

# Bulletin du Conseil communal

N°7



**Lausanne**

Séance du 22 novembre 2011 – Deuxième partie



## Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 22 novembre 2011

7<sup>e</sup> séance publique à l'Hôtel de Ville, le 22 novembre 2011, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Claude-Alain Voiblet, président

### Sommaire

<b>Deuxième partie</b> .....	702
<b>Communication</b>	
Démission de M. Marc-Olivier Buffat .....	702
<b>Autorisation générale de plaider</b>	
Préavis N° 2011/39 du 13 juillet 2011 .....	703
Rapport.....	704
Discussion .....	704
<b>Autorisation générale de constituer des association et des fondations ou d'y adhérer, de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés (article 20, lettre g du Règlement du Conseil communal)</b>	
Préavis N° 2011/40 du 13 juillet 2011 .....	705
Rapport.....	707
Discussion .....	708
<b>Parcelle N° 20349 à l'avenue de Valmont. Constitution d'un droit distinct et permanent de superficie en faveur de Grisoni-Zaugg S.A. et Boas Immobilier S.A. pour la construction d'un écomusée (AquaEcopôle) et d'un bâtiment commercial</b>	
Préavis N° 2011/30 du 11 mai 2011 .....	708
Rapport.....	721
Discussion .....	724
<b>Aménagement de la place de la Sallaz. Crédit d'investissement Réponse à deux observations et six oppositions déposées pendant l'enquête publique. Réponse aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement de la Sallaz (conclusions 7bis, 7ter et 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005)</b>	
Rapport-préavis N° 2011/34 du 1 <sup>er</sup> juin 2011.....	731
Rapport.....	768
Discussion .....	774
<b>Motion de M. Julien Sansonnens : « Vers un soutien de la Ville à l'économie sociale et solidaire (ESS) »</b>	
Développement photocopié.....	780
Discussion .....	781
<b>Interpellation urgente de M<sup>me</sup> Florence Bettschart-Narbel (PLR) : « Travaux de la gare CFF de Lausanne : les investissements prévus vont-ils avoir lieu ? »</b>	
Développement photocopié.....	782
Discussion .....	783
Réponse de la Municipalité.....	783

## Deuxième partie

**Membres absents excusés** : M<sup>mes</sup> et MM. Christiane Blanc, Xavier de Haller, Cédric Fracheboud, Sarah Frund, Nicole Graber, Claude Nicole Grin, Sébastien Guex, Fabrice Moscheni, Jacques Pernet, Esther Saugeon, Sandrine Schlienger, Elisabeth Wermelinger, Anna Zürcher.

**Membres absents non excusés** : M<sup>mes</sup> et MM. Marlène Bérard, Nicolas Gillard, Philippe Jacquat, Mirelle Knecht, Florian Ruf.

Membres présents	82
Membres absents excusés	13
Membres absents non excusés	5
<b>Effectif actuel</b>	<b>100</b>

A 21 h, à l'Hôtel de Ville.

## Communication

Démission de M. Marc-Olivier Buffat

**Le président** donne lecture de la lettre suivante :

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous informe que je déclare démissionner du Conseil communal avec effet au 30 novembre 2011.

Bien que n'étant pas dogmatiquement opposé au double mandat, j'ai dû cependant constater que, d'un point de vue organisationnel, il m'est difficile de concilier le mardi toute la journée le mandat de député avec le mandat de conseiller communal le même jour dès 18 h, pour des séances doubles désormais.

D'autre part, les exigences et contingences politiques actuelles imposent que chaque élu puisse donner le meilleur de lui-même dans les fonctions pour lesquelles il a été élu.

J'ai eu plaisir toutefois à retrouver des collègues dont j'apprécie les qualités humaines et sociales, indépendamment des oppositions politiques. Mon bref retour au Conseil communal m'a également permis de défendre quelques dossiers qui me tenaient à cœur, dont le dossier de la vidéo-surveillance.

Enfin, j'ai eu le plaisir de constater l'émergence de nouveaux, jeunes et talentueux élus au sein du Conseil communal – tous partis confondus ; c'est un signe encourageant pour le débat démocratique dans notre ville et dans notre pays.

Je suis également convaincu que ma démission permettra là également l'émergence d'un nouvel élu de qualité qui saura défendre avec vigueur les valeurs de mon parti.

Tout en vous présentant mes meilleurs vœux de succès pour la suite de vos travaux et de l'accomplissement de votre présidence qui s'annonce sous les meilleurs auspices, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

**Le président** : – Cet après-midi j'ai parlé avec Marc-Olivier Buffat. Il m'a dit, sous forme de boutade, qu'il était un intermittent de la politique lausannoise. C'est un peu vrai ; en regardant son parcours, j'ai constaté qu'il a été membre de ce Conseil de 2002 à 2006 ; il a été réélu en 2006 et, en 2008, il a été élu au Grand Conseil. Suite à cela, il a quitté le Conseil communal pour y revenir lors de la législature 2011-2016. On peut lui en savoir gré d'avoir constaté que l'ampleur de la tâche ne lui permet pas d'exécuter ses deux mandats et, comme il l'a dit dans son courrier, il souhaite laisser la possibilité à une

personnalité de découvrir la politique au sein de ce Conseil. Nous le remercions et lui souhaitons plein succès dans l'exécution de son mandat de parlementaire cantonal.  
(*Applaudissements.*)

### **Autorisation générale de plaider**

Préavis N° 2011/39 du 13 juillet 2011

Direction des finances et du patrimoine vert

La Loi vaudoise sur les communes, à son article 4, chiffre 8, et le Règlement du conseil communal de Lausanne, à son article 20, alinéa 1, lettre i, attribuent toute autorisation de plaider (sous réserve d'autorisations générales qui peuvent être accordées à la Municipalité) à votre compétence.

Le deuxième alinéa du Règlement communal étend la validité de ces autorisations à la durée d'une législature, à moins qu'elles ne figurent dans un règlement.

En vertu de ces dispositions légales, et afin d'éviter que votre Conseil ne soit saisi d'une demande spéciale d'autorisation de plaider pour chaque litige dans laquelle la Ville est partie à une procédure judiciaire ou administrative, vous nous avez toujours accordé, au début d'une nouvelle législature, une autorisation générale de plaider d'une durée équivalente.

Bien que l'on puisse admettre que cette autorisation ne comporte aucune limitation de valeur litigieuse, la Municipalité entend, lorsqu'elle sera demanderesse, soumettre à votre appréciation, sous la forme d'un préavis, les litiges qui se présenteront et porteront sur plus de 100 000 francs.

Par contre, dans le cas inverse, soit lorsque la Commune sera défenderesse, cette procédure se révélerait inutile, voire dangereuse, pour deux raisons notamment :

- alors que la Municipalité a le devoir de sauvegarder les intérêts de la Commune, on n'imagine pas que votre Conseil lui refuse tout droit de défense et l'oblige par là à se laisser condamner ;
- lors des débats devant le Conseil, il sera impossible de ne pas laisser transparaître ses moyens de défense. Ainsi, sauf à décréter le huis clos de la séance et la censure du bulletin du Conseil communal, la partie adverse en tirerait avantage.

Il est dès lors important que la Commune puisse plaider dans tous les cas lorsqu'elle est défenderesse.

### **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 préavis N° 2011/39 de la Municipalité, du 13 juillet 2011,

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'autoriser la Municipalité, pour la durée de la législature 2011-2016, à plaider devant toutes les autorités judiciaires, administratives ou arbitrales, à concurrence de 100 000 francs lorsque la Commune de Lausanne est demanderesse, dans tous les cas lorsqu'elle est défenderesse.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Rapport

Membres de la commission : M<sup>mes</sup> et MM. Jean Tschopp (Soc.), rapporteur, Christelle Allaz (Soc.), Eddy Ansermet (PLR), Sylvianne Bergmann (Les Verts), Gaëlle Lapique (Les Verts), Henri Klunge (PLR), Françoise Longchamp (PLR), Pierre Oberson (UDC), Roland Rapaz (Soc.), Marlène Voutat (La Gauche).

Municipalité : M<sup>me</sup> Florence Germond, municipale, Finances et patrimoine vert.

**Rapport photocopié de M. Jean Tschopp (Soc.), rapporteur :**

La commission s'est réunie le 20 septembre 2011, elle était composée de M<sup>mes</sup> Christelle Allaz, Sylviane Bergmann, Gaëlle Lapique, Françoise Longchamp (en remplacement de M. Mathieu Blanc), Marlène Voutat et de MM. Eddy Ansermet (en remplacement de M<sup>me</sup> Marlène Berard), Henri Klunge, Pierre Oberson, Roland Rapaz, et de Jean Tschopp, rapporteur.

La Municipalité était représentée par M<sup>me</sup> Florence Germond, directrice des Finances et du patrimoine vert, accompagnée de M. David Barbi, chef du Service financier et de M. Bernard Rabou, adjoint au Service financier, que je remercie pour ses excellentes notes de séance.

La directrice présente les grandes lignes du préavis qui constitue une opération usuelle au début de chaque législature. Le Service financier (et non le Service juridique) a toujours été chargé de la présentation du préavis sur l'autorisation générale de plaider, puisqu'il est le service qui y recourt le plus souvent. Depuis 1994, la valeur litigieuse couverte par l'autorisation générale de plaider atteint Fr. 100 000.–. La directrice souligne la volonté constante de la Municipalité de porter à la connaissance du Conseil communal, par voie de préavis spécialement prévu à cet effet, tout cas dont la valeur litigieuse dépasse Fr. 100 000.– quand la Ville est demanderesse.

A la suite de quelques questions de commissaires relatives aux domaines et au nombre de causes traitées par la Municipalité, l'adjoint au Service financier précise qu'au cours de la législature 2006-2011, la Municipalité, à travers les services compétents (finance, juridique, logement et gérances), a recouru à l'autorisation générale de plaider à 3000 reprises. Dans 2414 cas, il s'agissait de prétentions pécuniaires en matières de sentences municipales, factures diverses, prétentions en matière d'AVS et de loyers, sur les quelque 385 000 procédures de recouvrement effectuées. Les autres cas représentent des conflits liquidés par le Service juridique ou celui du logement et des gérances résultant de différends en matière de baux à loyer.

Au vote, la commission accepte les conclusions du préavis à l'unanimité.

Discussion

**M. Jean Tschopp (Soc.), rapporteur :** – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

**M<sup>me</sup> Florence Germond, municipale, Finances et patrimoine vert :** – Ce préavis est important pour permettre la réalisation de plusieurs travaux au sein de l'administration,

notamment la gestion du suivi des contentieux. L'autorisation générale de plaider est utilisée dans environ 3000 cas chaque législature. Je vous invite à soutenir ce préavis.

La discussion est close.

**M. Jean Tschopp (Soc.), rapporteur :** – La commission a adopté les conclusions du préavis à l'unanimité.

**Le préavis est adopté à l'unanimité.**

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le préavis N° 2011/39 de la Municipalité, du 13 juillet 2011 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

d'autoriser la Municipalité, pour la durée de la législature 2011-2016, à plaider devant toutes les autorités judiciaires, administratives ou arbitrales, à concurrence de Fr. 100 000.– lorsque la Commune de Lausanne est demanderesse, dans tous les cas lorsqu'elle est défenderesse.

---

**Autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés (article 20, lettre g du Règlement du Conseil communal)**

Préavis N° 2011/40 du 13 juillet 2011

Administration générale

**1. Objet du préavis**

En application de l'article 20, lettre g du Règlement du Conseil communal de Lausanne (RCCL), le présent préavis propose au Conseil communal de renouveler, pour la législature 2011-2016, l'autorisation précédemment accordée à la Municipalité de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés, cela dans les limites propres à sauvegarder la compétence du délibérant sur les questions essentielles.

**2. Nature de la délégation de compétence découlant de l'article 20, lettre g RCCL**

L'article 20, lettre g RCCL dispose que le Conseil communal délibère sur « la constitution de sociétés commerciales, d'associations et de fondations ainsi que l'acquisition de participations dans les sociétés commerciales. Pour de telles acquisitions, le Conseil peut accorder à la Municipalité une autorisation générale, la lettre f<sup>1</sup> s'appliquant par analogie. Toutefois, une telle autorisation est exclue pour les sociétés commerciales, les associations au sens des articles 60 ss CC<sup>2</sup> ou les fondations auxquelles l'exécution d'obligations de droit public aurait été confiée au sens de l'article 3a LC<sup>3</sup> ».

**3. Situation antérieure**

Votre Conseil a fait usage de la possibilité de déléguer une partie des compétences énoncées à l'article 20, lettre g RCCL à partir de 1999<sup>4</sup>. Il a renouvelé cette délégation

---

<sup>1</sup> La lettre f de l'art. 20 RCCL se rapporte à l'acquisition et à l'aliénation d'immeubles, de droits réels immobiliers et d'actions ou parts de sociétés immobilières.

<sup>2</sup> Code civil suisse.

<sup>3</sup> Loi sur les communes.

<sup>4</sup> Préavis N° 85, du 22 avril 1999. BCC 1999, II, pp. 252 ss.

pour la législature 2002-2005<sup>5</sup> et pour la législature 2006-2011<sup>6</sup>. Depuis 1999, les compétences déléguées à la Municipalité sont demeurées identiques et se présentent comme suit :

- adhésion à des associations dont la cotisation annuelle n'excède pas 5000 francs ;
- entrée dans des fondations pour lesquelles la participation communale au capital de dotation ne dépasse pas 25 000 francs ;
- acquisition de parts de sociétés commerciales pour un montant maximal de 50 000 francs par société.

La Municipalité rend compte chaque année, dans son rapport de gestion (section « Préambule »), de l'usage fait de la compétence qui lui a été déléguée en application de l'article 20, lettre g RCCL.

#### **4. Renouveaulement de la délégation de compétence pour la législature 2011-2016**

La délégation de compétence évoquée ici a permis à la Municipalité de traiter rapidement et efficacement des affaires qui, à défaut, auraient à chaque fois nécessité la rédaction d'un préavis puis son examen par votre Conseil. Compte tenu des limites appliquées, elle ne prive pas votre Conseil de sa faculté de se prononcer sur des objets d'une réelle importance. Souhaitant pouvoir continuer à gérer efficacement les affaires communales, la Municipalité sollicite le renouvellement de cette délégation de compétence pour la législature qui débute.

#### **5. Conclusions**

Eu égard à 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 préavis N° 2011/40 de la Municipalité, du 13 juillet 2011 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'accorder à la Municipalité, jusqu'au terme de la législature 2011-2016, l'autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés, dans les limites prévues par l'article 20, lettre g du règlement du Conseil communal de Lausanne;
2. de limiter l'autorisation mentionnée au chiffre 1 ci-dessus de la manière suivante :
  - a. pour les associations, aux cas où la cotisation annuelle n'excède pas 5000 francs,
  - b. pour les fondations, à ceux où la participation au capital de dotation ne dépasse pas 25 000 francs,
  - c. pour les sociétés commerciales, à l'acquisition de parts pour un montant de 50 000 francs au plus.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

<sup>5</sup> Préavis N° 2002/15, BCC 2002, II, pp. 193 ss.

<sup>6</sup> Préavis N° 2006/36, BCC 2006, I, pp. 249 ss.

Rapport

Membres de la commission : M<sup>mes</sup> et MM. Christiane Jaquet-Berger (La Gauche), rapportrice, Yves Adam (Soc.), Eddy Ansermet (PLR), Jean-François Cachin (PLR), Philippe Clivaz (Soc.), Yves Ferrari (Les Verts), Nicolas Gillard (PLR), Roland Philippoz (Soc.), Giampiero Trezzini (Les Verts).

Municipalité : M. Daniel Brélaz, syndic.

**Rapport photocopié de M<sup>me</sup> Christiane Jaquet-Berger (La Gauche), rapportrice :**

La commission s'est réunie le lundi 26 septembre 2011 à 10 h 15 dans la salle des commissions de l'Hôtel de Ville. Elle était composée de MM. Yves Adam, Eddy Ansermet, Jean-François Cachin, Philippe Clivaz, Yves Ferrari, Nicolas Gillard, Roland Philippoz, Giampiero Trazzini et de M<sup>me</sup> Christiane Jaquet-Berger, présidente rapportrice. M. Jean-Luc Chollet, qui remplaçait M. Philippe Ducommun, était absent.

M. le syndic Daniel Brélaz était présent, accompagné de M. Sylvain Jaquenoud. Ce dernier a pris les notes de séance, ce dont nous le remercions vivement.

Les membres de la commission déclarent être d'accord avec la liberté qui est accordée à la Municipalité pour les objets ne dépassant pas 50 000 francs, sachant que tout projet important, comme la STEP ou les stades, devra être soumis au Conseil.

Toutefois, suite à une discussion sur la portée d'une « autorisation générale » pour un projet qui pourrait être d'une portée « éminemment politique », M. le syndic s'est associé à la suggestion d'informer la Commission des finances chaque fois que la Municipalité utilisera cette autorisation générale. Ainsi, la Commission des finances pourra se déterminer s'il s'agit d'un cas politique ou non. Rappelons que l'an dernier, la Municipalité n'a fait que deux fois usage de cette autorisation générale. Bien entendu, la Commission de gestion garde aussi tous ses droits.

En outre, la commission fait observer qu'il aurait été bon de préciser que l'article 20 RCCL, lettre g prévoit un renvoi à la lettre f, ce qui signifie que l'autorisation générale connaît certaines limites, comme on le voit ci-dessous :

Art.20

g) la constitution de sociétés commerciales, d'associations et de fondations ainsi que l'acquisition de participations dans les sociétés commerciales. Pour de telles acquisitions, le Conseil peut accorder à la Municipalité une autorisation générale, la lettre f s'appliquant par analogie.

f) l'acquisition et l'aliénation d'immeubles, de droits réels immobiliers et d'actions ou parts de sociétés immobilières. L'article 44, chiffre 1 LC est réservé. Le Conseil peut accorder à la Municipalité l'autorisation générale de statuer sur les aliénations et les acquisitions en fixant une limite.

En définitive, une fois ces deux observations ci-dessus acceptées, la commission unanime recommande au Conseil de voter les conclusions suivantes :

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le préavis N° 2011/40 de la Municipalité, du 13 juillet 2011 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'accorder à la Municipalité, jusqu'au terme de la législature 2011-2016, l'autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés,

dans les limites prévues par l'article 20, lettre g du Règlement du Conseil communal de Lausanne.

Discussion

**M<sup>me</sup> Christiane Jaquet-Berger (La Gauche), rapportrice :** – La commission a constaté que M. le syndic est d'accord d'informer la Commission des finances sur chaque usage de ce droit. La commission vous invite donc à accepter les deux recommandations.

La discussion n'est pas utilisée.

**Le préavis est adopté à l'unanimité.**

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le préavis N° 2011/40 de la Municipalité, du 13 juillet 2011 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'accorder à la Municipalité, jusqu'au terme de la législature 2011-2016, l'autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés, dans les limites prévues par l'article 20, lettre g du règlement du Conseil communal de Lausanne ;
2. de limiter l'autorisation mentionnée au chiffre 1 ci-dessus de la manière suivante :
  - a. pour les associations, aux cas où la cotisation annuelle n'excède pas Fr. 5000.–,
  - b. pour les fondations, à ceux où la participation au capital de dotation ne dépasse pas Fr. 25 000.–,
  - c. pour les sociétés commerciales, à l'acquisition de parts pour un montant de Fr. 50 000.– au plus.

---

**Parcelle N° 20349 à l'avenue de Valmont**

**Constitution d'un droit distinct et permanent de superficie en faveur de Grisoni-Zaugg S.A. et Boas Immobilier S.A. pour la construction d'un écomusée (AquaEcopôle) et d'un bâtiment commercial**

Préavis N° 2011/30 du 11 mai 2011

Culture, logement et patrimoine, Travaux

### **1. Objet du préavis**

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite de votre Conseil l'octroi d'un droit distinct et permanent de superficie à Grisoni-Zaugg S.A. et à Boas Immobilier S.A. L'octroi de ce droit permettra à ces deux sociétés de construire un écomusée sur le thème de l'eau douce et un deuxième bâtiment commercial comprenant des activités : hôtel trois étoiles, centre médical, kiosque et magasins. Ces constructions qui abriteront des activités associées seront érigées sur le parking-relais de Vennes qui est déjà au bénéfice d'un droit distinct et permanent de superficie. L'ensemble du projet forme un tout cohérent qui valorise véritablement ce site stratégique et présente une image forte à l'entrée nord de la Ville de Lausanne.

## 2. Préambule

Dans le but de favoriser le transfert modal entre la voiture et le m2, la société Parking-Relais Lausannois S.A. a construit un parking souterrain de 1190 places, conformément au permis de construire du 12 juillet 2007. La construction a débuté en octobre 2008 et la mise en service du parking a eu lieu le 18 septembre 2010. Dès son ouverture, le P+R de Vennes connaît un succès grandissant.

Cette construction s'intègre dans une approche plus générale ayant pour objectifs :

- un parking-relais convivial ayant une très bonne relation fonctionnelle avec le métro m2 et le réseau routier existant ;
- des activités complémentaires qui optimisent l'usage du parking ;
- des activités attractives d'intérêt régional exploitant la présence du m2 pour desservir le site ;
- une qualité architecturale marquante en entrée Nord de la Ville de Lausanne.

Le préavis N° 2006/13 « Projet de parking-relais à Vennes – Crédit d'études pour le suivi de la procédure d'appel d'offres, le développement du projet du parking jusqu'à l'obtention du permis de construire et le suivi du projet » du 13 avril 2006, accepté en séance du 12 septembre 2006<sup>7</sup> par votre Conseil, a permis de financer, d'une part, les études pour le suivi de la procédure d'appel d'offres et, d'autre part, le développement du projet du parking jusqu'à l'obtention du permis de construire et le suivi de la réalisation du projet par la Commune.

Votre Conseil a accepté en séance du 5 décembre 2006<sup>8</sup> le préavis N° 2006/56 « Parking-relais de Vennes – Création d'une société pour la construction et l'exploitation du nouveau parking, octroi d'un droit distinct et permanent de superficie, garantie par la Commune des emprunts nécessaires et octroi d'un crédit spécial de fonctionnement pour la réalisation d'un parking provisoire et de divers travaux d'adaptation » du 12 octobre 2006 relatif à la réalisation du parking-relais de Vennes et au principe de l'édification de bâtiments en superstructure de celui-ci. Lors de cette séance, il a été traité de la constitution d'une société anonyme au capital-actions de 100 000 francs, entièrement en mains de la Commune, pour en assurer la construction et l'exploitation, la mise à disposition du terrain par le biais d'un droit distinct et permanent de superficie, la garantie par la Commune des emprunts nécessaires à cette réalisation, d'un montant maximum de 30 millions de francs, ainsi que l'octroi d'un crédit spécial de fonctionnement de 1,6 million de francs pour la réalisation d'un parking provisoire et de divers travaux d'adaptation des réseaux existants.

Votre Conseil a également accepté<sup>9</sup> le préavis N° 2010/6 du 20 janvier 2010 « P+R Vennes-AquaEcopôle - Pôle Vennes - Réaménagement local de la route de Berne à proximité du P+R - Réalisation et adaptation des routes d'accès au P+R et des réseaux souterrains - Conduites souterraines du P+R - AquaEcopôle hors parcelle - Rehaussement de la ligne à haute tension CFF - Réaménagement du P+R provisoire de Vennes » en séance du 2 mars 2010, pour un crédit total de 6,150 millions de francs. La réalisation, l'entretien et le renouvellement des infrastructures routières en périphérie du P+R et des réseaux de conduites souterraines, dans le cadre du Plan d'affectation cantonal N° 309 « Vennes » (PAC 309) du 14 février 2001 et de son addenda du 27 septembre 2006, d'une part, et de la Convention relative aux engagements des différents partenaires du Pôle de développement de Vennes signée le 29 février 2008, d'autre part, représentent un montant de 4,895 millions de francs. D'autres objets, comme le rehaussement de la ligne à haute tension CFF survolant le projet P+R - AquaEcopôle, le réaménagement, après sa suppression, du P+R provisoire et l'aménagement paysager en limite du domaine public,

<sup>7</sup> BCC 2006, pages 168 à 179

<sup>8</sup> BCC 2006-2007, T I, pages 676 à 700

<sup>9</sup> BCC 2009-2010, T II, pages 294 à 309

ainsi que les mesures provisoires de sécurité pour la gestion du trafic en phase transitoire sont compris dans ce préavis et sont devisés à 1,255 million de francs.

L'acte constitutif du droit de superficie du parking-relais prévoit déjà une série de dispositions particulières en rapport avec les constructions prévues sur la dalle du parking, en coordination avec le droit de superficie, objet du présent préavis.

### **3. Les superficiaires**

#### **3.1. Grisoni-Zaugg S.A.**

Il s'agit d'une société fondée en 1947, dont le siège est à Bulle, qui fait partie du Groupe Grisoni, comprenant une douzaine d'entreprises de construction en holding situées dans les cantons de Fribourg et de Vaud avec un effectif de l'ordre de 790 collaborateurs. Selon le Registre du commerce, Grisoni-Zaugg S.A. à Bulle a pour but l'exécution de tous travaux relatifs au domaine de la construction, la participation à toutes entreprises ; elle peut également effectuer toutes opérations financières, immobilières, industrielles ou commerciales « se rattachant directement ou indirectement à son but ». Son capital est de Fr. 1 200 000.–, entièrement libéré.

#### **3.2. Boas Immobilier S.A.**

Cette société, inscrite en 2005 au Registre du commerce, a son siège à Montreux ; son capital est de Fr. 20 00 000.–, entièrement libéré. Boas Immobilier S.A. a pour but, notamment, « ...l'acquisition de tout immeuble en rapport ou non avec l'exploitation d'établissements pour personnes âgées, établissements médico-sociaux, restaurants, hôtels et instituts de revitalisation. La société peut exercer toute activité financière, commerciale ou industrielle, mobilière ou immobilière, en rapport direct ou indirect avec son but. » (article 3 des statuts de la société).

Boas Immobilier S.A. est une des 28 sociétés du groupe Boas-Yakhin Holding S.A., actives dans les cantons de Vaud, Valais, Neuchâtel et Berne. Plus de 900 collaborateurs travaillent dans les différents secteurs d'activités liés à l'hébergement et la prise en charge de personnes âgées, à l'hôtellerie, à la restauration et au thermalisme.

Le siège administratif du groupe Boas est basé à Morges où sont regroupés les départements clés tels que les ressources humaines, la facturation, la comptabilité, l'informatique et les télécommunications, ainsi qu'une centrale d'achats, le département immobilier et une cellule communication.

### **4. Le projet**

Le projet comporte deux bâtiments : le premier consacré au projet AquaEcopôle, soit un aquarium/musée, un restaurant et un amphithéâtre, le second comportant un hôtel, un centre de congrès, un centre médical et des magasins de proximité. La surface de plancher brute est de 14 700 m<sup>2</sup> environ, pour un volume SIA de plus de 69 000 m<sup>3</sup>. Une cinquantaine de collaborateurs devraient œuvrer sur le site.

Promoteur du projet en partenariat avec l'entreprise Grisoni-Zaugg S.A., le groupe Boas assurera la direction générale de l'hôtel et du musée/aquarium.

En détail, l'ensemble du projet se présente comme il suit :

#### *Le Bâtiment A*

Ce bâtiment comprend :

- 50 biotopes et bassins d'eau douce d'une taille de 1000 à 1 million de litres d'eau douce (3 millions de litres au total) ;
- 5 zones climatiques représentant les 5 continents ;
- 1 auditoire de 150 places ;

- 1 café-restaurant, 1 boutique, des salles de conférences et d'expositions temporaires ;
- 1 bassin tactile, des locaux tels qu'atelier pédagogique, salle d'expérimentation, salle de jeux, laboratoires.

A la fois aquarium et musée d'avant-garde, l'AquaEcopôle proposera aux visiteurs une expérience nouvelle : l'immersion dans un milieu naturel reconstitué où le climat, les plantes, les animaux et les hommes ont leur place. L'AquaEcopôle sera un complexe unique en Suisse. L'estimation de la fréquentation annuelle est de l'ordre de 340 000 visiteurs.

Du point de vue de l'organisation, la société Aquatis S.A., détenue à 51 % par Boas-Yakhin Holding S.A. aura pour responsabilité le management du musée/aquarium. La direction de ce dernier sera assurée par un spécialiste ingénieur aquacole et océanographe, ainsi que par le directeur d'une agence de scénographie et de communication.

Le coût de la construction est estimé à environ Fr. 28 000 000.–, sans les aquariums, la faune et le mobilier.

La Fondation AquaEcopôle soutient la création du musée/aquarium en contribuant au financement de ses équipements et des programmes d'éducation liés aux questions environnementales (estimation : Fr. 15 000 000.–). Cette fondation, dont le siège est à Lausanne, a pour but, notamment, la promotion de l'éducation à l'environnement et au développement durable ; elle est présidée par M. Yves Christen, ancien président du Conseil national.

#### *Le Bâtiment B*

Ce bâtiment abritera un ensemble de services fonctionnant en synergie avec l'écomusée et le parking-relais, soit :

- un hôtel de 131 chambres de la catégorie trois étoiles que le groupe Boas espère ouvrir au premier semestre 2013 ;
- un centre médical d'urgence, avec accueil, zone d'attente, laboratoires, radiographie et consultation, ainsi qu'un espace de consultation pour 8 à 10 cabinets médicaux ;
- deux magasins de proximité et un kiosque ;
- un espace de liaison couvert et fermé se prolongeant par une marquise jusqu'à la station du métro m2.

L'hôtel sera exploité par une société à constituer, détenue à 100 % par Boas-Yakhin Holding S.A. et géré par Boas Management S.A.

Le centre médical et les commerces feront l'objet de baux de longue durée.

Le coût de construction du bâtiment B est estimé à Fr. 26 000 000.– sans le mobilier et le matériel d'exploitation.

Afin de réaliser ces projets, les sociétés concernées ont demandé à la Commune de pouvoir utiliser la dalle-toiture du parking-relais sous la forme d'un droit distinct et permanent de superficie.

#### **5. Respect des critères de développement durable**

Pour ce qui est de l'AquaEcopôle, s'agissant d'un projet particulier, les besoins ont été ciblés dès les premières phases de sa conception de manière à déterminer les contraintes spécifiques à son fonctionnement. Les principales contraintes consistent en la maîtrise de l'humidité relative des ambiances tant pour les utilisateurs que pour la conservation du bâtiment (partie aquariums), l'aération importante des locaux, le chauffage et le refroidissement du bâtiment, ainsi que celui du processus aquarium. La philosophie du

projet consiste à apporter une réponse efficace à ces besoins sur le plan économique et environnemental. Cela se traduit par la mise en œuvre des installations strictement nécessaires. Ainsi l'aménagement et l'emplacement des différentes ambiances sont allés dans le sens de la réduction du nombre de zones avec traitement « climatique » différent.

Pour les deux bâtiments, la mise en œuvre d'une isolation importante alliée à un système de récupération de chaleur sur la ventilation permet de réduire les besoins et d'atteindre les exigences primaires de Minergie 2009.

S'agissant de la production de chaleur, l'analyse énergétique et environnementale des énergies disponibles sur le site mettent en évidence l'alimentation par le CAD des SIL. Les niveaux de températures de celui-ci (110°C) permettent de couvrir les besoins aussi bien de chaleur que de froid (système par absorption). Ainsi, l'ensemble du projet bénéficie d'une source d'énergie en grande partie renouvelable pour ces besoins climatiques.

Concernant le sujet de la mobilité l'emplacement du projet est en adéquation avec des modes transports à faible impact puisqu'il se situe aux portes de la ville accessible facilement par les transports en commun par l'intermédiaire du terminus du m2.

## **6. Le droit distinct et permanent de superficie**

Afin de concrétiser leurs intentions respectives, la Commune et les deux sociétés susmentionnées ont signé une promesse de constitution de droit distinct et permanent de superficie, en date du 24 octobre 2008, l'acte étant subordonné à la décision du Conseil communal, recours et référendum échus, ainsi qu'à l'obtention des permis de construire des bâtiments prévus sur le parking-relais tous recours échus. La seconde condition est réalisée, de sorte qu'une décision positive du Conseil communal, délai référendaire échue, permettra la constitution du droit de superficie définitif.

Ce droit de superficie grèvera 13 958 m<sup>2</sup> de la parcelle n° 20349 située à l'avenue de Valmont ; il sera superposé au droit de superficie octroyé à Parking-Relais Lausannois S.A.

### **6.1. Conditions essentielles du droit**

*Durée :* le droit est concédé pour une durée échéant le 7 mai 2107, l'échéance étant identique à celle du droit de superficie octroyé à Parking-Relais Lausannois S.A. ;

*Redevance :* 5 % l'an sur la valeur du terrain fixée à Fr. 2 000 000.– pour cet objet, soit Fr. 100 000.– ; la redevance sera indexée tous les cinq ans à l'indice suisse des prix à la consommation ou à tout autre indice appelé à lui succéder.

*Retour des constructions :*

- retour anticipé pour cause d'intérêt public : application des règles de la loi vaudoise sur l'expropriation pour cause d'intérêt public.
- retour anticipé en cas de violation de ses obligations par le superficiaire : indemnité versée au superficiaire ; elle ne sera pas supérieure au coût initial des constructions et des parties intégrantes, augmenté des impenses d'amélioration et diminué :
  - de 30 % de cette somme ;
  - de la moins-value de vétusté fixée à 1 % l'an, calculée sur le coût avant déduction de la pénalité.

- retour à l'échéance du droit : indemnité fixée à dire d'expert désigné d'un commun accord ; cette indemnité, fondée sur la valeur intrinsèque des constructions et de leurs parties intégrantes, amortissements de vétusté et obsolescence déduits, sera réduite de 50 % si c'est le superficiaire qui ne sollicite pas la prolongation ou le renouvellement du droit.

