissement:

Travaux de génie civil	Fr.	120'000.–	
Total			Fr. 120'000.–

eauservice:

Les travaux d'eauservice sont financés par son crédit-cadre pour un montant de Fr. 196'000.–.

Direction de la sécurité sociale et de l'environnement

Service des parcs et promenades:

Abattages, travaux de génie civil, arborisation, surfaces vertes	Fr.	530'000.–	
Total			Fr. 530'000.–
Sous-total			Fr. 10'749'000.–

Direction des services industriels lausannois

Service de l'électricité – réseau:

Les travaux du Service de l'électricité (réseau) sont financés par son crédit-cadre pour un montant de Fr. 250'000.–.

Service de l'électricité – éclairage public:

Génie civil route de contournement	Fr.	65'000.–	
Matériel route de contournement	Fr.	135'000.–	
Socles route de contournement	Fr.	25'000.–	
Génie civil accès et parking	Fr.	105'000.–	
Matériel accès et parking	Fr.	115'000.–	
Socles accès et parking	Fr.	20'000.–	
Total			Fr. 465'000.–
TOTAL GÉNÉRAL DES TRAVAUX			Fr. 11'214'000.–

14. Charges financières et d'entretien

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 4.0% l'an, sont les suivantes :

– Service des routes et de la mobilité (génie civil), pendant 20 ans – (9'345'000)	Fr. 687'650.–
– Service des routes et de la mobilité (circulation), pendant 5 ans – (754'000)	Fr. 169'400.–
– Service d'assainissement, pendant 20 ans – (120'000)	Fr. 8'850.–
– Service des parcs et promenades, pendant 10 ans – (530'000)	Fr. 65'350.–
– Service de l'électricité (éclairage public), pendant 30 ans – (465'000)	Fr. 26'900.–

S'agissant des charges d'entretien, pour le Service des routes et de la mobilité, les tâches supplémentaires d'entretien pourront être réalisées avec les effectifs en place. Pour le Service des parcs et promenades, les travaux supplémentaires d'entretien des zones revitalisées (essentiellement de la taille) pourront être réalisés avec les effectifs en place.

15. Plan des investissements

Le montant de ce crédit se subdivise en trois parties :

- montant de Fr. 8'000'000.– figurant au Plan des investissements pour les années 2006 et 2007 ;
- montant de Fr. 1'300'000.– reporté sur le présent crédit à partir du crédit de construction des mesures d'accompagnement m2 (voir rapport-préavis N° 2005/78, point 15.5) ;
- le solde, soit Fr. 1'914'000.–, sera absorbé par le décalage d'autres projets moins prioritaires.

L'écart important entre le montant inscrit au Plan des investissements et celui demandé s'explique essentiellement par :

- l'accroissement des mesures antibruit, déterminé suite à l'étude acoustique complémentaire ;
- la plus-value générée par l'application de mesures d'accompagnement volontaristes pour la lutte contre les nuisances sonores, en plus de celles nécessaires au strict respect de l'OPB ;
- la prise en compte d'une cage d'escalier avec ascenseur pour accéder à la station m2 depuis le parking sous-jacent.

16. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2005/83 de la Municipalité, du 24 novembre 2005 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

- d'approuver comme fraction du Plan général d'affectation le plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N°s 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N° 296, les parcelles N°s 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz et les parcelles N°s 3423, 3422, 3421 et 3420 ; radiation partielle des plans légalisés N°s 222, 433, 549 et 574 ; radiation des plans légalisés N°s 619 et 443 ;
- de radier du Plan général d'affectation les fractions dudit plan votées antérieurement et qui ne correspondent plus au projet ;
- d'approuver la réponse de la Municipalité aux interventions et aux oppositions au plan partiel d'affectation déposées pendant l'enquête publique ;
- de prendre acte de la procédure de défrichement ;

5. de prendre acte de la décision de la Municipalité d'abandonner définitivement la liaison routière Vennes–St-Martin dont la révision du Plan directeur communal tiendra compte;
6. d'approuver la réponse à la pétition de l'association radicale de la Sallaz et l'association des commerçants de la Sallaz;
7. d'approuver le projet de route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades;
8. d'approuver la réponse de la Municipalité aux interventions et aux oppositions au projet de route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades déposées pendant l'enquête publique;
9. d'approuver l'étude d'impact relative à la route de contournement qui est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement;
10. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce préavis à cinq ans à partir du vote du Conseil communal, ce dernier étant informé des expropriations ou des achats à l'amiable faits au cours de cette période;
11. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 10'749'000.– pour l'aménagement de la route de contournement de la Sallaz et des mesures d'accompagnement liées, réparti comme suit:
 - a) Fr. 9'345'000.– pour le Service des routes et de la mobilité (génie civil);
 - b) Fr. 754'000.– pour le Service des routes et de la mobilité (circulation);
 - c) Fr. 120'000.– pour le Service d'assainissement;
 - d) Fr. 530'000.– pour le Service des parcs et promenades;
12. d'amortir annuellement les dépenses à raison de:
 - a) Fr. 467'250.– par la rubrique N° 4201.331 du Service des routes et de la mobilité (génie civil);
 - b) Fr. 150'800.– par la rubrique N° 4201.331 du Service des routes et de la mobilité (circulation);
 - c) Fr. 6'000.– par la rubrique N° 4602.331 du Service d'assainissement;
 - d) Fr. 53'000.– par la rubrique N° 6600.331 du Service des parcs et promenades;
13. balancer le compte d'attente N° 4201.581.496 ouvert afin de couvrir les études préliminaires par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 9a;
14. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 465'000.– pour le Service de l'électricité, éclairage public;
15. d'amortir annuellement la dépense ci-dessus à raison de Fr. 15'500.– par la rubrique N° 7640.331 du Service de l'électricité, éclairage public;
16. de faire figurer sous les rubriques Nos 4201.390, 4602.390, 6600.390 et 7640.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités;
17. de donner à la Municipalité les pleins pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées dans le cadre des procédures citées dans le présent préavis, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable;
18. de porter le coût des indemnités éventuelles des procédures au compte des «dépenses d'investissement du patrimoine administratif»;
19. de charger la Municipalité de fixer un amortissement annuel à porter au budget de la Direction des travaux, rubrique N° 4300.331, lorsque les dépenses résultant des pouvoirs mentionnés sous chiffre 15 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:
Daniel Brélaz

Le secrétaire:
François Pasche

Rapport

Membres de la commission: M. Philippe Mivelaz (Soc.), rapporteur, M. Raphaël Abbet (VDC), M. Yves-André Cavin (Rad.), M. Jean-Luc Chollet (VDC), M. Marc Dunant (Soc.), M. Philippe Jacquat (Lib.), M. Grégoire Junod (Soc.), M. Alain Hubler (POP), M. Pierre-Henri Loup (Rad.), M. Roland Ostermann (Les Verts), M^{me} Magali Zuercher (Soc.).

Municipalité: M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux.

Rapport photocopié de M. Philippe Mivelaz (Soc.), rapporteur: – La commission s’est réunie 5 fois. Les 3, 13 février, 7, 22 mars, et 5 avril 2006.

Les membres de la commission: M^{me} Magali Zuercher et MM. Raphaël Abbet (présent aux séances 2 à 5), Yves-André Cavin, Jean-Luc Chollet (séance 1), Marc Dunant (séances 2 à 5), Philippe Jacquat, Grégoire Junod (séance 1), Alain Hubler, Pierre-Henri Loup, Roland Ostermann (séances 1, 2, 4 et 5), Philippe Mivelaz, rapporteur.

La Municipalité et l’Administration communale: MM. Olivier Français, conseiller municipal, directeur, Travaux; Pascal Chatelain, chef de service, Urbanisme, Travaux; Yves Deillon, chef de service, Cadastre, Travaux; Pierre-Alain Matthey, chef de service, Route et mobilité, Travaux; Jean-Luc Kolb, architecte-urbanisme, Urbanisme, Travaux; Daniel Litzistorf, ingénieur, Urbanisme, Travaux; Laurent Dutheil, ingénieur, Routes et mobilité, Travaux; Jean Facci, ingénieur, Routes et mobilité, Travaux; Jacques Andrist, adjoint administratif, Urbanisme, Travaux.

La commission a également reçu pour répondre à ses questions lors de sa quatrième séance MM. Sylvain Guillaume-Gentil, codirecteur du bureau Transitec, et Pascal Martin, ingénieur.

Le Plan partiel d’affectation, dont le préavis 2005/83 est l’objet, comprend une partie des bâtiments situés sur le côté nord-ouest de la place de la Sallaz et une partie du Vallon comprise entre l’usine Tridel et l’ancienne usine d’incinération (UIOM). Néanmoins, ce préavis est lié à un ensemble de projets touchant un périmètre beaucoup plus large, voire l’ensemble de la ville, la rénovation de la place de la Sallaz, la réorganisation du réseau de transports publics accompagnant le m2 (tl 08) et la régulation des flux de trafic d’automobiles.

Les travaux de la commission ont commencé par une série de présentations de l’Administration sur les divers aspects de ce préavis et les projets liés. Nous reprendrons la structure de ces présentations dans ce présent rapport pour relater les divers arguments échangés au sein de la commission.

Les objectifs du préavis

La réalisation du m2 et son arrivée à la place de la Sallaz induit une restructuration complète du réseau des Transports publics lausannois (tl 08). La place de la Sallaz est vouée à devenir un nœud important de ce réseau, avec notamment un transfert modal entre le m2 et les lignes de bus et trolleybus. Le m2 étant la colonne vertébrale de réseau le long de l’axe nord-sud, il remplace les lignes 5 et 6 le long de la rue du Bugnon. Un transfert modal entre le m2 et quatre lignes du nouveau réseau tl 08 (lignes 6, 41, 42, 65, représentant environ 30 passages/heure aux heures de pointe) est prévu sur la place de la Sallaz, où ces lignes opèrent un rebroussement. La Municipalité désirent l’interface de transports la plus efficace propose une réorganisation du trafic automobile afin que les flux de véhicules privés et transports publics n’entrent pas en conflit. En ce qui concerne les flux de trafic privé, la Municipalité a comme objectif de les reporter sur les transports publics et de limiter ses nuisances dans les quartiers les plus habités.

Etude de trafic

L’étude de circulation s’est faite en tenant compte des critères et objectifs suivants:

- La place de la Sallaz devient un nœud essentiel du réseau de transport public avec des transferts de voyageurs entre l’arrêt m2 et les bus ayant leur tête de ligne sur la place, où elles opèrent un rebroussement. Il est prévu 15’000 passagers par jour à la gare du m2, dont 8000 en transbordement.
- Selon les études menées, 38’000 véhicules par jour passent par la place de la Sallaz, dont 40% sont dus au trafic de transit. L’objectif est de diminuer ce chiffre de 5000 unités par un transfert sur le réseau de transport public, ce qui correspond à une réduction du trafic de 14%. À la limite sud du périmètre, il est prévu de diminuer de 6000 véhicules le trafic actuel mesuré à 32’000 véhicules/jour, soit une baisse de 19%. Les moyens mis en avant pour atteindre ces objectifs sont la construction du m2 et l’adaptation du réseau tl, l’agrandissement du parking P+R à Vennes, la politique du stationnement en centre ville.
- L’abandon définitif d’une route pénétrante entre Vennes et Saint-Martin.
- La route du Bugnon est confirmée comme un axe principal alors que la rue Victor-Ruffy est déclassée en artère de distribution.

Sur la base de ces critères, dix variantes ont été envisagées et étudiées, certaines comprenant la route de contournement, d’autres pas. La solution retenue prévoit la fermeture de la place de la Sallaz au trafic privé, le transit entre la route de Berne et la rue du Bugnon étant pris en charge par la route de contournement. La liaison entre la route de Berne et la rue Victor-Ruffy est supprimée. Le trafic à destination de Victor-Ruffy est dévié sur les routes de

la Feuillère et d'Oron. Le stationnement sur la place de la Sallaz est maintenu dans sa partie sud et pour le reste déplacé dans un parking à construire dans la zone du m2.

L'étude des schémas de reports de charge de trafic a occupé longuement les membres de la commission. Il ne sera pas relaté l'ensemble des solutions et variantes étudiées, retons néanmoins les données essentielles.

La variante adoptée pour l'établissement de ce PPA (variante B4) prévoit une diminution globale du trafic, avec une augmentation néanmoins sur les axes Oron et Feuillère, en raison de la suppression de la liaison entre la route de Berne et Victor-Ruffly.

Il est néanmoins relevé que l'une des variantes sans route de contournement (variante A4) présente un plan de charges relativement semblable, sauf que subsiste un trafic de 30'000 à 35'000 véhicules sur la place. Selon les experts, ce trafic pose des problèmes d'organisation de la voirie et entre en conflit avec les bus opérant un rebroussement sur la place.

Projet de route de contournement

La nouvelle route contourne la place de la Sallaz en déviant le trafic entre le bas de la route de Berne et le haut de l'avenue de la Sallaz. Elle comporte des pentes de 7,4% entre son point bas et la route de Berne, et de 9,9% en rejoignant la rue de la Sallaz. Ces pentes correspondent respectivement aux pentes des rues du Bugnon et de Beaulieu.

Un membre de la commission estime que le fait que la première mesure d'accompagnement du m2 soit un projet de route est un paradoxe. Il lui est répondu que ce projet de route permet l'aménagement d'une interface de transport public sur la place de la Sallaz.

Il est demandé si l'on doit prévoir obligatoirement un accès à Tridel par la Sallaz, car si tel était le cas, la route de contournement serait au moins pour une partie réalisée. Il est répondu que la route de contournement permet également de desservir Tridel, bien que cela ne soit pas une obligation. En effet, le seul accès correspondant à une obligation d'équipement est le chemin privé depuis le Vallon. L'accès supplémentaire par le haut de la ville permet de décharger le quartier du Vallon et de l'Industrie. Le principal objectif visé est de libérer la place de la Sallaz du trafic de transit et de ses nuisances et de permettre une bonne interface entre le m2 et tl 08.

Les aménagements visant à modérer la vitesse du trafic sur cette route sont également discutés. La commission décidera d'introduire un giratoire pour l'accès au parking. Il est également expliqué que des feux actionnés par les bus seront installés au bas de la route de Berne. Ils pourront également être actionnés par la demande des piétons.

Impact sur l'environnement et mesures d'accompagnement

Le projet de nouvelle route nécessite, en vertu des dispositions légales, une étude d'impact concernant neuf domaines (p. 55 du préavis [pp.1119 ss]). La commission s'est plus particulièrement concentrée sur les aspects liés au bruit et à la pollution de l'air.

Les résultats de cette étude montrent une réduction globale des nuisances sonores à l'exception des axes de la Feuillère et route d'Oron où il faut s'attendre à une légère augmentation. On a par contre un assainissement de la place de la Sallaz et le sud de l'avenue Victor-Ruffly. Pour pallier la péjoration de la situation sur les deux routes citées, il a été décidé de mettre en place un revêtement de la chaussée phono-absorbant et, au chemin de la Feuillère, une paroi antibruit de 220 m de long. Des représentations de ces parois ont été montrées aux membres de la commission, bien qu'encore au stade de l'étude. Plusieurs variantes sont envisagées, notamment des systèmes de parois transparentes.

En ce qui concerne la nouvelle route de contournement projetée, le fait qu'elle soit une infrastructure nouvelle la soumet à des normes plus sévères de 5 dB(A) qu'une route existante. Des images, relatives aux études de mesures anti-bruit prévues le long du tracé de cette route, ont été montrées à la commission. Il s'agit d'une couverture complète sur une partie du tracé ou d'une paroi simple, ainsi que transformation de la paroi existante en mur végétalisé devant les N^{os} 7 et 9 de la route de Berne. Par ailleurs, le futur parking fera également écran sur une partie du tracé. Ces mesures permettraient d'atteindre l'objectif de 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit pour une zone d'habitation (les valeurs actuelles du périmètre se situent aux alentours de 67-68 dB(A)).

La pollution de l'air est aujourd'hui au-dessus des normes – avec environ 35 microgrammes par m³ de dioxyde d'azote (pour une norme de 30 µg/m³). Il est prévu de respecter les valeurs limites en 2010, compte tenu de la mise en place de tout le dispositif, y compris le nouveau réseau de transport public.

Il est expliqué que l'objectif de réduire le trafic principalement sur Victor-Ruffly se justifie par le fait que cette rue est plus habitée que le Bugnon.

La méthode consistant à mesurer le bénéfice de la réduction du bruit, en faisant le produit des variations de dB(A) par le nombre des habitants directement soumis au bruit des deux côtés de la route, est critiquée. En effet, une augmentation importante de bruit, mais subie par un nombre restreint d'habitants, pourrait alors être considérée comme moins dommageable qu'une très faible augmentation subie par un grand nombre, bien qu'on puisse être enclin à considérer que c'est l'inverse.

Aménagement de la place

L'aménagement de la place fera l'objet d'un autre préavis, mais les grandes options de celui-ci dépendent de l'objet qui nous occupe. L'avant-projet a fait l'objet d'un concours prenant en compte la route de contournement. La place de la Sallaz se présente comme un espace élargi de la route de plus de 300 mètres de long pour 40 mètres de large. Il s'agit de la plus grande de Lausanne. Le projet lauréat du concours propose un jeu basé sur l'alternance de bandes transversales claires et foncées dans le revêtement du sol et, dans le sens longitudinal de la place, des rangées d'arbres taillés géométriquement, parallèles aux arrêts de bus. Des places de parcage subsistent au sud de la place, dont le nombre n'est pas encore fixé définitivement (les plans présentés indiquent 44 places).

A la vue des plans, un commissaire estime que le nombre de places de parcage prévu sur la partie sud de la place de la Sallaz est trop important. D'autres estiment que la future place n'est pas une place piétonne proprement dite, dans la mesure où les transports publics y occupent une surface importante. Des exemples de places semblables en Suisse sont cités pour preuve que de tels lieux peuvent être conviviaux (pour autant que l'on puisse représenter la notion subjective de convivialité sur des plans d'urbanistes).

Plan partiel d'affectation

Outre l'inscription de la pénétrante, la principale modification apportée par le PPA est la suppression des limites de construction relatives au projet de pénétrante Venues-Saint-Martin. Il consacre par ailleurs les surfaces dévolues aux Ateliers et Magasins de la Ville (AMV); le hameau de Montmeillan est maintenu avec une possibilité de densifier avec du logement. Une surface dévolue au sport est également prévue.

L'intention de la Municipalité est de limiter l'augmentation potentielle des possibilités de construire dans la zone du Vallon comprise dans le PPA, afin de conserver à la place de la Sallaz le rôle de pôle central des activités et de l'animation. La seule exception significative permettant une densification de la zone du Vallon est constituée par le «bâtiment C» surmontant le parking et comprenant des surfaces destinées au tertiaire et au logement.

Les zones naturelles sont principalement prévues en zone forestière. Même si le plan est soumis à une procédure de défrichement, au final, la surface forestière sera augmentée par replantation.

Certains commissaires s'inquiètent du type d'activités qu'abritera le bâtiment C et craignent que celles-ci ne prennent trop d'importance au détriment de la place. Il est répondu que le flux piétonnier est orienté naturellement en direction de la place et des bus.

Il est demandé s'il a été envisagé de déplacer la zone de dépôt des AMV. Il est répondu qu'il était préférable de

concentrer le stockage et la préparation des matériaux au même endroit, afin de limiter les transports.

Un membre de la commission se demande s'il est ne serait pas envisageable de prévoir autre chose que de la forêt à proximité d'une station de métro. Le directeur de Travaux rappelle que des promesses avaient été faites de créer une zone de loisirs et une liaison avec Sauvabelin et les espaces verts.

Il est envisagé un instant de permettre un étage supplémentaire au bâtiment C afin de construire des logements. Cette idée est restée lettre morte au moment du vote des conclusions.

Procédures

L'établissement du PPA a été l'objet d'intenses négociations, en particulier avec les propriétaires des parcelles 9423, 3424, 3425 et 3426, comprenant en particulier la Coop et la Caisse de pensions de la BCV et un fonds de placement de l'UBS. Un accord a été trouvé avec ces protagonistes qui, sous réserve de l'approbation du PPA, porte sur les points suivants:

- Cession gratuite des hors-ligne côté place, permettant une meilleure gestion du domaine public.
- L'aménagement d'un large passage pour les usagers du m2.
- Cession gratuite de la parcelle communale 1968 à la 3426. Cette petite parcelle comprend des W.-C. qui sont transférés dans la station du métro.
- Des cessions gratuites dans le cadre de l'expropriation liée au m2.
- Le renoncement à toutes demandes d'indemnité pour tous les chantiers, sauf pour la 3425 et d'éventuelles pertes locatives.
- Le retrait des oppositions contre la route de contournement.
- La promesse de la Ville de constituer un droit distinct et permanent de superficie (DDP) de 80 ans pour édifier le bâtiment C; les conditions financières seront décidées par des experts extérieurs.
- La moitié des places du parking doivent être publiques et accessibles indépendamment du centre commercial.
- Un cheminement piétonnier horizontal et vertical et toutes servitudes nécessaires aux canalisations et autres services communaux.

Il est demandé dans quelle mesure les accords conclus avec les propriétaires riverains sont indispensables pour l'exploitation du m2. Il est répondu qu'ils ont permis d'obtenir des surfaces supplémentaires pour les accès au m2, alors que le passage que permettaient les dispositions existantes était insuffisant.

Vote des conclusions

Conclusions 1, 2 et 3: 4 pour, 4 contre et une abstention.

Conclusion 3 bis (nouvelle): *de prendre néanmoins acte du retrait des oppositions et observations au plan partiel d'affectation traités aux points 7.3 et 7.5, intervenues après le dépôt du présent préavis au Conseil communal.*
4 pour, 4 contre et une abstention.

Conclusion 4: 4 pour, 1 contre et 4 abstentions.

Conclusion 5 amendée: ~~de prendre acte~~ *d'adopter* la décision de la Municipalité d'abandonner définitivement la liaison routière Vennes-Saint-Martin dont la révision du Plan directeur communal tiendra compte.
8 pour, 0 contre, 1 abstention.

Conclusions 6 et 7: 4 pour, 4 contre et une abstention.

Conclusion 7 bis (nouvelle): *de prévoir l'aménagement d'un giratoire sur la route de contournement.*
4 pour, 0 non, 5 abstentions.

Conclusion 7ter (nouvelle): *d'informer le Conseil communal sur les mesures nécessaires, afin d'atteindre l'objectif de réduire le trafic en amont de la Sallaz selon l'EMPD du m2; ces mesures seront décrites dans le préavis concernant le réaménagement de la place de la Sallaz.*
7 pour, 0 contre, 3 abstentions

Conclusion 7quater (nouvelle): *de charger la Municipalité de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter un report du trafic sur l'avenue Isabelle-de-Montolieu et sur le chemin de Rovéréaz; ces mesures seront décrites dans le préavis concernant le réaménagement de la place de la Sallaz.*
6 pour, 0 contre, 3 abstentions.

Conclusions 8 et 8 bis (nouvelle): *de prendre néanmoins acte du retrait des oppositions et observations au projet de route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades, traitées aux points 10.18 et 10.19, intervenu après le dépôt du présent préavis au Conseil communal.*
4 pour, 4 contre et une abstention.

Conclusion 9 et 10: 4 pour, 2 contre, 3 abstentions.

Conclusions 11, 12, 13, 14, 15 et 16: 4 pour, 4 contre et 1 abstention.

Conclusion 17: 4 pour, 0 contre et 5 abstentions.

Conclusion 18: 4 pour, 1 contre et 4 abstentions.

Conclusion 19: 4 pour, 3 contre et 2 abstentions.

Conclusion 20 (nouvelle): *en cas de refus du crédit d'investissement par le Conseil communal, d'allouer à la Municipalité un crédit de Fr. 912 800.– pour la réalisa-*

tion d'une passerelle à piétons au-dessus de la ligne de métro m2.

Acceptée à l'unanimité.

Le président: – Merci, Monsieur le président. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

M. Philippe Mivelaz (Soc.), rapporteur: – Oui. Ça concerne le bâtiment C, surmontant le parking. Il est dit dans le rapport que la commission n'avait pas donné suite à une intention de certains de ses membres de permettre la construction d'un étage supplémentaire de logement. En fait, une telle modification du plan aurait nécessité une nouvelle mise à l'enquête, donc nous y avons renoncé; mais le directeur des Travaux a proposé de faire un *addenda* au plan qui fera l'objet d'un nouveau préavis, donnant le résultat de cette enquête.

Le président: – Merci pour cet éclaircissement. Nous allons procéder comme suit: je vais ouvrir une discussion générale sur ce rapport préavis. Ensuite nous prendrons le règlement du plan partiel d'affectation article par article, comme ça se fait traditionnellement. S'il n'y a pas de demande de parole, l'article sera réputé adopté. S'il y a une demande de parole, je vous ferai voter. Ensuite, je vous ferai voter sur les réponses aux oppositions formulées par rapport au plan partiel d'affectation et par rapport à la procédure de la route de contournement. J'ouvrirai ensuite une discussion finale puis nous voterons. Pouvons-nous y aller comme ça?

La discussion générale est ouverte sur ce rapport-préavis.

Discussion générale

M. Roland Ostermann (Les Verts): – Beaucoup de choses vont être dites au sujet de l'aménagement routier. Comme membre de la commission, je me bornerai pour l'instant à une remarque liminaire et à un commentaire.

Nous avons reçu des graphiques illustrant diverses variantes d'aménagement. Ils comparaient les différentes charges de trafic qui résulteraient de tel ou tel choix. Nous avons ainsi pu constater que la charge sonore de la route d'Oron, qui dépasse déjà les limites admises, allait être augmentée et franchir le seuil des risques accrus d'infarctus. Nous avons pris connaissance d'un nouveau critère de bien-être: la variation du nombre de décibels (dB) multiplié par un nombre d'habitants. Cela n'a pas convaincu la commission, à preuve le résultat mitigé de son vote. Mais depuis, les opposants, les sceptiques ont été approchés par la Municipalité. Il leur a été affirmé que seule la solution retenue, donc la route, permet la circulation des transports publics sur la place. Voilà qui est nouveau. Pourquoi nous avoir abreuvés de variantes s'il est avéré qu'une seule fait l'affaire, selon un critère totalement absent de leur description? La commission n'était-elle pas fondée à croire que puisque ce critère n'était pas pris en compte dans les variantes, il pouvait être respecté par chacune d'entre

elles? Il y a donc une nouvelle donne de la part de la Municipalité. Pour ma part, j'aimerais avoir l'avis des techniciens sur la question de savoir s'il faut absolument la route de contournement pour que l'interface puisse fonctionner, et je souhaite être en situation de pouvoir analyser leurs arguments, le cas échéant.

Le commentaire, maintenant. Il n'est pas déraisonnable de penser que l'interface prévue serait plus harmonieuse si la station du métro était sous la place. Qui est-ce qui aurait dû y penser? Pour le présent, l'action de la Ville s'arrête au nord, au contrôle du carrefour Boissonnet–Route de Berne–Feuillère. Au-delà, la gestion du trafic est de la compétence du Canton, qui détient le robinet de sortie de l'autoroute. On ignore ses intentions. Ne serait-il pas mieux de coordonner les mesures? Quant à l'aménagement de la Sallaz, tel qu'illustré actuellement, il est idyllique: pas de voitures, pas de bus, une dizaine de piétons. En quoi est-ce qu'il préfigure l'avenir? Le rythme imposé pour prendre des décisions successives ne va-t-il pas, à chaque étape, nous faire regretter, comme maintenant, certains choix antérieurs? L'urgence demandée ce soir me conforte dans cette crainte.

M^{me} Adèle Thorens (Les Verts): – Ce préavis suscite des réactions fortes et diverses de la part des Verts. Rejet total pour certains, scepticisme pour d'autres, nombreuses interrogations. Nous venons d'en entendre quelques-unes de la part de notre collègue Ostermann.

Les Verts saluent évidemment la volonté de créer à la Sallaz un espace public plus attrayant pour les riverains. A vrai dire, cette place n'en est pas une, en l'état. Il s'agit d'un axe routier bruyant et pollué que les piétons fuient le plus vite possible à peine sortis de chez eux ou de leur bus. Les Verts reconnaissent également l'intérêt de faire de cette zone un important nœud de transports publics reliant le m2 à toute une série de lignes de bus dans le cadre du réseau tl 08. Mais faut-il pour autant construire une route de contournement? A priori, aucun Vert ne peut soutenir la création d'un nouveau tronçon routier. Une telle démarche est absolument contraire à nos principes.

Chacun sait que toute nouvelle offre routière fonctionne comme un appel d'air et suscite une recrudescence de trafic, alors que nous tentons au contraire de le diminuer par tous les moyens. Veut-on vaincre le mal par le mal à la Sallaz? Est-ce bien rationnel de prétendre baisser les nuisances dues à l'automobile tout en créant une nouvelle route quelques dizaines de mètres plus loin? On nous l'a dit à plusieurs reprises, l'aménagement de cette place est soumis à de très fortes contraintes. Il s'agit d'un conflit d'usage autour d'un espace limité. La Sallaz a beau être la plus vaste place lausannoise, il semble qu'on ne puisse y faire cohabiter les centaines de bus qui s'y arrêteront ou y rebrousseront chemin chaque jour, les 15'000 futurs passagers du réseau tl 08, et les dizaines de milliers d'automobilistes qui y transiteront quotidiennement. Il n'y aurait dès lors pas d'autre solution que de déplacer une partie des usa-

gers actuels, les automobilistes, en leur construisant une nouvelle voie du côté de Sauvabelin. C'est le prix à payer pour que la nouvelle interface de transports publics fonctionne et que les habitants de la Sallaz obtiennent une place digne de ce nom.

Ces arguments ne convainquent pas tous les Verts. A-t-on vraiment examiné toutes les alternatives possibles? Certains en doutent et s'exprimeront encore à ce sujet ce soir. D'autres se demandent si le jeu en vaut véritablement la chandelle. Même débarrassée de ses voitures, la future place de la Sallaz ne sera pas une place piétonne au sens strict, mais une vaste interface de transports publics, soumise à un ballet ininterrompu de bus. Les voitures, d'ailleurs, ne seront pas loin, à quelques dizaines de mètres à peine, juste de l'autre côté des bâtiments. Pour les habitants qui donnent de ce côté, les bénéfiques seront maigres, malgré les mesures de protection contre le bruit. Le nouvel axe instaure en outre une coupure entre la Sallaz et le paysage forestier de Sauvabelin. Déplacer un flot de véhicules ne le rend pas moins dérangeant, que ce soit au niveau du bruit, de la pollution ou de l'impact visuel. Car la circulation restera excessive à cet endroit, il ne faut pas se leurrer. Si la route de contournement n'est pas à proprement parler la fameuse «pénétrante» tant décriée par les écologistes, elle n'en constitue pas moins un toboggan à voitures vers le centre ville. Comment va-t-on convaincre les automobilistes d'utiliser le parking-relais de Vennes alors qu'on leur facilite au même moment un accès direct au centre ville?

Dans toute cette affaire, un côté absurde subsiste: favorise-t-on vraiment la qualité de vie du Nord lausannois avec une nouvelle route, même si elle est assortie de quelques dispositifs anti-bruit? Ne pourrait-on pas prendre des mesures plus énergiques pour décourager les pendulaires plutôt que de leur offrir un nouvel axe? Et enfin: ce projet est-il vraiment la seule solution possible pour que le réseau de tl 08 soit fonctionnel?

Plusieurs Verts s'opposeront avec détermination à ce préavis. D'autres, cependant, hésitent à le faire et s'abstiendront, voire pour certains, l'accepteront. Nous savons tous combien les délais sont courts dans la mise en place du réseau tl 08. Comme cela arrive trop souvent, les conseillers communaux sont consultés alors que la marge de manœuvre temporelle est quasiment inexistante. Pour certains Verts, le bon fonctionnement des transports publics et la mise en place rapide et efficace du nouveau réseau est une priorité majeure. Celle-ci pourrait, sous certaines conditions, justifier le déplacement du trafic automobile et, par là même, la construction d'un axe de contournement sans lequel le système, nous dit-on, n'est pas viable. Il s'agit là d'une perspective pragmatique, adoptée dans l'intérêt du développement des transports publics et en l'absence d'alternative immédiate. Il n'est toutefois pas question de déplacer cet axe routier sans prendre un maximum de dispositions pour en minimiser les nuisances. On a déjà parlé de mesures anti-bruit et la commission a décidé d'introduire un giratoire sur le tracé en question, ce que les

Verts saluent. Reste l'impact visuel. Le groupe des Verts demande à la Municipalité de trouver une solution qui permette de couvrir cette route de contournement de la manière la plus complète possible.

Si le préavis est accepté, nous serons enfin extrêmement attentifs à l'évolution de la circulation sur le nouveau tronçon routier, tout comme sur les axes avoisinants. On nous promet une baisse générale du trafic dans le quartier, notamment grâce au parking-relais de Vennes. Si cette diminution n'avait pas lieu, nous exigerions que des mesures contraignantes soient prises. Nous continuons à penser que la route de contournement peut jouer un rôle totalement contre-productif dans ce contexte et restons très inquiets quant au taux de pollution touchant le Nord lausannois. En effet, il ne s'agit pas seulement d'offrir aux habitants de la Sallaz une place plus attractive, mais aussi de leur permettre de respirer un air moins pollué. Les Verts doutent, malheureusement, que ce préavis soit la voie la plus efficace pour y parvenir.

M. Alain Hubler (POP): – Les travaux, petits ou grands, sont toujours à la limite de la politique, de la technique, de la science et de la loi. Mon intervention va vous donner l'occasion de vous en rendre compte, si ce n'est pas déjà fait – ce dont je doute.

Un premier rappel: du point de vue légal et politique, notre Conseil est l'autorité compétente, non seulement pour accorder le crédit permettant de construire la route de contournement de la Sallaz, mais aussi pour approuver l'étude d'impact et le bien-fondé de ses conclusions. C'est d'ailleurs expliqué aux points 11.3 et 11.4 du préavis dont nous débattons. Selon l'Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, dite OEIE, «*l'autorité compétente détermine si le projet répond aux prescriptions sur la protection de l'environnement*». Selon son article 17, nous devons nous fonder non seulement sur l'étude d'impact, mais aussi, entre autres, sur l'avis du service ou des services spécialisés de la protection de l'environnement qui ont évalué le rapport d'impact. Bien. Une partie du cadre juridique est posé.