## 6.2. Droit distinct et permanent de superficie

### CONSTITUTION DE DROIT DISTINCT ET PERMANENT DE SUPERFICIE

DEVANT Didier **KOHLI**, notaire à Lausanne, \_\_\_\_\_

comparaissent : \_\_\_\_\_

d'une part : \_\_\_\_\_

la **COMMUNE DE LAUSANNE**, ici représentée par, ..., domicilié à Lausanne, qui agit en vertu et sur la base d'une procuration délivrée par la Municipalité de la Commune de Lausanne le , signée et ci-annexée, ainsi que des pièces suivantes :

- décision du Conseil communal, du ... ; \_\_\_\_\_

- procuration délivrée par la Municipalité, le ..., signée et ci-annexée, \_\_\_\_\_

- copie de la lettre à la Préfecture du district de Lausanne, datée du ..., l'informant de cette opération ;-

ci-après nommée « le superficiant ». \_\_\_\_\_

d'autre part : \_\_\_\_\_

1. La société **GRISONI-ZAUGG S.A.**, société anonyme dont le siège est à Bulle (Fribourg), ici représentée par Monsieur Pascal Doutaz, domicilié à La Tour-de-Trême (Fribourg), \_\_\_\_\_

qui agit en vertu de procuration spéciale, du , signée, légalisée et ci-annexée; \_\_\_\_\_

2. La société **BOAS IMMOBILIER SA**, société anonyme dont le siège est à Montreux, ici représentée par son administrateur président Monsieur Bernard Russi, de Saanen (Berne), à Saint-Sulpice (Vaud), qui l'engage par sa signature individuelle, \_\_\_\_\_

ci-après nommée « le superficiaire ». \_\_\_\_\_

### I. EXPOSE PREALABLE

Les comparants exposent ce qui suit : \_\_\_\_\_

1.1. Le superficiant est propriétaire de la parcelle désignée ci-après conformément au Registre foncier : \_\_\_\_\_

### Etat descriptif de l'immeuble

Commune: 132 Lausanne

Numéro d'immeuble: 20349

Adresse(s): Avenue de Valmont

Autre(s) plan(s):

No plan: 102

Surface: 15 995 m<sup>2</sup>, numérique

Mutation:

Genre(s) de nature: Place-jardin, 15 995 m<sup>2</sup>

1.2. L'immeuble susdésigné demeure assujéti aux restrictions légales de la propriété foncière fondées sur le droit public ou privé et dont certaines ne sont pas mentionnées au Registre foncier. Il s'agit notamment de celles résultant de la loi et des règlements sur la police des constructions et l'aménagement du territoire, ainsi que des lois sur les routes, la protection des eaux et le Code rural et foncier. \_\_\_\_\_

1.3. Le superficiaire a l'intention de construire un écomusée sur le thème de l'eau douce et un deuxième bâtiment comprenant un hôtel, un centre médical, un kiosque et des magasins de moyenne dimension. Les bâtiments seront édifiés sur la dalle du parking-relais de 1190 places construit préalablement par la société Parkings-Relais lausannois SA. \_\_\_\_\_

Il est précisé que le superficiaire entend céder ultérieurement son droit à un tiers qui reprendra les droits et obligations du présent acte. \_\_\_\_\_

Afin que les bâtiments décrits ci-dessus ne soient pas incorporés au terrain appartenant au superficiant, ni à la servitude de superficie octroyée à la société propriétaire du parking, le superficiant décide de constituer une servitude de superficie en faveur du superficiaire. Cette servitude s'exercera horizontalement sur la parcelle 20461 de la commune de Lausanne, de treize mille neuf cent cinquante-huit mètres carrés (13 958 m<sup>2</sup>) et sera limitée verticalement en profondeur aux cotes indiquées sur les plans faisant l'objet du permis de construire du parking et immatriculée au Registre foncier à titre de droit distinct et permanent. \_\_\_\_\_

Cela exposé, les comparants conviennent de ce qui suit : \_\_\_\_\_

## II. DROIT DISTINCT ET PERMANENT DE SUPERFICIE

### Article 1 - Constitution de servitude de superficie \_\_\_\_\_

Le superficiant constitue en faveur de la société Grisoni-Zaugg SA et de la société Boas Immobilier SA, qui acceptent, une servitude de superficie au sens des articles n° 675, 779 et 779 a à l du Code civil suisse. \_\_\_\_\_

Cette servitude grèvera la fraction de la parcelle susdésignée, de treize mille neuf cent cinquante-huit mètres carrés (13 958 m<sup>2</sup>), selon le plan spécial et le tableau de mutation dressés le 11 septembre 2008 par l'ingénieur géomètre officiel Monsieur Yves Deillon, à Lausanne, pièces qui seront déposées au Registre foncier à l'appui de la copie du présent acte. \_\_\_\_\_

S'agissant du plan spécial, les comparants déclarent en avoir pris connaissance par le notaire et l'avoir approuvé (article 63, alinéa 3, de la loi vaudoise sur le notariat). \_\_\_\_\_

### Article 2 - Immatriculation au Registre foncier \_\_\_\_\_

En application des articles 779, alinéa 3 et 943 du Code civil suisse, les parties équient l'immatriculation, au Registre foncier, de la servitude précitée, à titre de droit distinct et permanent, sous numéro 20'461. \_\_\_\_\_

### Article 3 - Durée \_\_\_\_\_

Le droit de superficie est accordé pour une durée échéant le 7 mai 2107.

Toute demande de prolongation devra être formulée par le superficiaire quatre ans avant l'échéance, le superficiant s'engageant à se prononcer dans l'année qui suit la demande. \_\_\_\_\_

#### **Article 4 - Constructions autorisées**

Le superficiaire s'engage à construire un écomusée sur le thème de l'eau douce et un deuxième bâtiment avec diverses activités commerciales conformément aux permis de construire P 132-37-4-2009-ME 96546 et P 132-37-3-2009-ME 96547, du 21 octobre 2009, entrés en force le 16 mars 2011. Il lui incombera de s'assurer que la structure porteuse du parking (fondations, porteurs et dalle toiture) sera construite sur la base des normes et règlements de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes (SIA), de manière à supporter les charges supplémentaires provenant des constructions projetées en surface. Le superficiaire supportera la totalité des coûts relatifs aux renforcements de cette structure, à son entretien et à son renouvellement éventuel. Il est précisé que l'étanchéité de la dalle-toiture du parking et sa protection seront financées intégralement par le superficiaire, lequel assumera également à l'avenir toutes les charges et responsabilités d'entretien et de renouvellement de l'étanchéité et de sa protection, ainsi que les frais de déblaiement et de remise en état des aménagements.

Les frais d'adaptation de la ligne électrique à haute tension, notamment sa surélévation, seront répartis entre le superficiant et le superficiaire proportionnellement aux avantages que cette surélévation apporte au parking-relais et à toutes les constructions complémentaires sur la dalle du parking-relais. La fixation de la répartition détaillée des frais fera l'objet d'un accord séparé à la présente constitution de servitude de superficie.

Tous les frais directs et indirects liés à des adaptations des bâtiments et à des aménagements extérieurs du superficiaire ainsi qu'à des mesures de protection diverses en relation avec la présence de la ligne électrique à haute tension, sont entièrement à la charge de ce dernier qui assumera également toutes responsabilités relatives à des dommages et accidents qui pourraient survenir.

Le superficiaire supportera la totalité des coûts relatifs à toutes canalisations et conduites (eaux claires, eaux usées, eau d'alimentation, chauffage à distance, électricité, multimédia, etc., dans ses bâtiments et à travers le parking) nécessaires à l'alimentation et à l'évacuation des eaux des bâtiments et des passages construits sur la dalle-toiture du parking. Les coûts relatifs aux travaux de raccordement des canalisations (eaux claires, eaux usées, eaux laminées) susmentionnées traversant la parcelle voisine sur la plateforme G2 du plan d'affectation cantonal seront répartis entre le superficiant et le superficiaire proportionnellement aux avantages que cet équipement apporte au parking-relais et à toutes les constructions complémentaires sur la dalle du parking-relais. La fixation de la répartition détaillée des frais fera l'objet d'un accord séparé à la présente constitution de servitude de superficie.

Indépendamment de l'application des dispositions réglementaires, le superficiaire s'engage à respecter les critères de construction préconisés par la Commune de Lausanne, dans le cadre de sa politique de développement durable, en choisissant un mode judicieux de production de chaleur, en assurant une gestion correcte des eaux domestiques et de surface et en optant pour des matériaux ne présentant aucun risque pour la santé et ayant un faible impact environnemental. Les documents et plans de constructions objet du présent droit de superficie devront être approuvés par le superficiant.

Les travaux de construction devront commencer dans un délai de deux ans dès l'entrée en force définitive et exécutoire du permis de construire et se poursuivre sans discontinuer jusqu'à leur achèvement, cas de force majeure réservés.

Au cas où les travaux ne débuteraient pas dans le délai ci-dessus ou seraient interrompus de manière durable en raison de la seule négligence du superficiaire, le superficiant pourrait demander le retour anticipé du présent droit de superficie, le superficiaire s'engageant à signer toute réquisition à cet effet. Le cas échéant, aucune indemnité ne serait due de part et d'autre.

Les droits des tiers sont réservés, ainsi que les restrictions de la propriété fondées sur le droit public telles que celles résultant de plans d'affectation, d'alignement ou autres, qui ne sont pas mentionnées au Registre foncier. \_\_\_\_\_

Le superficiaire peut autoriser d'autres constructions, pour autant que ces dernières respectent les lois et règlements en vigueur et qu'elles restent à l'intérieur de l'assiette du droit ; de plus, tout projet ultérieur de modification ou d'amélioration des bâtiments sera préalablement soumis à l'accord du superficiaire, indépendamment de la procédure éventuelle de mise à l'enquête publique. \_\_\_\_\_

Les rapports entre le superficiaire et le propriétaire du parking feront l'objet de conventions et de servitudes éventuelles. \_\_\_\_\_

#### **Article 5 - Coût des constructions et impenses d'amélioration**\_\_\_\_\_

Afin de déterminer les indemnités pouvant être dues au superficiaire à l'article 8, ce dernier fera connaître au superficiaire avec pièces justificatives à l'appui, dans un délai d'un an dès l'achèvement des travaux, le coût réel des constructions, de leurs parties intégrantes, ainsi que des impenses d'amélioration réalisées ultérieurement et dûment autorisées par le superficiaire. \_\_\_\_\_

Sont considérées comme parties intégrantes au sens de l'article 642 du Code civil suisse, les choses mobilières qui sont unies matériellement de façon durable aux constructions et qui ne peuvent en être séparées ou enlevées sans que les constructions soient détériorées ou altérées. \_\_\_\_\_

Par impenses d'amélioration, il faut entendre toute dépense source de plus-value pour les constructions, à l'exclusion des frais d'entretien. \_\_\_\_\_

Il est précisé que les installations mobilières effectuées par le superficiaire ou ses locataires et qui ne sont pas considérées comme parties intégrantes, ne feront l'objet d'aucune indemnité de la part du superficiaire et, par conséquent, ne seront prises en compte ni dans le coût de construction, ni dans les impenses d'amélioration. \_\_\_\_\_

#### **Article 6 - Obligations du superficiaire**\_\_\_\_\_

Pendant toute la durée du droit de superficie, le superficiaire s'engage à : —

a) solliciter l'accord du superficiaire en cas de changement d'affectation du ou des bâtiments, dûment motivé; le superficiaire tiendra compte de la situation économique et financière du superficiaire, ainsi que des dispositions réglementaires en vigueur au moment de la demande du superficiaire ; \_\_\_\_\_

b) dès la construction et en cas de travaux ultérieurs à respecter les critères de construction stipulés dans l'article 4 du présent acte ; \_\_\_\_\_

c) entretenir convenablement les bâtiments précités, les parties intégrantes, les aménagements extérieurs et le terrain grevé du droit de superficie; \_\_\_\_\_

d) ne pas interrompre durablement l'occupation des constructions objet du présent droit de superficie, cas de force majeure réservés; \_\_\_\_\_

e) faire reprendre par tout successeur juridique les obligations personnelles qui lui incombent en vertu du présent acte, ainsi que les éventuelles dettes hypothécaires grevant le droit de superficie, les créanciers consentant à ces reprises ; \_\_\_\_\_

f) exécuter ponctuellement les obligations qu'il doit assurer en vertu du présent contrat; \_\_\_\_\_

g) veiller à ce que les créances garanties par gage grevant le droit de superficie soient stipulées entièrement remboursables un an au moins avant l'échéance dudit droit, cette clause devant figurer dans les contrats de gages immobiliers et sur les titres hypothécaires s'il en est créé ; \_\_\_\_\_

h) acquitter régulièrement et aux temps prescrits les intérêts et remboursements contractuels des créances garanties par des gages immobiliers grevant le droit de superficie ; \_\_\_\_\_

i) acquitter les contributions publiques éventuelles, tant fédérales que cantonales et communales, les primes d'assurance et autres charges périodiques afférentes au droit de superficie ainsi qu'aux constructions et installations fixes ; \_\_\_\_\_

j) amortir les constructions et installations fixes au prorata de la durée du droit de superficie, de manière à ce qu'elles soient totalement amorties à l'échéance du droit ; \_\_\_\_\_

k) soumettre à l'approbation préalable du superficiaire, conformément à l'article 15 ci-après, toute cession totale ou partielle du droit de superficie, ou tout transfert économique résultant notamment du passage d'un type de société ou de personne morale à un autre, d'apports à une société ou à une personne morale, de reprises de biens, de fusions, de cession d'une part importante ou de la totalité des actions du superficiaire, ainsi que toute location et sous-location de l'immeuble objet du droit de superficie ; \_\_\_\_\_

l) ne pas constituer, sur son propre droit de superficie, sous peine de nullité, un droit de superficie à titre secondaire ; \_\_\_\_\_

m) disposer d'une couverture d'assurances suffisante, notamment en matière de responsabilité civile et de couverture « dégât d'eau » pour tous dommages, réparations, entretiens, déblaiements, etc, liés à l'étanchéité de la dalle-toiture et à sa protection. —

#### **Article 7 - Retour anticipé des constructions pour cause d'intérêt public**

Si les constructions font l'objet d'une décision d'expropriation pour cause d'intérêt public, l'indemnisation du superficiaire sera effectuée conformément aux règles de la loi vaudoise sur l'expropriation pour cause d'intérêt public. \_\_\_\_\_

#### **Article 8 - Retour anticipé des constructions en cas de violation de ses obligations par le superficiaire**\_\_\_\_\_

En cas de violations graves ou réitérées par le superficiaire des obligations assumées par lui en vertu des dispositions de la présente convention, notamment de celles stipulées sous chiffre 6, le superficiaire pourra se départir du contrat de servitude et exiger la radiation du droit de superficie distinct et permanent au Registre foncier, ainsi que provoquer le retour anticipé des constructions. \_\_\_\_\_

Ce retour anticipé interviendra après notification au superficiaire, sous pli recommandé, d'une mise en demeure lui enjoignant de mettre fin à son comportement fautif, dans un délai de trois mois, et l'avisant des conséquences de la non-observation de cette mise en demeure. Si cette dernière reste vaine, notification sera faite au superficiaire, sous pli recommandé, avec indication du motif, de la radiation du droit distinct et permanent de superficie dans un délai de douze mois. \_\_\_\_\_

Si le superficiaire exerce ce droit, il versera au superficiaire une indemnité pour la reprise des constructions et de leurs parties intégrantes. Cette indemnité sera fixée par le Tribunal arbitral prévu à l'article dix-neuf (19) ci-après. Elle ne sera cependant pas supérieure au coût initial des constructions et des parties intégrantes, augmenté des impenses d'amélioration et diminué : \_\_\_\_\_

– de trente pour cent (30 %) de cette somme, \_\_\_\_\_

– de la moins-value de vétusté, fixée à un pour cent (1 %) l'an, calculée sur le coût avant déduction de la pénalité. \_\_\_\_\_

La moins-value de vétusté sera déterminée indépendamment des amortissements comptables et fiscaux opérés par le superficiaire. \_\_\_\_\_

Les installations directement liées à l'activité du superficiaire ou de son locataire ne feront l'objet d'aucune indemnité de la part du superficiant. \_\_\_\_\_

Le superficiaire pourra s'opposer dans les six mois suivant la demande au retour anticipé des constructions en cédant le droit de superficie à un tiers, sous réserve de la faculté accordée au superficiant de refuser tout tiers ne remplissant pas les conditions prescrites à l'article 15 ci-dessous. \_\_\_\_\_

Si le superficiaire tombe en faillite, le superficiant pourra sans notification et sans délai préalable, reprendre les constructions et les parties intégrantes, avec l'accord de la masse en faillite, en versant à celle-ci l'indemnité prévue au troisième alinéa du présent article. \_\_\_\_\_

Tout litige entre parties relatif à l'interprétation des dispositions ci-dessus sera soumis au Tribunal arbitral prévu à l'article dix-neuf (19) ci-après. \_\_\_\_\_

#### **Article 9 - Redevance**\_\_\_\_\_

Le superficiaire s'acquittera d'une redevance de Fr. 100'000.- (cent mille francs), calculée au taux de 5 % l'an sur la valeur du terrain fixée, pour cet objet, à Fr. 2'000'000.-- (deux millions de francs). \_\_\_\_\_

La redevance sera perçue dès la délivrance du permis d'occuper, mais au plus tard 6 mois après le début de l'exploitation du bâtiment commercial et sera payée d'avance, par trimestre, au 1<sup>er</sup> janvier, 1<sup>er</sup> avril, 1<sup>er</sup> juillet et 1<sup>er</sup> octobre ; elle sera indexée tous les 5 ans à l'indice suisse des prix à la consommation ou tout autre indice appelé à lui succéder. \_\_\_\_\_

Tout retard dans la perception de la redevance entraînera la perception d'un intérêt de 5 % sur le montant dû. \_\_\_\_\_

Le superficiaire consent d'ores et déjà à l'inscription d'une hypothèque légale en faveur du superficiant, d'un montant égal à trois annuités, soit trois cent mille francs (Fr. 300'000.--) afin de garantir le paiement de la redevance. \_\_\_\_\_

#### **Article 10 - Entrée en possession**\_\_\_\_\_

L'entrée en possession de la surface grevée aura lieu le jour de l'inscription du présent acte au Registre foncier. \_\_\_\_\_

Le superficiant n'assumera aucune responsabilité quant aux événements pouvant survenir du fait de la construction des bâtiments et de l'exploitation de la parcelle par le superficiaire. \_\_\_\_\_

#### **Article 11 - Servitudes à constituer**\_\_\_\_\_

Le superficiaire s'engage à constituer toutes les servitudes nécessaires à l'exploitation de ses bâtiments et aux rapports de bon voisinage. En particulier, le superficiaire s'engage à constituer toutes servitudes relatives aux accès aux bâtiments, aux passages (à pied et pour tous véhicules) et aux canalisations (eaux claires, eaux usées, écoulement, électricité, multimédia, etc., dans ses bâtiments et à travers le parking) nécessaires à l'alimentation et à l'évacuation des eaux des bâtiments et des passages construits sur la dalle-toiture du parking. \_\_\_\_\_

#### **Article 12 - Responsabilité du superficiaire**\_\_\_\_\_

Le superficiaire prendra à sa charge toutes les obligations et toutes les responsabilités de droit privé incombant au superficiant en sa qualité de propriétaire du terrain grevé ainsi que toutes les obligations et toutes les responsabilités de droit privé découlant pour lui des constructions objet du droit de superficie, de leurs parties intégrantes et de leurs accessoires. \_\_\_\_\_

Il répondra à l'égard des tiers de tous excès en matière de droit de voisinage au sens de l'article 679 du Code civil suisse. Concernant l'étanchéité de la dalle-toiture, sa protection et toutes les canalisations et autres aménagements à travers le parking, il assumera tous les frais de construction, d'entretien, de renouvellement, de dommages éventuels, de réparation, de déblaiement, etc. \_\_\_\_\_

Le superficiaire prendra à sa charge, proportionnellement à son usage, les éventuels détournements de collecteurs, tant publics que privés, qui pourraient être touchés par les constructions envisagées; il ne pourra pas invoquer la responsabilité du superficiaire.

#### **Article 13 - Retour des constructions à l'échéance du droit**\_\_\_\_\_

Si, à l'expiration de la convention constitutive du droit de superficie ou ultérieurement, le droit de superficie n'est pas renouvelé, le superficiaire deviendra propriétaire des constructions édifiées sur les immeubles grevés, le superficiaire s'engageant à donner son consentement à la radiation de la servitude au Registre foncier.

En contrepartie, le superficiaire versera au superficiaire une indemnité calculée comme il suit : \_\_\_\_\_

- si c'est le superficiaire qui refuse la prolongation ou le renouvellement du droit, l'indemnité sera fixée à dire d'expert désigné d'un commun accord ; elle tiendra compte de la vétusté et de l'obsolescence des bâtiments. A défaut d'entente, la valeur des constructions sera déterminée dans le cadre d'une procédure de preuve à futur ; \_\_\_\_\_

- si c'est le superficiaire qui ne sollicite pas la prolongation ou le renouvellement du droit, l'indemnité, calculée comme ci-dessus, sera réduite de cinquante pour cent (50%). \_\_\_\_\_

Il est précisé que l'indemnité ne portera que sur la valeur intrinsèque des constructions et de leurs parties intégrantes, amortissement de vétusté et obsolescence déduits, à l'exclusion de tout objet ou aménagement de nature mobilière, conformément à l'article 5. La définition de la valeur intrinsèque est la suivante : valeur, au jour de l'échéance du droit de superficie, basée sur le coût de la construction et des parties intégrantes des bâtiments et des impenses d'amélioration autorisées par le superficiaire, à l'exclusion de tout élément de nature mobilière. \_\_\_\_\_

#### **Article 14 - Prise en charge partielle du coût des renforcements en cas d'abandon du projet par le superficiaire**\_\_\_\_\_

Pour le cas où le superficiaire ne réaliserait pas son projet de construction, le superficiaire s'engage d'ores et déjà à imposer au futur nouveau bénéficiaire de la servitude de superficie d'indemniser partiellement le superficiaire des coûts de renforcement et de canalisations, en fonction de l'utilisation effective de ces derniers par le nouveau projet. Le montant de l'indemnisation sera arrêté à dire d'expert. En aucun cas, le superficiaire ne devra indemniser le superficiaire pour ces renforcements. \_\_\_\_\_

#### **Article 15 - Cession, transmission ou transfert économique du droit**\_\_\_\_\_

Le droit de superficie est cessible ou transmissible; il peut également faire l'objet d'un transfert économique. Par transfert économique, il faut entendre la cession de la majorité, de la totalité ou d'une part importante des actions ou des parts sociales de la société superficiaire à un ou des tiers ou à une autre société, sans que la dénomination de ladite société superficiaire ne soit modifiée. \_\_\_\_\_

Le superficiaire devra être informé, par acte écrit, de toute cession ou location du droit de superficie ou de tout transfert économique projeté par le superficiaire; il pourra s'y opposer valablement dans un délai de deux mois dès réception de l'avis : \_\_\_\_\_

a) si le bénéficiaire n'est pas solvable ; \_\_\_\_\_

b) s'il poursuit une activité contraire aux mœurs ou à l'ordre public ; \_\_\_\_\_

c) s'il n'offre pas pour le superficiant un intérêt équivalent à celui que représente le superficiaire ; \_\_\_\_\_

d) s'il ne souscrit pas à toutes les obligations prévues dans le présent acte ou dans ceux passés en complément ou en exécution des présentes. \_\_\_\_\_

Si le superficiant n'autorise pas la cession ou le transfert économique, le superficiaire pourra exiger que le Tribunal arbitral prévu à l'article dix-neuf (19) du présent acte décide si le refus est justifié au regard des conditions énumérées ci-dessus. \_\_\_\_\_

L'acte de cession ou de transfert du droit de superficie sera soumis au superficiant avant que les contractants le signent. \_\_\_\_\_

#### **Article 16 - Droit de contrôle** \_\_\_\_\_

Le superficiant se réserve le droit de visiter les lieux en tout temps pour veiller au respect du présent acte. \_\_\_\_\_

#### **Article 17 - Contributions diverses** \_\_\_\_\_

Tous impôts, taxes et contributions de droit public périodiques dus en raison de droits réels sur les bâtiments érigés par le superficiaire seront à la charge de ce dernier, le propriétaire du parking supportant les charges concernant sa propre construction. \_\_\_\_\_

#### **Article 18 - Rapports de voisinage**

Les rapports de voisinage entre le superficiant et le superficiaire seront réglés par voie de conventions. \_\_\_\_\_

#### **Article 19 - Clause d'arbitrage et for** \_\_\_\_\_

Tous les litiges pouvant résulter de l'application ou de l'interprétation du présent acte seront soumis à un Tribunal arbitral constitué conformément au Concordat suisse sur l'arbitrage, auquel le canton de Vaud a adhéré le 30 juin 1970. \_\_\_\_\_

Le for est à Lausanne. \_\_\_\_\_

#### **Article 20 - Publicité** \_\_\_\_\_

Le superficiant conservera l'exclusivité publicitaire pour les produits des tiers visibles à partir du domaine public. \_\_\_\_\_

Toutefois, le superficiaire a l'autorisation de faire de la publicité pour ses propres activités. \_\_\_\_\_

Sont réservées les dispositions de droit public sur l'affichage publicitaire, en particulier sur la pose d'enseignes lumineuses et de réclames. \_\_\_\_\_

#### **Article 21 - Annotation de clauses spéciales** \_\_\_\_\_

Les clauses mentionnées sous chiffre 3, 7, 8 et 13 feront l'objet d'une annotation au Registre foncier. \_\_\_\_\_

#### **Article 22 - Modifications éventuelles de la loi** \_\_\_\_\_

Pour le cas où les prescriptions légales relatives au droit de superficie seraient modifiées ou complétées, les soussignés prévoient d'emblée : \_\_\_\_\_

a) que les dispositions de droit impératif, même contraires aux clauses convenues, seront applicables à leurs rapports dès leur entrée en vigueur ; \_\_\_\_\_

b) que les dispositions de droit dispositif ne pourront l'être qu'avec l'accord des deux parties. \_\_\_\_\_

Les conventions passées seront, le cas échéant, modifiées en conséquence. -

#### **Article 23 - Autres dispositions** \_\_\_\_\_

Pour les cas non prévus dans le présent acte, les dispositions figurant dans le Code civil suisse font règle. \_\_\_\_\_

**Article 24 - Frais** \_\_\_\_\_

Les frais du présent acte et de l'acte définitif de constitution de droit de superficie, des opérations préliminaires et accessoires, les émoluments du Registre foncier, les droits de mutation cantonal et communal ainsi que tous les frais en relation avec le renouvellement ou la radiation du présent droit de superficie et avec la constitution ou la modification des servitudes nécessitées par la construction projetée sont à la charge du superficiaire, sans préjudice de la solidarité entre les comparants prévue par les lois en la matière. \_\_\_\_\_

**DONT ACTE**

lu par le notaire aux comparants, qui l'approuvent et le signent avec lui, séance tenante, à Lausanne, le ... \_\_\_\_\_

La minute est signée : .... \_\_\_\_\_

**7. Conclusions**

Les bâtiments prévus, situés sur le parking-relais en construction et contigus à la station du métro m2, forment un tout cohérent et présentent, de par leur destination, leur fonction et leur architecture, une image forte, valorise le site stratégique de Vennes et constitue une entrée attractive du Nord de la Ville. C'est pourquoi la Municipalité soutient le projet.

Dès lors, fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous propose, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le préavis N° 2011/30 de la Municipalité, du 11 mai 2011 ;

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'octroyer un droit distinct et permanent de superficie grevant une surface de 13 958 m<sup>2</sup> de la parcelle n° 20349 sise à l'avenue de Valmont, en faveur de Grisoni-Zaugg S.A. à Bulle et de Boas Immobilier S.A. à Montreux ou à un nommable, pour la construction d'un écomusée et d'un bâtiment à usage commercial, conformément aux conditions figurant dans le préavis N° 2011/30 de la Municipalité, du 11 mai 2011.**

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Rapport

Membres de la commission : M<sup>me</sup> et MM. Maurice Calame (PLR), rapporteur, Mathieu Blanc (PLR), Jean-Luc Chollet (UDC), Magali Crausaz Mottier (La Gauche), Henri Klunge (PLR), Philippe Mivelaz (Soc.), Roland Ostermann (Les Verts), Roland Rapaz (Soc.), Vincent Rossi (Les Verts).

Municipalité : MM. Olivier Français, municipal, Travaux et Grégoire Junod, municipal, Culture et logement.

**Rapport photocopié de M. Maurice Calame (PLR), rapporteur :**

**Composition de la commission**

Rapporteur : M. Maurice Calame (PLR). Membres : M<sup>mes</sup> et MM. Henri Klunge (PLR), remplaçant Yves-André Cavin, Mathieu Blanc (PLR), Roland Rapaz (Soc.), remplaçant Magali Zuercher, Philippe Mivelaz (Soc.), Vincent Rossi (Les Verts), remplaçant Benoît Biéler, Roland Ostermann (Les Verts), Magali Crausaz Mottier (La Gauche), Jean-Luc Chollet (UDC), remplaçant Raphaël Abbet.

Absente : M<sup>me</sup> Anne-Françoise Decollogny (Soc.), remplaçant M. Jean-Charles Bettens.

Pour la Municipalité : MM. Olivier Français, Travaux, et Grégoire Junod, Culture et logement.

Pour l'administration : MM. Yves Deillon, chef du Service de la coordination et du cadastre, Charles-André Bruttin, délégué à la Commission immobilière.

Pour la société Boas Immobilier S.A. : MM. Bernard Russi, président directeur général, et Felipe Gonzalez, directeur.

Pour la société Grisoni-Zaugg S.A. : M. Pascal Doutaz, directeur général.

Pour l'écomusée : M. Michel Etter, muséologue, concepteur.

Notes de séance : M<sup>me</sup> Sonia Carbonell, assistante de la Commission immobilière. Nous remercions M<sup>me</sup> Sonia Carbonell pour avoir tenu les excellentes notes de séance.

La commission a tenu une seule séance le 23 septembre 2011, à 9 h, à Lausanne, place Chauderon 9, étage E1, salle de conférence C1

**Objet du préavis**

Il s'agit uniquement d'octroyer un droit distinct et permanent de superficie, sur le parking-relais de Vennes, à Grisoni-Zaugg S.A. et à Boas Immobilier S.A. pour permettre à ces deux sociétés de construire un écomusée sur le thème de l'eau douce et un deuxième bâtiment commercial comprenant des activités.

**Présentation du projet**

Les deux sociétés bénéficiaires du droit de superficie se chargeront de la construction et de l'exploitation. Boas Immobilier SA assurera la direction générale du projet d'écomusée. Grisoni-Zaugg SA sera l'entrepreneur, constructeur du complexe, de l'étude jusqu'à son exécution.

Une 3<sup>e</sup> société, Thematis SA, est partenaire pour les activités muséographiques. L'AquaEcopôle se veut être un centre culturel et scientifique innovant, dédié à l'eau, du type des « musées biotopes », avec un message scientifique au travers de ses différents environnements et avec une réflexion sur l'eau douce potable, l'énergie et le développement durable. La qualité des prestations qui seront offertes devra être très importante pour le succès de l'opération et c'est pour cette raison que ce projet fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de partenaires reconnus compétents.

L'entrepreneur relève au sujet de la durée des procédures que cette affaire a fait l'objet de recours jusqu'au Tribunal fédéral, ce qui a grandement perturbé la planification. Les travaux vont pouvoir débiter dans le courant de 2012.

Concernant les garanties d'*écoconception*, un mandat a été donné à un bureau d'études, pour définir les éléments à prendre en considération et voir ainsi ce qu'il est possible ou non de réaliser pour pouvoir garantir la qualité de l'environnement.

### **Valeur du terrain**

Le prix au mètre carré, dans le cas présent, est modeste. Il est dû au fait que l'engagement et la prise de risques sont considérables pour les investisseurs. Ceci permettra une valorisation de ce site stratégique.

Ce terrain a fait l'objet d'un long processus entamé dans le cadre de l'affectation des sols pour le projet Biopôle. Le prix au mètre carré est également la résultante des éléments de l'époque, soit la mise en place de la station de Vennes et les mesures d'accompagnement en résultant, ainsi que la volonté de voir l'aquarium implanté sur le territoire lausannois. Le projet a subi des aléas tels que l'addenda au PAC et les recours du voisinage lors de la mise à l'enquête jusqu'au Tribunal fédéral.

### **Retombées économiques**

Plusieurs commissaires estiment que le présent projet promet de belles retombées économiques tant pour la ville de Lausanne que pour la région vaudoise.

L'Etat de Vaud, au début des années 2000, avait développé sur ce site un plan d'affectation cantonal et malgré le fait que la Commune de Lausanne était alors associée dans la gestion de ce pôle de développement, elle n'en était toutefois pas partie prenante, ce qui s'est révélé différent depuis lors grâce à un meilleur partenariat. Ce projet reste donc lausannois avec des retombées pour la Commune.

### **L'hôtel**

Situé dans le nord de la ville, l'hôtel prévu sera le bienvenu, d'autant plus que sa situation sur la ligne du m2 permet un accès rapide au centre et à Ouchy. Une cinquantaine de places de parc sont prévues dans le P+R, ce qui diminuera la circulation en ville.

Cet hôtel viendra étoffer l'offre qui se développe à Lausanne. Concernant l'évolution de plusieurs affaires hôtelières, il peut être cité l'hôtel Royal-Savoy sous gare, le complément de chambres prévu pour le Mövenpick, la Tour Taoua et le parc hôtelier pour les hautes écoles. Il est à relever cependant qu'il y aurait besoin d'un projet à l'ouest, malgré l'extension du Novotel.

### **Risque du projet**

L'aspect foncier est la raison pour laquelle le prix du mètre carré est si modeste. La Municipalité a en effet estimé que le projet AquaEcopôle avait un intérêt éducatif, culturel et scientifique et s'il venait à s'interrompre ou échouer, plutôt que de mettre fin au DDP contre la récupération de l'aquarium, la Ville pourrait alors refaire un droit de superficie avec un nouvel investisseur. Le risque financier pour la collectivité demeure ici raisonnable. Par ailleurs, le terrain est valorisé au prix auquel le Canton le lui a cédé. Il n'est pas d'usage de réaliser une plus-value foncière sur le dos d'une autre collectivité. En cas d'échec du projet, les locaux pourraient être réaffectés après démontage des bassins.

Le prix du terrain varie en fonction de la nature des projets. Concernant les risques pris par la Commune dans le cas présent, il faut relever que le rendement de départ est modeste, grâce au terrain acheté à un prix avantageux et qui est, en plus, un projet pour partie à vocation d'utilité publique. La synergie entre le musée et l'hôtel fait que les risques seront minimisés.

### **Conclusions**

Il s'agit en fait :

D'octroyer un droit distinct et permanent de superficie grevant une surface de 13 958 m<sup>2</sup> de la parcelle n° 20349 sise à l'avenue de Valmont, en faveur de Grisoni-Zaugg S.A. à Bulle et de Boas Immobilier S.A. à Montreux ou à un nommable, pour la construction d'un écomusée et d'un bâtiment à usage commercial, conformément aux conditions figurant dans le préavis N° 2011/30 de la Municipalité, du 11 mai 2011.

La commission approuve par 7 voix contre 1 et 1 abstention la conclusion du préavis N° 2011/30, du 11 mai 2011.

#### Discussion

**M. Maurice Calame (PLR), rapporteur :** – Il s'agit uniquement d'octroyer un droit de superficie et permanent sur le parking relais de Vennes à Grisoni-Zaugg et Boas Immobilier S.A. pour leur permettre de construire un écomusée sur le thème de l'eau douce, ainsi qu'un deuxième bâtiment commercial comprenant des activités.