En matière de bruit, à la page 57 du préavis [p. 1121], on apprend: «*En regard des charges de trafic prévisibles engendrées par la réalisation de la nouvelle infrastructure, ainsi que par la réorganisation des circulations, seules les augmentations des niveaux sonores pour les routes de la Feuillère et d'Oron, tronçon sud, ne respectent pas les exigences de l'article 9 OPB. Cependant, pour l'ensemble du périmètre élargi, la variante retenue est plus favorable en terme d'assainissement du bruit du trafic. Aussi le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) accepte-t-il d'accorder une dérogation à l'article 9 selon les conditions des articles 10 et 11.*» Le juridisme continue. L'article 9 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit précise encore: «*L'exploitation d'installations fixes nouvelles – c'est le cas ici – ou notablement modifiées ne doit pas entraîner:*

a) un dépassement des valeurs limites d'immixtions consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou

b) la perception d'immixtions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement.»

Les deux cas, d'ailleurs, ne sont pas satisfaits...

En réalité, les valeurs de planification seront dépassées sur toute la route de contournement, dont, d'ailleurs, le rapport d'impact ne parle curieusement pas. Y a-t-il un dessin, dans le rapport d'impact, montrant les zones péjorées et les zones améliorées? Là où il y a la route de contournement, il n'y a pas de dessin, puisqu'il n'y a pas de route de contournement dans ce plan... Bref, si la place de la Sallaz retrouve un peu de calme et entre largement dans les normes de l'OPB – c'est vrai, en tout cas d'un côté – le bruit est rejeté et dilué sur la route de contournement, la route d'Oron et la Feuillère. A ce sujet, entre parenthèses, on nous parle de l'assainissement de Victor-Ruffly. L'assainissement de Victor-Ruffly, c'est moins de 1 dB en moins, sur une zone déjà partiellement dans les normes. Un dB en moins, selon M. Mario Rossi, professeur honoraire en acoustique à l'EPFL, c'est inaudible. Même si ça fait rire M. François, j'ai tendance à croire ce monsieur. Alors que l'esprit de la Loi sur la protection de l'environnement précise que c'est à sa source qu'il faut limiter le bruit, et pas en empêchant sa propagation, ce résultat est surprenant comme première conséquence du passage d'un métro censé favoriser le transfert modal et limiter le trafic et ses nuisances!

Mais comment est-ce possible? C'est la question de celui qui ne connaît pas ce domaine – dont je fais partie. Comment est-ce possible? C'est simple: la Municipalité a demandé et obtenu une dérogation du SEVEN selon l'art. 7, al. 2 de l'OPB, qui précise: «*L'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où le respect des valeurs de planification constituerait une charge disproportionnée pour l'installation (coûts) et que cette dernière présente un intérêt – un intérêt – public prépondérant, notamment sur le plan de l'aménagement du territoire. Les valeurs limites d'immixtions ne doivent cependant pas être dépassées*». Cela quand bien même presque tout le quartier de la Sallaz dépasse les limites en matière de bruit et que l'OPB précise encore: «*Lorsque aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose, l'autorité d'exécution accorde la priorité aux mesures qui empêchent ou réduisent les formations de bruit plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation.*» Comme les murs anti-bruit, par exemple.

Vous l'aurez compris. Tout tourne autour de l'«intérêt public prépondérant». Qui a conduit la Municipalité à demander – et le SEVEN à accorder – une dérogation pour permettre de ne pas assainir certains lieux ou d'aggraver la situation dans d'autres. Quel peut bien être cet intérêt prépondérant? Pour le POP & Gauche en mouvement, le seul intérêt prépondérant qu'il y a à construire un m2 et à

mettre en place des mesures d'accompagnement, c'est de diminuer les charges de trafic et le bruit le long de l'axe de ce transport public. Nous n'en voyons pas d'autres!

Comment la Municipalité a-t-elle obtenu sa dérogation? Quels sont ces intérêts qui prévalent sur ceux de la protection contre le bruit et empêchent la réalisation des mesures de protection contre le bruit, par ailleurs exigibles et proportionnées? Mystère et boule de gomme. Et pourtant, une telle demande a légalement dû être faite et elle doit être accompagnée d'une foulditude de justificatifs dont – ce n'est pas le moindre – la justification de l'intérêt prépondérant. Et la preuve – la preuve! – qu'aucune autre solution n'était possible. En retour, une telle demande a dû recevoir une réponse. Comment se fait-il que nous n'ayons pas trace de ces éléments? Comment se fait-il que je sois ignorant sur ce sujet? Simplement parce que la commission n'a pas été munie de ces pièces, de cette demande. Et pourtant, elles sont centrales. Ce sont elles qui justifient que, par endroits, le métro m2 – ça a été dit tout à l'heure – va générer plus de nuisances qu'il n'en élimine!

De l'avis du POP & Gauche en mouvement, il n'est pas possible de se prononcer sur un préavis qui déroge de manière exceptionnelle à la législation pour des raisons d'«intérêt public prépondérant» inconnues.

Vous vous en rendez peut-être compte, mais la boucle est bouclée. Cette dernière réflexion me ramène au début de mon intervention:

1. Ce conseil est l'autorité compétente sur ce préavis.
2. L'autorité compétente, donc nous, doit déterminer si le projet répond aux prescriptions sur la protection de l'environnement.
3. L'«intérêt prépondérant» qui justifie les allègements selon les prescriptions est inconnu de la commission, du Conseil et encore plus des habitants.
4. Pourquoi, M. le municipal des Travaux ne nous a-t-il pas expliqué cet «intérêt prépondérant» et donné spontanément les documents le justifiant?
5. Monsieur le Municipal des Travaux, je vous prie de bien nous remettre les documents qui justifient cet «intérêt prépondérant».

Pour vous laisser le temps de le faire et pour nous laisser le temps de le étudier, je demande le renvoi à la prochaine séance du vote de ce préavis, selon l'art. 76 du Règlement du Conseil communal de Lausanne (RCCL).

Le président: – Merci de cette intervention. L'article 76 RCCL prévoit que si la Municipalité, ou dix membres, demandent que la votation n'intervienne pas séance tenante, cette proposition est adoptée de plein droit. Le renvoi de la votation peut avoir lieu deux fois pour la même affaire, sauf décision de l'assemblée prise à la majorité absolue des membres présents. Est-ce qu'il y a dix personnes pour soutenir la demande de renvoi du vote formulé...

M. Daniel Brélaz, syndic: – (... inaudible...)

Le président: – ... de la votation... (... intervention du syndic, incompréhensible...) Vous avez raison: de la votation. Donc nous ne voterons qu'à la fin.

Je vais essayer de ne pas faire de bêtise. Nous allons poursuivre le débat (... brouhaha...) et à la fin du débat, je reprendrai la demande de M. Hubler afin de savoir si le Conseil désire que la votation ait lieu sur le champ ou la fois suivante. (Brouhaha.) Le Règlement est assez clair.

M. Daniel Brélaz, syndic: – (En arrière-plan.) C'est dix voix sans... (...la suite est incompréhensible...)

Le président: – Monsieur le Syndic, je gère ces histoires, merci! (Eclats de rire, brouhaha.) Est-ce que les choses sont claires? La discussion générale se poursuit.

M. Jean-Luc Chollet (VDC): – Dans cette discussion d'entrée en matière, je me bornerai à quelques considérations d'ordre général pour esquisser le canevas qui a guidé la réflexion de notre groupe.

En 40 ans, la place de la Sallaz est devenue le carrefour de la Sallaz. Ce qui était une place agréable, conviviale, avec un trafic raisonnable, ne consiste plus qu'en un nœud routier supportant les passages de 30'000 à 40'000 véhicules par jour dont un certain nombre de poids lourds. La situation est donc invivable. Durant ces derniers 40 ans, le spectre de la liaison Vennes–St-Martin a eu le même effet paralysant sur tout projet de développement de la Sallaz que le spectre de l'aérodrome d'Étagnières sur toute la région de Cheseaux. Rien ne s'est fait, la situation s'est dégradée et à chaque fois qu'on voulait proposer quelque chose, on agitait ce spectre, et ça bloquait tout.

Aujourd'hui, il faut agir. Il est utopique de croire que grâce à l'offre en transports publics, il n'y aura plus d'automobiles à Lausanne. Il y en aura toujours. Il est urgent d'agir parce qu'avec cette interface liée au projet du m2, 5000 à 8000 personnes useront chaque jour de ce transfert modal cher à nos discoureurs qui veulent à tout prix trouver de nouveaux moyens de transport.

Nous devons donc nous atteler à ce projet. Notre groupe politique n'a pas eu comme but ultime de chercher tous les défauts qu'il peut comporter, dans le but de le couler. Au contraire. Il est parti d'un certain nombre de constatations. Il a pris en considération les objectifs que nous devons atteindre et il a honnêtement cherché les moyens d'y parvenir. Nous ne partons pas d'une situation idéale, tant s'en faut, et nous le savons tous. Et nous n'avons pas une terre vierge sur laquelle nous pouvons construire sans contrainte. Nous devons donc nous atteler honnêtement à la recherche d'une solution. C'est pourquoi notre groupe acceptera l'entrée en matière.

Je terminerai en reprenant une phrase de la représentante des Verts, qui réclame des mesures plus énergiques pour

décourager les pendulaires. Mais les pendulaires ne sont pas une sorte de parasites que nous devons chasser hors des murs ! Ce sont 5000 à 8000 personnes, qui représentent autant de postes de travail, qui contribuent à la bonne marche économique et à la substance fiscale de notre ville. Ce sont des gens que nous devons encourager à utiliser d'autres moyens de transport, et l'interface de la Sallaz sera là pour ça. Nous leur devons le respect et ne pas considérer qu'il y a d'un côté les Lausannois, de l'autre les pendulaires, et que ces deux groupes sont antagonistes. Ils sont complémentaires et c'est un respect que je dois aux pendulaires qui, par définition, ne sont pas Lausannois.

M. Pierre Santschi (Les Verts): – Monsieur Chollet, il y a en effet les pendulaires, que nous acceptons, et à qui nous offrons un m2 – ils se l'offrent aussi d'ailleurs, parce qu'ils paient quelque chose – pour Fr. 600 millions, Fr. 700 millions, pardon, on en est à Fr. 700 millions. Un m2 qui devrait permettre de respecter aussi les Lausannois. Je dirais même en priorité, étant donné que nous sommes à Lausanne et que la santé des Lausannois, pour moi, importe davantage.

Je tiens à vous faire part de ma stupéfaction devant ce projet: on dépense donc Fr. 700 millions pour un métro censé favoriser un transfert modal de la voiture aux transports publics. Et tout ce qu'on trouve à faire, c'est de construire une route de plus ! Actuellement, il y a quatre flux de voitures: deux sur Victor-Ruffy (un à la montée et un à la descente) et deux sur le Bugnon (un à la montée et un à la descente). Avec ce que propose le préavis, on a toujours quatre flux de voitures, et on a dépensé Fr. 11 millions, qui d'ailleurs ne servent même pas à l'amélioration de la zone des transports publics sur la place de la Sallaz. Sinon pour une toute petite part.

On aurait pu attendre des travaux de la commission que l'on nous dise quelles ont été les variantes écartées. Eh bien non ! Ce que vous a exposé notre collègue Ostermann à propos des travaux de la commission (d'ailleurs confirmé au point 9.1.2 du préavis), ce sont d'énormes lacunes dans l'analyse et dans les simulations de trafic portant sur le nord-est lausannois, y compris Béthusy, le bas du Bugnon et la place de l'Ours. Au bas du Bugnon, je vous rappelle qu'il y a également des hôpitaux. La Municipalité a écarté d'emblée l'idée de supprimer deux de ces quatre flux, ce qui aurait favorisé le transfert modal, par exemple en instaurant des sens préférentiels, notamment par boucles à sens unique sur tout ou partie de Victor-Ruffy, du Bugnon, du bas de la route de Berne et de la Feuillère. Une des voies réservées aurait pu être offerte au nouveau bus sur Victor-Ruffy. Or la Municipalité a dans ses tiroirs une motion de notre collègue Pernet, complétée par une proposition des Verts, de généralisation de boucles à sens uniques à Lausanne, comme cela a été fait dans maintes villes importantes d'Europe. Le minimum aurait été d'étudier cette proposition. Cela n'a pas été fait. Ou alors cela a été caché et... je ne sais pas si ce serait pire.

Au lieu de cela, comme vous venez de l'entendre, on essaye de faire du replâtrage hors commission en évoquant (sans chiffres précis, d'ailleurs), la couverture d'un petit morceau de la nouvelle route. Mais si on peint en vert une couverture de route (avec d'ailleurs des conséquences néfastes sur la pollution sonore dans le secteur de la Sallaz par les effets acoustiques de sortie et d'entrée de tunnel), on continue à ne rien proposer pour vraiment diminuer la pollution au bas du Bugnon et dans la zone des hôpitaux. Devons-nous vraiment sacrifier ces habitants, ainsi que ceux de Béthusy ?

Non, ces bricolages de dernière seconde, ainsi que les énormes lacunes déjà indiquées (absence d'étude de variantes avec boucles), ne doivent trouver qu'une issue: le renvoi du paquet à la Municipalité pour qu'elle nous présente de réelles mesures d'accompagnement du m2, pour un vrai transfert modal. Je vous encourage donc, au vu de ces énormes lacunes, à refuser le préavis en l'état quand nous passerons au vote, ce qui risque d'être, peut-être, la prochaine fois.

M. Yves-André Cavin (Rad.): – Permettez-moi tout d'abord de m'exprimer en ma qualité d'enfant de la Sallaz. Je vais aller dans la droite ligne de M. Chollet et sans trop perdre de temps. En effet, j'ai le privilège de faire ici un peu l'histoire de ce quartier, et plus particulièrement de sa place, puisque j'y ai vécu durant près de 40 ans. J'ai eu l'occasion de constater l'évolution de ce carrefour au cours des ans, depuis mon enfance, mon adolescence, et enfin comme adulte et membre de ce Conseil. Cela vous permettra peut-être de comprendre ce qui s'est passé. Et par là même, de situer la position de ce préavis, qui ne représente qu'une suite logique, liée au développement de ce quartier, entrée nord-nord-est de la ville.

Pour comprendre la place de la Sallaz, il faut la diviser en deux parties bien distinctes. La partie sud, essentiellement bordée par des immeubles de trois ou quatre niveaux, est vouée, pour l'essentiel, à l'habitat. Certes on y trouve quelques commerçants, dont deux établissements publics et un artisan cordonnier. Mais la partie qui nous intéresse et nous préoccupe, c'est la partie nord, vouée au commerce, à la rencontre, aux échanges de transports publics. Elle est malheureusement traversée par un trafic important à destination du centre ville.

Si nous voulons quelque peu tranquilliser les endroits voués à l'habitat, et dans un souci permanent d'améliorer la qualité de vie des habitants de cette ville, le présent préavis, résultant de l'examen de dix variantes dont l'actuelle, est la meilleure solution. Elle corrige une erreur du passé, celle de transiter par la place, pour amener la plus grande partie de la circulation se dirigeant vers le centre ville par l'axe route de Berne–Victor-Ruffy–Vallonnette–Béthusy. Aujourd'hui, avec le déplacement du complexe hospitalier en retrait de l'axe la Sallaz–place de l'Ours, il est aisé d'y remettre le trafic subsistant, diminué de l'ordre de 20% avec l'arrivée prochaine du m2. Il reste malgré tout encore

de nombreux automobilistes, qu'il faudra bien faire rouler quelque part, et on ne pourra peut-être pas passer par les petites routes ou les petits chemins de desserte dans les quartiers voisins.

La route de contournement apporte donc cette solution. Mais pas comme un véritable boulevard, puisqu'il sera, ici et là – et particulièrement à la hauteur de Tridel – aménagé avec un giratoire qui ralentira la circulation. Certains disent que ce n'est pas avec cette route que l'on améliore la qualité du Vallon. C'est vrai. Mais, à ceux-ci, je réponds que si l'on ne voulait pas ce vallon tel qu'il est, il fallait, dans les années 50, y laisser couler le Flon au plus profond de sa vallée riche en verdure, poumon de nombreux Lausannois qui flânaient sur ses flancs et jusqu'à la colline de Sauvabelin. Mais foin de la nostalgie, il faut vivre avec son temps! Et voir que ce vallon, une fois remblayé – pour la petite histoire, nous assumions déjà la responsabilité de nos déchets – ne pouvait que devenir une zone d'activités industrielles par endroits ou de détente et d'activités sportives.

Par conséquent, l'aménagement de la route dans ce vallon ne présente aujourd'hui que des avantages : amélioration de la place de la Sallaz, où, rappelons-le, viendra avec l'arrivée du m2 la plus grande interface de transports publics, réduction massive de la circulation sur Victor-Ruffy et meilleur accès pour le centre Tridel, le tout étant situé derrière les immeubles habités. Il en résulte autant pour la qualité de la vie des habitants du quartier, principalement de la place, sauf pour l'immeuble tour qui domine la Sallaz. Celle-ci, où qu'elle se situe, subira de toute manière la circulation puisqu'elle est au centre du dispositif, quelle que soit la variante retenue, et même aujourd'hui.

Maintenant, revenons plus en amont de la Sallaz, où se trouve la route de la Feuillère. Même si celle-ci verra son trafic augmenter sensiblement, des aménagements contre le bruit (parois de verre ou fenêtres insonorisées) amélioreront aussi la qualité de vie à cet endroit. N'oublions pas que lorsque cet axe a été construit dans les années 70, il l'a été pour décharger de trop nombreux demi-tours sur la place de la Sallaz, déjà proche de la saturation. Le petit giratoire à l'extrémité sud n'existait pas. En conséquence, le préavis présenté aujourd'hui est en parfaite cohérence avec la volonté de réduire le trafic sur la place de la Sallaz en reportant le trafic dans une zone quasi inhabitée et, dans une moindre mesure, sur d'autres axes.

Rappelons-nous que l'on ne contentera jamais tous les citoyens. Et si certains auront un petit peu plus de circulation, celle-ci est aussi due à chacun d'entre nous qui, devant de nouvelles contraintes, trouvera toujours le raccourci toujours aisé de prendre en considération – ou pas toujours aisé lorsque nous y établissons une étude d'impact. De plus, rappelons que les commerçants de ce quartier, ainsi que la Société de développement, réclament depuis de nombreuses années une amélioration de leur situation. C'est pourquoi la majorité du groupe

LausannEnsemble¹⁰ vous propose d'accepter l'entrée en matière de ce préavis.

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts): – En Suisse, des km² de terrains sont bétonnés chaque année pour construire des immeubles, des usines, des routes, etc. Ce phénomène est unanimement condamné. Et pourtant, c'est exactement ce que la Municipalité de Lausanne se propose de faire dans le Vallon du Flon.

Le Vallon du Flon, dans sa partie supérieure, est encore partiellement laissé à la nature. C'est une zone tampon entre la ville et la forêt de Sauvabelin. Ce bois est ainsi un peu protégé de la pression humaine. En outre, cette partie du Vallon est un lieu de détente très apprécié des habitants de la Sallaz. Or ce périmètre a été bien bétonné ces derniers temps : Tridel, le m2, une station de pompage. Il faut maintenant s'arrêter. On ne peut pas accepter encore une route à cet endroit.

A la Sallaz, les planificateurs veulent ajouter à la circulation automobile actuelle une interface importante de transports publics. Il y a en effet problème. Quatre lignes de bus passeront sur la place, trois d'entre elles y auront leur terminus, et toutes y opéreront un rebroussement. Parallèlement à ce développement de l'offre en transports publics, le trafic individuel motorisé dans ce secteur ne devrait pourtant diminuer que de 15 à 20%.

Deux questions se posent. D'abord, est-ce que la place de la Sallaz doit vraiment devenir une gare routière? Les quatre lignes qui y passeront doivent-elles vraiment y opérer un rebroussement? Le réseau tl 08 n'est pas une fatalité. Nous pouvons demander des retouches. Les ingénieurs sont partis du principe qu'ils pouvaient disposer de la place de la Sallaz, que les automobiles passeraient ailleurs. Si cela ne s'avère pas acceptable, ils trouveront d'autres solutions : supprimer quelques rebroussements sur la place, par exemple, ou diriger une ou deux lignes sur d'autres stations du m2.

En second lieu, il faut se demander si une réduction du trafic individuel motorisé de 15 à 20% est suffisante. A mon avis, non. Les dépenses consenties pour le m2 ne se justifiaient plus. Nous serions en contradiction avec notre engagement en faveur d'un développement durable. Enfin, pour les habitants du quartier et pour les Lausannois, il n'y aurait aucune amélioration sensible de la qualité de vie. Nous devons être plus ambitieux et viser une réduction beaucoup plus conséquente. Disons de 30% dans une première étape et d'au moins 50% ensuite.

En conclusion, la route de contournement à la Sallaz répond à un faux besoin et je vous invite à refuser le projet de la Municipalité.

M^{me} Graziella Schaller (Lib.): – Je m'exprime ici à titre personnel et en partie au nom du groupe libéral. Il est aussi

¹⁰ Voir *supra*, p. 1063.

assez divisé, mais il a eu l'occasion de faire entendre certaines de ses réticences auprès de la Direction des travaux.

En lisant ce préavis, j'avais l'intention de faire un certain nombre de remarques. Finalement, je me suis rendu compte qu'il y avait tellement de points sujets à critiques que la seule chose à demander, c'est le refus de ce préavis, en bloc. Quelle est la justification de ce projet à Fr. 11 millions? L'une d'elles est de permettre aux bus de rebrousser chemin. J'en ai vu une autre aussi, pas très transparente, mais à mon avis flagrante: c'est de permettre aux camions de Tridel d'accéder à l'usine, d'ouvrir la route – veuillez m'excuser, c'est mon dada – alors qu'il avait été promis, au moment du projet, qu'il n'y aurait pas de route d'accès depuis la Sallaz. C'était une promesse aux habitants et là, elle n'est pas tenue.

Ensuite, on a rarement vu un projet qui soulève autant d'oppositions de gens divers. Si on le parcourt, on remarque qu'elles émanent d'une masse d'associations diverses et d'habitants du quartier. Toutes ces oppositions sont balayées.

Dernier point général, je ne comprends pas comment on peut présenter un projet de route de détournement sans proposer en même temps le réaménagement de la place. Ce n'est pas cohérent. On aurait dû proposer ces deux solutions en même temps que le réseau tl. C'est saucissonné et ça ne permet pas d'avoir une quelconque connaissance du coût total des travaux.

Donc, en raison de toutes ces remarques générales, je vous invite, avec une partie des libéraux, à refuser ce préavis et cette demande de crédit.

M. Fabrice Ghelfi (Soc.): – Excusez-moi d'arriver un peu tard sur la forme du débat, mais je souhaite déposer une motion d'ordre suite à la décision que vous avez prise sur la proposition de renvoi de notre collègue Hubler. Cela pour la raison suivante: dans son intervention, il a sollicité un certain nombre de documents, cinq, sauf erreur. Ceux-ci, si je me souviens bien, seraient peut-être de nature – en tout cas pour une partie d'entre eux – à influencer des interventions en plenum, ou des avis qui pourraient s'exprimer ce soir, puisqu'il s'agit de documents qui n'ont pas été communiqués ou sur lesquels il a été mal informé. En tout cas, ces documents pourraient intéresser le groupe socialiste, et j'imagine que leur connaissance pourrait influencer la position du groupe POP & Gauche en mouvement. Pour ces raisons, je propose que nous renvoyions à la prochaine séance non seulement le vote, mais aussi ce qui reste de la discussion sur cet objet, et que nous interrompions ici nos débats.

Le président: – J'ouvre la discussion sur cette motions d'ordre. Mais d'abord – on va faire les choses dans l'ordre – est-ce que cinq personnes soutiennent la motion d'ordre de M. Ghelfi? Manifestement. La discussion est ouverte sur cette motion d'ordre. Monsieur le Syndic, vous avez la parole.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Je souhaite, Monsieur le Président, que M. Français puisse donner une appréciation de la réalité sur le fond de ces cinq documents afin qu'on sache de quoi on parle. Ça me paraîtrait correct de parler concrètement plutôt que de quelque chose dont personne ne sait vraiment ce que c'est.

Le président: – La discussion sur la motion d'ordre, c'est-à-dire le renvoi du vote à la prochaine séance du Conseil, se poursuit. Le renvoi de la discussion et du vote, donc l'arrêt de la discussion pour cette fois-ci. La discussion se poursuit, les mains se lèvent...

Tout va bien, je continue à présider même s'il y a une motion d'ordre, Monsieur le Syndic! (*Brouhaha.*) Vous avez la parole, Monsieur. (*Voix du syndic en arrière-fond, incompréhensible.*)

Discussion sur la motion d'ordre

M. Gérard Chappuis (Soc.): – Je m'étonne, ayant suivi toutes les discussions de la commission PGA¹¹, que ces documents n'aient pas été exigés et demandés au cours des débats de la commission. Est-ce le cas ou M. Hubler, qui était dans la commission, les a-t-il réclamés à plusieurs reprises et on n'a pas donné suite à sa demande? Je m'adresse aussi à M. le président de la commission.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Je m'étonne de tels propos. J'éviterai un vocabulaire un peu rude, mais certaines affirmations selon lesquelles nous aurions voulu cacher quoi que ce soit sont difficilement supportables, particulièrement pour les collaborateurs qui ont répondu aux multiples questions posées, soit au sein de la commission et en dehors, soit dans les groupes politiques.

Le président: – (*Interrompt l'orateur.*) Excusez-moi, mais...

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – J'ose penser que Monsieur...

Le président: – (*L'interrompt.*) Excusez-moi, Monsieur le Municipal, nous discutons de la motion d'ordre.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Je peux quand même me permettre de compléter l'information!

M. Daniel Brélaz, syndic: – (*en arrière-fond*) ... ça devient scandaleux!

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – ... parce que certaines informations (... éclats de rire, brouhaha...) ne correspondent pas... C'est facile de dire des mots les uns après les autres! (... brouhaha...) On me fait

¹¹ Voir *supra*, p. 1083.

des procès d'intention, des documents seraient cachés. La Municipalité de Lausanne n'a jamais donné autant de documents dans le cadre d'un préavis traitant d'un PPA, par exemple, ou la Loi sur la circulation routière. Tous les documents, j'insiste, ont été transmis aux commissaires.

Deuxième point: je suppose que M. Hubler fait référence à l'examen préalable. C'est le dossier technique. Vous faites signe que non, mais néanmoins je vous affirme que lors de l'examen préalable, tous les problèmes sur lesquels nous avons l'obligation d'être dans la plus stricte légalité sont déposés, conformément à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit. Aucune dérogation n'a été demandée par la Municipalité sur ce plan. Vous utilisez des parties du dossier que je ne maîtrise pas. Sans une documentation claire fournie par M. Hubler, il m'est impossible de vous répondre. Mais sachez qu'aucune dérogation spécifique n'a fait l'objet d'une demande formelle de la Municipalité auprès de l'Administration cantonale. Celle-ci a fait son travail dans la plus grande sérénité et nous a imposé différentes décisions. D'autant plus, c'est mentionné dans le préavis et a été dit à la commission, que nous avons pris des mesures volontaristes.

Deux zones ont été assainies, la route de Berne et le chemin de la Feuillère. En effet, avant même toute modification de trafic, nous y étions déjà en dépassement d'après l'Ordonnance. En ce qui concerne la nouvelle route, il est impossible d'être dans une quelconque dérogation, car légalement... C'est impossible. Le premier recours la supprimerait complètement. Donc c'est un procès d'intention qu'on m'intente, et des mots alignés les uns derrière les autres. Des mots qui personnellement m'étonnent, puisque tout a été dûment traité au sein de la commission. Il serait bien que M. le président de la commission prenne la parole pour confirmer les propos que je viens de vous tenir.

Le président: – Donc il n'y a pas de position sur la motion d'ordre. Vous n'émettez pas de position sur la motion d'ordre. (*Voix du syndic en arrière-fond, incompréhensible.*) Merci, c'est juste pour savoir. (*Une voix interpelle de la salle: «Monsieur le Président...»*)

La discussion se poursuit. Sur la motion d'ordre. J'aimerais être très précis. Quoi qu'il en soit. Vous prendrez la parole ensuite, si je vous la donne, Monsieur le Municipal. Nous discutons, maintenant, de la motion d'ordre déposée par M. Fabrice Ghelfi pour savoir si la discussion a lieu ce soir ou si elle est reportée à la prochaine fois. Les arguments sur ce qui a été développé par M. Hubler viendront par la suite, si la discussion se poursuit. Si la discussion est reportée, les arguments viendront ensuite. J'aimerais que les choses soient tout à fait claires!

M. Alain Hubler (POP): – Bien entendu, le POP & Gauche en mouvement soutiendra la motion d'ordre de M. Ghelfi pour la raison expliquée tout à l'heure et que je ne reprendrai pas afin de n'indisposer personne. Je donne-

rai la liste des documents attendus en aparté à M. le municipal, par écrit – j'ai la copie ici.

M^{me} Florence Germond (Soc.): – Je plaiderai pour le report de la discussion pour deux raisons. D'une part l'élément apporté par M^{me} Thorens, la couverture dont on entend parler depuis quelques jours. J'aimerais savoir en quoi consiste cette couverture: est-ce que c'est de la glycine ou est-ce quelque chose d'un peu plus conséquent? Ce serait un élément qui plaide pour le report la discussion afin que nous ayons des informations plus concrètes à ce propos. J'ai cru comprendre que c'était important pour le groupe des Verts. Deuxième argument: il y aura de toute façon dix voix pour soutenir ce report du vote, on pourrait peut-être s'économiser du temps à une centaine de personnes. Ce serait peut-être bien.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Je regrette que M. Ghelfi ait fait cette proposition à ce moment-là parce que nous nous apprêtons à répondre, à la fin, à toutes les interventions. Simplement pour avoir terminé le premier *round*. Je ne doute pas que M. Hubler trouve dix voix pour renvoyer le vote, mais je trouve dommage que le débat ne comporte que des questions sans les réponses. Au nom de la Municipalité, je souhaiterais, à ce stade, qu'on ne vote pas une motion d'ordre comme celle de M. Ghelfi.

Je réponds brièvement à la dernière interrogation de M^{me} Germond. Oui, Droit de cité a clairement manifesté qu'un de leurs principaux motifs d'opposition tournait autour de la couverture de la route. Ça a été transmis à la Municipalité et M^{me} Thorens s'en fait le porte-parole. La Municipalité a d'ores et déjà pris position. Si ce projet est accepté, elle présentera en même temps que la place – il faut chiffrer les francs et les centimes – une couverture d'au moins 50% de la route, pour un montant qui devrait avoisiner les Fr. 2 millions et serait alors soumis à votre Conseil. Vous avez au moins une réponse claire: il s'agit d'une vraie couverture, avec, en plus, de la verdure dessus.

M. Nicolas Gillard (Rad.): – Il faudrait être suicidaire pour imaginer qu'on arrivera à convaincre la moitié de l'hémicycle, qui s'apprête à appuyer une motion d'ordre, de ne pas la voter.

Je me limiterai donc à quelques constats. Je n'ai pas fait partie de la commission, mais j'ai lu le préavis et le rapport, et je constate que cette commission s'est réunie cinq fois. Je fais un constat chronologique: le rapport-préavis a été déposé en novembre. Si je calcule bien, jusqu'au jour d'aujourd'hui, environ huit mois se sont écoulés. Ces deux constats m'amènent à en faire un troisième: je suis vraiment surpris que des conseillers communaux aussi zélés que M. Hubler, qui faisaient partie de la commission, qui ont toute faculté de corriger des rapports ou de demander qu'on y introduise des remarques, ne fassent pas leur demande de documents avant. J'ai le sentiment – mais peut-être mon interprétation politique des faits est-elle un peu excessive, parce que je suis jeune et inexpérimenté –

qu'on cherche à tout prix des prétextes pour renvoyer un vote qui, s'il avait eu lieu aujourd'hui, aurait dépassé toutes les frontières politiques. Ça me choque. Ce projet aurait pu passer, avec l'opposition de certains libéraux, celle d'une partie des Verts et de quelques socialistes. Mais il aurait pu faire une sorte d'unanimité parmi ceux qui pensent qu'il est temps de régler la question de la Sallaz, qu'il est temps de prendre les mesures nécessaires pour cette interface indispensable vu l'arrivée du métro. Parce que cette arrivée, ce n'est pas dans dix ans, le temps qu'on se soit battu sur la glycine, etc., c'est dans deux ans. J'ai l'impression qu'on a trouvé un bon prétexte pour éviter que cette unanimité, qui englobe d'autres dimensions que les partis, puisse se faire. Je le regrette vivement et j'espère convaincre ceux qui ne sont pas convaincus de ne pas voter la motion d'ordre, de faire en sorte que ce vote ait lieu ce soir après une profonde discussion. Car je crois que tous les documents qui avaient pu être demandés l'ont été et qu'il n'y a pas grand-chose d'autre à rajouter.

M. François Huguenet (Les Verts): – Je comprends que suite à la question de M. Hubler il soit nécessaire d'attendre une semaine. Si nous votons ce soir, il y aura toujours un doute sur l'existence, ou non, de ces documents, ou sur leur bien-fondé. Ceci étant, il me semble que ça ne doit pas empêcher le débat d'entrée en matière. Certains éléments du débat sont indépendants de cette question, même si elle est centrale. Donc je suis favorable à la poursuite du débat d'entrée en matière, et j'encourage tout le monde à le faire.

M. Jean-Luc Chollet (VDC): – Notre groupe se prononcera fermement contre la motion d'ordre. Le PPA qui nous est soumis ce soir regroupe et fait converger un nombre important d'intervenants: les habitants de la Sallaz, tout d'abord, l'Administration communale et cantonale, des entreprises privées, des commerçants privés, et finalement tout ce qui a trait au m2, avec un calendrier extrêmement précis. Ce n'est pas un jeu! Le pouvoir délibérant est là pour prendre des décisions et les assumer, que ça plaise ou pas. Nous devons cesser de jouer, nous devons maintenant nous atteler et avoir le courage d'assumer nos décisions, quelles qu'elles soient.