La discussion est ouverte.

**M. David Payot (La Gauche) :** – Le hasard du calendrier nous fait voter sur deux droits de superficie différents. J'ai plutôt examiné le premier, mais j'ai pris le temps de faire quelques mises en parallèle avec celui qui nous occupe actuellement. On nous propose un droit de superficie pour une parcelle de 14 000 m<sup>2</sup>. A l'avenue de Morges, il s'agissait de 5123 m<sup>2</sup>, si je ne me trompe pas, pour lequel la redevance était de 550 000 francs par année, si l'on ne tient pas compte des rabais faits durant les cinq premières années. En l'occurrence, le montant de la redevance annuelle est de 100 000 francs. Le prix du m<sup>2</sup> qui sert de référence à l'avenue de Morges est de plus de 2000 francs ; il est d'environ 140 francs dans le cas présent. Si l'on appliquait le même prix au m<sup>2</sup> dans les deux cas, la redevance pour le préavis qui nous occupe ne serait pas de 100 000 francs, mais de 1 500 000 francs, différence notable et sur laquelle il vaut la peine d'avoir des explications.

La première explication est que l'activité muséale présente des risques et qu'elle mérite donc ce soutien. Néanmoins, il y a aussi des activités moins risquées – le commerce et l'hôtel ; de plus, l'activité muséale peut finalement être assez fructueuse. Dans ce cas, qu'advient-il ? Est-ce que la Ville pourra revenir sur le montant fixé actuellement ? L'autre argument qui nous est donné dans le préavis, est que la Ville a obtenu ce terrain du Canton de Vaud pour un montant modeste et qu'elle le cède en droit de superficie pour un montant identique, car il n'est pas dans sa logique de faire de la plus-value. J'en prends note.

Je prends note aussi du chapitre 1, point 1.3 ; la convention de ce rapport précise que le superficiaire entend céder ultérieurement son droit à un tiers, qui reprendra les droits et obligations du présent acte. Est-ce que le présent superficiaire pourrait être appelé à remettre son droit de superficie avec bénéfice ? Auquel cas, l'absence de spéculation de la Ville pourrait-elle être compensée par un bénéfice des superficiaires ? Merci à la Municipalité d'apporter quelques informations.

**M. Roland Ostermann (Les Verts) :** – Je m'exprime à titre personnel. Je ne critiquerai pas le projet sous l'angle financier, hôtelier ou écomuséal ; étant écologiste, je me verrais immédiatement dénoncé comme m'attaquant à des moulins à vent. Je vais donc marquer mon opposition à ce projet pour des raisons urbanistiques. Lausanne se plaît à dire que son cadre est attirant – à raison. Les voyageurs y pénétrant depuis la route de Berne étaient accueillis somptueusement ; en arrivant aux Croisettes, ils découvraient d'un coup l'arc lémanique et le panorama offert par les Alpes de Savoie. Un accueil que même en démocratie on pouvait qualifier de royal, une carte de visite annonciatrice d'autres merveilles. Il y avait bien hélas les tours de Valmont, flétries par l'opinion publique sous la désignation de « mur de la honte », mais pas par les spécialistes, dont l'ancien chef du service d'urbanisme qui ne savait pas ce que dénonçait cette appellation. Et cette ignorance est tout un symbole.

Il y a eu ensuite une station-service que j'ai combattue ; mais d'arrogante en ces lieux, elle est devenue bien banale, parce que les constructions se sont développées sans souci du paysage. On aurait pu les confiner dans le trou entre le carrefour des Croisettes et l'autoroute. Non, on a voulu bien montrer que désormais la balade dans le paysage était terminée en arrivant à Lausanne, et que c'est entre des blocs de maisons qu'on doit y accéder. Les urbanistes ont marqué leur terrain. Pour ma part, accepter le projet qui nous

est soumis en urgence, c'est prêter la main à ce déni urbanistique qui est bientôt consommé à l'entrée nord de Lausanne.

Ce refus est sans regret pour l'AquaEcopôle. N'est-il pas baroque d'aller le placer là-bas ? Musées au bord du lac, AquaEcopôle sur les hauts de la Ville, que voilà de l'urbanisme paradoxal. Remarquez que je ne prêche pas pour que cet aquarium soit placé à côté de Bellerive, mais il y a place pour lui vers Vidy, à côté du stade de football et autres aménagements sportifs que l'on y prévoit, ou comme concurrent architectural du Learning Center de notre Haute Ecole francophone. Je vous laisse fredonner vous-même le couplet dont on nous bercerait si l'on avait décidé de placer cet écomusée là-bas : on nous chanterait l'indispensable proximité de l'Université. Mais on ne remonte pas le courant. Euh si, peut-être, mais au sens propre : ne serait-il pas cohérent avec ce projet aqueux de déplacer les chantiers navals de la CGN à Vennes, avec un canal à l'air libre menant du lac à l'AquaEcopôle et offrant la possibilité de prendre le bateau à Vennes ? N'est-ce pas là un grand projet touristique qui compléterait le maillage de tunnels qu'on nous promet ?... Voilà où nous conduit logiquement le projet proposé, que je refuse puisqu'il bouche définitivement la dernière ouverture paysagère offerte à cette entrée de la ville.

**M. Roland Rapaz (Soc.) :** – Il me paraît difficile de s'exprimer sur l'octroi de ce droit de superficie sans parler du contenu même du projet, c'est-à-dire l'AquaEcopôle, l'hôtel et les commerces qui seront construits à côté. Pour la Municipalité, ce projet contribuera à la valorisation de l'entrée nord de la ville. Il devrait devenir un des éléments forts de ce quartier intercommunal de Vennes en plein développement. L'ambition de ce projet est certainement intéressante, car il se veut éducatif, culturel et scientifique ; il contribuera à l'attractivité de cette partie de la ville. L'hôtel y sera certainement également le bienvenu tant pour la ville que pour la région.

Ceci dit, nous ne cachons pas que ce projet a suscité quelques questionnements et préoccupations. Le risque financier d'abord : le risque d'insuccès de cet écomusée, aussi intéressant qu'il puisse nous paraître, n'est pas inexistant. La Municipalité nous assure qu'en cas d'insuccès, la charge pour notre collectivité est tout à fait raisonnable. En effet, après démontage des installations, les locaux pourraient être réaffectés à d'autres investisseurs. Nous nous sommes également souciés de la redevance de ce droit de superficie. La Municipalité le justifie en partie par la nature du projet, mais surtout par le prix auquel le Canton a cédé ce terrain à notre commune. A ce propos, il nous a été rappelé qu'il n'est pas d'usage pour la commune de réaliser une plus-value sur le dos d'une autre collectivité, ce à quoi nous adhérons volontiers.

En outre, au regard des objectifs des promoteurs – quelques centaines de milliers de visiteurs par année –, de la proximité des sorties de l'autoroute et du terminus du m2, nous nous sommes préoccupés de l'usage qui sera fait du parking-relais, dont la vocation est prioritairement d'engager les automobilistes à prendre les transports publics. Nous souhaitons que la Municipalité prenne les mesures qui garantissent à ce parking-relais payé par la collectivité lausannoise, rappelons-le, sa vocation dissuasive. Ces préoccupations ayant été exprimées en commission et au vu des explications et assurances reçues de la part de la Municipalité – et que nous aimerions voir réitérées ce soir en plénum – une majorité du groupe socialiste acceptera l'octroi de ce droit de superficie.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Dans son introduction, le rapporteur a parlé en ces termes : « il s'agit uniquement d'octroyer un droit de superficie ». Si l'on fait une analyse de texte, le mot « uniquement » peut porter sur le fait que nous nous prononçons sur le droit de superficie seulement et non sur le projet lui-même, ou bien il peut vouloir dire que, finalement, nous n'avons pas grand-chose à faire, nous ne nous prononçons que là-dessus. Mais pour un projet à 60 millions, payé entièrement par le secteur privé, le terme « uniquement » ne lui convient pas totalement. On voit dès le départ qu'on a affaire à certaines données contradictoires ; je reprendrai quelques arguments entendus jusqu'à présent.

En ce qui concerne la redevance, effectivement, cher collègue Payot, une redevance de 100 000 francs partant d'un terrain à 240 francs a peut-être de quoi choquer, mais on ne peut pas faire la comparaison avec le cas qui nous a occupés avant la pause d'un terrain qui serait multiplié quasiment par 10 ; le projet ne se ferait tout simplement pas. La Ville ne prend finalement pas un grand risque ; le seul risque est que le projet fonctionne bien et qu'il génère une attractivité touristique qui s'étendra, avec ou sans écluse, cher collègue Ostermann, jusqu'au lac et qui irriguera toute la Ville. Le risque est que le projet fonctionne. Connaissant le côté entrepreneurial du groupe Boas et de l'entreprise Grisoni-Zaugg, je doute véritablement qu'ils jouent à la roulette russe.

On entend également que l'entrée de Lausanne serait irrémédiablement gâchée. Pour moi et pour mon groupe, l'entrée nord de Lausanne se fait au Chalet-à-Gobet ; c'est là que se situe la véritable entrée de Lausanne. Le Chalet-à-Gobet succède à cette longue ligne droite de Sainte-Catherine ; on arrive ensuite dans une zone périurbaine, avec une densité de plus en plus importante en traversant ce qu'on voit du territoire palinard, et on finit à l'extrémité du métro avec l'AquaEcopôle, avec le biopôle, avec le parking et, finalement, on est en ville en ayant passé sous le pont de l'autoroute. Il y a une progressivité. De plus, si l'on est au volant, il serait peut-être déraisonnable dans la circulation actuelle de s'appesantir sur la vue que nous pourrions avoir par delà le lac sur les arbres de Savoie. La vue et l'entrée en ville se font bien quelques kilomètres plus haut.

Finalement, le seul souci que j'aurai, c'est que l'AquaEcopôle soit victime de son succès et que les cars des tour-operators ne sachent pas où se parquer. Je dis cela parce que notre collègue Jean-François Cachin, à la fois conseiller et député, avait demandé qu'on étudie l'opportunité de maintenir des places de parc en nature – l'ancien parking provisoire – plutôt qu'il devienne ce qu'il n'a été que très brièvement ; mais c'est un autre débat. Il est évident que si l'on veut augmenter l'attractivité d'une région – que ce soit le Lavaux, ou que ce soit le nord de Lausanne – avec cet AquaEcopôle, il faut se donner les moyens d'un accueil de qualité et non pas envoyer les autocars sur l'autoroute de contournement pour se parquer à la Bourdonnette, ou même plus loin. C'est la raison pour laquelle, en ce qui nous concerne, conscients que nous ne prenons pas de risque, nous ne pouvons que vous inviter à réserver un accueil favorable au projet qui nous est soumis.

**M. Mathieu Blanc (PLR) :** – Le groupe PLR soutient également ce projet, avec ses objectifs ; il considère que c'est un projet dynamique, ambitieux et même, pourrait-on dire, enthousiasmant à de multiples égards, que ce soit en termes culturels ou scientifiques, et qui donne une image forte de la ville dès son entrée. Nous partageons aussi l'avis du préavis, c'est-à-dire qu'au fond, cette construction permet la réalisation d'autres objectifs, d'avoir des activités complémentaires qui optimisent l'usage du parking, des activités attractives d'intérêt régional qui exploitent la présence du m2 – ce magnifique m2. Il a – et c'est un point de désaccord avec M. Ostermann – une qualité architecturale marquante pour l'entrée nord de la Ville de Lausanne. Nous considérons que ce projet forme un ensemble urbanistique cohérent, qui répond à plusieurs demandes, qui est beau ; quand je vois les images, je suis enthousiaste ; ce projet va offrir une image forte de la ville. Il correspond aux critères qu'on veut pour le Lausanne de demain, soit une ville moderne, conviviale et respectueuse de l'environnement.

Evidemment, cet enthousiasme n'est pas béat, il y a des questions qui méritent d'être posées. Elles l'ont été lors des travaux de commission, et les libéraux-radicaux estiment que des réponses satisfaisantes y ont été données, notamment sur la question financière, à laquelle nous sommes toujours attentifs ; c'est la raison pour laquelle nous soutenons ce préavis. Nous estimons que des questions devaient être posées et les réponses ont été apportées ; elles ont été répétées par M. Payot ; je ne comprends donc pas pourquoi il repose la question aujourd'hui. De notre point de vue, les réponses données ont été satisfaisantes et s'expliquent notamment par le caractère risqué et périlleux de ce genre d'activité. Ces réponses légitimes nous amènent à vous inviter à accepter cette proposition et ce préavis.

**M. Vincent Rossi (Les Verts) :** – Vous aurez compris en entendant mon collègue de parti Roland Ostermann que les Verts ne sont pas particulièrement enthousiasmés par ce projet, malgré les qualités évoquées, notamment en matière de conscientisation écologique. Nous voyons que la ville grandit, qu'elle consomme du terrain fertile et la vue change en conséquence. Donc, à cet endroit, la vue devient maintenant une vue de ville. On se consolera simplement en se disant qu'au moins ce projet ne contribue pas au mitage du territoire.

**M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) :** – Ce qui me frappe dans ce débat, c'est qu'on met en avant le musée ; on nous donne une explication sur l'AquaEcopôle, comme s'il s'agissait d'un vaste projet culturel qui avait des mérites extraordinaires. Mais on oublie de parler d'un des deux bâtiments, qui sera commercial. Il s'agit de construire un centre commercial très grand, donc un nouveau lieu de consommation, avec tout ce que cela signifie – de manière absurde du reste –, comme la mobilité des clients, qui va élargir encore la palette de supermarchés se trouvant aux alentours de Lausanne. Le deuxième bâtiment sera cet écomusée. On nous explique que ces constructions abriteront des activités associées. On peut évidemment se poser la question : que sera un écomusée privé associé à un centre commercial ? On a la réponse, puisqu'on nous explique que, du point de vue de l'organisation, la société Aquatis S.A., détenue à 51 % par Boas-Yakhin Holding S.A., aura la responsabilité du management du musée aquarium. On voit dans quelle direction on va : il s'agit de créer un musée privé qui va, d'une manière ou d'une autre, servir à rentabiliser et à attirer le chaland pour le centre commercial. Et on nous présente cela comme un projet enthousiasmant du point de vue de la culture et du développement de la Ville de Lausanne ; en tout cas, ce n'est pas comme cela que je vois le développement, sans parler des aspects urbanistiques soulignés par mon collègue Ostermann. Si on voit les photos, il n'est guère enthousiasmant ; en tout cas, je ne partage pas cet enthousiasme. Mon collègue Blanc trouve peut-être la place de la Riponne extraordinaire ; je pense qu'on est en train de refaire la même erreur du point de vue urbanistique. Mais peut-être qu'il a une appréciation très différente de ce qu'est une ville conviviale.

Pour toutes ces raisons, je trouve ce projet inintéressant ; il n'a de valeur que du point de vue commercial pour une des entrées de Lausanne. Ce n'est pas du tout un projet enthousiasmant ; en tout cas, je voterai contre ce préavis, qui ne m'apparaît pas correspondre aux intérêts et aux besoins des Lausannoises et des Lausannois.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Effectivement, monsieur Dolivo, nous ne sommes pas dupes en ce qui concerne l'aspect éducatif de ce projet. Nous n'allons pas bêtement nous dire que les programmes scolaires sur l'écologie du monde marin se feront à l'avenir chez Boas AquaEcopôle plutôt qu'à la rue de la Barre. Non, nous ne sommes pas naïfs et nous avons bien compris qu'il s'agissait de publicité pour essayer de faire passer le projet. Par contre, concernant le business, commerce, pognon, gros sous – appelez-le comme vous voulez –, on est quand même dans une société où vous, comme moi, avons besoin de pognon, de gros ou de petits sous ; nous avons besoin de masses fiscales qui rentrent pour pouvoir les redistribuer d'une façon qui vous satisfait, ou qui ne vous satisfait pas, qui permet d'atténuer un peu les disparités sociales et de faire que chacun ait plus ou moins une place dans cette société. C'est le contraire de l'économie planifiée. Voilà, nous en prenons acte et nous allons de l'avant.

**M. Alain Hubler (La Gauche) :** – J'ai une question. Il y a pas mal de bassins – une cinquantaine, je crois –, des petits, des gros, de très gros. J'imagine qu'il y aura beaucoup de poissons. On parle de biotope ; qui dit biotope dit écologie, zoologie, sciences éventuellement. Est-ce que l'Université de Lausanne ou l'EPFL sont intéressées par ces poissons ? Est-ce qu'il y aura des programmes scientifiques là autour, ou c'est juste un aquarium comme tous les enfants ont eu quand ils étaient petits, mais simplement plus grand ? Finalement, on parle de projet formidable, mais c'est peut-être simplement juste un gros aquarium de gamin et un centre commercial.

**M. Grégoire Junod, municipal, Culture et logement :** – Je vous répondrai essentiellement sur les aspects fonciers et mon collègue Olivier Français complétera sur le contenu du projet, puisque c'est un projet qui a été mené par la Direction des travaux. En ce qui concerne la parcelle et le prix, elle a effectivement été cédée par l'Etat de Vaud à la Ville de Lausanne dans une zone de développement ; c'est donc une zone qui est affectée à ce type d'activité, ou à d'autres activités commerciales ou économiques. Mais elle a été cédée à ce prix pour ce projet, dès lors on n'allait pas faire une plus-value sur ce terrain. On peut évidemment être contre ce projet pour d'autres raisons que celle de la valorisation du sol, mais dans cette perspective, c'était une opération souhaitée au départ par les pouvoirs publics ; à partir de là, c'est assez logique.

M. Payot craint que ce musée soit rentable. Etant responsable de la culture, je vous dirai que cela changera si on en a un qui est rentable. On verra. Ce sont de gros investissements. On verra si cela fonctionne, mais je suis convaincu que c'est un projet qui a un intérêt public. On pense ce qu'on veut de ce type de projet, mais les aquariums européens sont des lieux très appréciés du public, et d'un public très large.

Par rapport aux liens avec l'Université ou avec le milieu scientifique, il s'agit d'un projet qui se situe à mi-chemin entre une activité culturelle, une activité scientifique et une activité de loisir – M. Chollet l'a un peu évoqué tout à l'heure. Il y aura sans doute des synergies, mais ce n'est pas un projet annexe de l'Université de Lausanne ou de l'EPFL. Ce n'est pas un projet conçu comme tel, mais il a quand même une volonté d'expertise scientifique et d'initiation.

Quant au centre commercial, M. Français vous répondra ; on est ici sur de petites activités commerciales, et non sur un grand centre commercial. Alors, on peut faire dire ce qu'on veut à un projet, mais ce n'est pas le projet initial. Dernière chose, sur la cession du droit de superficie, quelqu'un a demandé si l'investisseur en question pourrait faire une plus-value sur le sol en cédant le droit de superficie. Evidemment que non, puisque le droit de superficie appartient à la Ville ; s'il est cédé, il le sera aux mêmes conditions. Il n'y a pas de sous-location possible avec plus-value sur un droit distinct et permanent de superficie ; c'est important de le rappeler.

Je termine sur le risque que prend la Ville. En contrepartie d'une rentabilisation assez faible du sol, le risque est assez faible puisque, si le projet devait ne pas fonctionner, la Ville récupérerait le projet et pourrait le céder à un autre investisseur, sans doute à de meilleures conditions si on part sur un projet entièrement commercial ou de bureaux, qui ne contient plus un pôle culturel, scientifique et de loisirs.

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – Oui, monsieur Ostermann, la Ville se construit. Oui, ce Conseil a accepté le début de la construction par la mise en œuvre du P+R de Vennes, qui est le socle de cet ouvrage. La station d'essence à laquelle vous avez fait référence ne fait pas partie du territoire lausannois. La limite communale se trouve au pied de la station à laquelle vous faites référence. Vous avez, bien sûr, la possibilité de dire non à ce projet. Mais il y a aussi une volonté de l'Etat de développer cette parcelle. C'est un plan économique relativement conséquent pour lequel la Ville de Lausanne s'est réservé une partie d'activités ; elle a privilégié le fait que des investisseurs fassent des propositions d'occupation du sol. Nous aurions pu, il est vrai, avoir un rendement financier conséquent sur cette parcelle, car lors du concours des projets de valorisation industrielle de ce site, c'étaient surtout des surfaces commerciales qui étaient proposées. La Municipalité a privilégié l'écomusée tel qu'il vous est proposé, parce que c'est une activité originale pour ce site, qui peut tout à fait être en adéquation avec l'utilisation du parking, et c'est surtout un autre type d'activité que les places de travail telles qu'on en trouve en particulier sur le parking de Vennes. Cette orientation vous a été transmise en son temps et quand vous avez accepté le P+R de Vennes, vous avez accepté d'entrer en matière sur la poursuite du développement de ce projet. Aujourd'hui, on en est à la finalité. On a attendu longtemps, parce qu'il y a eu plusieurs recours au Tribunal

fédéral et, enfin, on peut vous proposer la mise en œuvre de ce dossier, sachant que, malheureusement, toute l'installation de chantier d'un des investisseurs a dû quitter le site ; cet investisseur a pris un risque conséquent. Compte tenu du retard et du démontage de la station de chantier, on peut estimer la plus-value sur ce projet à 3 millions ou 4 millions de francs. Des sommes considérables ont été perdues par cette procédure. Cela fait partie du risque et nous le partageons avec l'investisseur.

Monsieur Dolivo, vous avez la particularité, tout comme certains de vos collègues, de développer un langage un peu particulier. Mon collègue, M. Junod, s'est très clairement exprimé sur le préavis. On parle bien d'un centre commercial de proximité, de petite taille. A vous maintenant d'en juger ; en tant que juriste, vous savez tout à fait ce que cela veut dire : c'est un appui commercial qui a été proposé sur ce site, pour lequel la Municipalité est entrée en matière. Si vous faites référence à une autre activité commerciale, il s'agit d'un hôtel relativement conséquent, qui répond à un manque très clairement annoncé par la profession. L'Ecole hôtelière était d'ailleurs, à un moment donné, intéressée par l'utilisation de cet hôtel comme hôtel d'application ; ce n'est pas impossible que cela se fasse. On verra comment tout cela va pouvoir se développer. En octroyant ce droit de superficie à cette société, on permettra enfin à ce projet d'aboutir et on aura un objet cohérent sur cette partie de territoire.

**M. Alain Hubler (La Gauche) :** – M. Junod n'a pas été très clair dans sa réponse sur l'aspect scientifique de la chose. Je lis dans le préavis que ce grand bassin sera à la fois aquarium et musée d'avant-garde ; ce n'est pas rien. « Il proposera aux visiteurs une expérience nouvelle, l'immersion dans un milieu naturel reconstitué – bon, j'espère qu'on ne va pas immerger les visiteurs dans les bassins ; petite plaisanterie au passage –, où le climat, les plantes, les animaux et les hommes auront leur place. L'AquaEcopôle sera un complexe unique en Suisse. » Bon, très bien, est-ce qu'il y a le moindre intérêt de la communauté scientifique pour ce complexe unique en Suisse ? Est-ce qu'il y a des gens intéressés à travailler scientifiquement là-dessus ? La réponse n'a pas été claire. Vous n'avez pas une expertise scientifique du constructeur, du promoteur ou de celui qui va l'entretenir. Cela m'a paru très vague. Bref, votre hameçon est piquant, mais votre appât est un peu maigre, monsieur le municipal.

**M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) :** – Au nom du développement de l'hôtellerie, M. le municipal Français développe un musée des horreurs à Lausanne. Après la tour Taoua, qui était déjà proposée au nom du développement de l'hôtellerie, on a maintenant l'AquaEcopôle, toujours proposée au nom du développement de l'hôtellerie. Si c'est ce type de projet qui doit répondre au développement de la Ville et aux besoins de ses habitants, ainsi qu'au développement du vivre ensemble, on peut vraiment se poser des questions.

Concernant le musée, on dirait que c'est du vent – enfin, plutôt de l'eau. On nous présente ce projet de manière pompeuse – Alain Hubler vient de le dire –, sans qu'on ait aucune idée de ce qui sera véritablement développé. On dit que le musée aquarium sera dirigé par un ingénieur aquacole et océanographe, ainsi que par le directeur d'une agence de scénographie et de communication. J'attends la mise au concours pour voir ce que cela veut dire par rapport au développement de ce musée. A notre avis, il s'agit d'un faire-valoir et non d'un projet intéressant ; je ne pense pas qu'il faut le mettre à cet endroit, comme l'a expliqué M. Ostermann. Et je ne suis pas sûr que Lausanne doive avoir ce projet-là en matière muséale. Il me paraît que c'est une façon de faire passer un projet à vocation essentiellement lucrative et la construction d'un centre commercial, présenté comme étant l'essentiel de ce préavis.

**M. Olivier Français, municipal, Travaux :** – C'est vrai que je n'ai pas répondu à M. Ostermann par rapport à sa proposition de Vidy. La première proposition qu'a reçue la Municipalité était justement Vidy. On a fait une analyse et, malheureusement, le seul site possible était dans une zone de protection. Alors, on aurait pu, il est vrai, rapprocher ce

type d'activité du lac puisque, comme vous l'avez lu, c'est un écomusée réservé aux animaux aquatiques d'eau douce et le lien aurait pu être direct. Là, on est dans un site protégé ; dès lors, nous avons refusé cette implantation en coordination avec l'Etat de Vaud. Il y avait aussi d'autres sites sur lesquels on s'interrogeait, que nous avons refusés, dont le site actuel des jardins familiaux. Je crois qu'on a bien fait de garder des activités proches de la nature au lieu d'implanter cet ouvrage.

En ce qui concerne la qualité du projet, chacun son appréciation. Avec ma collègue, M<sup>me</sup> Zamora, qui coprésidait le jury, nous avons trouvé la proposition architecturale de très bonne qualité. J'espère que les citoyens qui auront l'occasion de voir cet ouvrage partageront notre opinion. En tout cas, c'est comme cela qu'on l'a ressenti, comme bien des membres qui ont eu le temps de venir à l'exposition du projet. Certains ici ont pris le temps de faire l'analyse, de faire leurs remarques positives et leurs critiques.

En ce qui concerne le texte, c'est clair, on ne parle pas de l'EPFL ni de l'Université. On dit que c'est une expérience nouvelle, car il n'est pas courant d'avoir un écomusée d'eau douce représentant les cinq continents ; on ne dit rien de plus. Ce qui était important aux yeux de la Municipalité, c'est que ce musée vive ; on ne veut pas que des spécialistes de petits poissons. Il faut aussi faire vivre ce musée ; il faut des professionnels qui accompagnent ceux qui font ce type de proposition et, ici, vous avez la description des gens qui accompagneront ce projet, ce qui nous rassure et ce qui nous laisse penser que ces propositions vont attirer un large public. On a aussi eu pas mal de références d'aquariums, mais plutôt d'eau de mer, et le type de fréquentation pour pouvoir faire une projection ; celle des promoteurs sera conforme à ce qui a été exprimé.

Maintenant, vous avez raison d'avoir quelques doutes. On ne peut pas dire que la Municipalité n'a pas douté de cette proposition et c'est peut-être aussi pour cela que Grisoni-Zaugg et l'investisseur leader ont pris le temps de trouver les bons appuis pour accompagner ce projet et d'avoir de véritables professionnels pour s'assurer qu'il ne soit pas éphémère, mais durable. Nous partageons ce risque, nous devons le prendre ensemble et c'est ce que nous vous proposons ce soir.

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – Certains des arguments à l'emporte-pièce visent à disqualifier systématiquement le personnel scientifique de ce musée, qui a de bonnes cotations nationales et internationales et qui est venu présenter ce projet pour la première fois en 2003 ; ceci montre à quelle vitesse vont les choses dans ce pays, spécialement quand il y a diverses procédures juridiques au cours du temps ; dans le registre des poissons, cela correspond davantage à certains poissons d'eau de mer qu'on appelle morues. Comme j'ai sorti une demi-insulte pour un lot complet, je n'irai pas plus loin.

A l'époque, ce projet a enthousiasmé la Municipalité, et même divers groupes politiques, dont certains membres se sont exprimés négativement aujourd'hui. Je n'ai pas dit que le membre en question avait une autre opinion à l'époque, je parle du groupe. Concernant les qualités architecturales de l'entrée de la ville selon un architecte connu de la place, c'est vrai que beaucoup de temps s'est écoulé. Un certain nombre de personnes qui découvrent maintenant ce projet n'en ont peut-être pas entendu parler à l'époque ; elles n'habitaient peut-être pas Lausanne, et n'ont pas pu mesurer toutes les procédures. Le risque qu'il n'y ait plus d'investisseur, pour ce type d'investissement, après six à sept ans de procédures est effectivement important. Dans cette optique, le groupe qui a suivi le projet a fait preuve d'enthousiasme, parce qu'il y croit. Mais il n'y croit pas uniquement comme cela : il a eu des contacts avec plusieurs musées marins, comme celui de Brest notamment, il y a eu des liaisons de diverses natures de bateaux entre Brest et Lausanne et, à cette occasion, il y a eu pas mal de contact avec ce modèle marin, qui repose en partie sur des considérations parallèles.

Où en est-on maintenant ? L'investisseur et ceux qui croient à ce projet ont suivi six ans et demi de procédures. Pour la troisième fois, le Tribunal fédéral a octroyé le dernier permis, car l'opposant unique a utilisé toutes les ficelles possibles et imaginables dans une

procédure intermédiaire et finale. Maintenant, on vient ici pour la concrétisation, avec un investisseur qui ne s'est pas découragé, même si certaines parties du groupe des investisseurs ont changé en six ans ; ce projet était déclaré très largement enthousiasmant à l'époque, avec quelques risques financiers. Si vous lisez les bulletins d'il y a cinq ans, c'est ce que vous y verrez.

Actuellement, on a deux choix. Comme je viens d'entendre dire deux ou trois personnes, on peut y laisser le parking sans rien d'autre ; on aura alors un terrain mal valorisé, sans hôtel ; les investisseurs seront face au Conseil communal de Lausanne, où il faut avoir la prudence d'un Sioux, encore plus que face au Tribunal fédéral, puisque l'enthousiasme d'un jour se transforme en nihilisme par la suite, même lorsque l'investisseur a fait preuve de patience et a investi 3 millions de francs de sa poche à titre d'avance. A ce moment-là, il restera un parking et une sacrée réputation – méritée – pour la Ville. L'autre possibilité consiste à mettre quelque chose sur le toit du parking, plus beau que le toit actuel ; c'est le projet que certains d'entre vous ont pu voir aujourd'hui dans le journal. La Municipalité n'a aucun doute face à ce choix. Elle privilégie bien sûr le projet présenté.

La discussion est close.

**Le préavis est adopté à une bonne majorité.**

**M. Maurice Calame (PLR.), rapporteur :** – La commission a approuvé la conclusion du préavis par 7 voix contre 1 et 1 abstention.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**La conclusion du préavis est adoptée par 52 voix contre 11 et 13 abstentions.**

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le préavis N° 2011/30 de la Municipalité, du 11 mai 2011 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

d'octroyer un droit distinct et permanent de superficie grevant une surface de 13 958 m<sup>2</sup> de la parcelle n° 20349 sise à l'avenue de Valmont, en faveur de Grisoni-Zaugg S.A. à Bulle et de Boas Immobilier S.A. à Montreux ou à un nommable, pour la construction d'un écomusée et d'un bâtiment à usage commercial, conformément aux conditions figurant dans le préavis N° 2011/30 de la Municipalité, du 11 mai 2011.

## **Aménagement de la place de la Sallaz**

### **Crédit d'investissement**

#### **Réponse à deux observations et six oppositions déposées pendant l'enquête publique**

#### **Réponse aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement de la Sallaz (conclusions 7bis, 7ter et 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005)**

Rapport-préavis N° 2011/34 du 1<sup>er</sup> juin 2011

Travaux, Sécurité sociale et environnement, Services industriels

### **1. Objet du rapport-préavis**

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 14 800 000 francs pour financer l'aménagement de la place de la Sallaz et ses abords, ainsi que pour rénover ou adapter divers équipements des services de la Ville. Elle propose également de procéder à la levée des oppositions qui ont suivi la mise à l'enquête publique du projet. Elle entend également informer le Conseil

communal sur les procédures relatives à la route de contournement de la place de la Sallaz et à l'addenda au PPA 721.

La mise en service du métro m2 en décembre 2008 a transformé en profondeur l'organisation des déplacements dans l'agglomération lausannoise. Elle s'est accompagnée notamment d'une restructuration du réseau **t1** et a nécessité le réaménagement des espaces publics servant d'interface avec les transports en commun. La place de la Sallaz constitue un des points-clés de cette réorganisation dans le nord-est lausannois. Issu d'un débat participatif entamé en 2004 avec les habitants et les commerçants du quartier, le projet d'aménagement de la place a été mis à l'enquête publique du 17 octobre au 17 novembre 2008.

Le présent rapport-préavis rappelle les objectifs et les principes de circulation adoptés dans les procédures précédentes. Il traite du concept architectural et urbanistique et donne les principes de construction de la future place de la Sallaz.

## 2. Table des matières

[Supprimée.]