M. Philippe Mivelaz (Soc.), rapporteur: – On m'a interpellé. Lors des travaux de la commission, nous avons en effet tenu cinq séances. Peut-être que ça n'a pas suffi... J'aurais pu en faire davantage. Après la commission sur le PGA, que j'ai également présidée, je suis rodé pour les longues commissions... (*Légers rires.*) Cela dit, tous les documents demandés en commission ont été fournis, je m'étonne donc que ça apparaisse maintenant.

(*Dans la salle, une voix dit: «Bravo!»*)

M. Alain Hubler (POP): – J'ai aussi été interpellé une fois ou deux, notamment sur le fait que je n'ai jamais demandé ces documents auparavant. Je crois qu'en politique il faut avoir le courage de reconnaître qu'on était ignorant, et qu'on a appris. C'est aussi simple que cela.

Donc j'ai dû travailler un peu. On m'a formé rapidement à l'OPB. J'ai appris que lorsqu'on déroge à l'OPB – ce qui semble être en l'occurrence le cas d'après un professeur honoraire de l'EPFL – on est obligé de demander des allègements. Ces allègements doivent être justifiés – je cite de mémoire, j'ai appris, mais je ne sais pas encore tout par cœur – et ces justifications sont notamment l'intérêt public prépondérant, plus toute une série de documents. J'ai remis à M. Français une copie de cette liste de documents à fournir pour obtenir des allègements. Voilà, c'est tout. Je ne dis pas qu'il n'a pas voulu les donner, je ne dis pas non plus qu'il les a cachés, je dis simplement que je ne savais pas qu'ils existaient. Si je l'avais su, je les aurais demandés. Et maintenant, je les demande! Je pense que c'est important que ces documents soient montrés au moins aux groupes politiques, voire que la commission se réunisse encore une fois à ce propos, puisque nous avons 15 jours de délai.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Merci de me donner la parole. Je lis le document que m'a remis M. Hubler. Et je confirme: c'est dans l'étude préalable. L'autorité de surveillance, c'est-à-dire le Canton et la Confédération, nous donne la liste des documents à produire à l'appui de demandes d'allègements. Je vous lis le texte: «*Selon les explications précédentes, le détenteur de l'installation qui entend présenter une demande d'allègement doit fournir les quatre documents – il y en a quatre en l'occurrence – qui sont demandés.*»

Nous avons été très clairs en commission. Nous avons été volontaristes, par rapport 1) aux valeurs de planification et 2) aux valeurs d'assainissement, plus particulièrement pour la route de Berne et la route de la Feuillère. Nous sommes allés plus bas. J'ai la quasi certitude de ce que j'avance ici. Des collaborateurs qui suivent le débat me le confirment. Ils me disent: «Nous avons donné tous les documents en notre possession.» Vous faites la confusion entre le document qu'on appelle «table des matières», si je veux vulgariser, et, plus particulièrement, le document formel qui doit donner les réponses à toutes les questions contenues dans l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et dans l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair). Une commission pluridisciplinaire de l'Etat contrôle et nous donne la garantie que nous sommes conformes aux exigences. Si nous faisons des choix dérogatoires – dérogatoires, j'insiste, je ne parle plus d'allègement pour user d'un vocabulaire clair – nous aurions eu l'obligation de le citer dans les conclusions et de vous dire: «Nous sommes en dérogation.»

Dès lors nous sommes en parfaite conformité avec vos demandes, nous vous avons donné tous les documents en notre possession. Je ne peux que vous confirmer que nous avons pris des dispositions pour aller nettement plus loin que ce que l'ordonnance nous impose. Nous serions peut-être même prêts à aller encore plus loin, mais cela implique des choix financiers. C'est à vous de vous déterminer. Si l'un ou l'autre des partis politiques, ou un conseiller à titre

personnel, proposaient d'aller plus loin dans cette problématique, nous pourrions entrer en matière. Toutes les bonnes idées sont à prendre.

C'est un projet complet. Nous l'avons déclaré dès la première interview, quand la Municipalité a présenté ce projet. Cela ne date pas de huit mois, mais d'un certain nombre d'années maintenant ! Presque deux ans ont passé depuis la présentation publique de nos intentions d'aller très loin dans les mesures de protection de l'air et contre le bruit, plus loin que ce à quoi les ordonnances nous obligent.

M. Jean-Yves Pidoux (Les Verts) : – Je crois qu'il faut mettre notre discussion sur la motion d'ordre en rapport avec une autre discussion sur l'ajournement. La décision sur la motion d'ordre doit être prise à la majorité, la discussion sur l'ajournement doit recueillir dix voix. Il ne fait guère de doute que la votation sera ajournée. Il faut donc seulement que la Municipalité accepte de donner les réponses aux questions qui lui ont été posées dans un délai de 15 jours au lieu que ce soit immédiatement, puisque l'ajournement ne fait guère de doute. A cette réflexion près peut-être, que du point de vue des gens qui, après une éventuelle décision positive du Conseil communal, voudraient lancer un référendum, il est probablement plus difficile de le lancer le 27 juin que le 13 pour ce qui est du recueil des signatures.

M. Daniel Brélaz, syndic : Vous êtes évidemment libres de vos choix face à ce débat. Je trouve dommage, par rapport à un très grand nombre d'arguments évoqués par les Conseillers communaux les plus divers, qu'on ne nous laisse pas terminer le débat d'entrée en matière. Nous devons tout reprendre à zéro la prochaine fois, et nous aurons perdu une heure, voire davantage. Si on pouvait liquider cet argumentaire, on passerait ensuite aux articles de détail. Pour ces simples raisons d'efficacité, tout en ne doutant pas que le vote soit finalement renvoyé par la suite, je souhaite, au nom de la Municipalité, et pour gagner du temps globalement, qu'on termine. Que nous puissions au moins répondre à tout ce qui a été dit dans le débat d'entrée en matière. Et il y en a eu pas mal. Et qu'ensuite on décide sur la proposition Hubler. La proposition Ghelfi est partie d'une bonne intention, devant un certain cafouillage. Cela vient d'être dit : la Municipalité a pris des mesures actives, elle n'a eu à demander aucune dérogation. En conséquence, de tels documents n'existent tout simplement pas.

Le président : – Voilà qui est clair, il me semble. Voulez-vous vraiment continuer le débat sur cette motion d'ordre ? J'ai l'impression que les choses sont assez claires. Je vois deux mains se lever. M. Pierre Santschi. On peut faire une motion d'ordre pour interrompre le débat sur la motion d'ordre, mais alors là, on commence vraiment à... Vous avez la parole, Monsieur.

M. Pierre Santschi (Les Verts) : – Je ne crois pas que le Règlement le permette, Monsieur le Président. Simple-

ment, je pense que si nous n'avons pas les documents, nous écouterons poliment M. le syndic, mais en ayant reçu les documents qui manquent...

Notamment, j'aimerais savoir pourquoi on n'a pas étudié la question des sens uniques, parce qu'il me semble que ce sont des variantes que l'on trouve dans tous les pays d'Europe. Ça a peut-être été fait, mais si ça n'a pas été fait, c'est une lacune...

Le président : – (*l'interrompt*) Excusez-moi...

M. Pierre Santschi (Les Verts) : – ... donc je vais...

Le président : – (*parle en même temps*) Excusez-moi... On parle de la motion d'ordre Ghelfi.

M. Pierre Santschi (Les Verts) : – Oui.

Le président : – Vous parlez de votre première intervention.

M. Pierre Santschi (Les Verts) : – Tout à fait, Monsieur le Président. J'achève...

Le président : – (*l'interrompt énergiquement*) Alors je vous prie de regagner votre place et je vous retire la parole. (*Brouhaha.*)

M. Pierre Santschi (Les Verts) : – Simplement, Monsieur... (*Parle en même temps que le président.*) Je me dis qu'on parlera deux fois, Monsieur le Président.

Le président : – Je vous retire la parole, vous êtes complètement redondant ! (*Fort brouhaha. Exclamations.*) Monsieur Alain Hubler. Et je vous prie de ne pas être redondant. Vous avez la parole, Monsieur. (*Brouhaha.*) Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. Alain Hubler (POP) : – Je ne serai pas redondant. Il faut accepter la motion d'ordre Ghelfi, pour une raison simple : nous venons d'apprendre de M. le municipal qu'il n'y a pas de demande d'allègement parce qu'il n'y a pas eu de demande de dérogation, donc il n'y a pas... – excusez-moi, je suis un petit peu énervé... – de paperasserie à présenter. Or je lis dans le préavis, et je ne rêve pas : « *Aussi le SEVEN accepte-t-il d'accorder une dérogation à l'art. 9 selon les conditions de l'article 10 et 11 de l'OPB pour les bâtiments les plus exposés.* » C'est de ça que je parle. Donc je ne sais plus très bien ce qui se passe.

Le président : – Je clos le débat sur la motion d'ordre Ghelfi. Je crois que les choses ont été clairement exprimées de part et d'autre. Celles et ceux qui acceptent la motion d'ordre Ghelfi, qui reportera le débat, donc le vote, à la prochaine séance de notre Conseil le 27 juin, le font savoir en levant la main. Je vous prie de compter, s'il vous plaît. Avis contraires ? Abstentions ? Par 37 oui, 42 non, 5 abstentions, la motion d'ordre Ghelfi est refusée.

(Fort brouhaha.)

Reprise de la discussion générale

M. Grégoire Junod (Soc.): – Je ne sais pas si c'est le résultat de l'influence croissante des Verts sur la vie politique, mais ce soir les socialistes seront presque aussi divisés qu'eux sur le préavis de la Sallaz.

Néanmoins, une majorité du Parti socialiste est favorable à ce projet. La presse s'est fait l'écho des débats et des discussions que nous avons pu avoir et j'aimerais rapporter les arguments échangés. Rapidement, parce que beaucoup de choses ont déjà été dites, mais quelques-uns de ceux qui font que nous sommes ce soir une majorité à soutenir ce préavis.

D'abord, c'est un élément important, le projet qui nous est soumis ce soir n'est de loin pas un projet idéal. Des contraintes énormes pèsent sur le réaménagement du plateau de la Sallaz, en particulier en termes de trafic. Tant que la Sallaz restera un axe de transit pour entrer en ville, que l'autoroute de contournement restera une autoroute et qu'il ne sera pas possible d'y stocker du trafic, nous serons confrontés à des contraintes extrêmement fortes pour améliorer la qualité de vie à la Sallaz. Ceci étant dit, le projet qui nous est présenté ce soir va quand même apporter un certain nombre d'améliorations, à la fois pour les habitants du quartier et pour les transports publics.

Je commencerai par les transports. Le m2 est un projet capital pour la ville de Lausanne. Le redessinement du réseau de surface qui va l'accompagner aussi, le réseau 08, et dans ce cadre, l'interface de transports publics qui sera construite à la Sallaz est un enjeu décisif. Il ne s'agit pas simplement d'améliorer la desserte sur les stations du m2, il s'agit aussi, pour tout le nord de la ville, d'assurer une interconnexion parfaite avec le métro. Si nous ne réussissons pas cela, nous affronterons d'énormes problèmes et le quartier des Boveresses, par exemple, devra faire les frais d'une gare de transit qui ne sera pas efficace au niveau de la Sallaz. La première grande qualité de ce projet, c'est d'offrir une interface de transports publics optimale pour le nord de la ville et pour Victor-Ruffly.

Deuxièmement, la qualité de vie. Ça a été dit en commission, c'est mentionné également dans le préavis: ce projet sera accompagné de toute une série de mesures qui vont permettre d'atteindre des objectifs importants, de l'ordre de 20%, de réduction d'entrée du trafic en ville. Ce n'est pas négligeable! Ça signifie que les objectifs affichés au moment où on a décidé de construire le m2 seront globalement tenus. C'est un élément extrêmement important dans la discussion.

Ensuite, ce préavis pose une question de fond: est-ce qu'il faut, lorsqu'on réaménage la place de la Sallaz, envisager de mettre sur la place l'ensemble des moyens de transport, dans la mixité? Ou est-ce qu'il faut, au contraire, avec un

flux de véhicules extrêmement important, assurer une séparation des espaces entre, d'une part, les piétons et les transports publics, et, d'autre part, les voitures? Je ne suis pas sûr que la théorie selon laquelle il faut mettre les 40 tonnes et les «youpalas» dans le même espace soit toujours la meilleure. Je ne suis pas sûr que le «youpala» ait toujours la priorité. Les gens demandent aussi de la sécurité et, de ce point de vue, ce projet en offre, il a au moins la cohérence de dire: «Nous allons déplacer les voitures.» Et si, en plus, on les recouvre pour une bonne part, ce sera une bonne chose.

On déplace les voitures, mais en contrepartie, on peut offrir un véritable espace public. Quand on parle qualité de vie, pour un quartier sinistré sur ce plan comme la place de la Sallaz, c'est important de pouvoir offrir un espace piéton. Les alternatives au projet qui nous est présenté ce soir n'offrent pas la même qualité de ce point de vue. Je terminerai sur ce point en disant qu'il sera évidemment très important, lorsqu'on examinera le préavis de réaménagement de la place de la Sallaz, de vérifier que les engagements pris vis-à-vis des habitants, vis-à-vis de la commission du Conseil communal sur la place, à savoir qu'elle sera très largement piétonne, seront respectés. On sait qu'elle ne le sera pas entièrement, puisqu'il y aura des transports publics et quelques places de parc. Mais qu'elle le soit très largement, afin que la cohérence du projet soit respectée. Pour pouvoir dire: «Nous isolons les véhicules, mais en contrepartie nous améliorons sensiblement la qualité de la vie.»

Voilà pourquoi je vous invite ce soir, au nom d'une majorité socialiste, à soutenir ce préavis.

M^{me} Magali Zuercher (Soc.): – Je viens présenter les arguments de la minorité du groupe socialiste qui s'oppose à ce projet.

Abroger la pénétrante: on peut se réjouir d'une telle décision, qui marque la fin d'un urbanisme dépassé, celui des années 60, qui visait à la séparation des flux et qui a laissé des traces difficilement effaçables. On peut citer Chauderon, la Riponne, les avenues du Grey, de Provence, St-Martin. Ces axes assurent la fluidité du trafic, mais aujourd'hui on essaie de les réaménager pour en faire des lieux plus urbains. Une route pose problème, on prend des mesures de modération, on améliore la convivialité – et en fait c'est très compliqué. Ce soir, on va abroger la pénétrante et, dans le même temps, procéder du même urbanisme en construisant la route de contournement. Et, comble d'ironie, on prend des mesures de modération avant même de l'avoir construite!

Abroger la pénétrante, selon moi, c'est reconnaître que le Vallon est un lieu stratégique. Pourtant, la première mesure qui suit cette décision, c'est la construction d'une route pensée comme un élément technique, qui ne remplit qu'une seule fonction: permettre aux voitures de contourner la place dans le Vallon, considéré – comme le montre le PPA, qui ne fait que confirmer l'existant – comme un lieu périphérique. Aujourd'hui, avec l'arrivée du m2, mais

aussi pour toutes ses qualités intrinsèques, le Vallon est un lieu stratégique et non un fourre-tout. La manière d'occuper le Vallon avec la route de contournement n'est pas durable, elle ne tient pas compte du long terme, qui verra vraisemblablement moins de voitures qu'aujourd'hui, vu la pénurie de pétrole annoncée par des voix qui se font entendre de plus en plus fort. La route telle qu'elle est pensée et proposée aujourd'hui n'est pas un support à un quelconque développement futur du Vallon. Aucun projet ne nous a été présenté, si ce n'est la création d'une zone de loisirs pour les habitants, pour laquelle nous n'avons eu aucune proposition concrète. Quel gâchis, à l'heure où les banques investissent le long du m2, ayant bien compris l'intérêt d'une telle proximité, et que, pour nous, aucune proposition n'est faite! Il est faux de croire que le Vallon est définitivement «foutu». Les rivières sont remises parfois à ciel ouvert et les espaces non bâtis dans le Vallon sont loin d'être résiduels.

On nous dit aussi que la route est indispensable pour diminuer les nuisances sur la place. Quand nous avons voté pour le m2, on nous a annoncé une baisse du trafic de 20%, sans la route de contournement. Et à qui profite la route? Aux habitants de la place de la Sallaz? Surtout aux quatre maisons qui se trouvent au sud; les autres auront toujours sous les yeux la gare routière et une rue en cul-de-sac. Les habitants qui donnent sur le Vallon auront toujours Tridel, le m2; on leur ajoute un parking de 120 places et la route. C'est de ce côté que les habitants sont les plus nombreux, puisque cela représente environ 200 logements et 80% des habitants de la place.

Pour le quartier de Victor-Ruffly, le plus peuplé, on nous a dit que, selon les variantes présentées, avec route ou sans route, il y aura de toute manière une diminution du trafic. Ce sont les chiffres du rapport d'impact. Et pour l'ensemble des Lausannois, on améliore avant tout la qualité de l'accessibilité en ville. A qui cela profite-t-il? Aux pendulaires. A ceux qu'on aimerait voir se parquer en P+R et prendre le m2! Car c'est surtout par eux qu'on peut imaginer le report modal.