## 3. Introduction

### 3.1 Historique

Bref rappel des principales décisions et démarches entreprises dans ce projet à ce jour :

N°	Procédure / document officiel	Dates
1	Votation sur le m2 et planification du réseau <b>t1</b> 08	2002-2004
2	Étude des variantes de schéma de circulation à la Sallaz	2004
3	Étude de l'avant projet de la route de contournement de la Sallaz (RCPS) et de la future place de la Sallaz (PS)	2004-2005
4	Concours d'architecture pour l'aménagement de la place de la Sallaz	2005
5	Examen préalable de la RCPS par les services du Canton de Vaud, selon la Loi sur les Routes (LRou art. 3 et 10)	13 mai 2005
6	Séance publique, consultation des habitants	6 juin 2005
7	Mise à l'enquête publique : <ul style="list-style-type: none"> <li>• du projet de route de contournement selon la LRou art. 13 avec le Rapport d'Impact sur l'Environnement (RIE)</li> <li>• du plan partiel d'affectation PPA 721 « Flon supérieur » selon la LATC art. 57</li> </ul>	1 <sup>er</sup> -30 juin 2005
8	Séances de conciliation avec les opposants Etude acoustique de détail et proposition de mesures d'accompagnement complémentaires dans le cadre de la conciliation avec les opposants	automne 2005
9	Rapport-préavis N° 2005/83 avec le chapitre 11. Etude d'impact sur l'environnement (EIE), comportant des dispositions de protection complémentaires dans le volet « protection contre le bruit »	24 novembre 2005
10	Séances d'information aux partis par le Service des routes et de la mobilité (Parti Socialiste Lausannois, Parti des Verts, Lausanne Ensemble)	mai-juin 2006
11	Adoption par le Conseil communal du rapport-préavis N° 2005/83 <sup>10</sup>	27 juin 2006
12	Dépôt au Conseil communal du postulat de M <sup>me</sup> Adèle Thorens	29 août 2006
13	Approbation préalable du projet de route de contournement par le Département des infrastructures (DINF) et du PPA par le Département des institutions et des relations extérieures (DIRE)	13 septembre 2006
14	Mise en consultation de la décision finale de l'EIE et ouverture du délai de recours	3-23 octobre 2006
15	Exposition publique des projets de la route de contournement et de la place de la Sallaz	23 septembre 2006
16	Recours de deux groupes d'opposants à la Cour de Droit Administratif et Public (CDAP) du Tribunal Cantonal (TC)	10 octobre 2006

<sup>10</sup> BCC N° 19, séance du 13 juin 2006, pp.1072 et ss

17	Séance publique, consultation des habitants	25 novembre 2006
18	Étude du projet définitif de la place	2006-2007
19	Adoption définitive du PPA 721 « Flon supérieur » par le DIRE	21 février 2007
20	Présentation du projet à l'assemblée générale de la Société de Développement La Sallaz-Vennes	16 avril 2007
21	Séance publique, consultation des habitants	26 juin 2007
22	Traitement des recours par le TC, audience le 9 mai 2007 et arrêt du TC le 4 juillet 2007 Arrêt du TC globalement en faveur du projet, mais exigence de mise à l'enquête publique complémentaire des mesures d'accompagnement ainsi que des modifications du projet, selon la LATC art. 58	4 juillet 2007
23	Examen préalable des services du Canton de Vaud pour les adaptations du projet et les mesures d'accompagnement complémentaires	2 août 2007
24	Réactualisation des études acoustiques de détail et examen complémentaire du Canton de Vaud	30 octobre 2007
25	Examen préalable du projet de la place de la Sallaz par les services du Canton de Vaud selon la Loi sur les Routes LRou art. 3 et 10	18 oct. 2007
26	Dépôt au Conseil communal du postulat de M. Pierre Santschi	20 novembre 2007
27	Enquête publique complémentaire des mesures d'accompagnement ainsi que des modifications du projet de la route de contournement de la place de la Sallaz (RCPS) selon LATC art 58	21 novembre au 21 décembre 2007
28	Séance publique, consultation des habitants	16 janv. 2008
29	Approbation préalable du projet de la place de Sallaz par le Département des infrastructures (DINF)	12 fév. 2008
30	Séances de concertation avec les opposants à la RCPS	février - mars 2008
31	Rapport-préavis N° 2008/09 concernant l'addenda au PPA 721 du Flon Supérieur	6 mars 2008
32	Séance publique, consultation des habitants	3 avril 2008
33	Rapport-préavis N° 2008/24 pour les mesures d'accompagnement au projet de la RCPS	7 mai 2008
34	Exécution de l'aménagement provisoire de la place de la Sallaz pour le réseau tl R08	1 <sup>er</sup> sem. 2008
35	Adoption par le Conseil communal du rapport-préavis 2008/09 <sup>11</sup> (Addenda au PPA 721)	1 <sup>er</sup> juillet 2008
36	Adoption par le Conseil communal du rapport-préavis 2008/24 <sup>12</sup> (Mesures d'accompagnement complémentaires à la RCPS)	26 août 2008
37	Mise à l'enquête publique de la place de la Sallaz	17 octobre au 17 nov. 2008
38	Recours des opposants au projet de la RCPS à la CDAP	5 novembre 2008
39	Séance publique, consultation des habitants	novembre 2008
40	Mise en service simultanée du m2 et du réseau tl R08	fin 2008
41	Arrêt de la CDAP – recours rejeté	9 octobre 2009
42	Recours des opposants au projet de la RCPS au Tribunal Fédéral (TF)	12 novembre 2009
43	Séance publique, consultation des habitants	26 avril 2010
44	Arrêt du TF en faveur de la Commune pour le projet de route de contournement	17 mai 2010
45	Reprise du projet de la place de la Sallaz et élaboration du présent rapport-préavis	juin 2010
46	Approbation définitive du projet de la route de contournement de la Sallaz par le Département des infrastructures (DINF)	24 juin 2010
47	Début des travaux de construction de la route de contournement	juin 2010
48	Séance publique, consultation des habitants	18 nov. 2010
49	Décision du TF en faveur des recourants concernant l'addenda au PPA 721	9 février 2011

Concernant le développement du Plan partiel d'affectation (PPA) et du projet de route de contournement avec leurs procédures respectives, la Municipalité rappelle ici que les trois rapport-préavis ci-dessous ont été adoptés par le Conseil communal :

- Rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005, adopté le 27 juin 2006 ;
- Rapport-préavis N° 2008/09 du 6 mars 2008, adopté le 1<sup>er</sup> juillet 2008 ;
- Rapport-préavis N° 2008/24 du 7 mai 2008, adopté le 26 août 2008.

<sup>11</sup> BCC 2007-2008, page 1353

<sup>12</sup> BCC 2008-2009, Tome 1, page 63

A ce jour, le planning des projets concernant la place de la Sallaz est le suivant :

- Construction de la route de contournement 2010 - 2011
- Basculement du trafic sur la future route, bouclage du transit sur la place automne 2011
- Travaux des services sur la place de la Sallaz 2011 - 2013
- Aménagement de la place de la Sallaz 2012 - 2013

### 3.2 Objectifs du projet

Les objectifs et contraintes du projet peuvent être regroupés en quatre familles :

- **Environnementaux** : diminution de la pollution atmosphérique (Opair) et diminution des nuisances sonores (OPB) ;
- **Urbanistiques** : création d'une place piétonne (sans trafic de transit) à la Sallaz ; confirmation et renforcement des centralités des quartiers de la Sallaz et de Chailly ; amélioration des cheminements pour les modes de déplacement doux ;
- **Liés aux transports en commun** : création de pôles d'échanges de transports publics en relation avec le métro m2 et le réseau tl 08 ;
- **Liés à l'accessibilité** : diminution du trafic de 14 % à 19 % en entrée de ville conformément à l'EMPD relative au m2 et aux précédents rapport-préavis concernant la Sallaz ; maîtrise de l'accessibilité au centre ville grâce à une stratégie de régulation ; protection des quartiers du transit automobile.

Les objectifs environnementaux et ceux liés à l'accessibilité ont été traités dans le cadre des précédentes procédures relatives à la route de contournement et aux schémas de circulation proposés. La Municipalité n'entend pas revenir sur ces décisions entérinées par votre Conseil et confirmées par différentes décisions de justice, tant au niveau cantonal (arrêt de la CDAP du 9 octobre 2009) que fédéral (arrêt du TF du 17 mai 2010). Elle présente ici le concept architectural de la place qui permet, par le biais du présent rapport-préavis, de répondre, d'une part, aux objectifs urbanistiques et, d'autre part, d'améliorer l'interface des transports en commun.

### 4. Procédures concernant la route de contournement et l'addenda au PPA 721 du Flon supérieur

La procédure relative à la place de la Sallaz qui fait l'objet du présent rapport-préavis est la phase finale du projet entamé depuis 2004.

Lors de l'étude du rapport-préavis N° 2005/83 adopté le 24 novembre 2005, et après l'arrêt du Tribunal cantonal du 4 juillet 2007, la Municipalité a suivi les vœux du Conseil communal par la mise à l'enquête publique complémentaire des mesures d'accompagnement de la route de contournement du 21 novembre au 21 décembre 2007. Le Conseil communal a adopté les mesures complémentaires le 26 août 2008 par le rapport-préavis N° 2008/24 du 7 mai 2008. En date du 5 novembre 2008, un noyau d'opposants a fait recours auprès du Tribunal cantonal. En date du 9 octobre 2009, la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal a donné gain de cause à la Commune et rejeté le recours, confirmant par sa décision que la procédure suivie par la Commune était correcte.

Non satisfaits, en date du 12 novembre 2009, les opposants ont déposé un nouveau recours en matière de droit public assorti d'une demande d'effet suspensif auprès du Tribunal fédéral. Par son ordonnance du 1<sup>er</sup> mars 2010, ce dernier refuse d'accorder l'effet suspensif et, au terme de cette nouvelle procédure, le TF, dans son arrêt du 17 mai 2010, a donné gain de cause à la Commune en rejetant une nouvelle fois le recours des opposants. En date du 24 juin 2010, le Département des infrastructures (DINF) a approuvé définitivement le

projet de la route de contournement de la Sallaz. Dès lors, les travaux de cette route ont pu démarrer immédiatement après cette décision du TF au début du mois de juin 2010.

En ce qui concerne l'addenda au PPA 721 du Flon supérieur, après l'adoption du rapport-préavis 2008/09 du 6 mars 2008, adopté par le Conseil communal en date du 1<sup>er</sup> juillet 2008, les mêmes opposants ont fait recours auprès du Tribunal cantonal. La CDAP a tranché en faveur de la Commune en date du 25 février 2010. Les opposants ont alors formé un nouveau recours au Tribunal fédéral en date du 26 mars 2010. La décision du Tribunal fédéral dans cette procédure porte uniquement sur le contenu de l'addenda au PPA 721, à savoir la possibilité pour le bâtiment C, situé à côté de la station du m2, de construire deux étages supplémentaires de logements, conformément aux vœux émis par le Conseil communal lors de l'adoption du rapport-préavis N° 2005/83.

En date du 9 février 2011, le TF a admis partiellement le recours des opposants. Le Tribunal fédéral ne remet pas en cause le projet de surélévation sur le fond, mais uniquement sur la forme. En effet, il admet que l'on peut partager les réserves du Tribunal cantonal sur le sérieux préjudice subi par les recourants dans le cas d'espèce, mais il ajoute que c'est l'intérêt de toutes les personnes concernées par le plan qui est en jeu, l'intérêt public à la stabilité des plans devant l'emporter sur toute autre considération (p. 10 de l'arrêt du TF). En fait, le Tribunal fédéral n'admet pas que l'on puisse adopter un PPA après une procédure complète, puis, même si l'on se rend compte qu'une amélioration est possible, décider de le modifier à bref délai. Pour le Tribunal fédéral c'est contraire à la sécurité du droit et au principe de stabilité.

Malgré l'abandon, à court terme, de cette possibilité de surélever de deux étages le bâtiment « C », cette décision ne remet nullement en cause, ni la validité de la route de contournement, ni le PPA 721 qui autorise la construction dudit bâtiment avec le parking public, ni le concept architectural de la place. Par ailleurs, par le biais des services de la Direction des travaux, les bénéficiaires du futur DDP ont été dûment informés de cette décision et leur projet immobilier se poursuit.

## 5. Organisation future des circulations

### 5.1 Rappel des études antérieures

Une étude approfondie de réorganisation des déplacements dans le secteur nord-est - la Sallaz a été menée par un bureau d'ingénieurs spécialisé. Le concept retenu propose de déplacer la circulation sur une route de contournement de la Sallaz, ce qui permet de libérer le plateau de la Sallaz du trafic de transit pour en faire une **véritable place, centre de quartier et pôle d'échange des transports publics**. Globalement, sur le plan de la gestion des transports individuels, l'objectif fixé est la **diminution des charges de trafic** de l'ordre de 6000 véhicules/jour, soit une diminution de 14 % à 19 % sur les axes situés dans le couloir du métro m2.

Le rapport-préavis N° 2005/83, adopté par le Conseil communal le 27 juin 2006, propose de réaménager toute la partie supérieure de la vallée du Flon. Il prévoit de restructurer les surfaces réservées à la nature et de regrouper celles qui sont attribuées aux activités humaines. La forêt gagne en superficie. L'abandon de la liaison Vennes-St-Martin y est confirmé, ce qui favorise la construction de la nouvelle route qui contournera la Sallaz. Celle-ci, tout en participant à la diminution du trafic automobile dans les quartiers alentour, permettra de créer une véritable place à la Sallaz et d'y aménager une interface conviviale entre le métro m2 et les transports publics. Conformément aux lois en vigueur, la route est également accompagnée de mesures de protection contre le bruit dû au trafic. Suite à un débat participatif avec les habitants et les commerçants du quartier, le traitement architectural de la future place de la Sallaz a fait l'objet d'une enquête publique du 17 octobre au 17 novembre 2008.

## **5.2 Organisation des circulations autour de la place de la Sallaz**

L'organisation des circulations n'est pas l'objet du présent rapport-préavis puisqu'elle a déjà été adoptée précédemment, mais, pour faciliter la compréhension du projet, la Municipalité a jugé utile de rappeler les principaux changements.

Dans le projet d'aménagement du plateau de la Sallaz présenté par la Municipalité :

- la future place de la Sallaz est interdite à la circulation générale et voit la totalité de son trafic de transit motorisé détourné par la rue du Bugnon via la route de contournement ;
- trois secteurs bien distincts sont définis sur la future place :
  - un secteur nord réservé aux piétons et aux bus avec un statut de **zone piétonne** où l'accès pour les livraisons et autres ayants droit sera garanti (bus **tl**, vélos, taxis, riverains) ;
  - un secteur sud avec un statut de **zone de rencontre**, dans un esprit de mixité piétons-voitures, où l'accès automobile sera maintenu uniquement pour desservir la poche de stationnement et les accès riverains ;
  - une interface entre le nord et le sud appelée **zone centrale** et réservée exclusivement aux piétons.
- le trafic en provenance de la partie inférieure de la route de Berne ne peut plus circuler en direction de l'avenue Victor-Ruffy ni s'engager sur la place de la Sallaz, mais doit obligatoirement contourner celle-ci par la nouvelle route ;
- le trafic à destination des avenues du Temple ou de Victor-Ruffy, 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.

Le statut de la « zone piétonne » dans la partie nord de la place donne la priorité aux piétons sur les autres usagers de l'espace qui doivent circuler à la vitesse du pas. Dans le secteur sud où un statut de « zone de rencontre » sera instauré, il n'y a pas de restriction d'accès mais la priorité est donnée aux piétons sur toute la surface de la chaussée où les véhicules doivent circuler à une vitesse inférieure à 20 km/h.

Viennent s'ajouter aux deux secteurs cités ci-dessus les placettes nord et sud qui constituent deux espaces de détente et de verdure aux abords de la place, permettant une appropriation de l'espace pour les riverains notamment.

## **5.3 Organisation de l'interface des transports en commun dans le secteur nord**

La place de la Sallaz est devenue une interface très importante des transports publics. Selon les comptages issus du métro m2, le nombre de voyageurs est d'environ 15 000 par jour et de 1600 à l'heure de pointe du matin. Sur ce total journalier, environ 8000 voyageurs sont en transbordement entre les lignes **tl** et le métro m2.

La création de la station du m2 permet le rabattement de plusieurs lignes **tl** sur cette place et la fonction de transbordement entre celles-ci et le m2 sera privilégiée par l'aménagement d'une place de qualité, facilitant les cheminements piétonniers. Actuellement, diverses mesures provisoires ont été prises pour pallier l'absence de l'aménagement prévu, retardé par les procédures précédemment décrites. Ces mesures ont été pensées de façon à minimiser les inconvénients pour les usagers et réduire autant que possible les surcoûts d'exploitation.

### **5.3.1 Réseau des transports publics**

La nouvelle structure des lignes **tl** sur cette place depuis la mise en service du métro est la suivante :

- la ligne N° 41 desservant les quartiers Praz-Séchaud et Isabelle-de-Montolieu passe dans les deux sens sur la place ;
- la ligne N° 6 aura son terminus (actuellement installé provisoirement au parking de Valmont) sur la place de la Sallaz et effectuera la liaison en direction de la Maladière en desservant l'avenue Victor-Ruffy ;
- la ligne N° 42 en provenance des quartiers de Rovéréaz et de Chailly par l'avenue du Temple y aura également son terminus, de même que la ligne N° 65 qui dessert Savigny, Forel et Servion.

Toutes les lignes décrites ci-dessus rebrousseront sur la place, ce qui impose d'y réserver un espace important pour les transports publics. Durant les périodes de pointe, un bus sera en mouvement sur la place de la Sallaz toutes les 2 minutes environ.

### 5.3.2 Mixité entre les piétons et les bus

Des situations similaires en termes de mixité bus-piétons existent notamment à la place Pury à Neuchâtel et dans la ville de Besançon en France. Ces expériences ont donné satisfaction à l'ensemble des usagers ainsi qu'aux exploitants. Elles démontrent que la cohabitation est possible. Les **tl** sont favorables à la réalisation de ce projet.

### 5.3.3 Lignes aériennes des **tl**

Les directives du plan Opair ainsi que la politique environnementale menée par la Municipalité avec les **tl** maintiennent le cap sur l'utilisation du trolleybus. Ainsi, la ligne aérienne de contact doit être adaptée, soit par des modifications du réseau existant, soit par la construction de nouveaux équipements. Ce projet a été approuvé par le Canton, la Ville de Lausanne et le Conseil d'administration des **tl**.

Dans le cadre du réseau R08, l'exploitation des lignes 6 et 41 a été prévue avec des trolleybus, ce qui implique de garantir :

- l'électrification de l'avenue Victor-Ruffy. A cet égard, il y a lieu de rappeler que cette construction a déjà fait l'objet d'une mise à l'enquête fédérale selon la loi sur les chemins de fer, avec approbation des plans en mai 2007. La ligne est maintenant en service ;
- la modification de la ligne aérienne située au niveau de la place de la Sallaz afin de permettre les nouveaux mouvements de ligne, dont la mise à l'enquête a été faite dans le cadre du projet de réaménagement de la place de la Sallaz ;
- l'électrification des chemins de Boissonnet, des Abeilles et d'Isabelle de Montolieu. Cette construction fera ultérieurement l'objet d'une mise à l'enquête fédérale selon la loi sur les chemins de fer.

L'électrification de la place de La Sallaz doit permettre non seulement l'exploitation des lignes 6 et 41, mais également les mouvements d'injection et d'extraction des trolleybus de la ligne 41 depuis Victor-Ruffy.

## 5.4 Organisation des circulations dans le secteur sud de la place : coexistence piétons-voitures

La partie sud de la place de la Sallaz sera aménagée en faveur des piétons grâce à la mise en place d'une **zone de rencontre**. Ce secteur restera accessible au trafic individuel motorisé et, conformément à la réponse faite dans le cadre du postulat Thorens (rapport-préavis N° 2008/24 du 7 mai 2008), environ 20 places de stationnement publiques sont conservées. Cet espace sera dépourvu de trottoir puisque les piétons seront prioritaires sur l'ensemble de la chaussée. Le gabarit de l'avenue de la Sallaz, entre le débouché de l'avenue de Beaumont et celui de la route de contournement, sera redimensionné à 6 mètres de largeur pour correspondre à sa nouvelle fonction de route de desserte modérée. Le statut de zone 30 km/h sera instauré sur le tronçon de rue modérée reliant l'intersection

de l'avenue de Beaumont au débouché de la route de contournement, de manière à l'étendre à tout le quartier. Sur ce dernier tronçon, des trottoirs seront construits de part et d'autre de la rue.

### **5.5 Circulation des piétons**

Le projet d'aménagement de la place de la Sallaz donne la priorité sur la totalité de sa surface aux piétons. Grâce à la suppression du trafic de transit et au déplacement de ce dernier sur la route de contournement, une redistribution de l'espace est rendue possible en faveur des modes de déplacement doux et des piétons en particulier. En comparaison avec la situation actuelle, on peut estimer que, dans le projet de la future place de la Sallaz, la surface dévolue aux transports individuels diminue d'un facteur supérieur à cinq, alors que les espaces de déambulation pour les piétons augmentent d'un facteur supérieur à trois. Cette redistribution de la surface en faveur des modes de déplacement doux leur octroie une surface d'environ 1,6 terrain de football ! L'accès aux transports publics (bus et m2) sera ainsi nettement amélioré par rapport à la situation actuelle.

### **5.6 Circulation des vélos**

Le projet fait la part belle à la mobilité douce et aux vélos en particulier puisqu'ils sont autorisés à circuler sur la totalité de la place, y compris dans le secteur nord érigé en zone piétonne (avec dérogation pour les cycles), grâce à une signalisation adaptée. Plusieurs aires de stationnement spécifiquement réservées aux vélos sont prévues sur la place, notamment aux abords de la station du m2. Des places couvertes seront offertes dans le secteur nord de la place, à proximité des commerces et des bus. Des places vélos, abritées sous le couvert du m2, ont également été créées de manière à faciliter le transbordement et le report modal sur le métro.

### **5.7 Les taxis**

Les taxis seront autorisés dans la partie nord de la place et disposeront de 3 places de stationnement.

### **5.8 Livraisons aux commerces**

Dans la zone piétonne du secteur nord, les livraisons seront autorisées selon les mêmes horaires qu'au centre-ville de Lausanne. Dans le secteur sud, grâce à son statut de zone de rencontre, les livraisons resteront possibles en tout temps.

### **5.9 Services d'urgence**

Le transit automobile n'est pas autorisé entre le secteur nord et le secteur sud à l'exception des véhicules d'urgence (pompiers, police, ambulances). Ceux-ci auront la possibilité de commander à distance une borne automatique. Il y a lieu de préciser que, sauf pour les interventions directes sur la place, la future route de contournement devrait naturellement s'imposer comme l'itinéraire privilégié pour relier le centre ville et l'extérieur de la ville (autoroute). A noter également que les véhicules d'urgence pourront emprunter la route privée communale qui débouche sur la future route de contournement, en évitant la montée de la rue du Bugnon.

### **5.10 Transports exceptionnels**

A la demande des autorités cantonales, un couloir de passage a été réservé, du nord au sud de la place, pour les convois exceptionnels de type I (480 t). Ceux-ci pourront transiter par la route d'Oron et la rue du Bugnon. Cet itinéraire est nécessaire pour approvisionner occasionnellement l'usine de Pierre-de-Plan et le CHUV. Il est entendu que ces convois exceptionnels ne pourront pas emprunter la future route de contournement pour des raisons de gabarit et de charge sur les structures des ouvrages du m2.

Dans la traversée de la place, le passage de ces convois requiert, entre les deux toitures des abris bus, un gabarit de 8,40 m de large. Le Service des routes du Canton a approuvé l'implantation des édicules de manière à garantir le passage occasionnel de tels convois. Le

reste du mobilier urbain (bancs, bornes, signalisation, etc.) peut être déplacé de cas en cas, comme sur le reste du territoire communal.

## **6. Projet d'aménagement de la place de la Sallaz**

### **6.1 Enjeux et concept du projet**

La Sallaz est un important pôle de l'agglomération lausannoise (la Sallaz, Vennes et Praz-Séchaud comptent 12 000 habitants). L'arrivée du métro m2 et la création de l'interface métro-bus augmente encore son attractivité et son fort potentiel de développement. La déviation du trafic individuel et le caractère mixte piétons-bus de la nouvelle place de la Sallaz renforceront son caractère de centre commercial de quartier, pôle d'échanges et lieu de vie et de mixité.

Le « plateau » de la Sallaz est occupé de manière hétérogène puisqu'on y trouve en alternance des immeubles en ordre contigu avec rez-de-chaussée commercial et des bâtiments occupés uniquement par du logement. Le site est, depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, un lieu d'échange commercial et un lieu de passage des transports publics (lignes de tram Lausanne-Moudon). La nouvelle organisation des transports publics, avec l'interface bus – m2, renforce ces fonctions de centralité et génère un important flux piétonnier sur la place.

Les aménagements proposés se caractérisent par l'installation de volumes hauts (abribus, édicules, arbres) qui sont placés en bandes décalées et orientés longitudinalement sur la place. Ils laissent, au niveau du sol, une bonne perméabilité transversale pour les piétons.

### **6.2 Concept de revêtement du sol**

Au sol, le revêtement sera traité de manière différenciée suivant le statut de la zone traversée, cela afin de faciliter la compréhension de l'aménagement pour l'utilisateur.

Dans le secteur nord (zone piétonne), un traitement unique créera une identité commune à l'ensemble des surfaces sises entre la route de Berne et le bâtiment N° 76 de l'avenue de la Sallaz, ainsi qu'en direction de la station du métro m2. Constitué d'une alternance de bandes claires et foncées, le revêtement accompagne la direction des flux piétonniers transversaux. Dans les zones à forte fréquentation piétonne (zone centrale), les bandes claires s'élargissent, alors que dans les secteurs à mixité piétons-voitures ce sont les bandes foncées qui gagnent en surface. Les différentes zones d'affectation de la place sont ainsi mieux marquées visuellement.

Le choix du matériau de surface a été effectué suite à l'observation du comportement de diverses plaques d'essais soumises au trafic des bus **tl**. Mises en place à titre d'essai sur site, ces plaques sont encore en service et visibles aujourd'hui. Quatre compositions de structures porteuses ont été testées et, malgré l'utilisation d'enrobés bitumineux spéciaux, ces derniers n'ont pas supporté les charges lors des fortes chaleurs de l'été. Seules les plaques en béton n'ont pas subi de dégât.

Une structure entièrement en béton s'est donc imposée pour les zones sollicitées par les bus. Les bandes claires sont en béton fibré (fibres synthétiques). Les bandes foncées sont également en béton fibré, mais recouvertes d'une couche mince (25 mm) d'enrobé bitumineux de type macro rugueux. Pour les zones non sollicitées par les bus, les bandes claires sont en béton fibré et les bandes foncées en enrobés bitumineux traditionnels. Un marquage au moyen d'un élément métallique lié au revêtement en béton permettra de séparer chaque bande et ainsi de pallier aux problèmes de liaison des différents matériaux.

Le secteur sud, qui correspond à une zone de rencontre, sera quant à lui traité de manière traditionnelle, à savoir en enrobé bitumineux. Cette zone où piétons et véhicules individuels devront cohabiter sera séparée visuellement de la « place » à proprement parler (secteur nord/zone piétonne), marquant ainsi le changement de statut au niveau des circulations. Une attention toute particulière sera portée au détail des aménagements de surface (mobilier, arborisation et stationnement) afin de garantir la sécurité des piétons et de modérer de manière physique la vitesse des véhicules.

### **6.3 Evacuation des eaux de surface**

Dans la situation existante, les eaux de ruissellement sont raccordées d'une façon standard, à savoir :

- pentes en toit avec renvoi de l'eau contre les bordures de trottoir ;
- récupération des eaux par des sacs-grilles classiques de part et d'autre de la chaussée.

Le projet prévoit de transformer cette avenue en place, donc de supprimer les trottoirs et leurs bordures, et de régler les pentes et dévers de la place afin de lui donner un aspect lisse et horizontal, tout en respectant les niveaux des bâtiments alentours.

La faible pente longitudinale nord-sud (~ 1,2 %) est conservée et la place modélisée afin de présenter transversalement des pentes en toit inversé avec un point bas parallèle aux bâtiments, situé environ aux trois quarts côté est de la place. Ceci permet de respecter les niveaux des limites de propriété. En ce point, la récolte des eaux se fait au moyen d'un caniveau à fente raccordé sur une nouvelle canalisation d'eaux claires en sous-sol, elle-même raccordée sur le réseau EP de la rue Victor-Ruffy. Les abribus formant des obstacles à l'écoulement transversal, d'autres caniveaux à fente y sont accolés et raccordés sur la nouvelle canalisation citée ci-dessus. Les bacs à arbres sont drainés et également raccordés à cette canalisation.

### **6.4 Abribus et couverts publics, sanitaires**

Les abribus et couverts publics, lieux d'attente et de passage, sont réalisés en béton et métal (murs en béton supportant une ossature métallique recouverte de tôles percées). Outre leur fonction de protéger les usagers contre les intempéries, certains édifices accueillent des locaux de service fermés. Ces derniers seront affectés aux **tl** pour leurs locaux techniques et utilitaires et aux services de la Ville de Lausanne. Ils comprendront également des WC publics en remplacement de ceux qui existaient sous le parking de la Migros.

Les toitures de ces locaux sont des parallélépipèdes ajourés qui laissent filtrer et diffuser la lumière, en communion avec les feuillages des arbres. Par leurs jeux d'ombres, elles plongent les espaces des couverts et leurs usagers dans une ambiance végétale.

### **6.5 Arborisation**

Le projet reprend l'essence indigène existante sur le site depuis le début du siècle passé et accentue sa présence. Une centaine de tilleuls taillés en rideau seront plantés sur la place, constituant une présence végétale forte. Leur implantation, de même que celle des différents volumes statiques (abribus et autres édifices), est réalisée de manière linéaire, en bandes décalées dans le sens de l'urbanisation, tout en laissant au niveau du sol une force de perméabilité pour les flux.

### **6.6 Eclairage**

Les éléments constitutifs du projet sont utilisés comme supports pour les diverses sources d'éclairage de la place. Dans les couverts, les luminaires sont intégrés dans l'épaisseur de la structure et diffusent leur lumière depuis les faces intérieures au travers des perforations du revêtement. Ces éléments agissent comme une mise en lumière indirecte de l'espace. Un système de LEDs, placé au niveau des couronnes végétales des arbres, illumine les feuillages, donnant un caractère festif à l'ensemble de la place. Le mobilier (bancs) sera également un support de lumière afin de compléter le concept d'éclairage diversifié de l'ensemble de la place. Pour des raisons de sécurité, les luminaires suspendus existants, redistribués et réglés de façon à s'harmoniser au concept d'éclairage général, seront partiellement maintenus.

### **6.7 Mobilier urbain**

Différents éléments de mobilier et d'équipement sont intégrés à l'aménagement. Outre les bancs et podiums, des jeux d'eau seront proposés en remplacement de la fontaine existante sur la place.

### **6.8 Zone centrale**

Au centre de la place, une zone strictement piétonne est créée. Le public pourra se l'approprier pour diverses activités de quartier (marchés, fêtes, spectacles, etc.). Un couvert public protège des intempéries et offre diverses fonctionnalités, comme un point d'alimentation eau/électricité. Un mobilier spécifique contribuera à en faire un lieu privilégié et une fontaine à jeux d'eau participera activement à l'animation de cette zone particulière.

### **6.9 Placette sud**

Le raccordement de la route de contournement à l'avenue de la Sallaz, au sud, génère un espace résiduel triangulaire qui sera aménagé en place publique. Cette placette, qui intégrera la parcelle adjacente (N° 3419) propriété de la Commune (Service des forêts, domaines et vignobles), sera prioritairement réservée à des activités sportives. L'aménagement prévoit comme élément central un terrain de type multisports bordé de grillages hauts destinés à retenir les ballons et supportant une végétation grimpante. L'espace résiduel sera végétalisé avec des massifs d'arbres en cépée.

### **6.10 Placette nord**

Au bas de la route de Berne, au débouché de la route de contournement, une petite place sera également créée en position de belvédère sur la vallée du Flon. Au sol, une surface perméable en gravier est proposée. Elle sera aménagée avec des bancs. Comme la placette sud, elle bénéficiera de quelques massifs d'arbres en cépée.

### **6.11 Local de voirie / point de collecte des ordures ménagères de quartier**

Afin de répondre aux nouveaux besoins d'entretien du domaine public, il est prévu de reconstruire le local du Service des routes et de la mobilité situé en haut de l'avenue de Beaumont. En effet, l'aménagement de la place nécessite un renforcement de ces infrastructures, actuellement trop exiguës et en décrépitude.

La surface au sol étant mesurée, le projet actuel prévoit d'ajouter un niveau à la construction. Le sous-sol reste accessible depuis l'avenue de Beaumont et garde sa fonction actuelle, soit celle de local de dépôt et abri pour les machines. A l'étage, accessible de plain-pied depuis l'avenue de la Sallaz, un vestiaire sera aménagé pour les employés d'entretien. Le solde de la surface servira de local pour le matériel et l'outillage.

Le traitement architectural de la partie émergente de la construction sera en adéquation avec son environnement et, en tant qu'élément intermédiaire entre la zone de rencontre et la placette sud, il sera intégré au concept global de cette dernière.

A la jonction de l'avenue de la Sallaz et de celle de Beaumont, il est prévu de mettre en place un centre de récolte des ordures ménagères de quartier (CROM). Une surface d'environ 35 à 40 m<sup>2</sup> peut recevoir 6 containers souterrains de 3 à 5 m<sup>3</sup> de contenance. Disposés au niveau de l'avenue de Beaumont, ils seront peu visibles mais facilement accessibles. La construction de cet équipement discret et efficace répond à la demande croissante de concentration des points de ramassage et diminue la fréquence de l'opération.

Pour les besoins architecturaux cités plus haut et pour leur financement, ces deux objets sont intégrés dans le présent rapport-préavis. Leur devis est le résultat d'un avant-projet. Toutefois, après une mise au point, ils devront faire l'objet d'une mise à l'enquête publique selon la LATC.

## **7. Réponse de la Municipalité aux deux observations et aux six oppositions déposées pendant l'enquête publique du projet de la place de la Sallaz**

Préalablement soumis à l'examen du Département des infrastructures (DINF) conformément aux dispositions des articles 3, respectivement 10, de la Loi sur les routes (LRou), ainsi qu'à l'article 58 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LATC), le projet de la place de la Sallaz a été mis à l'enquête publique du 17 octobre au 17 novembre 2008 selon l'article 13 LRou. Cette mise à l'enquête a suscité six oppositions et deux observations.

Comme dans les précédentes mises à l'enquête publique de juin 2005 et de décembre 2007, des séances de concertation ont donné l'occasion à tous les intervenants d'exposer leur position à la Direction des travaux. Certains échanges ont permis de répondre à plusieurs points d'inquiétude et de dissiper les malentendus, permettant dans certains cas le retrait de l'opposition.

### **7.1 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL) et de M. Eric Magnin, copropriétaire de la parcelle 7221, chemin de Boissonnet 16 à Lausanne**

*Le mouvement pour la défense de Lausanne s'oppose au projet cité ainsi que son président Eric Magnin à titre privé pour les raisons suivantes :*

#### **Remarques générales**

*L'aménagement routier du secteur de l'entrée nord de la Ville de Lausanne incluant : l'aménagement de la place de la Sallaz, les constructions dans le haut du vallon du Flon, les deux routes de contournement (la première par la Feuillère, route d'Oron, la deuxième, la nouvelle route projetée pour contourner la place de la Sallaz), la déviation d'une partie du trafic par route de la Feuillère, route d'Oron sur Victor-Ruffly, n'est pas recevable en l'état.*

*La mise à l'enquête de cet aménagement déroge à différentes lois et règlement (Loi sur les routes, LATC, PGA, OPAIR, OPB, Plan directeur communal (PDC), Plan directeur des déplacements (PDD, Plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit entre autres. Voir également l'arrêt du TA 4 juillet 2007 AC 2006.0243. C'est l'entier de ce projet (cité au 1<sup>er</sup> paragraphe) qui devait être mis à l'enquête en une seule fois. A ce jour, c'est la 4<sup>e</sup> enquête après l'addenda au plan PPA 721. Qui n'est toujours pas en vigueur (arrêt TA cité). Le bon sens nous dit que si la distance à parcourir pour aller du point A au point B augmente, les nuisances augmentent proportionnellement ; ceci dans un secteur où toutes les valeurs limites OPAIR, OPB sont dépassées. (Courrier du SEVEN à la DT de Lausanne document cité dans arrêt du TA).*

*L'objectif est d'assainir, pas d'aggraver la situation*

*La limitation dans le périmètre concerné de la vitesse à 30 km/h en maintenant le trafic de transit par la place de la Sallaz permettrait d'atteindre ces objectifs en respectant les normes OPAIR, OPB, en construisant à moindre coût et sans nuire à la qualité esthétique du quartier. Cette solution optimale envisagée par le bureau d'étude n'a pas été retenue. Rappelons que le trafic de transit doit diminuer de 20 %. Ces objectifs sont donc facilement atteignables :*

*1.- Sans aménager non pas une, mais deux routes de contournement. L'entier du projet avec les deux routes ne figure jamais sur un seul document. Ce qui ne permet pas de saisir l'entier du dispositif. Chaque sous-ensemble fait partie de l'ensemble. C'est bien pourquoi ces quatre mises à l'enquête pour un seul périmètre dérogent à la loi sur les routes. Ces deux routes de contournement (bordées de parois antibruit inesthétiques) pour éviter le trafic de transit sur la place de la Sallaz vont à l'encontre des mesures envisagées avec le développement des transports publics, le m2 en particulier. C'est une véritable incitation à prendre sa voiture pour aller en ville. En évitant la place, on gagne du temps.*

*2.- Sans nuisances supplémentaires (OPAIR, OPB) et parois antibruit.*

**Aménagement de la place de la Sallaz (descriptif technique)**

*Prétendre d'une part que l'aménagement de la place de la Sallaz dans le secteur nord sera réservé aux piétons, et que d'autre part sur cette même place, aux heures de pointe, heures fortement fréquentées, les bus circuleront toutes les 2 minutes (en effectuant des tournés sur route) est un non sens. Aujourd'hui, les vélos ne sont admis à circuler dans les couloirs de bus. Avec de telles fréquences, il paraît pour le moins hasardeux de prétendre qu'aux heures de forte affluence, la fluidité des transports publics sera assurée en maintenant une mixité piétons / véhicules TP. Sans évoquer les difficiles sorties du périmètre de la place pour se réinsérer dans le trafic des routes voisines par ces mêmes véhicules. L'objectif de la place piétonne est un leurre. Cet aménagement est celui d'un terminal pour bus. C'est tromper les utilisateurs des transports publics que de prétendre le contraire. Avec ce type d'aménagement, il y aura mise en danger des personnes à mobilité réduites. Si à l'usage une signalisation par feux s'avère nécessaire, cela équivaudrait à l'actuelle (avec 20 % de véhicules en plus). Ce qui permettrait de faire passer les piétons, le temps que les véhicules des TP s'insèrent dans le trafic (ils devront le faire en sortie de place). Ce dispositif en maintenant le trafic de transit ménageait dans sa partie centrale en surface des places de parcage pour les véhicules privés et ne nécessitait pas la construction d'un parking décentré. De nombreuses entrées de ville sont aménagées de la sorte. La régulation du trafic de transit s'effectue naturellement. Le concours pour l'aménagement de la place de la Sallaz imposait la route de contournement. D'autres solutions optimales n'ont pas pu se développer et voir le jour. Diverses propositions ont été faites pour améliorer la desserte des t1, refus d'entrer en matière. Les deux placettes de jeux au sud et nord jouxtant un axe à grand trafic sont un non-sens. Avec cet aménagement de gare routière, c'est l'entier de la qualité du cadre de vie du quartier qui sera péjoré. Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à cet aménagement de la place et demandons que l'entier du dispositif soit étudié et mis à l'enquête en une seule fois. Que les oppositions formulées contre l'ensemble des projets mis à l'enquête publique et objets de cette opposition soient maintenues et que ceux-ci ne soient pas approuvés par le Conseil communal.*

**Réponse**

L'opposition émane à la fois de M. Eric Magnin à titre personnel et du Mouvement pour la défense de Lausanne. Le premier est propriétaire d'une parcelle au chemin de Boissonnet N° 16, où il est domicilié. Cette parcelle ne se situant pas à proximité des aménagements qui ont été mis à l'enquête et selon la jurisprudence, M. Magnin à titre personnel ne peut se prévaloir d'aucun préjudice.

Sur le fond, il est à noter que le MDL remet en cause une nouvelle fois le projet de route de contournement et sa conformité à l'OPair et à l'OPB. La Municipalité rappelle que cette problématique a déjà été abordée dans les précédentes démarches et qu'il n'y a pas lieu de revenir ici sur cet aspect qui a été très largement débattu et tranché définitivement par le Tribunal fédéral dans son arrêt du 17 mai 2010. Cette question est à dissocier de l'architecture de la place qui fait l'objet de la présente procédure. Pour le surplus, la Municipalité se réfère intégralement à la réponse qui a été donnée au chapitre 5.8 du rapport-préavis N° 2008/24.

Concernant l'aménagement de la place de la Sallaz, il y a lieu de se référer au chapitre cinq du présent rapport-préavis pour les explications portant sur la mixité bus-piétons. Dans ce domaine, la Municipalité s'appuie sur plusieurs expériences menées avec succès depuis de nombreuses années dans d'autres villes. Elle est tout à fait confiante quant au fonctionnement de la future place.

La Direction des travaux a rencontré le MDL, M. Magnin et M. Monod, en date du 19 février 2009, dans le but d'écouter leurs arguments et de tenter de trouver une conciliation permettant le retrait de leur opposition. Lors de cette séance, le MDL et M. Magnin ont réaffirmé leur opposition de fond sur le dispositif global d'aménagement de la place de la Sallaz et ont maintenu leur opposition.

## **7.2 Opposition de M. Claude Monod et consorts**

M. Claude Monod et 54 cosignataires ont fait part de leur opposition sous forme d'un rapport de 11 pages. Seul un extrait de l'opposition est retranscrit ici :

### **Préambule**

*Comme la construction de la place de la Sallaz est un complément au projet routier concernant la route de contournement il nous semble utile de reprendre ce que nous avons dit, le 21 décembre 2007, dans notre précédente opposition concernant les travaux complémentaires à la route de contournement. Nous avons cependant résumé certains chapitres en ne donnant pas, par exemple, l'entier des calculs préliminaires. Nous avons également axé nos réflexions uniquement sur les variantes A1 et B4. Les textes complets de notre précédente opposition restent cependant valables.*

### **A. Remarques préliminaires**

#### **1. Validité du projet de construction de la place de la Sallaz**

*Ce projet est en fait un complément à celui de la route de contournement. Nous ne pouvons donc que faire opposition à un complément d'un plan qui n'est plus légalisé. En effet si le projet de route de contournement a bien été accepté par le Conseil communal le 27 juin 2006, cette décision a été cassée par le Tribunal administratif le 4 juillet 2007.*

*Le point III des conclusions du Tribunal administratif (page 27) est évident sur ce point, il est libellé comme suit :*

*« Les décisions rendues le 29 juin 2006 par le Conseil communal de Lausanne et le 13 septembre 2006 par le Département des infrastructures sont annulées ».*

*Le projet de la route de contournement était en partie intégrante des décisions du Conseil communal qui ont été abrogées, il n'est, par conséquent, pas légalisé, par conséquent on ne peut pas y apporter le complément concernant la place de la Sallaz. Pour cette raison essentielle nous nous opposons aux objets de cette mise à l'enquête.*

#### **2. Fractionnement d'un projet de route**

*Une raison importante de la décision du Tribunal administratif est expliquée en page 13 de l'arrêt, au début du point 4, où on peut lire :*

*« Selon les art. 11 et 13 al.3 de la Loi vaudoise sur les routes (LRou ; RSV 725.01), un projet de construction de route qui comporte son tracé et les ouvrages nécessaires, doit être soumis à l'autorité législative communale, la procédure applicable par analogie étant celle des art. 57 LATC relative aux plans d'affectation. ... »*

*On peut également citer l'article 2 de la loi sur les routes qui définit tout ce qui doit figurer dans un projet de route, en particulier il précise que les places rattachées au domaine public font partie intégrante d'un projet de route.*

*Nous n'avons pas repris le texte complet de ces articles qui figure dans notre précédente opposition, mais ces articles montrent que tout doit être mis à l'enquête en même temps et qu'un projet de route ne peut pas être « saucissonné ». Le projet de la route de contournement, les compléments divers, de même que la place de la Sallaz, ne peuvent pas être séparés lors d'une mise à l'enquête.*

### **Classification des routes**

*Ce point a été repris de notre précédente opposition car il est une conséquence directe du projet de la route de contournement et de la place de la Sallaz tels que présentés.*

*Les pages 22 et 23 de l'arrêt du Tribunal administratif s'étendent longuement sur cet objet. En fait la Commune de Lausanne ne respecte pas ses propres règles en matière de classification des routes car le projet, par exemple, transformerait la route d'Oron en*

« réseau de distribution » alors que le plan directeur des déplacements de la Commune de Lausanne (PDD) classe cette route dans un « réseau modéré ou de desserte ».

Il en est de même pour la route de la Feuillère. En ce qui concerne la place de la Sallaz, son déclassement mériterait d'être étudié.

C'est une nouvelle raison d'opposition au projet présenté.

### **B. Calcul du nombre de véhicule sur les divers tronçons de route**

Ce chapitre étant trop long pour être retranscrit tel quel dans le présent rapport-préavis, la Municipalité le résume comme suit : les charges de trafic des différentes variantes sont remises en cause et supposées erronées par l'opposant. Elles sont entièrement recalculées et détaillées dans l'opposition sous forme de tableaux.

### **C. Nuisances sonores**

Il est évident que les ajustements injustifiés sur les nombres de voitures dans chaque tronçon ne sont pas sans conséquence sur les nuisances sonores qui doivent, par conséquent, être revues totalement. Les 4400 véhicules par jour qui ont été oubliés à la route de la Feuillère, les 4100 omis à la route d'Oron et les 3600 escamotés au haut de l'avenue Victor-Ruffly représentent quelques décibels dont on n'a pas tenu compte dans le rapport d'impact. Pour la variante A4 seule la route de Berne reste relativement chargée par les 23 000 véhicules par jour ce qui représente pourtant une diminution de 2500 véhicules par jour par rapport à la situation actuelle. Il suffirait d'appliquer sur cette route un revêtement phono-absorbant pour améliorer les choses. Cela éviterait de poser des parois antibruit inesthétiques en pleine ville. Ces diverses considérations montrent que le choix de la variante B4 est mauvais et constituent un motif de plus d'opposition.

### **D. Pollution atmosphérique**

Dans ce cas encore la fermeture de la place de la Sallaz au trafic provoque des détours pour les véhicules qui amènent une pollution supplémentaire non négligeable. Contrairement aux nuisances sonores qui ne touchent que les riverains les plus proches, la pollution atmosphérique se répand dans tout le quartier concerné. La pollution atmosphérique a été totalement escamotée dans le rapport d'impact, comme si elle n'existait pas. En fait le quartier est dans une zone où les limites admissibles sont déjà dépassées pratiquement en permanence. Il faut encore ajouter à la pollution due à la circulation routière celle provenant de Tridel qui n'est pas du tout négligeable dans un quartier déjà pollué au delà des limites admissibles.

Nous nous référons à notre opposition faite contre les mesures d'accompagnement complémentaires qui donne l'ensemble de la méthode utilisée pour les calculs. En bref nous avons testé les diverses pentes de la zone intéressée par la route de contournement avec une voiture moderne nous donnant la consommation instantanée. Ces valeurs nous ont permis de déterminer la production de CO<sub>2</sub> par kilomètre et en tenant compte des distances et du nombre de véhicules la production journalière de CO<sub>2</sub>. Nous avons obtenu les résultats suivants exprimés en kilos de CO<sub>2</sub> par jour :

Etat initial 2008 sans effets du M2 et du réseau <b>tl</b> et sans route de contournement	6635
Variante A1 avec effet du M2 et du réseau <b>tl</b>	6204
Variante B4 avec effet du M2 et du réseau <b>tl</b>	8742
dont pour la route de contournement seule	2921

Il est évident que, si seule la production de CO<sub>2</sub> a été calculée, cela n'empêche pas que toutes les autres pollutions habituelles dues à la circulation routière qui accompagnent la production de CO<sub>2</sub>, en particulier le monoxyde de carbone, les monoxydes et dioxydes d'azote, les particules fines, etc. sont à ajouter dans les mêmes proportions. On peut dès lors comparer la

situation initiale 2008, sans les effets du m2 et du réseau tl, avec les diverses variantes proposées. La variante A1 donne 6,204 kg de CO2 par jour, c'est la seule qui permette une légère **diminution** de la pollution atmosphérique de **6,5 %** ce qui n'est pas négligeable dans l'état actuel de la pollution dans le quartier de la Sallaz. La variante B4 donne 8742 kg de CO2 par jour soit **31,8 % de plus** que la situation initiale. Par contre par rapport à la variante A1, qui de toute manière existera, l'augmentation est de **40,9 %**. On peut noter encore que dans cette variante B4 la pollution provoquée par la route de contournement représente à elle seule **33,4 %** de la pollution totale. En fait seule la solution A1 permet une réduction de la pollution atmosphérique. L'aggravation très importante de la pollution atmosphérique pour la variante B4 est à elle seule une raison suffisante pour justifier une opposition à cette variante et au projet de place qui l'accompagne.

### **E. Examen des nouveaux objets mis à l'enquête**

Il s'agit ici des adaptations du projet et des mesures d'accompagnement supplémentaires du projet de la route de contournement. Les remarques que nous avons faites à ce sujet dans notre opposition du 21 décembre 2007 restent valables. Il faut insister sur le fait que la variante A1 ne nécessite aucune mesure d'accompagnement, si ce n'est peut-être d'une amélioration de l'aménagement provisoire pour les bus. Il faut relever encore que tout le long du tracé incriminé on crée une discrimination entre les divers habitants, par exemple en ne couvrant qu'une partie de la route de contournement ou encore en ne plaçant des parois antibruit qu'au sud de la route de la Feuillère en obligeant ainsi ceux du nord à vivre fenêtres fermées. Enfin il faut relever que le coût des mesures d'accompagnement est d'environ 6,5 millions de francs sans les remplacements de fenêtres qui seront nécessaires. Le premier crédit prévu pour la route de contournement était d'environ 10,8 millions, mais ce montant comprenait tous les travaux de terrassements pour créer les plates-formes qui découlaient du plan d'affectation et la reconstruction partielle de la route communale privée entre l'ancienne usine d'incinération et la nouvelle ce qui doit bien représenter un montant d'environ 4,3 millions. On peut donc estimer le coût de construction de la route de contournement à environ 6,5 millions. Un projet qui voit son coût doubler à cause des mesures complémentaires indispensables ne peut être qu'un mauvais projet. C'est pourquoi il est nécessaire de s'opposer à un tel projet. Enfin on doit noter que la route de contournement de la Sallaz est assez étroite pour ralentir la circulation. On n'ose pas penser à ce qui pourrait se produire en cas d'accident sur cette route ou en cas d'enneigement ou de gel étant donné les très fortes pentes que cette route comporte. C'est encore une raison de nous opposer à ces travaux.

### **F. Construction de la place de la Sallaz**

Nous avons examiné particulièrement le descriptif technique qui est la pièce n° 1 du dossier de la mise à l'enquête, tout en examinant les plans qui s'y rapportent. Pour simplifier la compréhension nous avons repris la numérotation qui figure dans ce descriptif et en notant au fur et à mesure nos remarques. Nous avons vainement cherché sur la place de la Sallaz les panneaux officiels qui annoncent une mise à l'enquête. Où ont-ils été cachés ?

#### **1. Introduction**

A la fin du premier alinéa la Commune prétend que le projet est issu d'un débat participatif avec les habitants et les commerçants du quartier. C'est faux il y a bien eu présentation du projet mais aucune discussion ou critique n'a été acceptée. La commune est d'ailleurs coutumière de cette manière d'agir en partant de l'idée qu'elle seule détient la vérité.

#### **2. Objectifs et contraintes du projet**

**Environnementaux :** Prétendre que le projet amène « une diminution de la pollution atmosphérique (Opair) et une diminution des nuisances sonores liées au bruit (OPB) est absolument faux. Nous avons montré sous points C et D de notre opposition du 21

décembre 2007 et repris sous les mêmes points dans la présente opposition que ni les normes OPB, ni les normes OPAIR n'étaient respectées par le projet présenté. Pour l'OPB les mesures à prendre pour tenter de diminuer quelque peu les impacts sonores montrent que le projet n'est pas un bon projet, d'autant plus que les calculs effectués par la commune escamotent sur plusieurs tronçons quelques milliers de voitures.

Quant aux normes OPAIR, elles ne sont pas respectées puisque la solution proposée aggrave de 31,8 % la pollution atmosphérique par rapport à la situation actuelle. En fait seule la variante A1 permet de réaliser une amélioration tant sur les normes OPB que sur celles de l'OPAIR.

**Urbanistique :** On ne voit pas en quoi la création d'une place sans trafic à la Sallaz peut être un avantage, au contraire cela contribuera à en faire une place sans âme et sans vie comme celle de la Riponne.

**Accessibilité :** Diminuer le trafic de 14 % à 19 % en entrée de ville est un souhait plutôt qu'une réalité basée sur des calculs précis. On omet simplement d'examiner si cette diminution ne sera pas l'effet d'un transfert sur d'autres entrées de la ville déjà surchargées.

### **3. Historique**

On notera au passage que les aléas juridiques des diverses oppositions ont soigneusement été occultés, ce sont pourtant des points importants de l'historique. En outre quand la municipalité écrit « consultation » des habitants, il faut lire « présentation » aux habitants.

### **4. Organisation future des circulations**

Il est vrai qu'une étude approfondie de réorganisation des déplacements a été menée par le bureau Transitec. Ce qu'on ne dit pas c'est que ce bureau avait proposé diverses variantes dont la variante A1 qui ne modifiait en rien le trafic sur la place de la Sallaz. La commune de Lausanne a choisi une solution sans jamais consulter les habitants. On rappelle ici que la variante A1 n'a que des avantages au point de vue des pollutions. A la fin du second alinéa de la page 5, on reparle d'un débat participatif alors qu'il s'agissait d'une simple présentation d'un projet pour lequel rien n'était modifiable. Dans le dernier alinéa de la page 6 on précise que le trafic débouchant de la route de Berne à destination des avenues du Temple ou de Victor-Ruffly descendant devra passer par la route de la Feuillère puis par la route d'Oron, c'est donc un deuxième détournement que l'on crée.

#### **Organisation de l'interface des transports en commun dans le secteur nord**

La dernière ligne de la page 7 n'est pas très claire, il eut été utile de donner les fréquences des diverses lignes pour justifier ce chiffre et pour le préciser. S'il y a un bus toutes les deux minutes environ, on peut comprendre qu'avec les rebroussements il y aura dans un sens ou dans l'autre un bus toutes les minutes, ce qui paraît largement exagéré.

#### **Dans le secteur nord de la place : la coexistence piétons-bus**

Cette partie devrait avoir un statut de zone piétonne avec des dérogations pour les bus, les vélos et les ayants droit. Avec le rythme des bus vu ci-dessus aux heures de pointe c'est une situation qui ne pourra pas se réaliser, si l'on n'alterne pas les passages piétons et bus par une régulation. De nombreux habitants du quartier de la Sallaz ne sont plus très jeunes et n'oseront pas se risquer dans un trafic dense de bus. Pour ces usagers il est indispensable de créer des passages piétonniers où ils se sentent en sécurité. La comparaison avec la place Pury à Neuchâtel ou celle de la ville de Besançon en France est complètement fallacieuse. Aucun de ces aménagements ne pose de problèmes de pollutions atmosphérique et sonore comme les aménagements découlant du projet de route de contournement de la Sallaz.

### ***Dans le secteur sud de la place : la coexistence piétons-voiture***

*A la fin du premier alinéa de ce paragraphe, on lit que l'avenue de Beaumont sera redimensionnée pour correspondre à sa nouvelle fonction de route de desserte modérée. Il semble qu'il serait nécessaire de modifier le plan directeur des déplacements de la Commune de Lausanne (PDD) avant de procéder à un tel changement.*

### ***Les services d'urgences***

*La dernière phrase de ce paragraphe doit être supprimée faire passer les véhicules d'urgence par la route communale privée pour rejoindre la route de contournement est le meilleur moyen pour que ces véhicules n'arrivent pas à destination dans les délais indispensables.*

### ***Les transports exceptionnels***

*Il semble qu'il aurait été possible de trouver un cheminement plus direct pour traverser la place comme il existe actuellement.*

### ***Concept architectural***

*La Sallaz est effectivement un important pôle de l'agglomération lausannoise (12 000 habitants) qui compte plus d'habitants que le centre ville. Le projet proposé supprime toutes les places de parc situées à l'abord immédiat des commerces, ce ne sont pas les places situées au fond du vallon qui pourront les compenser, la difficulté d'accès au parking découragera certainement les usagers de faire leurs courses à la Sallaz. On ne peut donc pas prétendre que le caractère de centre commercial de quartier sera renforcé. Au contraire il en sera très fortement atténué.*

*Pendant les travaux d'aménagement provisoire de la Sallaz on a, pendant plusieurs mois, déjà supprimé les places de parc. Il s'en est suivi pour la plupart des commerçants un manque à gagner qu'ils estiment entre 20 et 30 % de leur chiffre d'affaires habituel. La plupart ont tenu le coup pendant ces quelques mois, mais ils estiment que, si la situation devait se pérenniser, ils n'auraient plus qu'à fermer boutique. La Sallaz de centre commerçant passerait à un désert commerçant.*

*C'est le cas en particulier pour la poste qui est en sursis depuis quelques années, la moindre diminution de son activité entraînera sa disparition. Ce sera peut-être aussi le cas pour tous les commerces situées à l'est de la place qui ne verront plus leur clientèle descendre des bus et qui ne traversera certainement pas la place pour faire ses courses, tant il sera plus facile de les faire ailleurs.*

*Prétendre que les solutions proposées vont activer l'activité commerciale est un leurre et comme habitants de la Sallaz, nous ne voulons pas que les commerces disparaissent les uns après les autres. C'est une raison suffisante pour s'opposer à cet aménagement.*

## ***5. Eléments du projet***

*On passe sur les points 6.1 à 6.5 qui ne peuvent pas nous faire changer d'avis concernant notre opposition, ce sont des éléments décoratifs sans grande importance pour la pérennité de l'esprit du quartier de la Sallaz.*

### ***6.6 Zone centrale***

*A moins de voir disparaître le garage, on ne voit pas comment la zone purement piétonne pourra se réaliser car elle se trouve à l'endroit où se trouve actuellement le parking du garage. Le locataire nous a dit qu'il avait encore un bail de 10 ans et qu'il ne comptait pas le résilier de sitôt. Ce n'est donc pas pour l'immédiat que cette place purement piétonne pourra se réaliser. Si les commerces disparaissent, les habitants disparaîtront aussi, ce qui rendra cette place inutile.*

### **6.7 Placette sud**

*Néant.*

### **6.8 Placette nord**

*Ces deux places peuvent être utiles, mais qu'en est-il de la place où se trouvent actuellement les dépôts de la Ville qui devaient disparaître juste après la construction de Tridel ? C'est du moins une promesse qui avait été faite au moment de l'obtention du permis de construire. Il nous semble que le plan d'affectation qui n'est pas encore légalisé prévoyait à cet endroit une place de jeux.*

### **6. Conclusions**

*Il est évident que le projet d'aménagement de la place offre la part belle aux transports en commun, mais il ne saurait en aucun cas revaloriser le centre de quartier de la Sallaz. La mixité entre les piétons et les bus est un leurre, en tout cas aux heures de pointe. La zone uniquement dédiée aux piétons ne sera pas réalisée de sitôt. De toute manière cette zone est tellement excentrée par rapport à tout le reste, qu'il sera difficile d'y attirer les habitants. Tous les éléments relevés dans ce chapitre montrent que le projet a été mal étudié, au moins en ce qui concerne son action sur les commerces, les pollutions qu'on augmente exagérément. Par exemple, pour le plateau de la Sallaz, on ne fait que déplacer de l'est à l'ouest des bâtiments les pollutions tant atmosphérique que sonore, et en les amplifiant en remplaçant une route pratiquement horizontale par une route à très forte pente, étroite et dangereuse.*

#### **Notre propre conclusion**

*Seule la variante A1, aurait dû être prise en compte dès le départ. Elle a tous les avantages, les pollutions sont réduites par rapport à l'état actuel, l'animation du quartier ne sera pas uniquement le fait des usagers qui passent d'un mode de transport à l'autre, les commerces seront préservés si l'on conserve le parking situé au nord de la place. Cette solution qui a été écartée devrait être réexaminée.*

*Nous exprimons donc notre opposition contre l'ensemble des projets mis à l'enquête publique concernant la variante B4 et qui sont les objets de cette opposition. Nous souhaitons que ceux-ci ne soient pas approuvés par le Conseil communal du fait de leur non-conformité avec diverses lois, et règlements et des remarques faites ci-dessus. »*

#### **Réponse**

L'opposition émane à la fois de M. Claude Monod, à titre personnel, et de 54 cosignataires qui ont donné procuration à M. Monod pour agir en leur nom durant la procédure de mise à l'enquête publique complémentaire de décembre 2007 portant sur les adaptations du projet de la route de contournement. Les procurations étant octroyées dans le cadre d'une autre procédure que celle qui nous occupe actuellement, la Municipalité considère qu'il s'agit d'une opposition individuelle.

Comme expliqué dans le chapitre précédent, la présente procédure porte sur l'architecture de la place de la Sallaz. Elle ne porte pas sur le système d'organisation des circulations, ni sur celui de la route de contournement, ni sur celui des reports de trafic, ni sur celui de l'étude d'impact sur l'environnement, encore moins sur le PPA721 (Flon supérieur), approuvé par le DIRE le 13 septembre 2006 et mis en vigueur le 21 février 2007. Ces objets ont été traités dans le cadre d'autres procédures sur lesquelles il n'y a pas lieu de revenir dans le présent rapport-préavis. Pour le surplus, la Municipalité se réfère intégralement à la réponse qui a été donnée au chapitre 5.9 du rapport-préavis N° 2008/24.

Au point F de son opposition, M. Monod fait un procès d'intention à la Municipalité en affirmant qu'aucune discussion ou critique n'a été acceptée dans le cadre de ce projet. La Municipalité répond que ce projet a fait l'objet de nombreuses séances publiques depuis le début du processus. Celles-ci ont permis d'informer, de consulter et de dialoguer avec la

population. Les concepteurs du projet ont ainsi pu interroger les futurs utilisateurs de la place sur le choix des matériaux, sur l'intégration du souhait d'avoir une fontaine sur cette place, sur le fonctionnement de l'espace et sur les besoins des différents acteurs. Le projet a évolué en conséquence. Des contacts fréquents ont été entretenus entre l'équipe de projet et les représentants des commerçants. La Société de développement de la Sallaz a également été sollicitée depuis le début du projet.

On relève que M. Monod, qui est locataire à l'avenue de la Sallaz 76, soit au cœur de la future place piétonne et sous les fenêtres duquel circulent actuellement plus de 20 000 véhicules par jour, ne « voit pas en quoi la création d'une place piétonne sans trafic peut être un avantage ». La Municipalité est convaincue que la tranquillisation des quartiers d'habitations par le déplacement du trafic de transit sur la future route amènera, avec un aménagement de qualité et une arborisation conséquente de la place, une réelle plus-value pour le patrimoine et la qualité de vie du quartier.

Concernant les aspects de mixité entre les bus et les piétons, il y a lieu de se référer au chapitre 5 du présent rapport-préavis.

S'agissant de l'accès des services d'urgences à la route communale privée, M. Monod suggère de supprimer cette possibilité. La Municipalité souhaite offrir cette liaison qui permet aux seuls véhicules d'urgences comme les pompiers ou la Police se trouvant à la place du Nord, par exemple, de monter directement en direction de l'autoroute ou de la route de Berne sans passer par le Bugnon et ainsi gagner du temps dans leurs interventions.

Le passage des transports exceptionnels au travers de la place est une exigence du Canton qui permet notamment l'approvisionnement du territoire lausannois et en particulier de l'usine de Pierre-de-Plan et du CHUV. Les passages sont variables d'une année sur l'autre, mais généralement peu fréquents, voire inexistantes. En moyenne entre 1995 et 2008, le Canton a dénombré environ 8 convois par année.

En règle générale, la fréquence est inférieure à cette valeur moyenne, à l'exception des années 2003 à 2005 et en raison des chantiers du m2 et de Tridel, qui ont vu le nombre de convois augmenter à des valeurs comprises entre 10 et 17 convois par an, avec un pic exceptionnel de 41 convois pour l'année 2005. Ces transports exceptionnels sont escortés par la Police et se déroulent généralement en dehors des heures de pointe, ce qui ne pose pas de problème particulier sur la place, y compris avec les bus.

En ce qui concerne la remarque portant sur la suppression du stationnement dans le secteur nord, il y a lieu de rappeler que le futur bâtiment C intégrera un parking de 60 places publiques. Ces places seront facilement accessibles aux automobilistes depuis le giratoire de la route de contournement et aux piétons vers la place de la Sallaz grâce à des liaisons verticales.

Par ailleurs, M. Monod affirme que ce projet est « un leurre » au niveau commercial. Ce n'est visiblement pas la position des différents partenaires et propriétaires fonciers qui bordent la place et qui ont compris la dynamique importante en démarrant plusieurs projets de valorisation de leurs biens immobiliers. La Municipalité se réjouit de cette activité économique et de ces projets qui constituent une mutation importante de ce centre de quartier.

La Direction des travaux a rencontré le MDL, M. Magnin et M. Monod en date du 19 février 2009 dans le but d'écouter leurs arguments et de tenter de trouver une conciliation permettant le retrait de leur opposition. Lors de cette séance, M. Monod a réaffirmé son opposition de fond sur le dispositif global d'aménagement de la place de la Sallaz et a maintenu son opposition.

### **7.3 Opposition de maître Micheli, étude Pépinet, pour le compte de PMA, Pierre Mirabile Automobiles SA, locataire à l'avenue de la Sallaz 76**

Agissant pour le compte de Pierre Mirabile Automobiles SA, je fais **opposition**, durant le délai d'enquête, au projet d'aménagement de la place de la Sallaz à Lausanne pour les motifs suivants :

1. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1996, ma cliente est locataire d'un garage sis à l'avenue de la Sallaz 76 à Lausanne sur les parcelles 3458 et 3459, propriété successivement du Garage Montchoisi SA, respectivement de la Masse en faillite de cette société, puis de Patrimoine Pierre SA à Pully, dont la gérance est assurée par DHR Gérance Immobilière SA (annexe 1).
2. Le premier bail de ma mandante, conclu le 29 août 1996 avec l'Office des faillites de Lausanne, prévoit la mise à disposition d'un emplacement de parcage au nord-ouest de la propriété d'environ 84 m<sup>2</sup> ainsi qu'un emplacement pour station service au nord-ouest du bâtiment. A l'époque, la surface indiquée de 84 m<sup>2</sup> n'a pas fait l'objet d'une mensuration et, comme l'indique l'utilisation du terme « environ », est approximative. En réalité, ma cliente a toujours occupé depuis la signature de ce premier bail la totalité de la surface située au nord-ouest de l'immeuble à l'usage de places de parc en relation avec l'exploitation de son garage, sous réserve uniquement d'un passage pour piétons et d'une terrasse. Selon l'architecte mis en œuvre par la société propriétaire subséquemment, cette surface représente au moins 118 m<sup>2</sup> et permet de stationner 8 ou 9 voitures (annexe 2).
3. Après le rachat des deux parcelles précitées par Patrimoine Pierre SA en 1998 (annexe 3), avec reprise des droits et obligations résultant du bail à loyer de 1996, ma mandante a continué à occuper exactement la même surface, avec l'accord de sa nouvelle bailleuse. A l'occasion d'une transaction intervenue le 23 mars 2006 devant la Commission de conciliation (annexe 4), les parties ont convenu de conclure un nouveau bail **sur le même objet** que celui du 29 août 1996 pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2006 au 1<sup>er</sup> octobre 2016 (annexe 5). C'est en exécution de cet arrangement que les parties ont conclu le bail du 5 novembre 2007 qui mentionne, comme le précédent de 1996, un emplacement de parcage de 84 m<sup>2</sup> au nord-ouest du bâtiment, comme faisant partie de l'objet du bail. On sait toutefois que, depuis l'entrée en vigueur de ce contrat jusqu'à ce jour, la surface mise à disposition de ma cliente au nord-ouest dsu bâtiment est nettement plus étendue.
4. Le projet mis à l'enquête prévoit, pour le garage, une surface de 84 m<sup>2</sup> qui permet le stationnement d'au maximum 5 à 6 voitures. Par rapport à la situation actuelle, il y a donc un déficit de places de stationnement pour 3 voitures. Par, ailleurs, il prévoit (3 X 8) 24 places de parc pour des vélos qui pourraient parfaitement être aménagés à un autre emplacement sur la voie publique.
5. Pour l'exploitation du garage de ma mandante, le nombre de places actuellement à disposition constitue un minimum. Il est vital pour cette entreprise de maintenir une surface au moins équivalente à celle occupée actuellement.

On ne comprend au demeurant pas pourquoi les auteurs du projet ont étendu l'aménagement projeté sur les parcelles 3458 et 3459. Il est parfaitement possible de réorganiser la place de la Sallaz en respectant la propriété privée de ces deux parcelles, comme cela est prévu pour les deux parcelles voisines au sud. Aucun intérêt public prépondérant ne justifie un empiètement qui équivaut en réalité à une expropriation.

#### **Réponse**

Le garage Pierre Mirabile Automobiles SA est situé dans l'immeuble de l'avenue de la Sallaz 76. M. Mirabile et M<sup>e</sup> Micheli ont été informés préalablement, dans le cadre des études. S'agissant de la présente procédure, ils ont été reçus en séance de conciliation le 13 mars 2009 à la Direction des travaux. Lors de cette séance, toutes les réponses ont été

données à leurs questions et ils ont été informés des accords trouvés avec le propriétaire de l'immeuble. Ces accords, formalisés par une convention foncière, prévoient notamment la cession des terrains frappés par la limite de construction le long de l'avenue de la Sallaz permettant un traitement de surface jusqu'au front des bâtiments et la mise à disposition, sous forme d'une servitude d'usage, d'une zone de 84 mètres carrés pour le parcage de véhicules liés à l'exploitation du garage automobile. Il est à relever que la servitude est limitée dans sa durée à l'existence d'un garage automobile dans le bâtiment et qu'elle permet au propriétaire de respecter intégralement ses engagements pris au travers du bail commercial existant.