Le projet pour la place de la Sallaz qui nous a été montré en commission, c'est avant tout une route et un parking de 120 places, la gare routière pour les bus et, sur la place, une rue en cul-de-sac avec de part et d'autre des places de parc et des trottoirs. Ce n'est pas vraiment la création d'un espace de convivialité! Les activités et le bâti actuel qui entourent la place ne permettent pas de parvenir à la convivialité décrite. En plus, avec les propositions qui sont faites, le caractère commercial sera renforcé dans la partie supérieure. Selon moi, les habitants de la place de la Sallaz méritent mieux comme espace de convivialité. Ne devrait-on pas utiliser les Fr. 11 millions pour un projet différent pour le quartier? Pour une convivialité réelle, plutôt qu'une place qui aura de la peine à vivre?

On nous a aussi dit en commission, M^{me} Thorens l'a souligné, que cette place était la plus grande de la ville. Or ce

n'est pas l'interface la plus importante. Ne peut-on pas dès lors faire ce qui s'est fait ailleurs? Concilier les transports publics et individuels tout en réservant des espaces pour les piétons? Et créer, où cela est opportun, des lieux de convivialité comme par exemple dans le Vallon?

Aujourd'hui, je m'oppose au projet en l'état, car je pense qu'il peut encore être amélioré. Mais je ne suis pas pour le statu quo. La situation est terrible aujourd'hui pour les habitants. Ils en ont assez d'attendre. Mais a-t-on le droit de leur offrir une route? Une route qualifiée de «crotte» par certains fervents partisans, qui ne fera qu'attirer du trafic en ville. Si cette route doit se faire, ne devrait-elle pas être pensée comme support à la valorisation du Vallon et pas seulement comme une route de contournement? Afin de ne pas devenir, comme le sont aujourd'hui les avenues du Grey ou de Provence, une barrière pour les piétons? Car tôt ou tard, on se retrouvera dans la même situation que sur ces avenues, avec des personnes tentant de traverser plantées au milieu des voies. Pour preuve de ce que j'avance, ce soir, on va aussi voter pour une passerelle que les piétons aiment en général assez peu. Selon moi, la route apporte peu aux habitants à l'échelle de la place, du quartier. Et pour la ville, elle ne fait qu'améliorer la fluidité du trafic, l'accessibilité pour les voitures, en totale contradiction avec ce que nous voulons. Je suis convaincue que les risques évoqués par Adèle Thorens sont fondés et bien réels et que nous devons nous opposer à ce projet.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :
– Beaucoup de choses ont été dites, qui avaient été traitées en commission. Je vais tenter de décoder certaines questions posées.

M. Santschi demande une réponse à son interrogation sur le sens unique. Il demande d'étudier la possibilité d'une voie descendante au Bugnon et montante à Victor-Ruffly, ou le contraire. Il s'agit peut-être de rappeler à M. Bugnon, que Victor-Ruffly... Euh! M. Bugnon... Pardon! (*Rires.*) A M. Santschi. Voilà, ça décrispes un peu l'atmosphère (... *rires...*) sans faire exprès, c'est tant mieux.

Je rappelle à M. Santschi que Victor-Ruffly comporte une ligne de bus à double sens. Donc la rue est à double sens, pour les usagers de cette ligne. On ne va pas mettre une ligne de bus sur le Bugnon puisqu'il y a le m2. L'accès au CHUV depuis le Bugnon est aussi à double sens. La Municipalité propose donc de déclasser Victor-Ruffly, de rendre cette rue conviviale et accessible aux transports publics, et de faire de la rue du Bugnon la principale voie d'accès à Lausanne. Dès lors la variante initiale n'a pas été étudiée dans le détail parce que nous pensons que c'est une mauvaise solution qui ne correspond pas à l'objectif de la Municipalité.

Des collègues municipaux précédents ont fait des promesses à propos de cette place. Pour le Vallon, puisque M^{me} Zuercher en parle, il y en a eu deux. L'une était d'enlever toutes les scories déposées à la fin des années 70 et au

début des années 80. La promesse était: «On va installer un espace de convivialité, aménager des zones sportives.» Ça, c'était l'époque de Paul-René Martin. A une autre période, avec M. Tillmanns, un plan partiel d'affectation a été étudié dans le cadre du projet de Tridel, qui n'était alors pas avancé. La Municipalité avait volontairement retiré ce secteur de ville encore non étudié, pour apporter une mesure de compensation et sauvegarder cet espace forestier. C'est la promesse politique contenue dans le PPA.

Donc, Madame Zuercher, il ne s'agit pas d'urbaniser ce site dans le futur. C'est un acte volontariste, qui correspond à un projet politique, visant à constituer un cordon forestier fermant définitivement l'accès à ceux qui auraient l'idée d'y faire passer une pénétrante un jour. Le seul espace réservé, c'est l'activité forestière sur ce site et, en ce qui concerne la zone de loisirs, de prévoir 5000 m² à disposition des gens du quartier dans le plan partiel d'affectation. C'est vrai, aucune mesure d'accompagnement n'a été prise dans le cadre du projet Tridel. La volonté y était, mais aucun détail n'était prévu.

Ce projet, c'est une mesure d'accompagnement très forte. Sur la place de la Sallaz, on voit transiter 30'000 véhicules/jour et, sur la partie centrale, 18'000 véhicules/jour. Il s'agit de donner de l'espace aux gens qui y habitent et font vivre cette place. D'ailleurs, les commerçants et les sociétés de développement ont participé activement à nos réflexions pour cette raison. Faire croire que tout le monde, et notamment les conseillers communaux, découvre ces projets... Car ce sont plusieurs projets, et non un seul! C'est peut-être ce qui rend le débat difficile: nous avons déjà annoncé il y a plus de deux ans notre volonté – et la population l'a accepté – de remplacer le pont du Vallon par un remblai pour y aménager cet espace végétal. Parce que sous un pont, c'est un véritable désert. Ce pont est fait. Quand nous avons mis ce projet à l'enquête, nous avons annoncé qu'il pourrait, demain, y avoir une route de contournement. Nous avons donc commencé à dialoguer avec les uns et les autres, avec différentes associations d'intérêt national et d'intérêt régional, et bien sûr les habitants du quartier et de la ville. D'ailleurs, j'insiste, la Commission consultative d'urbanisme et des transports a été informée de l'avance de nos travaux. Tous les documents et les plans demandés ont été mis à disposition. Nous n'avons pas été avares, de ce point de vue.

C'est vrai, c'est un dossier très technique. Nous avons parlé surtout de la route et pas du tout du PPA. Je m'y arrête quand même deux minutes. Le PPA répond à une volonté de densification de ce quartier. C'est assez intéressant: certaines personnes fermement opposées à ces projets sont devenues des partenaires aujourd'hui! Certains sont prêts à participer aux équipements qui serviront pour tout le quartier, tel que le bâtiment A, en particulier.

La volonté municipale est d'aménager une place de qualité, efficace sur le plan des transports publics, et de permettre aux quartiers des Boveresses, d'Isabelle-de-Montolieu et

de Chailly d'accéder aux transports publics de manière performante. Aujourd'hui 100 à 150 véhicules coupent régulièrement le transit. Demain ils seront plus de 500. Accepter la place, c'est augmenter les performances des transports publics, augmenter les cadences, voire répondre à certains d'entre vous qui demandez des lignes supplémentaires. Donc c'est une place évolutive. Et là, Madame Zuercher... – on vous répond, oui! – nous avons une vision de l'avenir, une vision évolutive de ce quartier, et nous pensons qu'on peut encore faire mieux sur cette interface.

En ce qui concerne la route de contournement, et ses effets induits, quand nous exposons nos intérêts, le rôle des différents techniciens qui accompagnent ce projet, dont les techniciens de l'Etat, est de nous rendre attentifs aux problèmes que nous rencontrerons dans différents secteurs de la ville. A l'extérieur de ce secteur et pas exclusivement à l'endroit du redimensionnement. A ce propos, deux choses ont été dites, entre autres. D'abord, quand on construit une nouvelle route, on provoque des nuisances; il faut donc prendre des mesures pour ne pas les accroître. Un autre aspect – pour répondre à la dernière intervention de M. Hubler – ce sont les endroits où les valeurs de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit sont déjà dépassées. Si nous ne prenons pas des mesures volontaristes plus fortes, nous serions toujours en dessous du seuil planifié. Le rapport d'impact complémentaire que nous avons transmis à la commission montre que nous sommes en dessous des valeurs légales. Dès lors, ces mesures d'allègement sont une confirmation formelle de la Municipalité pour répondre à M. Hubler. Je parle sans la masse de documents émise à ce propos. Elle est assez impressionnante, et je n'ai pas tout sous les yeux, mais c'est ce qui a été mis en valeur et expliqué à la commission. Vous avez vu que localement une couverture supplémentaire est apparue, elle n'était pas dans le document que vous avez reçu.

En ce qui concerne les diminutions de trafic, vous avez été informés des mesures volontaristes prises pour restreindre le trafic de 19 et 14% sur la route de Berne et sur la rue du Bugnon. Ce n'est pas une nouveauté. Alors quand j'entends M^{me} Müller dire que ce n'est pas assez... Excusez du peu! Je lis ce qu'écrit le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud. Je vous le cite, à la page 56: «*b) le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud est d'avis que la solution retenue est nettement volontariste – donc aujourd'hui dire à la tribune qu'on a été minimaliste, permettez-moi d'être étonné! – et plus favorable sur le mode doux et d'exploitation rationnelle de l'interface des transports publics de la place de la Sallaz...*» De plus, ils soulignent «*l'importance d'une gestion appropriée des carrefours dans l'optique d'une politique de mobilité multimodale caractérisée par la limitation nécessaire du trafic individuel motorisé et une utilisation accrue des transports en commun*». C'est difficile de recevoir pour ce projet une aussi bonne note de la part du Service de la mobilité. Nous avons vraiment atteint les objectifs de planification. Nous avons été encore beaucoup plus loin dans les mesures volontaristes! Nous avons mis tous les moyens en œuvre. Votre Conseil recevra

lors de la prochaine législature un préavis, pour la construction d'un parking de 1200 places. Personne ne s'y était attelé. Nous avons échangé avec le Canton, nous nous coordonnons afin de prendre des mesures efficaces pour parvenir à cet objectif. Ce n'est pas un travail spécifique de la Ville de Lausanne, c'est un travail de tous, ensemble.

Quand je lis dans certains journaux, par exemple, que la Commune d'Epalinges dit que les mesures que nous prenons causent un report de trafic, j'ai un peu de peine à comprendre! Nous sommes plutôt en train de faire le contraire. Nous apportons une solution pour les gens qui ne savent plus où aller. Nous mettons en application le Plan directeur de circulation. Et nous disons aux gens d'Epalinges que nous mettons une restriction, en effet. Nous ne voulons plus que les gens entrent à Lausanne par Victor-Ruffly et descendent le Levant et Bellevue. Nous sommes clairs! Est-ce que ça a un effet sur eux? Et quand ils construisent une trentaine de villas à la limite de la ville de Lausanne et qu'ils envoient toute une série de voitures sur les Boveresses, est-ce que nous demandons la suppression de la liaison Lausanne-Epalinges? Il faut être cohérent.

Je vous certifie que la Municipalité a tout mis en œuvre pour aménager une place de qualité, atteindre les objectifs énoncés par les uns et les autres, donner à cette place un caractère convivial et surtout garantir l'accessibilité au m2. Aujourd'hui, si vous refusez le plan partiel d'affectation, vous refusez l'accès au m2, aujourd'hui limité à 2,50 mètres. Sur votre droite en particulier et sur votre gauche, vous aurez des voitures, rien que des voitures. La situation actuelle, selon le plan que vous avez voté le 24 novembre 2002, donne un accès très limité, 2,50 mètres, au m2. Il pourrait être de 7,50 mètres si vous acceptez le plan. Mais aujourd'hui, on ne nous le permet pas.

Je ne peux que vous recommander de suivre les différentes propositions faites par la Municipalité, ainsi que les amendements acceptés par votre commission.

M. Daniel Brélat, syndic : – Beaucoup de points ont déjà été traités par le directeur des Travaux. Je vais en reprendre quelques autres.

J'entends des raisonnements un peu curieux dans cette assemblée, du même type que ceux qui avaient inspiré, à l'époque, les spots «Bison futé» à la télévision française: on veut tout faire arriver au même endroit et on pense que quelle que soit l'heure de pointe, ça passera sans chocs sérieux.

Le quartier des Boveresses, celui d'Isabelle-de-Montolieu aussi, souhaite une liaison efficace avec le m2. Les Boveresses parce qu'à un moment donné ils ont pensé que le m2 y passerait et que ça ne s'est finalement pas produit. Cette liaison, c'est la ligne 14, qui va d'un quartier à l'autre, avec une fréquence accrue. Mais pour pouvoir bénéficier de toute la desserte, et pas simplement du plaisir de marcher 300 mètres en direction de la Fourmi ou 400 mètres en

direction de la Sallaz – on pourrait tirer ces suggestions de l'intervention de M^{me} Müller, selon l'interprétation qu'on en fait – ces gens veulent une liaison de qualité avec le m2. Celle-ci peut se faire sur Vennes, mais malheureusement il n'y a aucun moyen de rebrousser chemin, ou sur la Sallaz. Cette ligne doit donc obligatoirement passer par la Sallaz. La liaison Sallaz-Chailly a été demandée à de nombreuses reprises dans ce Conseil et approuvée à des quasi unanimités. Elle sera réalisée. La liaison d'une bonne ligne de transports publics par Victor-Ruffly a été exigée par des motions, soutenues notamment unanimement par le POP. Et bien sûr par les Verts et les socialistes. Mais aussi, je crois, par l'ensemble de la droite. Donc c'était consensuel. Mais pour plus tard! Cette liaison sera réalisée. M^{me} Müller ne peut envoyer aucune de ces lignes de transports publics *ad patres*, parce que ça dérange son raisonnement.

Dès le moment où ceci est acquis, vous êtes confrontés à environ 500 rebroussements de bus par jour sur la place de la Sallaz, contre 160 aujourd'hui. J'admets avec vous que pendant 20 heures par jour, peut-être 21, ça ne posera probablement pas de problèmes cosmiques. Même en laissant l'ensemble des voitures. Ce qui m'intéresse, en revanche, ce sont les trois à quatre heures restantes. Pendant les heures de pointe, si vous prenez ce nombre de bus à venir et si vous avez observé à quelle vitesse se fait le rebroussement de la ligne 14 actuelle, vous comprenez le problème. Je parle là pour ceux d'entre vous, très nombreux je pense, qui côtoient tous les jours les habitants de la Sallaz. Ceux-ci, à part les habitants de la Feuillère, sont en grande majorité favorables au projet. Quartier 21 devrait inspirer ce Conseil, et particulièrement ceux qui citent tout le temps la consultation des quartiers pour n'en tenir aucun compte ce soir! Pour ces habitants, ces trois à quatre heures, avec tous ces rebroussements, signifient qu'on arrive très vite aux limites du système. Alors est-ce qu'une heure, une heure et demie, deux heures, trois heures, c'est catastrophique? Je ne sais pas. Je ne peux pas le dire, ce n'est pas prédictible à ce point. Mais de toute manière, soit on est déjà au-delà des limites du système, soit à l'extrême limite. C'est-à-dire qu'on arrive à une situation chaotique pendant deux, trois ou quatre heures par jour si on ne prend pas cette solution.

Vous voulez tous ici le développement des transports publics. Les t1 aussi. Bonne nouvelle! Entre 2008 et 2012, il est prévu que grâce au réseau 08 et au m2, il y aura une augmentation de 30% des voyageurs/kilomètre. Supposez, ô horreur, que ça se répercute même dans le quartier de la Sallaz et – afin que les gens puissent faire autre chose que comparer un bus à une boîte de sardines – qu'on soit obligé d'augmenter les fréquences des bus. Ces 518 pourraient alors passer à 600, je ne sais pas, ou 650. Il ne faudra pas les augmenter à toutes les heures, mais de nouveau pendant ces heures critiques.

Supposons, quelle chance, qu'on donne suite au postulat Segura¹², soutenu à l'unanimité de la commission que

¹²BCC 2005-2006, T. II (N° 11), p. 205; *idem*, T. II (N° 17), pp. 904-905.

présidait M. Marc Dunant, et que l'on fasse une liaison entre la Blécherette et la Sallaz. Cela représente encore une centaine de rebroussements de bus supplémentaires. Supposons encore – mais ça, c'est de l'utopie – dans 10 ou 20 ans, paraît-il, une quelconque forme subtile de réduction des tarifs afin de lutter contre la pollution et aller dans le sens partiel des revendications de M. Hubler, qui lui voudrait la gratuité totale. Supposons qu'une telle politique se fasse et que vous vous trouviez avec une nouvelle amélioration de l'offre des tl: à un moment donné, pendant plus de la moitié de l'heure de pointe, des bus seront en train de rebrousser chemin. Actuellement, au plus, il y aura 15'000 piétons. Peut-être seront-ils 20'000 ou 22'000 demain ou après-demain, si cette évolution heureuse, que vous souhaitez tous, se produit. On se dira évidemment, à ce moment-là, que ces crétins de la Municipalité n'ont pas su défendre leur route et – si cela arrivait – que malheureusement, les opposants l'avaient emporté. Lesdits opposants étant bien sûr encore plus critiqués que la Municipalité, mais se dépêchant de faire des motions pour expliquer à quel point la Municipalité était bête et qu'il faut maintenant trouver des solutions! C'est ça que nous ne voulons pas. Nous ne voulons pas d'un chaos des transports à la Sallaz, Mesdames et Messieurs les opposants à ce projet.