La Municipalité rappelle que le projet d'aménagement de la place de la Sallaz est compatible avec les activités commerciales existantes. En effet, les accès au garage Mirabile sont garantis par le sud de la place et l'accord trouvé avec le propriétaire foncier permet, grâce à une servitude d'usage, le stationnement de 8 véhicules d'exposition à proximité du garage, conformément à la demande de l'exploitant.

En ce qui concerne l'exploitation de la station d'essence Tamoil, la Commune a mené des discussions quadripartites avec le propriétaire de la parcelle, l'exploitant du garage et la société Tamoil dans le but de démanteler cette installation lors de l'aménagement de la place. Certains éléments de cette station d'essence étant autorisés à bien plaie avec une mention de précarité inscrite au registre foncier, la Municipalité a pu obtenir son démantèlement. La société Tamoil S.A. a indiqué qu'elle « entreprendra ces travaux à bien plaie et sans reconnaissance d'une quelconque obligation » dès que le trafic sera coupé sur l'avenue de La Sallaz.

La Municipalité précise qu'il n'y a pas eu de contreparties financières dans ces accords avec le propriétaire foncier, la société Tamoil S.A. et l'exploitant du garage. A la demande de M. Mirabile, le stationnement vélo qui se trouvait devant ces 8 places de parc sera transféré de l'autre côté de la place. L'accès aux places de parc peut se faire en franchissant les grilles d'arbres qui seront carrossables.

A l'issue de la séance de conciliation, au cours de laquelle un accord était sur le point d'être trouvé entre les parties à la seule condition de déplacer du stationnement vélo, différents échanges de courrier ont eu lieu qui n'ont pas abouti à lever l'opposition.

#### **7.4 Opposition de maître Trivelli pour le compte de la Société immobilière Wadimo « B », propriétaire des parcelles 3426, 3425 et 3424 à Lausanne**

*J'interviens au nom de la Société immobilière Wadimo « B », propriétaire notamment à la Sallaz de la parcelle no. 3426, sur laquelle est prévu le pylône n° 26. A toutes fins utiles, et afin de sauvegarder ses droits, ma mandante fait opposition à cette implantation. Elle n'ignore naturellement pas la convention signée le 3 mars 2008 avec les Transports publics de la région lausannoise, prévoyant le pylône incriminé. Ainsi que cela est ressorti d'une rencontre entre représentants de la Commune, des **tl** et de ma cliente ce 11 novembre, le pylône se situe à une distance de 50 centimètres de l'angle de la zone d'aménagements coordonnés prévue par le PPA 721. La présence du mât posera à l'évidence un problème lors de la réalisation du futur sous-sol commercial, d'une profondeur d'environ 6 mètres, prévu par le PPA et correspondant aux avant-projets connus, voire également aux travaux de démolition et de reconstruction du socle de la tour de l'immeuble Route de Berne 1 situé à environ 2 mètres du pylône. Certes différentes possibilités techniques existent, allant du déplacement du mât définitif à son étayage provisoire par exemple. Des études sont en cours. En l'état, la Société immobilière Wadimo « B » entend rappeler la nuisance de ce pylône n° 26, et l'article 4 de la convention du 3 mars 2008 prévoyant que les **tl** devront prendre les mesures nécessaires si le mât présente dans le futur une gêne trop importante pour le propriétaire ; ce qui sera à l'évidence le cas. Ma mandante demeure naturellement ouverte à une solution concrète et raisonnable de la problématique, et continuera de collaborer avec les **tl** à cette fin.*

## Réponse

Les représentants de la société Wadimo « B » et M<sup>e</sup> Trivelli ont été reçus en séance de conciliation le 4 mars 2009 par des membres de la Direction des travaux et par un représentant des transports publics lausannois (**tl**). L'opposition portant sur l'implantation d'un mât pour les lignes aériennes des bus, une convention entre les **tl** et le propriétaire de la parcelle a pu être signée.

Dès lors qu'un accord a été trouvé à la satisfaction de toutes les parties, M<sup>e</sup> Trivelli a retiré son opposition par courrier le 23 mars 2009.

### **7.5 Opposition de maître Masméjan, étude Lenz et Staehlin, pour le compte de la Société coopérative Migros Vaud**

*Je porte à votre connaissance être consulté par la Société coopérative Migros Vaud afin de défendre ses intérêts dans l'affaire susmentionnée. Vous trouverez ci-joint copie d'une procuration attestant de mes pouvoirs. Ma cliente fait ici formellement **opposition** aux projets susmentionnés et ce pour les motifs suivants :*

#### **Historique**

*Migros exploite depuis plus de quarante ans un grand magasin d'alimentation dans le bâtiment sis sur la parcelle N° 3426, appartement à SI Wadimo « B » SA.*

*Depuis quarante ans également, Migros s'est entendue avec la Commune de Lausanne afin de pouvoir exploiter efficacement ce magasin, dans l'intérêt de tous. Les accords trouvés assurent d'une part que les camions de livraison puissent efficacement accéder au bâtiment et d'autre part que les clients puissent parquer leur véhicule afin de faire commodément leurs achats.*

#### **Approvisionnement du magasin : rampe de chargement**

*Lors de la conclusion du bail initial en 1966, Migros avait subordonné la validité de ce bail à la possibilité de pouvoir décharger ses marchandises côté vallée du Flon (contrat du 22 avril 1997, article 25). Le très important volume de ventes quotidiennes rend en effet indispensable que Migros puisse faire livrer rapidement et directement dans ses locaux le contenu des nombreux camions l'approvisionnant journallement.*

*Depuis 1966, Migros et la Commune de Lausanne se sont ainsi entendues pour que Migros puisse disposer, en tout temps, d'une rampe de chargement, indispensable à son activité :*

*Dés 1966, les camions ont ainsi pu accéder au bâtiment sis sur la parcelle 3426 par le nord et utiliser une rampe de déchargement placée le long de la façade ouest dudit bâtiment (plan LA47/28 du 4 février 1966).*

*Afin que les travaux en rapport avec le projet de m2 puissent être exécutés, Migros a accepté, début 2004, que la rampe de chargement soit détruite et un quai provisoire de déchargement aménagé par Métro Lausanne-Ouchy SA, au sud de la parcelle 3426, les camions y accédant en marche arrière (plan « quai provisoire Migros » L098042 du 18 février 2004). La construction du quai provisoire devait être assumée par Métro Lausanne-Ouchy SA. Cette solution devait initialement durer jusqu'à la fin du chantier du m2, prévue pour juillet 2006. Au vu des retards pris dans ces travaux, c'est toutefois toujours ce système provisoire qui est utilisé aujourd'hui par Migros.*

*Le 31 janvier 2006, la Commune de Lausanne, Migros, SI Wadimo SA et Métro Lausanne-Ouchy SA ont passé une convention. Celle-ci prévoyait notamment la constitution d'une servitude foncière à l'ouest de la parcelle 3426, pour tous véhicules, assurant à Migros de pouvoir disposer d'une surface nécessaire pour que les camions d'approvisionnement puissent accéder au bâtiment et y décharger leur livraison. La construction dudit passage devrait être assumée par Lausanne-Ouchy SA.*

### **Accès de la clientèle : places de parc**

*L'existence de places de parc est un critère important d'attractivité d'un magasin d'alimentation. En particulier, un client qui souhaite faire des achats remplissant plusieurs sacs, choisira en principe de s'y rendre en voiture. Il choisira par conséquent un magasin ayant des places de parc à proximité. La possibilité pour ma cliente de pouvoir offrir à ses clients de telles commodités revêt ainsi une grande importance.*

*La Commune de Lausanne a bien compris cet intérêt :*

- Par convention du 14 mai 1968 passée avec ma mandante, la Commune de Lausanne a accepté de limiter la durée de stationnement des douze places de parc sises sur la partie sud de la parcelle 3426, afin de s'assurer que les clients Migros puissent effectivement les utiliser pour leurs achats.*
- Le plan de quartier N° 443 « La Sallaz – route de Berne », approuvé par le Conseil d'Etat le 16 avril 1993, imposait quant à lui la création d'un garage-parking d'une contenance de vingt voitures au moins.*
- Le plan partiel d'affectation du 23 mai 2005 prévoit également la construction d'un bâtiment C dans lequel sera construit un parking d'un maximum de 120 places, ce afin de remplacer celles supprimées par le réaménagement de la place de la Sallaz (art. 22 du règlement du PPA 721).*
- La Commune de Lausanne, Migros et SI Wadimo SA ont confirmé, par convention du 31 janvier 2006, la construction d'un bâtiment C à l'ouest de la voie du m2 pouvant abriter 120 places de parc, places qui pourront notamment être utilisées par les clients de Migros.*

*Depuis de nombreuses années, Migros a ainsi pu proposer à ses clients douze places de parc au sud de la parcelle, auxquelles s'ajoutent à proximité immédiate sur le domaine public une trentaine de place au nord de la parcelle, et 9 places à l'est de la parcelle.*

*Du fait des travaux du m2 et de la construction d'un quai provisoire au sud de la parcelle N° 3426, les possibilités pour les clients de Migros de se parquer près de leur magasin ont été réduites de quelques places. Le chiffre d'affaires du magasin s'en est immédiatement ressenti.*

### **Modifications proposées par les projets soumis à l'enquête**

*Le projet de réaménagement de la place de la Sallaz revient à supprimer le quai provisoire prévu par le plan L098042 dès le début de l'aménagement de la place (descriptif technique N° 517.13, p. 24, phasage 1 ; ci-après cité le « Descriptif »). Ainsi en lieu et place du socle permettant le déchargement, la Commune a prévu un revêtement couvrant toute la surface se trouvant entre les parcelles N°s 3425 et 3426. C'est dire que dès le début des travaux, Migros ne pourra plus utiliser le quai de chargement provisoire se trouvant au sud de la parcelle N° 3426.*

*S'agissant des places de parc dont les clients de Migros peuvent profiter depuis de nombreuses années, les projets de réaménagement de la place de la Sallaz et de la placette nord prévoient leur suppression pure et simple, au sud, à l'est comme au nord de la parcelle N° 3426, sans solution de rechange, ce dès la première phase des travaux (Descriptif, p. 24, phasage 1). C'est dire que pendant plusieurs mois, voire années, selon la rapidité d'avancement du projet d'aménagement de la place de la Sallaz, les clients pourraient n'avoir plus aucune possibilité de parquer à proximité immédiate de leur magasin.*

### **Motif principal d'opposition : mise à l'enquête prématurée**

*En juin 2005, un projet de route de contournement par l'ouest de la parcelle N° 3426 a été mis à l'enquête. Ce projet ne comprenait toutefois pas de giratoire (TA AC2006.0243,*

c 5<sup>e</sup>), ni de place de recul à l'ouest de la parcelle 3426. Au contraire cette dernière surface était affectée en zone de verdure et d'accès aux activités (PPA 721) !

La Commune a certes ajouté ces éléments dans sa décision du 29 juin 2006. Cette décision a toutefois été annulée par le Tribunal administratif en date du 4 juillet 2007, cette autorité estimant que ces modifications du projet initial devaient être soumises à une enquête publique complémentaire conformément à l'art. 58 LATC (TA AC.2006.0243).

A ce jour, cette procédure de mise à l'enquête complémentaire est toujours en cours, comme le souligne le Descriptif, p. 5.

C'est dire que les personnes intéressées, et en particulier la Migros, ne peuvent actuellement se déterminer sur les projets mis à l'enquête. D'une part, elles ignorent quelle sera l'alternative exacte au trafic que le projet d'aménagement de la place de la Sallaz, aujourd'hui soumis à l'enquête publique, propose d'interdire. Ainsi, Migros, notamment, ignore (1) si, à défaut de pouvoir décharger ses marchandises par le sud de la parcelle 3426, elle pourra le faire par le nord-ouest de son bâtiment, (2) si oui quand et (3) si les camions en question pourront rebrousser chemin grâce au rond-point mis à l'enquête publique complémentaire. D'autre part, le projet complémentaire de route de contournement, semblant prévoir un rond-point permettant d'accéder au bâtiment C, n'ayant pas encore été adopté, il est actuellement impossible de savoir exactement quelle possibilité de parking le projet imaginé par la Commune offrira aux clients de Migros et quand ces solutions seront utilisables pour ces clients.

Au vu de ces éléments, force est de constater que les projets soumis ici à l'enquête l'ont été de manière prématurée, les parties intéressées ne pouvant se déterminer sur ceux-ci tant que le projet de route de contournement n'aura pas été adopté de manière définitive par la Commune et son exécution précisément agendée par cette autorité. Afin notamment que le droit d'être entendu garanti par la Constitution soit respecté, il convient dès lors d'annuler purement et simplement la présente procédure de mise à l'enquête et de recommencer celle-ci une fois que le projet de route de contournement sera arrêté définitivement. Cela se justifie d'autant plus que la Commune, comme cela a été relevé par le Tribunal administratif dans son arrêt du 4 juillet 2007, a fait de nombreuses modifications entre le projet mis à l'enquête en juin 2006 et le projet visé par sa décision. C'est dire que l'on ne peut pas aujourd'hui savoir avec certitude comment se présentera exactement le projet de route de contournement, une fois définitif.

**Premier motif subsidiaire d'opposition : problème de l'approvisionnement : rampe d'accès**

Les autorités reconnaissent elles-mêmes l'importance de la route de contournement dans la mesure où elles précisent qu' « une des conditions essentielles à la bonne réalisation du projet d'aménagement de la place de la Sallaz est l'ouverture de la route de contournement au trafic **avant** le démarrage des travaux sur la place » (Descriptif, p. 23).

Cette coordination des projets est extrêmement importante pour Migros. En effet, cette dernière a absolument besoin d'un quai de déchargement pour les nombreux camions qui approvisionnent son magasin. Migros, sauf à fermer son magasin pour une période indéterminée, doit donc avoir la garantie qu'à défaut de pouvoir approvisionner son magasin par le côté sud, elle pourra le faire par le côté nord-ouest, soit (1) reconstruire l'ancien quai de chargement et (2) l'utiliser de manière effective dès que le quai provisoire au côté sud ne sera plus utilisable.

Le projet ne fournit aucune de ces deux garanties. Le phasage des travaux est ainsi flou et contradictoire : le projet prévoit la construction de la route de contournement en « 2008/2009 » (Descriptif, p. 4) et l'aménagement provisoire de la place de la Sallaz durant le « premier semestre 2008 » (Descriptif, p. 5). Une telle planification ne correspond absolument pas à la réalité et n'a clairement pas été mise à jour. Elle contredit

*en outre l'intention des autorités qui veulent que la route de contournement soit terminée avant que l'aménagement de la place ne commence (Descriptif, p. 23).*

*Le projet doit ainsi être repris de façon à être coordonné avec le projet de route de contournement et tenir compte du fait d'une part que ce dernier projet n'est pas encore définitif et d'autre part qu'il devra être exécuté et la route utilisable avant que le projet d'aménagement de la Sallaz ne commence. Seule une telle planification permettra de respecter les intérêts légitimes des habitants et utilisateurs de la place de la Sallaz et notamment la Migros qui exploite sur cette place depuis près de quarante ans un magasin d'alimentation utile à tous.*

*Le projet prévoit dans le secteur nord des « livraisons » (descriptif technique, p. 8) A défaut de savoir exactement en quoi consistera la route de contournement d'une part et d'autre part quand celle-ci sera utilisable d'autre part, la possibilité pour Migros que des camions de livraison puissent emprunter la place de la Sallaz revêt une importance prépondérante. A défaut de prévoir une coordination suffisante entre les différents projets en cours, le projet réaménagement devrait dès lors au moins être complété afin d'assurer aux commerçants de la place de la Sallaz une utilisation du domaine public leur permettant de continuer leur activité pendant toute la durée de réaménagement de la place.*

*Dans ce cadre, le projet devra être modifié de sorte à ce que ces livraisons puissent effectivement avoir lieu. En l'état tel n'est pas le cas. En effet, si, malgré les apparences, Migros devait continuer à s'approvisionner pendant les travaux par le quai au sud de la parcelle, il conviendrait que les camions, comme ils le font depuis 2004, puissent y accéder en marche arrière. Or les abribus 65 et 41, tels que le projet les prévoit aujourd'hui, rendent très difficile voire impossible la manœuvre de camions afin d'accéder de manière sécurisée et en marche arrière au passage sis entre les parcelles 3425 et 3426. Le projet doit donc être repris sur ce point également.*

***Deuxième motif subsidiaire d'opposition : problème de l'accès de la clientèle : places de parc***

*Les projets actuellement mis à l'enquête prévoient la suppression, dès le début des travaux de réaménagement de la place de la Sallaz, de toutes les places de parc dont les clients de Migros peuvent aujourd'hui profiter. Aucune solution de parcage de remplacement n'est prévue par le projet de réaménagement. Au vu de l'absence de planification claire, on ignore durant combien de temps Migros devra supporter l'absence de place de parc pour ses clients.*

*La suppression de ces places, sans solution de remplacement, irait à l'encontre des droits acquis de Migros, compte tenu des nombreuses années pendant lesquelles ses clients ont pu profiter de ces places, en accord avec la Commune. Compte tenu du chiffre d'affaires important que de telles places permettent à Migros de réaliser, leur suppression causerait en outre à cette dernière un dommage substantiel et injustifié, voire, au vu de la concurrence féroce existant dans le domaine de la vente de produits alimentaires, pourrait même remettre en question l'avenir du magasin de la Sallaz. En l'état, aucun intérêt public suffisant ne permet de justifier un tel préjudice substantiel et probablement irréparable.*

*L'intérêt du public à pouvoir, de manière générale, stationner leur véhicule à proximité immédiate des magasins dans lesquels ils souhaitent faire leurs achats est également indiscutable et parle à l'encontre de la suppression projetée.*

*Afin de tenir compte des intérêts légitimes du public et des commerçants de la place de la Sallaz, et en particulier – vu le volume d'achats – de Migros, le projet doit donc également être coordonné avec celui de la route de contournement, en ce sens que l'aménagement de la place de la Sallaz et notamment la destruction des places aujourd'hui existant ne commencera qu'une fois le parking prévu dans le bâtiment C, ainsi que les accès utiles, réalisés, utilisables.*

*A défaut, d'une telle coordination, le projet doit au moins être complété afin de prévoir une solution de parcage provisoire de 50 places au moins, avec une durée de parcage limitée, jusqu'à l'ouverture du parking prévu dans le bâtiment C. Une telle solution provisoire pourrait facilement être aménagée jusqu'à ce moment, ce notamment par les mesures suivantes :*

*Maintien des places de parc se trouvant au nord du projet de route de contournement. Cela impliquerait uniquement de retarder la construction du projet de « placette nord », la date d'exécution de ce projet n'étant de toute façon pas fixée dans les projets mis à l'enquête. La construction de la « placette nord » avant la fin du parking ne se justifie en outre pas, au vu des intérêts publics et privés en présence.*

*Aménagement de places de parc provisoires, avec accès utiles et suffisants, à l'ouest de la parcelle 3426, au frais de la Commune. »*

### **Réponse**

La Migros expose trois motifs principaux d'opposition à la mise à l'enquête de la place : primo, la mise à l'enquête serait prématurée selon eux ; secundo, la Migros fait part de son inquiétude par rapport à l'approvisionnement de leur magasin durant le chantier ; tertio, le projet mis à l'enquête pose un problème d'accès pour la clientèle du magasin en raison de la suppression des places de parc.

En préambule, il y a lieu de mentionner l'existence d'une convention signée le 31 janvier 2006 entre le propriétaire de la parcelle Wadimo « B » S.A., la Caisse de pensions de la BCV, la Migros, la société Métro Lausanne-Ouchy S.A. et la Commune de Lausanne. Cette convention règle entre tous les signataires les aspects fonciers et immobiliers relatifs à l'aménagement de la station du métro m2, de la route de contournement, de la place, du futur parking sis dans le bâtiment C et de l'aménagement de l'accès à la rampe de déchargement du magasin Migros.

En ce qui concerne le caractère prématuré de la mise à l'enquête de la place, la Municipalité rappelle les éléments longuement décrits dans le chapitre 3.2 du rapport-préavis N° 2008/24 du 7 mai 2008. L'arrêt du Tribunal administratif du 4 juillet 2007 n'a pas annulé la totalité du projet, mais demandé la mise à l'enquête publique complémentaire des adaptations du projet de route de contournement (art. 58 LATC) qui ont été modifiés après la procédure de juin 2005. L'opportunité et le choix de la variante de circulation ainsi que le PPA721 sont ratifiés par la décision de justice. La Municipalité a remis ses éléments complémentaires du projet à l'enquête et présenté le rapport-préavis N° 2008/24 au Conseil communal qui l'a approuvé le 26 août 2008. Nonobstant ce qu'affirme la Migros, la procédure poursuivie par la Commune est juste. Le Tribunal fédéral a par ailleurs confirmé cette appréciation en donnant gain de cause à la Commune dans son arrêt du 17 mai 2010.

S'agissant des problèmes d'approvisionnement du commerce, il peut être répondu comme suit : la convention du 31 janvier 2006 traite spécifiquement cet objet et lors de tous les chantiers sur le domaine public, les services communaux prennent toutes les dispositions nécessaires et économiquement acceptables pour garantir les livraisons aux commerces et diminuer autant que faire se peut les nuisances. Cette règle sera naturellement appliquée aux commerces de la Sallaz.

Quant à la suppression des places de parc dans le cadre du projet de réaménagement, la Municipalité rappelle ici les termes de la convention signée le 31 janvier 2006 avec la Migros, qui règle la question du stationnement en le transférant dans un parking souterrain dans le socle du futur bâtiment C. Pour mémoire, ce futur parking public de 60 places a pour objectif de répondre aux besoins de stationnement pour le quartier et les commerces en particulier.

La Migros disposait jusqu'alors de douze places de parc le long de son bâtiment, sur la parcelle 3426. L'exploitation de ces quelques places publiques avait été cédée à la Commune par une convention signée le 14 mai 1968. Etant donné que ces places étaient

vouées à disparaître dans le cadre du projet d'aménagement pour être transférées dans le futur parking public de 60 places, cette convention a été radiée d'entente avec le propriétaire et la Migros dans le cadre de la convention de janvier 2006. Avec l'arrivée du métro, ces places de parc ont été supprimées de manière à sécuriser l'accès piétonnier à la station du métro et un parking provisoire a été construit au bas de la route de Berne pour compenser les places de stationnement supprimées. Lors de ces procédures dûment publiées dans la *FAO*, la Migros n'a pas fait opposition.

Enfin, pour ce qui concerne l'étape de chantier entre la construction de la route de contournement et la place de la Sallaz, la Municipalité est consciente que le parking sis au bas de la route de Berne a dû être momentanément supprimé afin de construire la route. Lors de cette étape délicate, des solutions pour compenser partiellement le stationnement ont pu être trouvées dans le périmètre immédiat afin de permettre le stationnement des véhicules de certains clients des commerces. Des solutions sont en cours d'analyse au sein de la Direction des travaux pour les étapes suivantes du chantier. Elle prendra en compte cette problématique dans l'étude de phasage des travaux, de manière à réduire au maximum l'impact sur le stationnement. La Municipalité rappelle ici qu'il s'agit de trouver une solution provisoire pour compenser environ 20 places de parc pendant que le métro et les bus attirent sur la place près de 15 000 personnes par jour.

Reçus en séance de conciliation à la Direction des travaux en date du 11 mars 2009, les représentants de la Société coopérative Migros Vaud ont eu réponse à toutes leurs questions. Après approbation des notes de séance, la Migros a toutefois décidé de maintenir son opposition.

#### ***7.6 Opposition de M<sup>me</sup> Annemarie Ernst, propriétaire de la parcelle 3446 à l'avenue de la Sallaz 46 à Lausanne***

En date du 14 novembre 2008, M<sup>me</sup> Ernst a fait opposition au projet en inscrivant à la main le texte suivant sur la feuille d'enquête.

*Je m'oppose à ce projet qui est une création d'un espace public inadapté aux riverains, créant une convivialité complètement artificielle.*

#### **Réponse**

M<sup>me</sup> Ernst est propriétaire de la parcelle 3446 à l'avenue de la Sallaz 46 où se trouve un immeuble qu'elle loue à des tiers. M<sup>me</sup> Ernst a été reçue en séance de conciliation le 4 mars 2009 par des représentants de la Direction des travaux et toutes les réponses ont été données à ses questions. L'architecture de la place et ses fonctionnalités, objet de la présente enquête publique, lui ont été exposées. M<sup>me</sup> Ernst a pu expliquer lors de la séance de conciliation que son principal motif d'opposition portait plus sur des aspects de sécurité publique que des problèmes d'aménagements urbains.

Lors de cette séance, Mme Ernst a réaffirmé son opposition au projet de la place de la Sallaz et maintenu son opposition.

#### ***7.7 Observation de la régie Rilsa, pour le compte de M<sup>me</sup> Margueritte Berney, propriétaire de la parcelle 3447 à l'avenue de la Sallaz 48 à Lausanne***

*Nous n'avons pas d'opposition à formuler contre le projet cité en titre qui nous paraît judicieux et répondre au souci d'une meilleure qualité de vie de la population. En revanche, la mise en œuvre de celui-ci conduira à la suppression de 4 places de stationnement faisant partie du revenu locatif de l'immeuble cité en titre que nous gérons. Nous souhaiterions « compenser » cette suppression par l'aménagement de 4 places sur la parcelle de l'immeuble. Une demande d'autorisation sera bien entendu faite prochainement. La présente vaut donc observation sur laquelle nous vous remercions de bien vouloir nous confirmer que la conséquence dommageable susmentionnée de votre projet pourra être compensée comme évoqué ci-dessus pour autant bien entendu qu'une demande d'autorisation soit déposée en bonne et due forme.*

## Réponse

L'immeuble concerné par cette opposition se trouve à l'avenue de la Sallaz 48. Les représentants de la Régie Rilsa ont été reçus en séance de conciliation le 11 mars 2009 par des représentants de la Direction des travaux et toutes les réponses ont été données à leurs questions. Lors de cette entrevue, il est apparu que cette observation ne portait pas sur l'aménagement de la place de la Sallaz, mais plutôt sur une problématique localisée de stationnement sur leur parcelle, donc sans lien direct avec l'aménagement de la place.

Par courrier du 23 mars 2009, la Régie Rilsa a retiré son observation.

### **7.8 Observation de Pro Vélo Lausanne**

*Nous avons examiné les plans de mise à l'enquête susmentionnée concernant le stationnement pour vélos.*

*En effet, selon les normes VSS 640 065 et VSS 640 066, il est important qu'un nombre suffisant de places de stationnement vélo soit prévu et que ce stationnement soit proche des commerces et des entrées d'immeubles, sécurisé et couvert.*

*Si nous avons constaté avec satisfaction que le nombre de places de stationnement est important et bien réparti sur la place, nous demandons selon la norme VSS 640 066 que ce stationnement soit sécurisé et couvert pour que les cyclistes aient à leur disposition des infrastructures adéquates.*

*En ce qui concerne les aménagements cyclables au sein du trafic (bandes cyclables, présélections, sas vélo, utilisation mixte des couloirs bus), nous supposons que ceux-ci seront discutés dans le cadre du GDRL afin de trouver des solutions à même de tenir compte au mieux des besoins des cyclistes.*

*En espérant qu'une solution pourra être trouvée en vue de favoriser la mobilité douce à Lausanne, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées et restons à votre entière disposition pour tout complément d'information.*

## Réponse

Un représentant de l'association Pro Vélo Lausanne a été reçu à la Direction des travaux en séance de conciliation en date du 4 mars 2009 et toutes les réponses ont été données à ses questions. De plus, une visite sur place en présence du représentant de Pro vélo Lausanne, de collaborateurs des **tl** et du représentant du Service des routes et de la mobilité a eu lieu le 20 mars 2009.

Suite à ces différents contacts, une proposition concrète de stationnement à couvert des vélos a été faite par la Direction des travaux. En effet, il s'avère possible de placer environ 20 places vélo couvertes sous l'édicule du m2. Ces places sont en fonction depuis cette intervention. Ce stationnement sera complété par une offre complémentaire de 20 places sous la future rangée d'arbres qui sera plantée entre la station du métro et le bâtiment.

Par ailleurs, dans le secteur nord de la place, sera implanté un emplacement couvert d'une dizaine de cases. En plus de l'offre située du côté du métro, la Municipalité rappelle qu'environ 80 places vélos seront aménagées sous les arbres. Ces arceaux vélos ont été répartis de manière à offrir une possibilité de stationner à de multiples endroits. Dans un premier temps, il n'est pas prévu de couvrir tout ce stationnement vélo, afin de conserver le traitement architectural issu du concours.

En date du 16 avril 2009, l'association Pro vélo s'est dite satisfaite qu'une solution plus favorable aux deux-roues légers ait pu être trouvée. Elle a par conséquent décidé de retirer son observation.

## **8. Réponse de la Municipalité aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement (conclusions 7bis, 7ter et 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005)**

En ce qui concerne le réaménagement du plateau de la Sallaz d'une manière plus générale, la Municipalité entend ici répondre à trois résolutions adoptées par Conseil communal lors des débats sur le rapport-préavis N° 2005/83 adopté le 27 juin 2006<sup>13</sup>.

### **8.1 Conclusion 7bis**

La première résolution modifiait la conclusion 7 par l'ajout d'une conclusion 7bis demandant de prévoir l'aménagement d'un giratoire sur la route de contournement. Ce point a été traité dans le cadre du rapport-préavis N° 2008/24, déjà adopté par votre Conseil.<sup>14</sup>

### **8.2 Conclusion 7ter**

La deuxième résolution ajoutait une conclusion 7ter demandant à la Municipalité d'informer le Conseil communal sur les mesures nécessaires afin d'atteindre l'objectif de réduction de trafic en amont de la Sallaz selon l'EMPD du Canton lié au projet m2. Ces mesures ont fait l'objet de diverses communications et décisions du Conseil communal depuis lors. En particulier, nous pouvons citer l'adoption du rapport-préavis N° 2008/24, du 7 mai 2008, qui décrit les différentes mesures d'accompagnement. La mise en service du m2, du réseau R08, ainsi que du P+R de Vennes, sont également des équipements très importants dans le dispositif de gestion du trafic permettant de viser un report modal optimal et conforme à la planification dans le secteur du Nord-Est lausannois.

### **8.3 Conclusion 7quater**

Une troisième résolution, relative à la conclusion 7quater demandait à 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. A cet égard, il y a lieu tout d'abord de constater que dès la mise en place du m2, les habitudes de déplacement dans l'ensemble de la région ont été modifiées. Ce changement n'est pas terminé et devrait se poursuivre avec la mise en service du P+R de Vennes et la mise en œuvre du réaménagement de la place de la Sallaz. Au même titre que les projets d'axes forts de transports publics sur le reste de l'agglomération, la nouvelle place de la Sallaz permettra d'atteindre l'objectif poursuivi grâce au développement d'une interface de transports publics performante. En 2009, la Municipalité a mis en œuvre la zone 30 Isabelle-de-Montolieu, ce qui a permis de modérer le trafic dans ce quartier d'habitations en amont de la Sallaz. Afin d'éviter la percolation d'un trafic de transit indésirable au travers de quartiers d'habitations consécutifs à la mise en place du schéma de circulation de la future route de contournement, la Municipalité a mis en place tout un dispositif de comptage du trafic dans ces quartiers. Ces points de comptage ont été relevés avant la mise en place du m2 et permettront à la Municipalité de faire un suivi de qualité dans ce secteur. D'ores et déjà, les études de trafic ont montré que le risque de transit était très faible au travers de ces quartiers et qu'il n'était pas nécessaire de prendre d'autres mesures avant la mise en œuvre de la future organisation du trafic. Avec ces postes de comptage, la Municipalité se donne les moyens d'avoir une véritable vision d'ensemble permettant une réaction appropriée.

## **9. Agenda 21 – développement durable**

Le présent projet est étroitement lié au projet de la route de contournement de la Sallaz, dont il dépend. C'est de ce dernier qu'il faut tirer les avantages dont va bénéficier la future place en termes d'amélioration de qualité de vie et d'environnement.

Ces aspects, comparativement à la situation actuelle, seront totalement modifiés par la suppression du trafic de transit et l'appropriation par les piétons de l'entier de la surface,

<sup>13</sup> BCC N° 19, séance du 13 juin 2006, pp. 1072 et ss

<sup>14</sup> BCC 2008-2009, Tome 1, page 63

où il sera prioritaire par rapport aux transports en commun et autres ayants droit privés. Les comportements et la dimension sociale du lieu vont se modifier, les commerces s'adapter, les activités et manifestations locales s'étoffer pour tendre vers un centre de quartier où il sera agréable de vivre. L'arborisation conséquente de la place (près de quatre-vingts nouveaux tilleuls) et un mobilier adéquat inviteront les passants à prolonger les moments de détente. En sus, et grâce au réaménagement de la partie supérieure du vallon du Flon et à l'amélioration de son accessibilité, la place de la Sallaz s'ouvre vers les espaces verts qu'elle ne peut pas accueillir. Une zone de sports et loisirs d'environ 4000 m<sup>2</sup> est prévue dans le vallon du Flon, directement accessible par une passerelle à piétons. De plus, la forêt environnante gagne en superficie.

Pour la future place, la suppression du passage de 25 000 à 30 000 véhicules par jour conduira à une nette amélioration des conditions de pollution sonore. En outre, la diminution générale de trafic de transit visée par les mesures prises dans le cadre de la réalisation de la route de contournement (15 à 20 %, voir chap. 5), conduira probablement, à terme, à une amélioration de la qualité de l'air.

### **10. Incidences sur le budget**

Les charges annuelles sont à prévoir comme suit :

- Service des routes et de la mobilité : coûts annuels d'entretien de la place et des placettes nord et sud pour un montant de 90 000 francs ;
- Service des parcs et promenades : coûts annuels d'entretien des tilleuls, des parois végétalisées et autres massifs verts, ainsi que de la fontaine (jeux d'eau), pour un montant de 35 000 francs.

### **11. Durée des travaux**

Le réaménagement urbanistique de la place de la Sallaz est un chantier d'envergure et il sera réalisé par étapes afin de maintenir en fonction le réseau **tl** R08 et de conserver, malgré les nuisances dues aux travaux, l'activité économique du lieu. Les diverses étapes de travail ne sont pas encore définies, mais seront étudiées de façon à sauvegarder au mieux les intérêts de chacun. Par conséquent, la durée des travaux s'en trouvera prolongée. Globalement, le chantier est prévu sur vingt-quatre mois.

### **12. Travaux des infrastructures**

Divers services de la Ville de Lausanne ont été associés au projet afin d'éviter toute intervention à court terme dans un espace nouvellement aménagé. En plus de toutes les adaptations liées au projet de la place (déviations, approfondissements, nouvelles alimentations, etc.), les services communaux ont été invités à examiner la qualité et la durabilité de leurs réseaux. En fonction de l'état de leurs équipements et de leurs concepts de distribution / évacuation, certains services ont élaboré des projets de rénovation. Le coût des travaux liés à ces interventions seront financés via les crédits-cadres, tandis que les montants des travaux d'adaptation rendus nécessaires de par la configuration du nouvel aménagement, de même que les travaux liés au développement de nouvelles technologies, sont pris en charge dans le présent rapport-préavis.

Le projet de réaménagement de la place de la Sallaz ayant fait l'objet d'une mise à l'enquête publique, procédure nécessitant la levée des oppositions par le biais du présent rapport-préavis, il a été décidé de scinder le dossier en deux objets distincts, afin de dissocier les travaux non concernés par l'enquête publique (renouvellement des réseaux souterrains) de l'aménagement de surface. Cette façon de procéder pourrait permettre à la Municipalité d'enchaîner immédiatement les travaux sur le plateau de la Sallaz après le basculement du trafic sur la route de contournement (prévu à l'été 2011). Cependant, la durée des travaux s'en trouverait légèrement prolongée et amenée à une trentaine de mois.

Pour mémoire, il faut noter :

### ***12.1 Travaux du Service d'assainissement***

Point de collecte des ordures ménagères, voir pt 6.11

Il est prévu la réfection de l'épine dorsale de collecte des eaux usées et de surface. Le collecteur unitaire descendant vers l'avenue de la Sallaz est gainé sur 230 m environ. Vers l'avenue Victor-Ruffy, le système est séparatif et il y a lieu de remplacer le collecteur d'eaux claires sur 65 m environ. Tous les branchements latéraux seront contrôlés et remplacés s'il y a lieu.

### ***12.2 Travaux de eauservice***

eauservice prévoit la rénovation de plusieurs tronçons d'anciens tubes en divers endroits disséminés sur la place de la Sallaz, pour une longueur totale de fouilles de 400 m environ. Une dizaine d'interventions locales permettront le remplacement de vannes et autres dispositifs obsolètes. Trois nouvelles bornes hydrantes seront également mises en place pour mieux répartir les points de raccordement du Service de protection et de sauvetage (SPSL).

### ***12.3 Travaux du Service du gaz***

Les équipements du Service du gaz ne nécessitent pas de rénovation. Les seules interventions de ce service consisteront à dévier localement leurs conduites en cas de conflit avec des fondations ou des fosses d'arbres prévues par le projet. Une dizaine d'interventions sont prévues pour une longueur totale de fouilles d'environ 120 mètres. Les coûts de ces travaux, liés à la place, sont inclus dans le présent rapport-préavis. Néanmoins à titre préventif (réfections locales non prévues ou devenues nécessaires), un montant de 100 000 francs sera réservé sur le crédit-cadre de ce service.

### ***12.4 Travaux du Service de l'électricité***

#### **SEL - Réseau de distribution**

Le Service de l'électricité profitera du chantier de réaménagement de la place de la Sallaz pour réorganiser et moderniser son réseau de distribution sur la place. Le nouveau maillage de distribution qui sera mis en place tiendra compte des contraintes liées au nouvel aménagement architectural. Les raccordements publics et privés seront repris en conséquence. Cette opération permettra d'éviter, à moyen terme, de nouveaux chantiers dus à une défaillance ou à une insuffisance du matériel. Par contre, elle n'exclut pas les interventions dues aux nouveaux besoins non encore exprimés aujourd'hui, mais qui ne manqueront pas de se manifester. En effet, la future place suscite un vif intérêt auprès des investisseurs privés qui comptent avoir pignon sur « place ».

Les travaux prévus vont s'effectuer sur une longueur cumulée d'environ 530 mètres. Le financement de ces travaux étant partagé entre crédit-cadre et présent rapport-préavis en fonction du type d'intervention.

#### **SEL - Eclairage public**

L'éclairage public est aujourd'hui suspendu au-dessus de la chaussée. Il en sera de même dans la configuration future, essentiellement pour des raisons de sécurité. A cet égard, il convient de rappeler qu'un système d'éclairage propre au nouvel aménagement, s'appuyant sur les éléments constitutifs de la nouvelle place, a été prévu pour diffuser une ambiance lumineuse appropriée (voir pt 6.5 ci-dessus). Les coûts de ces nouvelles installations sont inclus dans le devis général de la place de la Sallaz.

Le Service de l'électricité, conscient du fait que le réseau de distribution aérien ne disposera plus des mêmes appuis, devra réétudier le concept et repositionner les luminaires, en tenant compte de deux cas de figure : avec et sans l'éclairage d'ambiance de la place. Ces contraintes conduisent à équiper l'endroit avec du matériel d'utilisation

souple et performante, dont le coût est inclus dans le montant des travaux demandés pour ce service.

### **12.5 Service multimédia (SIMA)**

Pour le télé-réseau, le Service multimédia prévoit la pose de tubes ainsi que des chambres d'épissures et de tirages en continuité du projet Bugnon-Sallaz et pour l'alimentation depuis Pierre-de-Plan des armoires PON (FTTH ou Fiber To The Home ce qui signifie « fibre optique à domicile ») qui seront prochainement posées à l'angle de la route d'Oron et de Chantemerle.

La place de la Sallaz est un axe très important et l'infrastructure en tube n'est actuellement pas ou insuffisamment équipée pour permettre à moyen terme de sécuriser le réseau en fibres optiques afin d'assurer une redondance dans l'interconnexion de plusieurs stations d'équipements actifs et de l'alimentation des armoires PON citée précédemment.

Ces travaux permettront également d'augmenter la capacité du réseau pour l'acquisition de nouveaux clients et de permettre le déploiement du réseau FTTH.

Les diverses chambres posées à des emplacements stratégiques permettront de mettre en place des boîtiers d'épissures pour l'interconnexion du réseau existant avec le nouveau ainsi que d'effectuer des branchements pour le raccordement de nouveau client en fibres optiques ou du réseau FTTH. Elles permettront aussi d'éviter des travaux de génie civil lors d'interventions sur le réseau pour le remplacement ou la pose de câbles.

L'augmentation du coût par rapport au projet établi il y a quelques années se justifie d'une part en raison de l'augmentation du prix des matériaux et du génie civil, d'autre part, en raison de la modification du projet qui tient compte du changement de conception et déploiement du réseau, ainsi que de la mise en place d'une infrastructure permettant le raccordement des citoyens lausannois à la technologie liée au FTTH.

Le coût de ces travaux de conception et déploiement du réseau ainsi que de mise en place d'une infrastructure permettant le raccordement des citoyens lausannois à la technologie liée au FTTH, sont eux aussi inclus dans le devis général de la place de la Sallaz et seront financés par le présent rapport-préavis

### **12.6 Travaux du Service des parcs et promenades (SPP)**

Le Service des parcs et promenades profitera du chantier de réaménagement de la place de la Sallaz pour réaliser la zone de sports et loisirs (cf. chapitre 9) prévue dans le Vallon du Flon, de même que la zone de détente surplombant le tunnel des Falaises, au nord de la promenade de l'ancien cimetière de la Sallaz. Ce service fournira le pack pour la placette sud afin de réaliser un terrain multisport. Le financement de ces trois objets se fera par le biais des crédits-cadres ou d'un autre compte spécifique à ce service. Aucun montant n'est ainsi prévu dans le présent rapport-préavis.

## **13. Aspects financiers**

Le crédit demandé pour réaliser le réaménagement de la place de la Sallaz se décompose comme suit :

Montant total des études et des travaux à réaliser (TTC)	fr.	17 163 700.-
Montant des travaux financés par crédits-cadres ou autres rapport-préavis	fr.	- 2 000 960.-
Participation financière du m2	fr.	- 360 000.-
Montant total des travaux à financer par le présent rapport-préavis	fr.	14 802 740.-
<b>Montant total du crédit demandé</b>	<b>fr.</b>	<b>14 800 000.-</b>

Le coût total des travaux liés au réaménagement de la place devisé sur la base des prix en vigueur en février 2008 et actualisés pour un début des travaux au 1<sup>er</sup> trimestre 2012, est de

14 800 000 francs. Ce montant comprend notamment les dépenses effectuées pour couvrir les premières phases d'études du projet par les mandataires.

### Compte d'attente et compte transitoire

Suite au résultat du concours d'architecture pour l'aménagement de la place de la Sallaz, la Municipalité a décidé, dans sa séance du 21 avril 2005, d'ouvrir un compte d'attente d'un montant de 350 000 francs en vue de financer les premières phases d'étude du groupement de spécialistes lauréats du concours.

Les coûts liés à la poursuite des études n'ont pas pu être assurés par ce seul compte d'attente. Le coût global projeté des prestations des mandataires avoisinera les 750 000 francs au moment du balancement dans le crédit d'ouvrage. En date du 26 octobre 2006, la Municipalité a autorisé le financement d'une partie de ces études par le biais du rapport-préavis N° 2005/83 concernant la construction de la route de contournement, dont le projet est étroitement lié à celui du réaménagement de la place de la Sallaz. Un sous-compte spécifique (N° 16\*) a été ouvert à cet effet dans le crédit d'investissement pour la comptabilisation transitoire des factures.

### Participation financière du m2

Les travaux de construction de la station du métro m2 ont nécessité la démolition des WC publics de la place. Ces derniers seront reconstruits aux frais du m2. De plus, afin de créer une homogénéité au niveau du traitement de surface entre la place et la station, il a été décidé que certains travaux de finition seraient réalisés dans le cadre du réaménagement de la place. Ces travaux, qui consistent en la pose du revêtement sur le toit de la station et un remblayage contre le futur bâtiment D de l'UBS, sont en partie financés par le m2. Les détails de cette participation financière ont été réglés par le biais d'une convention et se montent à 360 000 francs. Ce montant, déjà versé par les **tl** et comptabilisé sur un compte d'opération à régulariser, sera porté en diminution des dépenses dans la présente demande de crédit. Il permettra le financement direct de la part des travaux à charge des transports publics.

### Financement de la Confédération

Conformément à la Loi sur les fonds d'infrastructure (LFI<sub>Inf</sub>), la Confédération verse des contributions aux infrastructures de transport qui ont pour but d'améliorer l'efficacité et la durabilité du système global des transports dans les villes et dans les agglomérations.

En approuvant, le 4 octobre 2006, le crédit global du fonds d'infrastructure, la Confédération a intégré le projet **tl** 08, à raison de 20 millions de francs, dans la liste des projets du trafic d'agglomérations urgents et prêts à être réalisés. Les coûts d'investissement sont basés sur les devis du projet **tl** 08 (prix d'avril 2005, hors TVA).

Dans le cadre du réaménagement de la place de la Sallaz, les subventions fédérales ont été calculées sur la base d'un projet dont le coût a été devisé à 10 millions de francs (prix d'avril 2005, hors TVA). Les montants attendus se montent à quelque 2 790 000 francs.

### Rappel des comptes et sous-comptes

Compte / sous-compte	N°	Objet	Montant prévu	Information à Municipalité ou CC
DIPA route de contournement de la Sallaz	4201.501.4419	Crédit d'investissement	10 749 000	Octroyé par CC en séance du 27 juin 2006
DIPA route de contournement de la Sallaz	4201.501.4419	DIPA, mesures complémentaires	6 456 750 complément	Octroyé par CC en séance du 26 août 2008
Compte d'attente et sous-compte transitoire à balancer dans le crédit d'investissement « Place de la Sallaz »				
Compte d'attente	4201.581.499	Etudes préliminaires		19 avril 2005 adoptée le 21 avril 2005
DIPA route de contournement de la Sallaz	4201.501.4419.16*	Etudes du projet		16 octobre 2006 adoptée le 26 octobre 2006

**Détail des modes de financement :**

Les montants des travaux se répartissent de la manière suivante (montants TTC) :

		Montants des travaux à réaliser	Montants des travaux financés par le présent rapport-préavis	Montants des travaux financés par les crédits-cadres
<b>Direction des travaux</b>				
<i>Service des routes et de la mobilité</i>	fr.	13 841 000.-	13 841 000.-	-
Compte d'attente, comptes transitoires	fr.	750 000.-	750 000.-	-
<i>Etudes préliminaires, compte d'attente</i>	fr.	184 000.-	184 000.-	-
<i>Etudes du projet de la place, compte transitoire</i>	fr.	566 000.-	566 000.-	-
Solde honoraires spécialistes	fr.	1 357 000.-	1 357 000.-	-
<i>Appel d'offre, suivi de l'exécution, ...</i>	fr.	1 357 000.-	1 357 000.-	-
Travaux de construction routière – Aménagement définitif	fr.	11 794 000.-	11 794 000.-	-
<i>Génie civil, place secteur nord (zone piétonne – 7920 m<sup>2</sup>)</i>	fr.	3 547 000.-	3 547 000.-	-
<i>Génie civil, place secteur sud (zone de rencontre – 3020 m<sup>2</sup>)</i>	fr.	630 000.-	630 000.-	-
<i>Génie civil, place zone m2 (2740 m<sup>2</sup>)</i>	fr.	903 000.-	903 000.-	-
<i>Génie civil, placette sud (1630 m<sup>2</sup>)</i>	fr.	387 000.-	387 000.-	-
<i>Génie civil, placette nord (340 m<sup>2</sup>)</i>	fr.	316 000.-	316 000.-	-
<i>Signalisation et marquages (circulation)</i>	fr.	66 000.-	66 000.-	-
<i>Equipements d'exploitation</i>	fr.	2 443 000.-	2 443 000.-	-
<i>Ameublement, décoration (mobilier urbain et luminaires)</i>	fr.	2 197 000.-	2 197 000.-	-
<i>Frais secondaires</i>	fr.	724 000.-	724 000.-	-
<i>Divers et imprévus</i>	fr.	581 000.-	581 000.-	-
Reconstruction local de voirie (Beaumont)	fr.	300 000.-	300 000.-	-
Déduction Participation m2	fr.	360 000.-	360 000.-	-
<i>Service d'assainissement</i>	fr.	586 500.-	200 240.-	386 260.-
Travaux de génie civil, collecteurs	fr.	386 260.-	-	386 260.-
Point de récolte des ordures ménagères de quartier	fr.	200 240.-	200 240.-	-
<i>eauservice</i>	fr.	453 200.-	-	453 200.-
Travaux de génie civil	fr.	268 750.-	-	268 750.-
Matériel	fr.	184 450.-	-	184 450.-
<b>Sous-total de la Direction des travaux</b>	<b>fr.</b>	<b>14 880 700.-</b>	<b>14 041 240.-</b>	<b>839 460.-</b>
<b>Direction de la sécurité sociale et de l'environnement</b>				
<i>Service des parcs et promenades :</i>	fr.	650 000.-	-	650 000.-
Placette sud (fourniture terrain multisports)	fr.	150 000.-	-	150 000.-
Place de sports et loisirs du Vallon	fr.	300 000.-	-	300 000.-
Place de détente du Tunnel des Falaises	fr.	200 000.-	-	200 000.-
<b>Sous-total de la Direction de la sécurité sociale et de l'environnement</b>	<b>fr.</b>	<b>650 000.-</b>	<b>-</b>	<b>650 000.-</b>
<b>Direction des services industriels</b>				
<i>Service de l'électricité – réseau :</i>	fr.	661 500.-	250 000.-	411 500.-
Travaux de génie civil	fr.	420 000.-	160 000.-	260 000.-
Matériel et main d'œuvre	fr.	241 500.-	90 000.-	151 500.-
<i>Service de l'électricité – éclairage public :</i>	fr.	241 500.-	241 500.-	-
Travaux de génie civil	fr.	68 250.-	68 250.-	-
Matériel et main d'œuvre	fr.	173 250.-	173 250.-	-
<i>Service multimédia – SIMA :</i>	fr.	270 000.-	270 000.-	-
Travaux de génie civil	fr.	234 000.-	234 000.-	-
Matériel	fr.	36 000.-	36 000.-	-
<i>Service du gaz et chauffage à distance :</i>	fr.	100 000.-	-	100 000.-
Travaux de génie civil	fr.	50 000.-	-	50 000.-

Matériel	fr.	50 000.-	-	50 000.-
<i>Sous-total de la Direction des services industriels</i>	<i>fr.</i>	<i>1 273 000.-</i>	<i>761 500.-</i>	<i>511 500.-</i>
<b>Total général des études et travaux</b>	<b>fr.</b>	<b>16 803 700.-</b>	<b>14 802 740.-</b>	<b>2 000 960.-</b>
<b>Montant arrêté à :</b>	<b>fr.</b>	<b>-</b>	<b>14 800'000.-</b>	<b>-</b>

Renchérissement par rapport aux prix pratiqués en

2006 inclu (~8 %)

Actualisation des coûts pour début des travaux en 2012

inclue (~5 %)

## 14. Charges financières et d'entretien

### 14.1 Charges financières

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 3,5 % l'an pour le Service des routes et de la mobilité et de 4,0 % pour les Services industriels sur un investissement net de fr. 14 800 000, sont les suivantes :

Service des routes et de la mobilité (génie civil), pendant 20 ans	983 100 fr.
Service des routes et de la mobilité (circulation), pendant 5 ans	14 600 fr.
Service de l'électricité (éclairage public), pendant 30 ans	14 500 fr.
Service de l'électricité (réseau), pendant 30 ans	14 000 fr.
Service multimédia, pendant 30 ans	15 600 fr.

### 14.2 Charges d'entretien

Les surfaces supplémentaires mises à disposition du public (placettes nord et sud) et le changement d'affectation de la place elle-même vont générer un accroissement des besoins d'entretien incombant au Service des routes et de la mobilité. Les coûts annuels supplémentaires à prévoir au budget de ce service sont ceux d'un homme et son matériel, estimés à 90 000 francs par année.

Quant aux charges d'entretien du Service des parcs et promenades, il y a lieu de tenir compte de l'augmentation du nombre d'arbres par rapport à aujourd'hui (plus du double) et leur taille particulière voulue par le concept architectural. Pour ce faire, un montant de 40 000 francs pour l'achat d'une machine spéciale sera intégré dans les autorisations d'achat de 2013. De plus, outre les placettes nord et sud qui demandent un entretien des massifs, la paroi antibruit végétalisée de la placette nord exige une surveillance. Le service devra également entretenir la fontaine à jeux d'eau que prévoit l'architecte. Pour tous ces suppléments de travail, un montant de 35 000 francs (correspondant à 0,25 EPT) est à ajouter à son budget annuel.

## 15. Plan des investissements

Le crédit sollicité figure au Plan des investissements pour les années 2011 à 2014 et prévoit un montant total de fr. 15 677 000, dont fr. 3 307 000 pour les Services industriels et fr. 12 370 000 pour les autres services intervenants sur le chantier (objet multidirections, chapitre 8).

## 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° 2011/34 de la Municipalité, du 1<sup>er</sup> juin 2011 ;

ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'approuver le projet d'aménagement de la place de la Sallaz tel que présenté dans le présent rapport-préavis ;
2. d'approuver les réponses de la Municipalité aux deux observations et aux six oppositions déposées pendant l'enquête publique ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement de la Sallaz (conclusions 7bis, 7ter, 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005) ;
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 14 800 000 francs pour la réalisation du projet d'aménagement de la place de la Sallaz, réparti comme suit :
  - a. 13 972 500 francs pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
  - b. 66 000 francs pour le service des routes et de la mobilité (circulation) ;
  - c. 250 000 francs pour le service de l'électricité (réseau) ;
  - d. 241 500 francs pour le service de l'électricité (éclairage public) ;
  - e. 270 000 francs pour le service du multimédia.
5. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
  - a. 698 625 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
  - b. 13 200 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (circulation) ;
  - c. 8400 francs par la rubrique N° 76463.331 du service de l'électricité (réseau) ;
  - d. 8100 francs par la rubrique N° 76702.331 du service de l'électricité (éclairage public) ;
  - e. 9000 francs par la rubrique N° 77031.331 du service du multimédia.
6. de balancer le compte d'attente N° 4201.581.499 ouvert afin de couvrir les premières études préliminaires par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 6.a. ;
7. de balancer le sous-compte N° 4201.501.4419.16 (rapport-préavis route de contournement de la Sallaz) ouvert afin de financer les mandats d'étude de la place de la Sallaz par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 6.a. ;
8. de faire figurer sous la rubrique 390 du Service des routes et de la mobilité et sous la rubrique 322 de la direction des Services industriels les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;
9. de donner à la Municipalité les pleins pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées dans le cadre de la procédure citée dans le présent rapport-préavis, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;
10. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce rapport-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. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
12. 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 pleins pouvoirs mentionnés sous chiffre 9 des présentes conclusions auront été engagées en

tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;

13. de porter en amortissement des crédits susmentionnés les recettes et les subventions qui pourraient être accordées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

#### Rapport

Membres de la commission : M<sup>mes</sup> et MM. Claude Bonnard (Les Verts), rapporteur, Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Martine Fiora-Guttmann (PLR), Guy Gaudard (PLR), Gianfranco Gazzola (Soc.), Jean-Daniel Henchoz (PLR), Evelyne Knecht (La Gauche), Roland Ostermann (Les Verts), Roland Rapaz (Soc.), Rebecca Ruiz (Soc.), Philipp Stauber (UDC).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

#### **Rapport polycopié de M. Claude Bonnard (Les Verts) :**

Notre commission a tenu deux séances pour l'examen de ce préavis. La première s'est déroulée le 6 septembre 2011 dans les locaux de Tridel afin de nous permettre d'avoir une vision des lieux. La seconde s'est tenue dans les locaux de la Direction des travaux le 30 septembre 2011.

La commission était composée de M<sup>mes</sup> Anne-Françoise Decollogny (2<sup>e</sup> séance, en remplacement de Fabrice Ghelfi), Martine Fiora-Guttmann (2<sup>e</sup> séance), Evelyne Knecht (2 séances), Rebecca Ruiz (2 séances), et MM. Guy Gaudard (2 séances), Gianfranco Gazzola (1<sup>re</sup> séance, en remplacement de Fabrice Ghelfi), Jean-Daniel Henchoz (1<sup>re</sup> séance, en remplacement de Martine Fiora-Guttmann), Roland Ostermann (2 séances, en remplacement de Giampiero Trezzini), Roland Rapaz (2 séances, en remplacement de Magali Zuercher), Philipp Stauber (2 séances, en remplacement de Jean-Luc Chollet) et du soussigné. M. Pierre-Antoine Hildbrand s'était excusé.

La Municipalité était représentée par M. Olivier Français, directeur des Travaux, qui était accompagné des membres de l'administration suivants : MM. Pierre-Alain Bochatay, adjoint à la cheffe du Service d'architecture, Yves Deillon, chef du Service de la coordination et du cadastre, Laurent Duthheil, ingénieur au Service des routes et de la mobilité, Jean Facci, ingénieur au Service des routes et de la mobilité, Alain Gonin, chef de division au Service des routes et de la mobilité, Marco Gonzalez, ingénieur au Service des routes et de la mobilité, Stephan Henninger, ingénieur au Service de l'électricité, Patrick Jacomino, adjoint au chef du Service des routes et de la mobilité, qui est remercié pour les notes de séances, Miguel Oro, ingénieur au Service des routes et de la mobilité, et Pierre Sterchi, adjoint au chef du Service des parcs et domaines.

En début de première séance, M. Philippe Bébox, architecte et associé du Bureau 2b, lauréat du concours a présenté le projet.

#### **I. Présentation du préavis et discussion générale**

Le directeur des Travaux replace le préavis dans son contexte, déjà largement débattu par le Conseil. S'il n'est plus question de décider ou non des options de transport et d'urbanisme, il s'agit enfin de passer à l'aménagement de la place afin qu'elle puisse notamment jouer son rôle de pôle de transports publics en connexion avec le m2, ceci en l'absence du trafic de transit.

Le schéma de circulation retenu donne une part importante aux transports publics et aux piétons. La Sallaz se trouve en effet parcourue par 4 lignes de bus, dont la place est le terminus pour 3 d'entre elles. Afin d'assurer une mixité entre les piétons, les transports

publics et les vélos, la plus grande partie de la place (au nord) est considérée comme zone piétonne, qui sera parcourue par des bus à raison d'une fréquence de au plus 1 bus toutes les deux minutes. La partie centrale, où le trafic automobile ne peut pas être totalement supprimé, sera transformée en zone de rencontre, alors que la partie sud de la place devient une zone 30. Tout trafic de transit est bloqué sur la place grâce à l'installation d'un portique de bornes rétractables. Celles-ci sont en effet indispensables pour assurer le passage des véhicules d'urgence (n'oublions pas la présence du CHUV) et des convois exceptionnels. Il est à noter qu'un même type de portique sera installé en fin de la route privée du Vallon (rue du Vallon), en bordure de la route de contournement de la place de la Sallaz.

Le projet d'aménagement qui a été retenu suite au concours d'architecture est alors présenté à la commission. A cet effet, le bureau lauréat « Bureau 2H » donne un aperçu des options qui vont permettre de donner une allure de place à l'espace situé entre deux fronts bâtis parallèles. Les contraintes sont nombreuses : de nombreux arrêts de bus équipés de 5 édicules, une voie large pour des convois exceptionnels de grand gabarit, la charge des bus, un accès obligatoire aux véhicules des riverains de la place. Les possibilités, notamment pour l'aménagement de zones vertes, sont très limitées. Le bureau a pris des options sur la qualité et la variété des matériaux de couverture (enrobé et bétons en bandes pour une partie, distincte d'enrobé seulement pour une autre partie). Le mobilier urbain de la place a été pensé comme un tout, donnant une unité visuelle à l'ensemble. Il sera basé sur l'utilisation de la fonte dont les formes reprennent celle du feuillage de l'arbre choisi pour toute la place. En effet, c'est plus d'une centaine de tilleuls qui seront plantés sur le périmètre de la future place de la Sallaz. La taille en rideau et la disposition en bandes devra créer un effet optique intéressant pour l'ensemble. Un éclairage de ces rideaux végétaux fera partie de l'aménagement.

Les options d'aménagement et les choix retenus donnent lieu à une discussion durant laquelle les commissaires obtiennent des informations complémentaires.

On apprend ainsi qu'une zone d'environ 1000 m<sup>2</sup> située à proximité de l'actuel garage Mirabile ainsi que l'arrière des abribus seront les seules surfaces uniquement réservées aux piétons.

On confirme que l'accès (notamment livraison) sera garanti aux ayants droit, ceci sur toute la place. Au besoin, ils auront la possibilité de passer le portique.

La mixité piétons, transports publics et vélos inquiète. Les vélos sont perçus comme des véhicules. Il est rappelé les expériences faites dans d'autres villes (notamment Neuchâtel) où tout le monde fait un peu attention à tout le monde. Elle est très positive. Ce système (mixité) y fonctionne sans problème et il est considéré comme préférable à un cloisonnement qui devient facilement une source d'accidents. Lausanne expérimente, en général avec succès, la cohabitation cyclistes piétons dans la zone très fréquentée de Vidy, par exemple.

Le nombre de convois de transports en commun, dont certains séjourneront quelques minutes à leur terminus, est perçue comme une gêne à la circulation des piétons sur la place. Les concepteurs ne partagent pas cette crainte et pensent que la coexistence sera harmonieuse.

On évoque la procédure qui a pris du temps et on apprend que son coût n'a pas été estimé.

Un commissaire rapporte le sentiment des commerçants de la place et de la société de développement : une satisfaction se manifeste de toute part pour le projet dans son ensemble. Les changements liés aux places de parc restent une préoccupation, surtout durant les phases de travaux. Il est rappelé que les riverains ne disposeront pas de places réservées sur le domaine public.

Les conséquences de l'aménagement sur le trafic, et plus précisément les reports de charge sur d'autres rues du quartier, sont discutées à plusieurs reprises durant le travail de la

commission. Des tableaux des comptages du trafic journalier sont distribués entre les deux séances.

Le sujet étant d'importance, il convient de l'aborder dans ce rapport en détail.

Le tableau ci-dessous reporte l'évolution du trafic journalier de véhicules ou de passagers au nord de la Sallaz (la fin des routes de Berne et d'Oron étant définie comme « Ecran nord ») ainsi qu'au sud du quartier (fin des avenues du Bugnon et Victor Ruffy, pour l'« Ecran sud »).

Si l'évolution du trafic démontre un report vers les transports en commun depuis la mise en service du m2, les objectifs d'une diminution du trafic à l'entrée de la Sallaz sont peu probants. De plus, la différence entre l'écran nord et l'écran sud, même compte tenu de la présence (constante) du CHUV, laisse à penser que le trafic automobile perfuse déjà au travers des routes du quartier (Champ-Rond, Rovéréaz, Fauvette) pour rejoindre et engorger Chailly, puis le chemin de Bellevue ou l'avenue de Béthusy.

### Charges de trafic journalier et transport des voyageurs dans le secteur Sallaz-Bugnon

	1995	2007	2008	2009 m2	2010 m2	Objectif	
Ecran nord	32 900		32 200	31 600	32 200	28 500	Transports individuels motorisés
	référence		+1 %	-4 %	-2%	-13 %	
Ecran sud	26 500		25 350	23 550	20 850	21 800	
	référence		-4 %	-11 %	-21 %	-18 %	
Ecran nord		16 700	17 400	20 600	22 700		Transports en commun
	référence		+4 %	+23 %	+36 %		
Ecran sud		29 400	30 500	37 500	40 100		
	référence		+4 %	+28 %	+36 %		

Plusieurs commissaires expriment des inquiétudes quant aux effets de l'aménagement de la Sallaz. La seule réponse à l'heure actuelle est de rester attentif aux changements en faisant des comptages dont la signification statistique pourra permettre d'agir, si besoin est, par des « mesures correctives ». Des dispositifs de comptage plus nombreux devraient entrer en service très prochainement. La commission n'a bien sûr pas débattu des moyens d'action dont disposerait la Ville dans un contexte où il n'est apparemment pas possible de limiter les sorties de l'autoroute...

## II. Etude du préavis

Les points 1 à 4, qui rappellent la situation déjà largement débattue au Conseil ne suscitent aucun commentaire particulier. Les autres points sont parfois l'occasion de discussions qui sont reportées ci-dessous.

### 5.1 Rappel des études antérieures

Les décisions quant aux aménagements de la partie supérieure de la vallée du Flon y sont rappelées. Dans le contexte des décisions prises par le Conseil, le changement d'affectation a de fait provoqué une augmentation de la surface de la zone forêt suite à la disparition de la connexion Vennes - St-Martin, notamment.

### 5.2 Organisation des circulations autour de la place

On évoque le stationnement sur la place, qui semble indispensable aux commerçants. La commission reçoit entre ses séances une information détaillée dont on reprend les éléments suivants : le nombre de places voitures restera à terme pratiquement constant : une légère augmentation à la Sallaz où un parking souterrain sera édifié (+ 8 places) et une diminution

dans le secteur de la Feuillère (-19 places). Par contre, le gain est considérable pour les vélos qui voient l'aménagement de 112 places (contre zéro actuellement). Les places de livraison disparaîtront de domaine public car des accès seront aménagés depuis l'ouest de la place.

### ***5.3 Organisation de l'interface des transports en commun dans le secteur nord***

A n'en pas douter, la station du m2 joue un rôle clef dans la desserte de tout le secteur nord de la Ville et la place de la Sallaz devient une interface importante. On assiste à la création de nouvelles lignes, à de nouvelles électrifications, etc. Toutefois, il reste un peu difficile de comprendre certains choix décidés par les tl, en particulier la fin de la ligne 6 sur la Sallaz, plutôt qu'à Praz-Séchaud. Les conséquences sur l'encombrement de la place laissent certains commissaires songeurs, car ils estiment que l'on pourrait ainsi réduire considérablement le nombre de bus stationnant sur la place.

### ***5.6 Circulation des vélos***

Manifestement, la possibilité de circuler en vélo sur la place piétonne dérange au moins un membre de la commission. On rappelle que la mixité est une solution qui fait ses preuves et que la coexistence de plusieurs modes de déplacement est réalisable si chacun respecte les autres usagers. Aucune signalisation verticale ne sera posée sur la place.

### ***6.2 Concept du revêtement du sol***

Il faut constater que l'herbe n'a pas trouvé sa place à la Sallaz. Cette place doit être considérée, en raison de ses fonctions et de son occupation importante, comme une « place urbaine avec plantation d'arbres ». Cela n'empêchera pas les habitants de disposer de zones plus végétales puisqu'une zone de détente est prévue au sud de la place.

### ***6.9 Placette sud***

Elle complètera l'ancien cimetière de la Sallaz qui forme un parc tranquille en contrebas. On « modernisera les équipements » pour en faire une zone de rencontre. La place multisports sera vraisemblablement placée un peu en contrebas, en raison de la proximité du trafic.

### ***6.11 Local de voirie et point de collecte des ordures ménagères du quartier***

La nécessité de reconstruire un dépôt est discutée. Il s'agira d'un petit local permettant aux collaborateurs en charge du nettoyage du quartier d'y entreposer leur équipement sans devoir faire des trajets superflus. Il en va donc de leur confort comme de la rentabilité des tâches qui leur sont confiées.

## **7. Réponse de la Municipalité aux deux observations et aux six oppositions déposées pendant l'enquête publique du projet de place de la Sallaz**

La commission a pris connaissance des réponses aux oppositions et observations. Ces points ont permis d'obtenir davantage de précisions sur divers aspects de la place, que ce soit durant ou après les travaux projetés.

Le stationnement semble être un point essentiel, discuté au sujet de plusieurs réponses aux oppositions (points 7.2, 7.3, 7.5). Il en ressort que :

- l'offre en places sera fortement modifiée dès le début des travaux et pendant toute leur durée, mais des dispositions transitoires seront mises en œuvre pour répondre aux besoins des commerçants, que ce soit pour l'accès au garage exploité sur la place (signallement approprié), le stationnement de leur clientèle ou pour l'accès aux quais de chargement (pour la Migros) ;
- en fin de travaux, l'offre en places sera globalement identique sur le quartier, même si celles-ci ne seront plus à proximité immédiate des commerces (sauf pour le garage, et un propriétaire où des places de compensation sont prévues à proximité). Pour les quais de chargement, l'accès se fera depuis la route de contournement de la place.

La circulation est aussi évoquée à propos des réponses aux oppositions. En particulier, la prolongation de la zone 30 au-delà de la fin de l'avenue de Beaumont, sur tout le secteur sud de la place.

Le caractère de la place, les aspects de sécurité et du type d'aménagement des lieux sont discutés à propos d'une opposition (point 7.6). Les avis divergent au sein de la commission : pour certains une place où se mélangent transports publics vélos et piétons ne correspond pas à ce que l'on attendait.

En l'occurrence l'opposition reflète davantage la crainte de voir cette place « squattée » comme le sont certaines places au centre ville !

Il est à noter que cette place est nouvelle. Jusque-là, la Sallaz n'était qu'un carrefour en fin de l'avenue de la Sallaz. Les habitants ont choisi le nouveau nom de cette place : place de la Sallaz, tout simplement.