C'est pourquoi la Municipalité s'engage très fermement pour ce projet et elle est même extraordinairement ouverte d'esprit. Je l'ai dit tout à l'heure, nous avons eu des contacts avec certains membres de Droit de cité, à titre personnel, je précise. Ils n'ont pas engagé leur association – que personne ne leur fasse un procès, au cas où... Parce que ça arrive, parfois, ici ou là... Nous nous engageons à améliorer encore le projet, et à faire ce qu'il sera possible pour la présentation de la place. Probablement une couverture, mais je ne pense pas qu'elle dépassera 50%, compte tenu d'autres contraintes. Nous y mettrons de la verdure et un passage en direction de Sauvabelin par-dessus la route. Ça coûtera environ Fr. 2 millions, mais l'avenir de ce pays, de la Sallaz et des transports publics vaut un tel chiffre. Cela peut permettre à des opposants de bonne foi de constater qu'une bonne partie de leurs revendications ont été prises en compte et de renoncer à mener un combat jusqu'au-boutiste. Nous sommes même prêts – nous avons organisé dans ce but une réunion il y a un peu plus d'un mois avec les principaux partis d'opposants, ou plutôt leurs commissaires – à étudier des solutions complémentaires pour améliorer la place afin qu'elle ressemble un peu moins à la place Pury. Ce qui n'est déjà pas mal, parce qu'il y a une sacrée convivialité à Neuchâtel, entre les transports publics et les piétons! Pour qu'il y ait réellement quelques espaces totalement piétonniers. Sur ce point, votre critique de la photo est juste, il faut avoir l'honnêteté de le dire.

Voilà l'état d'esprit de la Municipalité. Elle juge ce projet tellement important pour l'avenir des Transports publics lausannois, pour la convivialité dans ce quartier, pour une desserte raisonnable des habitants de Praz-Séchaud – qu'on nous a servis dans cinq pétitions ces deux ou trois

dernières années – et de ceux d'Isabelle-de-Montolieu, qu'elle est prête à ce genre d'ouvertures pour que ce projet puisse trouver un consensus.

En faisant cette déclaration solennelle au nom de la Municipalité unanime, j'espère que nous serons récompensés par autre chose qu'un concert de sifflets au prochain débat du Conseil communal, puisque vous allez sûrement renvoyer l'objet à dans 15 jours.

M. Marc Dunant (Soc.): – J'aimerais revenir brièvement sur la question du Vallon. M. le directeur, tout à l'heure, nous a fait un portrait assez idyllique de ce que le PPA propose. Or la réalité du plan que nous avons en annexe est un peu différente. Les zones A et B sont des zones d'activité et de dépôt, des zones à vocation industrielle, et si vous regardez le plan, vous voyez qu'elles représentent entre le quart et le tiers de la surface totale. En comparaison, la zone d'activité sportive est toute petite, coincée contre Tridel. Ça me pose problème, et mon opposition, Monsieur le Syndic, est beaucoup plus fondée sur cet aspect des choses que sur la route.

Par ailleurs, dite route représente une césure nette entre le Vallon et la place de la Sallaz. Et la maquette, les projets, l'avant-projet, enfin les différentes choses que nous avons vues en commission, n'ont pas atténué mes craintes sur ce plan.

Ce soir, j'ai entendu un engagement de la Municipalité pour une couverture, j'ai compris qu'elle serait différente de ce que nous avons pu voir en commission. M^{me} Germond a fait allusion à des glycines, M. le syndic – ou M. Français, je ne sais plus – parlait de quelque chose qui paraissait plus massif qu'un support de glycine. J'aimerais beaucoup en savoir plus parce que c'est vraiment un fait nouveau, qui apparaît en cours de débat. J'aimerais une description des choses telles qu'elles peuvent être imaginées même si on votera là-dessus plus tard. Cela me met très mal à l'aise. D'aucuns parmi les préopinants ont fait le reproche que les projets viennent par petits morceaux, et c'est un petit morceau de plus dans le petit morceau et ça ne me satisfait pas.

M^{me} Florence Germond (Soc.): – J'aimerais intervenir sur la question des mesures d'accompagnement qu'il faudra prendre autour de la construction de cette route. Je fais partie de la petite minorité au groupe socialiste qui y est opposée. En l'état, le projet proposé augmente l'accessibilité des voitures au centre ville. Aujourd'hui, un carrefour bloque la circulation, demain il y aura une route et le m2, censé diminuer de 20% le trafic sur cet axe et par là même la pollution. Si on ne prend pas de mesures d'accompagnement à la construction de cette route, je ne vois pas comment on peut arriver à ce chiffre de 20%. J'aimerais bien savoir quelles sont ces mesures. On a parlé des murs anti-bruit, c'est très bien, mais qu'en est-il de la diminution du bruit à la source? Comment a-t-on prévu de diminuer le trafic? La commission a voté une nouvelle conclusion, qui

propose d'informer le Conseil sur les mesures prises dans le cadre du préavis de la place. On a parlé de mesures sur la route de Berne, de mettre les feux au rouge pour bloquer les voitures arrivant par le nord de la ville et l'autoroute. Mais on sait que les services de la Ville reçoivent maintenant déjà des téléphones du Canton: «C'est en train de stocker sur l'autoroute, débloquent les feux! Ouvrez, mettez le vert.» Comment, à l'avenir, mettre ces feux au rouge pour bloquer la circulation? On peut dire tout ce qu'on veut, tenter de réguler par les feux, mais il y aura des téléphones du Canton demandant de les faire passer au vert. Là, je ne vois pas de mesures d'accompagnement possibles. La seule mesure efficace serait de réaffecter la troisième voie de l'autoroute en y créant une possibilité de stockage. Ça demande des aménagements, c'est clair. Je ne suis pas urbaniste, mais je sais qu'il faut faire du marquage, mettre des panneaux pour les ralentissements. Je sais ce que la Municipalité va nous dire: «Ah, Canton, Confédération, on ne peut rien faire!» (*Rires.*) Mais si nous sommes honnêtes avec nous-mêmes et parlons de réelles mesures d'accompagnement, nous devons avoir un projet de la Municipalité pour des possibilités de stockage sur ce bout d'autoroute. Et je l'invite vivement à nous fournir des informations plus précises sur ces mesures d'accompagnement.

M. Giampiero Trezzini (Les Verts): – Je ne reviendrai pas sur la route de contournement, cela me convient à titre personnel que la Municipalité s'engage à minimiser au maximum les nuisances de cette nouvelle route, avec la couverture qu'elle propose. J'espère qu'elle sera supérieure aux 50% que nous propose le syndic.

En revanche, j'ai une question. Elle concerne la place de la Sallaz et les 500 à 600 bus de la Sallaz, qui entrent, rebroussement chemin et reviennent. Il y aura des bus des deux côtés de la route. Ma question: est-ce qu'on ne pourrait pas utiliser la route de contournement pour en faire une sorte de «sas», de façon que les bus venant du nord déchargent les gens, poursuivent, attendent sur la route de contournement si c'est nécessaire, reprennent les passagers du côté de la route de contournement, ceux qui sortent du métro, et continuent leur route? Cela libérerait au moins la moitié de la place des bus et la rendrait réellement conviviale.

M. Roland Ostermann (Les Verts): – Monsieur le syndic, tout à l'heure, a fait une intervention très éloquente, tout empreinte de lyrisme, pour nous décrire la nécessité de choisir cette solution afin d'assurer le fonctionnement de la place. J'en reviens à mon propos liminaire: je conçois fort bien que cela puisse être un critère, mais pourquoi, pourquoi, est-ce que ça n'a pas été l'objet principal présenté en commission comme étant le point central? J'ai le sentiment de m'être fait balader pour étudier dans la version B2, B3, B4, la variation de 200, 300 ou 400 véhicules à un endroit donné, alors que le problème n'était pas là. Le problème était le fonctionnement de la place, qui imposait une et une seule solution.

Donc je reviens à ma question: pourquoi diantre ne pas avoir centré le problème, et le préavis, là-dessus au lieu de nous servir maintenant des arguments lyriques et politiques, en prédisant le pire si on ne satisfaisait pas aux souhaits de la Municipalité? Pourquoi est-ce qu'on ne nous a pas présenté des arguments scientifiques comme savent le faire les personnes qui ont étudié ces projets?

Maintenant, au sujet de l'assainissement. Je donne acte à la Municipalité qu'elle compte prendre des mesures là où il y aura augmentation de la pollution. Je choisis un exemple. Le rapport d'impact sur l'environnement, que nous devons accepter, dit en particulier qu'il y aura un accroissement des niveaux sonores le long du tronçon sud de la route d'Oron, alors même que celui-ci devrait déjà être assaini. La Municipalité propose deux mesures de types différents. Première mesure: un revêtement phono-absorbant sur le tronçon sud. Ça, c'est une mesure active contre l'émission du bruit. Seconde mesure: la solution passive, l'isolation des locaux à usage sensible au bruit pour environ 18 façades exposées de la première rangée de maisons situées le long de cet axe, en première approche entre 100 et 200 fenêtres avec vitrage isolant. Mais ce n'est pas ça qui va faire le bonheur des gens! Ça va en effet atténuer un peu leur malheur, mais le fait de prendre ces mesures et de ne plus pouvoir ouvrir les fenêtres, à un endroit déjà passablement perturbé je vous l'accorde, n'est pas spécialement une mesure positive. Donc il faut accueillir avec réserve la bonne volonté avec laquelle on dit vouloir prendre des mesures pour essayer de garder encore un peu vivables certains axes.

M^{me} Evelyn Knecht (POP): – Pour le groupe POP & Gauche en mouvement aussi, les choses sont claires: une route de plus, ça signifie des voitures en plus, un parking de plus ça signifie des voitures en plus et un espace commercial de plus, ça signifie aussi des voitures en plus. Cela, n'importe quel écologiste vous le dira. Si on veut attirer des voitures, c'est possible: on met une route, un parking, et en général ça marche! Tout cela va à l'encontre de ce qui a été décidé par rapport au m2. On a demandé systématiquement de prendre des mesures pour diminuer le nombre de voitures en ville et on les attire encore!

A notre avis, ce projet n'est pas bon. Pour preuve, d'ailleurs, il nécessite de nombreux aménagements, qui arrivent maintenant. Certains parlent d'un rond-point, ou en ont parlé, ou vont en parler, on entend parler d'une couverture, qui ne sera pas votée maintenant, mais plus tard. C'est un peu le coup de la zone 30 km/h à la rue St-Martin. On a le béton, mais on n'a toujours pas la limitation du trafic. Je ne sais pas si c'est ce que M. Brélaz appelait ouverture d'esprit, mais ça ne nous convient pas.

M. Brélaz nous a demandé aussi si on soutenait les transports publics. Bien sûr que nous soutenons les transports publics! Mais comme usagers d'un moyen de transport et pas forcément comme urbanistes. Lorsque nous avons demandé à la Municipalité quand le Conseil

serait amené à voter le réseau tl 08, la Municipalité nous a répondu, triomphante, que la nouvelle communauté tarifaire permettait aux tl de décider sans l'aval de notre Conseil. Soit. Aujourd'hui, on nous dit – entre les lignes mais quand même assez clairement – que c'est justement ce nouveau réseau tl 08 qui fait qu'on doit voter ce préavis, qu'on n'a pas vraiment le choix parce que sinon les tl ne pourront pas faire le réseau prévu. Alors si c'est ça, il s'agit d'un grave déficit démocratique. Un mépris total du travail de notre Conseil et spécifiquement des membres de la commission, qui se sont réunis à cinq reprises pour apprendre un peu plus tard qu'ils n'ont pas le droit de refuser ce préavis sous prétexte que les tl en ont décidé autrement. Je rappelle à tous les membres présents que l'acceptation ou le refus d'un préavis est une compétence du Conseil communal et pas des Transports publics lausannois. Et je ne demanderai pas d'avis de droit là-dessus. Le groupe POP & Gauche en mouvement est absolument sûr que les tl sont beaucoup plus sérieux que ça et que c'est tout à fait possible de réaliser leur réseau sans construire la route de contournement.

La preuve, c'est à la page 29 du préavis [p. 1097]. Il mentionne qu'il y a trois solutions, deux avec une route de contournement et l'autre sans. Bien entendu, il faut faire quelque chose à la place de la Sallaz, nous sommes tous d'accord. Bien entendu, il faut que les bus puissent rebrousser chemin! Mais ce projet n'est pas bon et il ne faut pas accepter n'importe quoi parce qu'on est pressés.

Le président: – Merci, Madame. La discussion se poursuit. M. Alain Hubler. Il renonce. M. Pierre Santschi ne renonce pas. (*Eclats de rire.*) Vous avez la parole, Monsieur.

M. Pierre Santschi (Les Verts): – Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer, comme disait Guillaume d'Orange!

Je me demande comment les bus vont faire pour rebrousser chemin sur la place de la Sallaz, au moment où on les aura englués dans des voitures qui montent et descendent Victor-Ruffly. Les propositions qui n'ont pas été étudiées, et dont M. le directeur des Travaux s'est débarrassé en trois coups de cuillère à pot il y a quelques minutes, demanderaient à l'être. Une voie réservée sur Victor-Ruffly permettrait, notamment, que les bus puissent passer à la descente et peut-être à la montée, avec certains évitements pour dépasser, comme ils le font actuellement sur certains tronçons de la route du Bugnon. Mais je travaille maintenant exactement comme M. le directeur des Travaux... Cela n'a pas été étudié, nous n'avons pas la réduction des flux de voitures, nous en rajoutons, nous gardons les mêmes flux en nombre pour l'entrée en ville. Ce n'est pas acceptable et doit être étudié sérieusement, également en tenant compte des voies de fuite, parce qu'il est évident qu'il y en aura. Il y a toujours des petits malins, comme l'ont fait remarquer certains d'entre nous. J'ai fait un peu de construction routière pendant quelques années, par conséquent je crois savoir aussi que des éléments peuvent être traités et doivent

l'être. Ça ne se fait pas à la tribune du Conseil communal. Ça se fait normalement avec des ingénieurs qu'on a laissés travailler et qui ont pu en présenter le résultat à la commission. Ecarter d'entrée de cause l'une de ces positions, la variante B ou, si je puis dire, le plan B – comme l'on dit en cas de référendum – peut s'avérer une énorme erreur, démontrant par ailleurs les graves faiblesses du projet municipal. A un moment donné, si jamais on vient devant le peuple – et c'est bien ce qui risque de se passer – il faudra penser à un plan B. Il est préférable de le faire maintenant pour éclairer le Conseil et pour éclairer aussi, d'abord, la commission.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux:

– En préliminaire, en entendant toutes ces questions, je me demande pourquoi elles n'ont pas été posées avant le 24 novembre 2002. Franchement. C'est quand même extraordinaire. Vous avez toutes les solutions dans la poche, et elles vont toutes être trouvées. Le projet qui vous a été présenté le 24 novembre 2002 a fixé des objectifs, qui ont été clairement annoncés, qui ont d'ailleurs été votés par votre Conseil. Je parle de la volonté de réduire le trafic de 19% et 14%, avec des mesures d'accompagnement qui vous seraient proposées successivement. Que faisons-nous ce soir, Mesdames, Messieurs? Nous tenons notre promesse. Nous n'avons pas été avares de variantes, Monsieur Santschi. Mais nous refusons de faire croire qu'il y aura les solutions parfaites dans tous les domaines. Dans la première interview à laquelle j'ai répondu sur les intentions de la Municipalité, j'ai dit que c'était un chantier difficile, que nous ne pourrions pas donner réponse à tous.

Si vous prétendez donner les réponses, y compris les réponses cantonales, vous êtes très forts! Proposer une intervention de la Ville de Lausanne sur une route nationale, une autoroute, et la financer, pas de problème, allons-y!

Quelles sont les mesures d'accompagnement appliquées en concertation avec les Communes voisines et le Canton? Quelques exemples ont été mentionnés en commission, notamment la révision complète de la route de Berne. La Commune d'Epalinges, la Commune de Lausanne, l'Etat de Vaud participent à la révision complète de cet axe, en projetant des suppressions de voies. C'est un acte fort. La création de giratoires est également prévue, pour réduire la vitesse. C'est un exemple. Sur l'autoroute, c'est au Conseil d'Etat, plus particulièrement au chef du Département des infrastructures, d'apporter des solutions. Une solution trouvée de concert, c'est le parking de 1200 places qui vous sera proposé prochainement.

Il y a aussi ce qui fait l'objet d'un grand débat, et pas une semaine ne se passe depuis quelque temps sans qu'il ne soit évoqué par divers journaux: le RER vaudois. Il fait partie de toute une politique des transports dans notre région, d'Aigle à Cossonay, en tout cas là où il y a la grande affluence en direction d'Allaman. Un dialogue se noue aussi pour améliorer la cadence des trains entre Lausanne et Genève, et entre Renens et Lausanne. C'est ça,

toutes ces mesures. Elles se font de concert, avec nos différentes Autorités. Et on ne peut pas dire que la Commune de Lausanne n'exerce pas de pression sur l'Etat. Les quelques conseillers communaux renseignés sont au courant des échanges entre la Municipalité et l'Autorité cantonale. Nous visons exactement les objectifs que vous prônez! Nous défendons ces intérêts.

C'est vrai, une régulation des flux de trafic passera par des gestions de feux rouges, plus particulièrement à Boissonnet et à l'entrée de la place de la Sallaz, ce sont des réductions actives. Nous nous engageons pour essayer de réaliser ces objectifs. D'ailleurs le rapport d'impact et d'étude demande qu'au bout d'un certain temps, le bilan des mesures soit tiré. Est-ce qu'on y est arrivé? Si ce n'est pas suffisant, on ira plus loin. Ensuite, nous aurons droit à la remarque de quelques Communes voisines parce qu'on n'en aura peut-être pas fait assez! Mais l'engagement municipal dans ce projet est très fort. Si on avait osé proposer ces quelques mesures il y a quelques années, une partie du Conseil aurait eu un autre type de réactions.

M. Dunant demande d'en savoir plus sur l'aménagement paysager, et il dit qu'on a des structures trop rigides... Qu'est-ce qu'on pourrait mettre sur cette route? La proposition qui pourrait vous être faite, c'est de ne pas mettre une structure souple. Il y a eu quelques critiques sur ce type de matériau dans lequel on ne peut pas planter de glycines, ou alors elles seraient très éphémères. Notre proposition est de remplacer cette structure légère par une structure lourde, y compris dans le Vallon, jusqu'à proximité du bâtiment C, sur laquelle créer un espace paysager, avec de la verdure nettement plus durable que sur une structure légère.

A l'intention de M^{me} Germond – si elle écoute – je compléterai les propos que j'ai tenus tout à l'heure: il y a les mesures du PALM, le plan d'agglomération Lausanne-Morges. Lausanne les soutient fortement, vous avez d'ailleurs voté Fr. 400'000.– pour les études. Ça va exactement dans ce sens. La première réponse que nous avons reçue de la Confédération mentionne que nous allons dans le bon sens. Elle entre en matière très formellement et une des deux Chambres fédérales a déjà voté des subsides pour nos mesures d'accompagnement, notamment cette route de contournement.

Monsieur Trezzini, vous posez la question de déplacer la pose-dépose. Cette variante a été étudiée, et je vous en énumère volontiers les avantages et les inconvénients. Plus elle est loin du m2, plus cela sera difficile. On perd la dimension conviviale d'un transport public à proximité d'un autre, en tout cas pour un report de charge efficace.

Monsieur Ostermann, vous êtes un mathématicien et vous savez qu'une addition doit être juste. Nous sommes quelques mathématiciens dans la Municipalité et nous nous voyons mal vous donner un chiffre faux. Nous avons informé très exactement la commission sur l'état du réseau, accepté collectivement. Vous devez admettre cette dimen-

sion collective. Le métro ne nous appartient pas, le métro appartient aux Vaudois et à la Confédération! La mesure collective, c'est le réseau 08, accepté par les communes du Grand Lausanne, qui ont été d'accord de mettre plus d'argent pour combler le déficit causé par l'augmentation des lignes. Et qu'est-ce qu'on a fait? On vous a proposé des lignes! Il y a un débat, aujourd'hui. La ligne 3 est un débat. Les Boveresses également. Les habitants s'inquiètent! Si on ne fait pas la place de la Sallaz, comment accéder à la gare? Je vous donne là l'état des réflexions. Dans le cadre budgétaire aussi. Aujourd'hui des bus iront du point A au point B, en différents endroits de notre ville. Il y aura des rebroussements à cet endroit et, compte tenu des cadences acceptées notamment par l'Autorité de surveillance – parce qu'elle paie: dans le bassin de transport, l'Etat participe de manière conséquente au déficit des transports publics –, le chiffre juste sera de 500 coupures de trafic au lieu de 150 aujourd'hui. Et c'est variable tous les jours! Si demain vous venez avec une motion ou un postulat demander une ligne supplémentaire, ces chiffres vont changer, les cadences vont changer. Nous essayons d'atteindre ces objectifs et si nous avons beaucoup de succès, nos chiffres seront faux! Ce sera peut-être 600. La place de la Sallaz qu'on vous propose sera évolutive, elle pourra être performante et permettre entre autres aux bus d'accéder directement à cet espace. Voilà, ce que je peux vous dire. Je crois que j'ai répondu en même temps à M^{me} Knecht.

Vous ne nous croyez pas, c'est votre droit. Ce qui est sûr – et ça, c'est la preuve – c'est que pour nos organes de surveillance nous allons dans le bon sens. Nous ne dérogeons pas à l'OPB, ni à l'Opair. Nous prenons des mesures supplémentaires en faveur de notre environnement et de notre population.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Je voudrais encore revenir sur deux ou trois points précis.

D'abord, le calendrier. C'est vrai, et ce n'est pas plus agréable pour la Municipalité que pour vous, depuis que nous avons hérité du projet m2 – que nous apprécions beaucoup dans ses fondations, dans ce qu'il aura comme effet final – nous avons en même temps hérité de tout un lot de problèmes qui n'avaient pas été anticipés autour du projet. Et même, pour certains, dans le projet, mais c'est une autre question... Certains d'entre nous ont dû se transformer, avec plus ou moins de bonheur, en démineurs professionnels permanents. Il a fallu inventer la couverture Sous-Gare, qui a beaucoup plu à ce Conseil, il a fallu voir quel était le réseau 08. Entre parenthèses, jamais ce Conseil communal, depuis 1896, date de création des transports publics, n'a eu à décider du réseau des transports publics, ne vous en déplaise. Ce n'est donc pas une nouveauté due à la communauté tarifaire comme vous le dites. Les tl étaient d'abord une entreprise privée. Ensuite c'est devenu une SA intercommunale, parce que l'étatisation a été refusée par le peuple en 1946. Ils n'ont jamais été une institution obéissant à des décisions sur préavis du Conseil communal, sinon il n'y aurait peut-être toujours pas de réseau.

En tout cas si c'était toujours comme ce soir... Ce qui est certain, c'est qu'il n'a jamais eu cette compétence. Il ne faut pas dire qu'on vous en a privés.

Ce réseau est efficace et il satisfait à toutes les demandes faites ces dernières années par les milieux politiques les plus divers et par le quartier lui-même. La topographie de Lausanne est telle, malheureusement ou heureusement, que ça doit passer par la place de la Sallaz. Ce sont des contraintes, et ces contraintes amènent la situation dont je vous ai parlé. Je signale à certains, notamment à M. Sant-schi, que sur Victor-Ruffy il y aura 40% de voitures en moins, et que c'est amusant d'entendre que ça empêchera les bus de passer. Pour le reste, il est absolument clair que cette place de la Sallaz existe, et qu'on aurait peut-être dû insister davantage sur cet aspect. J'en donne acte à M. Ostermann sur cet aspect. Il faut dire aussi, à notre décharge, que le réseau 08 – dans ses détails et notamment ses cadences – ne s'est précisé que ces derniers mois en fonction des études de marché et des besoins. C'est surtout ces derniers mois que nous avons eu l'impression que c'était encore plus indispensable qu'on le pensait. Nous n'avons eu des chiffres précis que depuis peu, au début de l'année environ, c'est-à-dire après la sortie du préavis. C'est peut-être pour ça que nous ne vous en avons pas assez parlé dans le préavis.

M^{me} Knecht, pour terminer, je veux bien écouter votre raisonnement. Mais alors je suis extraordinairement étonné que vous ayez voté 3000 logements¹³. Je suis très heureux que vous les ayez votés, parce que avec le système lausannois qui veut que chacun de ces logements ait, par dotation, pas loin d'une place de parc par habitant, vous avez en même temps voté 3000 mouvements de voitures de plus en ville. Il faudrait seulement savoir si vous êtes pour quelque chose quand ça vous arrange et contre quand ça vous arrange. La réponse est bien entendu dans la question! C'est du pur opportunisme politique! (*Brouhaha.*) Comme c'est du pur opportunisme politique, je voudrais dire à tous ceux qui ne le pratiquent pas, à quel point ce projet – j'ose presque dire malheureusement, parce que je n'aime pas non plus les routes – est indispensable pour le fonctionnement des transports publics de cette région. Et je voudrais renouveler l'offre de pacte à ceux qui sont de bonne volonté et qui n'ont pas seulement envie d'être doctrinaires sur cet objet, avec les conséquences malheureuses pour les transports publics et surtout leurs capacités de développement que cela comporte.

Le président: – Je ne vois plus de main se lever, nous allons passer à l'examen du règlement.

M. Alain Hubler: – J'aimerais avoir la liste des documents que j'ai demandés tout à l'heure.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Pour M. Hubler, j'ai peut-être parlé trop vite quand j'ai

affirmé que c'était dans le rapport d'impact complémentaire, que vous avez eu. J'ai ajouté que je devais confirmer. Vous aurez confirmation par écrit de mes propos. A ma connaissance, le projet final tel qu'on l'a adopté – dans les mesures techniques, je précise – et associé au rapport d'impact complémentaire, montre qu'on n'a pas besoin de faire la demande d'allègement au sens où vous l'entendez. Mais on vous transmettra ça par écrit comme vous l'avez demandé.

Le président: – Voilà la réponse. La discussion se poursuit. Il n'y a plus de demande de parole. Malgré la demande de renvoi de M. Hubler, je vous propose que nous examinions le règlement, étant donné que les conclusions prévoient de l'approuver. Je vous propose de l'examiner point par point, de manière à ce qu'on ait liquidé ce travail si jamais vous décidez de renvoyer la discussion à la prochaine séance. Il suffira alors, si j'ose dire, de voter les conclusions. Est-ce que vous êtes d'accord avec cette manière de faire? Je ne vois pas d'opposition, nous allons fonctionner comme ça. Je vous rappelle que je prends article par article. S'il n'y a pas de demande de parole, l'article du règlement est réputé accepté, sous réserve d'un vote final qui approuve le règlement dans son ensemble.

Règlement du plan partiel d'affectation

Chapitre I – Dispositions générales, but du plan

Article 1

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 2

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Chapitre II – Implantations, surfaces constructibles, anticipations

Article 3

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 4

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 5

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 6

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 7

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article adopté.

¹³BCC 2005-2006, T. II (N° 15/II), pp. 697 ss.

Article 8

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, accepté.

Article 9

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 10

Discussion ouverte. Aucune main ne se lève, adopté.

Article 11

Discussion ouverte. Pas de prise de parole, adopté.

Article 12

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, adopté.

*Chapitre III – Hauteur, élévations, superstructures**Article 13*

Discussion ouverte. Pas de prise de parole, article adopté.

Article 14

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 15

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 16

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 17

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article adopté.

*Chapitre IV – Destination des constructions**Article 18*

La discussion est ouverte. Pas de main levée, adopté.

Article 19

La discussion est ouverte. Pas de main levée, adopté.

Article 20

La discussion est ouverte. Pas de demande de parole, adopté.

Article 21

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 22

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 23

La discussion est ouverte. Pas de main levée, article adopté.

Article 24

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

*Chapitre V – Architecture et esthétique**Article 25*

La discussion est ouverte. Pas de main levée, adopté.

*Chapitre VI – Aménagements routiers et cheminements piétonniers**Article 26*

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

Article 27

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, article accepté.

*Chapitre VII – Zones de verdure, places de jeux et forêts**Article 28*

La discussion est ouverte.

Discussion

M^{me} Graziella Schaller (Lib.): – Je ne sais pas si ça m’a échappé dans le préavis, mais j’aimerais demander comment, à part la passerelle, sont imaginés les accès à toute la zone de verdure et à la forêt, à cause de cette route.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :

– Un projet couronné d’un prix a été montré à la commission. D’ailleurs votre serviteur a demandé, en fonction de l’évolution du projet, d’avoir la garantie que cette passerelle serait faite. C’est une passerelle en bois, projetée depuis la plateforme du m2 en direction d’un talus en cours de réalisation. Ce sont les travaux d’aménagement de Tridel, qui ne figurent pas sur le plan, mais sur le PPA de Tridel.

Le président: – Si je regarde bien le plan, il y a des passages piétons aussi, sur la route de contournement.

Chapitre 7, dans zones de verdure, places de jeux, article 28. La discussion se poursuit. La parole n’est plus demandée, je vous fais voter cet article 28, puisqu’il y a eu une demande de parole. Celles et ceux qui l’acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A l’unanimité, cet article est accepté.

Article 29

J’ouvre la discussion.

Je répète, s’il y a des inquiétudes: il y aura un vote final avec l’ensemble des conclusions pour dire que vous acceptez bien ce règlement et je fais avancer les choses en vous faisant adopter les articles maintenant. Mais sous réserve de l’acceptation finale, bien sûr.

Article 29

La discussion est ouverte. Pas de main levée, adopté.

Article 30

La discussion est ouverte. Pas de main levée, adopté.

Article 31

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, adopté.

Chapitre VIII – Dispositions transitoires et complémentaires

Article 32

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, adopté.

Article 33

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole, adopté.

Article 34

La discussion est ouverte. Pas de main levée, adopté.

Article 35

La discussion est ouverte. Pas d'intervention, adopté.

Article 36

La discussion est ouverte. Pas d'intervention, adopté.

Article 37

La discussion est ouverte. Pas d'intervention, adopté.

Article 38

La discussion est ouverte. Pas d'intervention, adopté.

Je vais procéder de la même manière avec les réponses municipales aux oppositions. J'ouvre la discussion sur les réponses aux oppositions, et non aux observations. S'il n'y a pas de débat, la réponse est réputée adoptée, sous réserve du vote final, bien sûr. On ne va pas forcer la main, du moment où le vote final se fait.

7.4. Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, par M^e Laurent Trivelli, avocat

Ce sont des observations. Je ne prends que les oppositions. Je suis aussi redondant, je viens de le dire, je me répète.

La discussion est ouverte sur la réponse à l'opposition 7.4.

Discussion

M. Roland Ostermann (Les Verts): – On nous a dit en commission que cette opposition était retirée. Je ne sais pas si légalement nous devons nous amuser encore à discuter de cette opposition.

Le président: – Est-ce qu'elle a été retirée? Monsieur le Directeur des travaux.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Oui.

Le président: – La réponse est oui, donc excusez-moi j'ai mal préparé la séance, je n'aurais pas dû vous en faire parler. On va continuer quand même.

7.5 Opposition de la Société immobilière... – elle a aussi été retirée? Toutes ces oppositions ont été retirées... 7.6: celle-là, je ne pense pas qu'elle ait été retirée. (Rires.)

7.6 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

La discussion est ouverte sur la réponse municipale à cette opposition. Il n'y a pas de prise de parole. Réponse municipale acceptée.

7.7 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne

La discussion est ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, accepté.

On poursuit, on avance dans le préavis. Procédure de la route de contournement et du rapport d'impact sur l'environnement. Même fonctionnement que précédemment. On passe au point 10.6.

10.6 Opposition de M. Marc Lavanchy, Morgins

Discussion ouverte sur la réponse municipale. (Brouhaha.) Pas de prise de parole, adopté.

10.7 Opposition des propriétaires des parcelles Nos 7254 et 7900, chemin de la Chaumière 1, par Sicos SA, Lausanne et

10.8 Opposition des propriétaires des parcelles Nos 7253 et 7077, route de Berne 26, par Sicos SA, Lausanne

Discussion ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, accepté.

10.9 Opposition de la PPE chemin de la Chaumière 4, par la régie Chapuis SA, Lausanne

Discussion ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, accepté.

10.10 Opposition de La Germandrée C SA, chemin de la Chaumière 6, par la régie Chapuis SA, Lausanne et

10.11 Opposition de M^{me} Anne Brugger, chemin de la Chaumière 8, par la régie Chapuis SA, Lausanne

Discussion ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, accepté.

10.12 Opposition de M. Daniel Schwab, chemin de la Chaumière 10, par la régie Chapuis SA, Lausanne et

10.13 Opposition de M^{me} Anne Brugger, chemin de la Chaumière 12, par la régie Chapuis SA, Lausanne

Discussion ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, réponse acceptée.

10.14 Opposition de M^{me} Anne-Sylvie et M. Philippe Schmid & consorts, Lausanne

Discussion ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, accepté.

10.15 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

Discussion ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, accepté.

10.16 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

Oui, il y en a deux: Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

Discussion ouverte. Pas de prise de parole, accepté.

10.17 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne

Discussion ouverte sur la réponse municipale. Pas de prise de parole, réponse acceptée.

10.18 Opposition de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise, par M^e Laurent Trivelli, avocat, Lausanne

et

10.19 Opposition de la SI Wadimo B SA...

Ça a été retiré, ça aussi? Oui, ça a été retiré. Merci.

Nous sommes arrivés au bout. J'ouvre une discussion finale sur ce rapport-préavis. La parole n'est plus demandée. Il y a une requête de M. Alain Hubler, déposée tout au début de notre débat, de renvoyer le vote à la prochaine séance. Est-ce que dix personnes soutiennent cette demande de renvoi du vote? Dix, c'est le cas, nous ne voterons donc pas ce soir.

On va en rester là, Mesdames et Messieurs, la séance est levée. Merci de votre travail.

La séance est levée à 22 h 40.

La rédactrice
Diane Gilliard
Lausanne

Composition
Entreprise d'arts graphiques
Jean Genoud SA
1052 Le Mont-sur-Lausanne
Tél. 021 652 99 65

On s'abonne au
Bureau des huissiers
Place de la Palud
Case postale
1002 Lausanne
Tél. 021 315 22 16