La commission s'est prononcée séparément sur chaque réponse donnée aux oppositions et observations. Il en ressort les scores suivants, les oppositions évoquées aux points 7.4, 7.7 et 7.8 ne donnant pas lieu à un vote :

<b>Origine de l'opposition (point du préavis)</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Abst.</b>
Opposition de MDL et de M. Eric Magnin (7.1)	7	0	2
Opposition de M Claude Monod et consorts (7.2)	6	0	3
Opposition de Me Micheli pour Pierre Mirabile Automobiles SA (7.3)	8	0	1
Opposition de Me Masméjan pour Migros Vaud (7.5)	8	0	1
Opposition de Mme Annemarie Ernst (7.6)	7	2	0

## **8. Réponse de la Municipalité aux résolutions du Conseil communal**

Ce point est l'occasion pour la commission de revenir sur les aspects du trafic déjà évoqués lors de la discussion générale sur le préavis. La modification des cheminements aura, à coup sûr, des conséquences sur le quartier dont certaines rues subiront un report de trafic gênant. Les comptages représenteront la base pour des mesures correctrices. Les rapports de comptage seront rendus publics par le biais du rapport de gestion.

S'agissant des reports de trafic, il n'est pas précisé dans le détail si les mesures d'accompagnement qui seront prises répondront aux préoccupations du Conseil, notamment par rapport au quartier de Chailly. Toutefois, la Municipalité entend prendre des mesures dissuasives vis-à-vis des automobilistes effectuant des transits par les chemins de Rovéréaz (où un « gendarme couché » est d'ailleurs en voie de modification) ou de la Fauvette. Si l'Etat fixe les lignes directrices (par exemple pour le quartier des Boveresses, dont le trafic dépend également des options prises par Epalinges), la Commune entend bien pouvoir « gérer le trafic interne et réduire celui dit de transit ». Il est rappelé que, selon des comptages « origine-destination », d'une manière générale la moitié des automobilistes ne font que de traverser Lausanne et que ce trafic devrait passer par l'autoroute de contournement. Les comptages seront donc décisifs pour arriver à une gestion du trafic dans les quartiers situés à proximité de la Sallaz.

## **10. Incidences sur le budget**

Ce point comprend l'augmentation des charges pour les Services des routes et de la mobilité, et des parcs et domaines qui seront induites par le changement d'aménagement de la place, nécessitant davantage de temps de nettoyage, d'une part, et d'entretien des arbres d'autre part. Est-il nécessaire de préciser que s'y ajoutent les charges d'amortissement au point 5 des conclusions ?

### **11. Durée des travaux**

Les travaux devraient s'étaler sur vingt-quatre mois, mais la durée ne peut pas encore être précisée. Le site étant dans les hauts de la ville, il risque d'être davantage affecté par d'éventuelles chutes de neige importantes. D'une manière générale, et pour minimiser la gêne des travaux pour les riverains, la Direction des travaux impose des règles strictes aux entreprises adjudicataires de sorte que les travaux ne dépassent pas trois semaines devant un immeuble ou trois mois dans un secteur d'habitation. Tout semble donc mis en œuvre pour minimiser les nuisances d'un chantier qui demeure, de toute manière, relativement important.

### **12. Travaux d'infrastructure**

Vu l'importance de l'intervention, il est prévu de reprendre, lorsque cela est nécessaire, l'ensemble des infrastructures en sous-sol afin d'assurer un état satisfaisant de tous les réseaux, même si certaines rénovations seront légèrement anticipées sur une planification usuelle. On espère ainsi ne pas devoir intervenir sur la place pour de nombreuses années. Les plantations prévues tiendront compte de ce qui se trouve dans le sous-sol afin d'éviter des conflits avec les réseaux souterrains.

### **13. Aspects financiers**

En raison de la durée de la procédure liée au projet d'aménagement de la place, diverses « couches » financières couvrent les dépenses. Une partie des coûts sont liés au réaménagement suite à la construction du m<sup>2</sup> (donc pris en charge par les tl), d'autres dépendent d'un financement fédéral à titre d'amélioration du système global des transports, et enfin des comptes d'attente usuels dans de tels projets. S'y ajoute une régularisation nécessaire afin de compenser un financement supplémentaire de l'étude de la place qui a été pris sur le crédit d'aménagement de la route de contournement, bientôt achevée. Le fait avait été approuvé par la Commission des finances.

Partie de la commission est soucieuse de voir les coûts de la place maîtrisés, ceci en analogie à d'autres projets récents. Les circonstances spécifiques qui ont conduit à des dépassements dans les projets du centre de ramassage des ordures ménagères et des locaux de la voirie sont expliquées. Rien ne permet de penser qu'elles pourraient se reproduire dans le présent objet. Si le projet comprend un certain nombre de risques identifiés, tels que la présence de béton autour des canalisations, les conséquences n'en ont pas été quantifiées. Une maîtrise des coûts semble pourtant ne pas inquiéter la Direction des travaux, car chaque rubrique a été soigneusement étudiée en fonction de chantiers en cours. Une réserve de 5 % a été prévue à chaque poste, ce qui permet de maintenir la rubrique « divers et imprévus » à une très faible valeur.

### **14. Charges financières**

On constate que l'on ne tient pas compte dans le détail des éventuels soldes d'amortissement des infrastructures en sous-sol, pour les cas où leurs remplacements seraient prématurés par rapport à leur vétusté. L'administration trouve qu'il n'est pas raisonnable de comptabiliser chaque élément qui sera changé et de s'inquiéter de son âge et par là de sa valeur résiduelle ! Ce compte se fait de manière globale sur la Ville où les entretiens de réseaux sont coordonnés sans tenir compte systématiquement des amortissements de durées différentes.

### **16. Conclusions**

Les conclusions sont votées en trois blocs représentant des unités de matière distinctes :

- Les points 1 et 4 à 13 qui concernent les aspects urbanistiques et financiers sont approuvés par 6 oui, 1 non et 2 abstentions ;
- le point 2, contenant l'ensemble des réponses aux observations, est approuvé par 6 oui et 3 abstentions ;

- le point 3, enfin, portant sur les réponses municipales aux résolutions du Conseil sur la route de contournement est approuvé à l'unanimité des 9 membres présents.

#### Discussion

**M. Claude Bonnard (Les Verts), rapporteur :** – Par le présent rapport-préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement pour le patrimoine administratif de 14 800 000 francs pour financer l'aménagement de la place de la Sallaz et de ses abords, ainsi que pour rénover ou adapter divers équipements des services de la Ville. Elle propose également de procéder à la levée d'oppositions qui ont suivi la mise à l'enquête publique du projet, et entend informer le Conseil communal sur les procédures relatives à la route de contournement de la place de la Sallaz.

**Le président :** – Nous allons commencer par une discussion générale. Ensuite, nous discuterons des réponses aux résolutions et aux oppositions. Puis, nous passerons aux votes sur les conclusions et à l'adoption formelle de l'ensemble du rapport-préavis.

La discussion est ouverte.

**M. Guy Gaudard (PLR) :** – J'ai rencontré le président de la Société de développement de la Sallaz, M. Bressenel, que je vois là sur les rangs, au nom du PLR. M. Bressenel est la cheville ouvrière de la valorisation du quartier de la Sallaz, tout comme son homologue de l'Association des commerçants de la Sallaz, M. Herdé. Je les ai rencontrés afin d'identifier leur approche face à l'aménagement de cette place. Leur enthousiasme est significatif des attentes des acteurs économiques et des habitants du quartier pour ce projet.

Ayant participé à l'inauguration très réussie de la route de contournement le samedi 19, où environ 1000 personnes étaient réunies, j'ai perçu un sentiment de confiance des Salaziens avec qui j'ai discuté à l'égard du préavis dont nous traitons ce soir. Toutefois, certains commerçants étaient inquiets pour l'accès à leur commerce pendant les travaux et se sont interrogés sur les places de parc pour leur clientèle qui, pour une partie, vient des chemins et des rues au nord de la Sallaz, relativement éloignées pour y venir à pied. Ils redoutent donc une baisse marquante de leur chiffre d'affaires. A la fin des travaux, qu'ils espèrent rapides, certains souhaitent profiter du nouvel aménagement pour y mettre une terrasse. Plusieurs Chaillérans également présents le 19 ont à nouveau souligné leur crainte à propos des reports de trafic induits par la fermeture de l'accès routier route de Berne-Victor-Ruffy ; des habitants de Champ-Rond interviendront par voie de pétition afin de créer un sens unique sur ce chemin, en direction de la route d'Oron. Reste à compter également le report sur Rovéréaz et sur la Fauvette.

Aujourd'hui, j'ai reçu deux téléphones de Chaillérans particulièrement inquiets de voir que le trafic au bord de la Fauvette avait augmenté ; on peut supposer que c'est dû au report de trafic, mais des mesures de comptage sont en place et on en saura plus dans quelque temps. Concernant les travaux de surface, le PLR a pris note que les coûts des prestations sont maîtrisés à plus ou moins 5 %. Par contre, nous sommes beaucoup plus réservés pour les coûts relatifs aux infrastructures en sous-sol et regrettons qu'une analyse plus fine, service par service, n'ait pas été entamée et présentée avec ce préavis. On peut raisonnablement estimer qu'ils reviendront à plusieurs millions. Le coût total des travaux sera donc plus proche de 30 millions que de 14 millions.

En conclusion, le PLR vous invite à accepter ce préavis et à suivre les conclusions de la commission, tout en insistant sur la maîtrise des coûts totaux. Je précise également que notre groupe a analysé les oppositions et les observations déposées et vous invite à accepter également les réponses de la Municipalité. Enfin, j'adresse mes remerciements au rapporteur Claude Bonnard pour la qualité de son travail.

**M. Jean-Luc Chollet (UDC) :** – Samedi dernier, à la Sallaz, on a vu la concrétisation de cinquante ans d'espoirs, de chicanes, de tracasseries, de résignations ; on y croyait, on n'y croyait pas. La pénétrante la Sallaz - St-Martin a pris plus longtemps que le contournement d'Etagnières. Pendant ce temps, que devenaient les gens de la Sallaz ? Leur situation et

leurs conditions de vie n'ont cessé de se dégrader avec l'augmentation du trafic automobile – c'était devenu invivable –, agrémenté par les pimpons réguliers des véhicules d'urgence et des ambulances. Pour passer de l'est à l'ouest ou du nord au sud de la place de la Sallaz, il vous fallait un quart d'heure à vingt minutes à pied aux heures de pointe. Et voilà que maintenant, on a une route, non pas une pénétrante. On parle d'un aspirateur à voitures, mais on a une route d'évitement. C'est extraordinaire.

Lundi matin, ma femme était sur la place de la Sallaz ; les gens étaient étonnés et n'osaient pas véritablement s'engager sur la place ; ils se demandaient si on ne leur cachait pas quelque chose ; ils étaient tout étonnés du silence. Voilà ce qu'on leur offre, voilà le résultat de toutes ces années de tergiversations, menées quand même par une volonté politique sans faille, tous partis politiques confondus. Maintenant, on est au milieu du gué. C'est clair que si on se limite à ce contournement, sans réaménager la place pour en faire une place attractive et sur laquelle, comme dit la formule, il fait bon vivre, on n'aura fait que la moitié du travail ; ce serait vraiment dommage.

Cela fait plus de quarante-cinq ans que j'ai le permis de conduire et que j'utilise toujours les mêmes trajets. En descendant ce matin au Grand Conseil, j'étais comme un gamin. On prend son élan, on remonte de l'autre côté ; il faudra voir quand il y aura de la neige, mais bon, je ne veux pas jouer les Cassandre, pour l'instant il n'y a pas de neige. C'était véritablement un bouleversement dans les habitudes ancrées.

Je salue le côté volontariste de la Municipalité ; c'est clair que s'il n'y a pas de mesures d'accompagnement restrictives, on ne pourra plus traverser la Sallaz depuis la route d'Oron ; nos sacro-saintes habitudes ont trouvé une limitation abrupte. On a maintenant des barrières de chantier ; pour les trois premiers jours, des gens habillés en rouge nous guidaient gentiment sans nous amender. Mais ces mesures volontaristes vont de pair avec une amélioration de l'attractivité. Ce débat est le même que pour les transports publics : s'il n'y a pas de mesures volontaristes, chacun – et moi le premier – se dira que l'autre prend le transport public, que l'autre prend la route de contournement, et que moi, je peux aller tout droit parce que désormais j'ai de la place. Le crédit qui nous est demandé représente la deuxième partie du travail ; nous sommes au milieu du gué il faut aller jusqu'au bout. Pour les habitants de la Sallaz, et pour ceux qui viendront, même si je ne nie pas les problèmes pour les commerçants, il y aura le plaisir de venir y faire ses commissions, parce qu'ils pourront s'arrêter sur une terrasse et s'arrêter au milieu de l'ancienne route. Cela mérite que nous allions de l'avant avec enthousiasme, tout en ne niant pas et en ne minimisant pas les problèmes soulevés par mon collègue Gaudard. Mais, vu tout ce qui a été résolu jusqu'à présent, il ne fait pas de doute que les problèmes qui se présenteront seront mineurs par rapport à ceux qui ont été résolus. Je vous invite donc à accepter avec enthousiasme le préavis proposé.

**M<sup>me</sup> Evelynne Knecht (La Gauche) :** – On s'est fait traiter de morue tout à l'heure ; je ne sais pas très bien de quoi ce sera cette fois. Je suis d'accord avec M. Chollet sur un point : maintenant qu'il y a la route de contournement, faisons une place attractive. Mais cette place n'en est pas une, et encore moins un lieu de convivialité ; c'est une gare routière au nord, un parking à voitures au sud et en zone centrale, une zone rencontre à 20 km à l'heure, dite de convivialité, située entre les bus et les voitures. C'est un espace qui ne peut pas contenir d'herbe parce que les véhicules d'urgence doivent y passer, ainsi que divers camions, les vélos, sans compter l'accès au garage et à huit places de parc privées. La zone de détente est mise à l'écart dans un petit espace tout au sud de la place, un espace de convivialité, comme une excuse, qui est à l'extérieur du grand projet.

Nous avons fait quelques demandes importantes qui n'ont pas été entendues, notamment pour diminuer l'aspect gare routière. L'idée était que le bus N° 6 continue jusqu'à Praz-Séchaud afin qu'il y ait un peu moins de rebroussement sur la place de la Sallaz ; cela aurait diminué l'espace gare routière. Je vous rappelle qu'il y aura un bus qui rebrousse sur la place toutes les deux minutes. Le 6 aurait pu être prolongé jusqu'à Praz-Séchaud – cela

correspondait à une demande des habitants. Alors non, on n'a pas gagné ces quelques mètres. Pourtant, j'ai été à l'inauguration de la route de contournement et certains habitants semblent avoir été convaincus que cette place allait être tranquillisée. Sachant que nous ne serons pas entendus, c'est clair qu'ils auront leur place. Franchement, je souhaite sincèrement que les futurs usagers aient assez d'imagination pour trouver un peu de convivialité dans ce triste paysage. L'esthétique du projet est malgré tout très discutable, il n'y a pas d'herbe, c'est une alternance de béton gris clair et de béton gris foncé où les arbres sont taillés en carré pour s'intégrer dans un paysage carré. Vous l'aurez compris, la majorité de notre groupe refusera ce préavis.

**M. Bertrand Picard (PLR) :** – Permettez à un habitant des environs de la place de la Sallaz de vous faire part de ce qu'il vit tous les jours en allant travailler et en allant déjeuner dans cette même région. Il est certain que la population de ce quartier attend avec intérêt et avec plaisir cette nouvelle place. Il est inutile, madame Knecht, de chercher à saucissonner le projet, c'est un tout très harmonieux, si j'en crois ce qui nous a été présenté. C'est un tout qui permettra de recréer cette convivialité, pour autant que les gens le veuillent... et je pense qu'ils le veulent. C'est un tout qui permettra de retrouver une ambiance et une vie de quartier, une tranquillité certainement supérieure à la situation actuelle ; je pense que les commerces seront revivifiés. Quant à l'aspect purement esthétique, attendons donc pour voir. Pourquoi faire un procès d'intention inutile ? Je crois que cette place sera une réussite, qu'elle s'intégrera dans le nouveau look de Lausanne avec ses métamorphoses ; j'ai donc pleinement confiance en cette place et je vous encourage vivement à soutenir le projet.

**M. Roland Rapaz (Soc.) :** – Ce préavis porte essentiellement sur l'aménagement de la place de la Sallaz et je m'en tiendrai à cela. La difficulté qu'il y a à transformer cette ancienne route en place me paraît intéressante. Dans le projet présenté, il s'agit d'une place certes très allongée, mais avec trois zones différentes ; une attire particulièrement mon attention, parce qu'il n'y en a pas d'autres comme cela à Lausanne – mais qu'on retrouve dans d'autres villes. Dans cette zone se retrouveront les transports publics et les piétons, sans que la priorité soit forcément pour l'un ou pour l'autre, mais où chacun doit faire attention à l'un comme à l'autre. Ce type de place existe à la sortie de la gare de Bâle, par exemple, et à Neuchâtel. Nous n'avons aucun exemple pour le moment à Lausanne et il sera certainement très intéressant de voir comment les piétons arriveront à se l'approprier. Certes, il faudra un certain apprentissage ; nous espérons que les transports publics feront attention aux piétons.

Nous voyons là une possibilité de redonner cette place aux habitants de la Sallaz. Pour ce qui est de l'arborisation et du mobilier urbain, nous avons plus de peine, parce que nous ne pouvons pas nous prononcer sur des maquettes et des montages photographiques. J'attends de voir ce que cela donnera dans la réalité. Nous savons très bien qu'il faut un certain nombre d'années à un arbre pour qu'il puisse tenir ses promesses. J'espère que les choix répondront aux désirs des habitants de la Sallaz. En conclusion, ce projet nous paraît tout à fait acceptable ; une grande majorité du groupe Socialiste l'acceptera.

**M. Roland Ostermann (Les Verts) :** – Il est bon de faire souffler le froid et le chaud. Je rejoins M<sup>me</sup> Knecht, parce qu'il me paraît que la conception de la place offrira plus une gare routière qu'un espace réservé à l'agrément du piéton. Je regrette que l'organisation des bus sur la place ait fait l'objet d'une décision préalable et n'ait pas pu être discutée. Effectivement, si la ligne 6 ne venait pas se réfugier sur la place, mais l'effleurait tangentiellement pour aller jusqu'à Praz-Séchaud, on aurait une quantité de bus en moins et les piétons seraient gagnants. On me rétorquera que nombre d'enfants font le trajet Praz-Séchaud - Boissonnet en bus, mais des transbordements, voire un petit trajet piétonnier seraient envisageables. J'ai un peu le sentiment que nous devons nous contenter d'administrer des décisions déjà prises ; notre rôle ne devrait pas se limiter à cela.

**M. Philipp Stauber (UDC) :** – Vous avez entendu M. Chollet, donc vous aurez compris que le groupe UDC acceptera ce préavis. J'interviens à titre personnel au sujet de cette place où les Lausannois auront l'occasion d'expérimenter la mixité entre les transports publics et les piétons. En fait, ce n'est qu'une partie de la vérité, puisque sur cette place il y aura également des vélos. Je m'interroge sur l'utilité de cela. Les cyclistes seront les seuls qui ne mettront pas les pieds à terre sur cette place. Il y aura aussi des personnes âgées, qui ont certaines difficultés, des petits enfants, des mamans avec des petits enfants et, comme je l'ai déjà dit en commission, j'aurais préféré une organisation où il n'y aurait que la mixité des transports publics et des piétons. J'exprime le vœu que l'on observe de près l'évolution de cette mixité et, si nécessaire, qu'on prenne les mesures pour faire arrêter les cyclistes aux abords de la place, en leur demandant de marcher, comme tout le monde, en la traversant.

**M. Vincent Rossi (Les Verts) :** – C'est vrai qu'on peut regretter le développement de l'aménagement de cet endroit, soit la route de contournement, mais, maintenant que c'est fait, il ne s'agit pas d'hésiter et il faut aménager cette place de la Sallaz de manière la plus conviviale possible. J'aimerais saluer ici la clairvoyance de la Municipalité, qui a justement autorisé le vélo – la mobilité douce – sur cette place, ce qui est tout à fait en ligne avec les priorités définies de la Municipalité : priorité d'abord aux plus faibles, soit les piétons, puis la mobilité douce et des transports publics, et finalement les transports individuels motorisés. C'est tout à fait compatible de laisser circuler des vélos sur cette place. On se réjouit de voir le résultat ; cela sera probablement un grand succès.

**M. Bertrand Picard (PLR) :** – Il faut arrêter cette guéguerre piétons-vélos ; ce sera une place à 20 km/h, soit une zone de rencontres ; cela repose essentiellement sur le bon sens et le savoir-vivre de chacun. Le piéton a sa place, tout comme le vélo, pour autant qu'il soit raisonnablement conduit ; à la rigueur, le problème c'est le cycliste. Ils peuvent très bien cohabiter pour autant que chacun fasse preuve de civisme et de bon sens. Le vélo a donc sa place, pour autant qu'il sache la tenir et ne pas être envahissant pour les autres.

**M. Olivier Français, municipal, Travaux :** – Je souris parce que Federer a gagné le dernier set 6 à 0 – ceux qui n'ont pas l'ordinateur devant les yeux ne le savent pas. C'est peut-être pour cela qu'il y a beaucoup de gens qui sourient.

Bref, c'est vrai que samedi on avait le sourire, parce que la population est venue nous faire part de sa satisfaction – ce qui est fort en politique – face à ce projet qui répond à ses attentes et qui avance. Ce projet ne s'est pas fait par une simple volonté de la Municipalité, mais il s'est construit avec la population. On y a associé bien sûr la profession et nous avons retenu le meilleur des projets. Alors, on peut faire toutes les critiques ; qu'on prenne un projet ou un autre, on trouvera automatiquement des choses à redire ; nous avons eu des choses à redire et nous avons fait part de nos remarques à l'architecte, car nous construisons ce projet ensemble. Quand il sera terminé, il y aura sans aucun doute des imperfections et, au fil du temps, nous corrigerons des choses qui ne nous sautent pas aux yeux aujourd'hui ; sachez que les uns et les autres essayent de trouver la meilleure des solutions.

Sur le problème actuel, il est évident que depuis ce changement de circulation – le dimanche à 14 h 34 très exactement –, il faut que les piétons et la population résidente s'approprient progressivement cette place. Il est vrai que, comme on en a fait la remarque ici, les piétons n'osent pas traverser cette place, parce qu'elle est vide ; ils ont peur des bus, qui circulent peut-être encore trop vite. Il faut aussi que les chauffeurs des bus tiennent compte que c'est une zone 20, donc une zone de rencontre. Les uns et les autres doivent progressivement être attentifs. Cet espace, je le rappelle, est dédié aux piétons en priorité et aux transports publics ; c'est fondamental de ne pas l'oublier. Il y aura aussi d'autres acteurs, c'est évident, des vélos, voire des planches à roulettes, qui participeront aussi à la vie active de cette place. J'ose espérer que les commerçants, qui ont également participé à cette mutation de l'espace, avec bien sûr des craintes de cette période transitoire –

M. Gaudard a raison, il a bien résumé la crainte des commerçants – permettront de donner une nouvelle vie à cette place et de retrouver le charme qu'elle avait, comme on le voit dans bien des musées photographiques, en particulier le musée de la photographie de Lausanne.

Aujourd'hui, les acteurs qui ont construit cet équipement connexe à la place se rendent compte qu'il y a des choses à affiner, on doit régler les différents feux. Tout comme il n'y a pas besoin de faire une pétition pour Champ-Rond, nous sommes tout à fait conscients que ce changement de circulation pourrait arriver. Je l'ai dit lors d'une séance publique, notre crainte c'est que les gens utilisent le quartier, qui est tranquilisé en zone 30, voire, demain, en zone de rencontre. Cela ne doit pas être le privilège de certains pendulaires qui passent à travers ce quartier. C'est pour cela nous avons très clairement dit en commission qu'une série de compteurs sont mis dans le quartier de Chailly et dans celui qui est à proximité de la Sallaz pour mesurer les reports de trafic et prendre des mesures correctives.

En ce qui concerne les travaux de sous-sol, nous avons constaté que le projet dépassait les objectifs fixés au niveau financier et nous avons demandé aux services qui avaient des mutations de conduites de prendre cela sur leurs crédits-cadres, donc nous n'avons rien à cacher ; nous avons très clairement dit quelles étaient les conduites changées et vous retrouvez tous ces détails dans le crédit-cadre. Donc, la lecture de ce chapitre des travaux d'infrastructures sera dans le crédit-cadre que vous déciderez au mois de décembre. Je reprends les propos d'un commissaire, qui disait que cette route devenait place, qu'il en était content et qu'il osait espérer que cette route disparaîtrait vraiment de nos esprits et que cette place se construirait.

Comment se construira-t-elle ? Il y aura des travaux vraiment conséquents pendant deux ans pour changer les conduites, pour faire les aménagements de surface ; j'ose espérer qu'il y aura un minimum de soucis pour les gens qui y vivent et qu'elle sera arborisée. On peut regretter qu'il n'y ait pas encore assez d'espaces verts sur cette partie de territoire ; on a démontré aux commissaires que le nombre de flux en sous-sol est relativement conséquent et nous pose des problèmes pour ajouter de la verdure sur cet espace. Alors, nous avons privilégié un développement important sur un espace de jeu puisque, depuis quinze jours maintenant, un ancien réservoir qui avait plus de vingt-cinq ans d'âge a été rasé ; il y a une nouvelle vision de l'extrémité sud, qui permettra aux promeneurs d'arriver progressivement sur l'ancien cimetière, qui est aussi à disposition ; il faut penser bien sûr à toutes les classes d'âge dans la notion de promenade et du repos. En ce qui concerne la passerelle sur la nouvelle route de contournement, elle sera achevée au mois de mars ; j'espère qu'on pourra avoir ce type de promenade en direction de Sauvabelin au printemps.

On ne peut pas non plus cacher que c'est une gare routière. J'aurais bien aimé que le m2 passe au milieu de cette place et que cela soit une véritable interface pour qu'on puisse mieux profiter de notre territoire. Maintenant, le m2 passe à l'extrémité ouest. Nous avons essayé de construire cette place en fonction des nouveaux flux de trafic ; c'est vrai que ces flux de trafic routier liés aux transports publics sont conséquents, mais sont aussi terriblement attrayants. En ce qui concerne le 6 tel que nous l'avons accepté sur la proposition des tl, cette interface est le plus proche possible du m2. Aujourd'hui, les gens qui descendent du 6 et qui veulent prendre le m2 doivent faire un parcours, qui est presque trop long pour certains ; nous essayons de le rapprocher le plus du m2. Peut-être qu'à terme le 6 ira dans les quartiers voulus par certains, je ne sais pas ; mais, cela représente un kilomètre de transports publics et il faut beaucoup de moyens financiers. L'accord que nous avons pour le réseau 08 était une opération blanche sur le budget de notre région. La région et le Conseil d'Etat ont accepté une charge financière supplémentaire de 3 millions à 4 millions pour améliorer les transports publics – c'est bientôt plus proche de 4 millions que de 3 millions. Alors, au bout d'un moment, nous devons dire non. On ne peut pas répondre à tous. On a créé une ligne depuis Chailly en direction de la Sallaz ; de même qu'il y a une ligne de bus qui se développe sur Rovéréaz ; peut-être qu'en fonction de la présence de plus en plus nombreuse de citoyens dans de cette partie de territoire ces bus

évolueront et que le réseau évoluera. Rien n'est figé, les choses peuvent bien sûr évoluer. En tout cas, le pari fait sur ce secteur c'est une diminution très sensible des voitures, puisqu'au comptage de midi, je vous l'ai dit lors de notre dernière séance du Conseil, il s'agit de 13 % sur la Ville et de 20 % de véhicules automobiles dans le secteur du bas du Bugnon – c'est conséquent. Nous espérons atteindre des chiffres plus importants avec cette mesure. Ce qui est sûr, c'est que nous avons atteint les objectifs que nous avons lors de la mise à l'enquête du m2, ce qui est remarquable, car c'est avant même d'avoir mis en place cette mesure. Alors, faire croire qu'on n'a pas discuté jusqu'à présent, c'est l'éternel débat des populistes ; de toute façon, tout ce qu'on fait, on le fait mal ; on prend note qu'une fois de plus on a mal fait, une fois de plus le résultat n'est pas celui que vous attendez. Le jour où vous serez contents, je le serai moi aussi. J'espère qu'une fois on pourra avoir un plaisir partagé dans la vie. Manifestement, il n'y a jamais de plaisir partagé avec les populistes ; on a l'habitude. Je vivrai avec leur malaise éternel. Ma soirée sera belle parce que vous allez voter quasiment unanimement ce projet.

La discussion est close.

**M. Claude Bonnard (Les Verts), rapporteur :** – La commission a voté les conclusions en trois blocs représentant des unités distinctes : les points 1, et 4 à 13, qui concernent les aspects urbanistiques financiers, ont été approuvés par 6 voix contre 1 et 2 abstentions ; le point 2 concernant l'ensemble des réponses aux observations a été approuvé par 6 voix et 3 abstentions ; le point 3 portant sur les réponses municipales aux résolutions du Conseil sur la route de contournement a été approuvé à l'unanimité des 9 membres présents.

**Le président :** – Je vous propose de voter les conclusions comme l'a fait la commission.

**Les conclusions N° 1 et N°s 4 à 13 sont adoptées à la majorité avec quelques avis contraires et abstentions.**

**La conclusion N° 2 est adoptée avec quelques avis contraires et abstentions.**

**La conclusion N° 3 est adoptée à une forte majorité avec 2 avis contraires et quelques abstentions.**

#### **Le Conseil communal de Lausanne**

- vu le préavis N° 2011/34 de la Municipalité, du 1<sup>er</sup> juin 2011 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'approuver le projet d'aménagement de la place de la Sallaz tel que présenté dans le présent rapport-préavis ;
2. d'approuver les réponses de la Municipalité aux deux observations et aux six oppositions déposées pendant l'enquête publique ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement de la Sallaz (conclusions 7bis, 7ter, 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005) ;
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 14 800 000.– pour la réalisation du projet d'aménagement de la place de la Sallaz, réparti comme suit :
  - a. Fr. 13 972 500.– pour le Service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
  - b. Fr. 66 000.– pour le Service des routes et de la mobilité (circulation) ;
  - c. Fr. 250 000.– pour le Service de l'électricité (réseau) ;
  - d. Fr. 241 500.– pour le Service de l'électricité (éclairage public) ;

- e. Fr. 270 000.– pour le Service du multimédia ;
5. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
  - a. Fr. 698 625.– par la rubrique N° 4201.331 du Service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
  - b. Fr. 13 200.– par la rubrique N° 4201.331 du Service des routes et de la mobilité (circulation) ;
  - c. Fr. 8400.– par la rubrique N° 76463.331 du Service de l'électricité (réseau) ;
  - d. Fr. 8100.– par la rubrique N° 76702.331 du Service de l'électricité (éclairage public) ;
  - e. Fr. 9000.– par la rubrique N° 77031.331 du Service du multimédia ;
6. de balancer le compte d'attente N° 4201.581.499 ouvert afin de couvrir les premières études préliminaires par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 6.a. ;
7. de balancer le sous-compte N° 4201.501.4419.16 (rapport-préavis route de contournement de la Sallaz) ouvert afin de financer les mandats d'étude de la place de la Sallaz par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 6.a. ;
8. de faire figurer sous la rubrique 390 du Service des routes et de la mobilité et sous la rubrique 322 de la Direction des services industriels les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;
9. de donner à la Municipalité les pleins pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées dans le cadre de la procédure citée dans le présent rapport-préavis, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;
10. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce rapport-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. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
12. 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 pleins pouvoirs mentionnés sous chiffre 9 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;
13. de porter en amortissement des crédits susmentionnés les recettes et les subventions qui pourraient être accordées.

---

**Motion de M. Julien Sansonnens : « Vers un soutien de la Ville à l'économie sociale et solidaire (ESS) »**

Développement polycopié

**Introduction**

L'économie sociale et solidaire (ESS) vise à mettre en pratique des modèles économiques alternatifs. Plus particulièrement, elle s'inscrit dans le « tiers secteur » et désigne donc l'activité d'entreprises ne dépendant ni entièrement du secteur privé, ni entièrement du public. Les sociétés actives dans l'ESS, constituées souvent en coopératives, associations ou sociétés simples, ont pour principale caractéristique d'adopter une éthique fondée sur

des principes sociaux plutôt qu'une finalité de profit. Ces principes peuvent être, par exemple :

- Une répartition des éventuels bénéfices entre les salariés, les clients ou encore les usagers.
- Une gouvernance démocratique de la structure, instaurant par exemple un principe d'égalité dans la décision entre tous les collaborateurs.
- Un principe de solidarité, aussi bien à l'interne (entre les membres, avec les fournisseurs...) qu'à l'externe (encourager l'insertion de personnes en situation de précarité, par exemple)

On estime que l'ESS fournit entre 5 % et 15 % des emplois dans le canton.

### **L'ESS dans le Canton et à Lausanne**

En Suisse romande, les premières rencontres de l'ESS ont eu lieu à Genève en 2003. L'association APRES-VD s'est constituée au printemps 2009, avec comme membres fondateurs la Banque alternative suisse, Lausanne roule ou l'association Eglise et monde du travail, pour n'en citer que quelques-uns. En 2010, l'APRES-VD s'est constituée en Chambre de l'économie sociale et solidaire, dont le siège est à Lausanne.

Par la présente motion, le groupe La Gauche demande à la Municipalité de mettre en place une stratégie générale de soutien et de promotion de l'ESS à Lausanne. Plus spécifiquement, nous demandons que :

1. La ville reconnaisse l'importance de l'ESS en tant qu'acteur économique et assure que la Chambre de l'économie sociale et solidaire soit un partenaire dans le cadre du soutien à l'initiative économique.
2. Le Service du développement de la Ville et de la communication informe et valorise – au moyen de brochures, sur Internet, et par tout autre moyen adéquat – les activités économiques s'inscrivant dans l'ESS et ayant lieu au sein de la place lausannoise.
3. La ville instaure un « prix annuel de l'entreprise ESS » récompensant une entreprise lausannoise s'inscrivant dans l'ESS, pour un projet particulièrement novateur.
4. En coordination avec Lausanne Région, la ville facilite l'installation et le développement d'entreprises de l'ESS par un soutien légal et administratif ainsi que par la mise à disposition de locaux commerciaux à des conditions préférentielles.

### **Discussion**

**M. Julien Sansonnens (La Gauche) :** – L'économie sociale et solidaire repose sur un certain nombre de valeurs et de principes ; il y en a sept, mais je n'en citerai que trois, les principaux. C'est une économie basée tout d'abord sur le bien-être social et qui affirme la primauté de l'humain sur la rentabilité et sur le capital. Le deuxième principe développé par l'économie sociale et solidaire est la citoyenneté ; chacun a droit à une voix et on favorise la participation citoyenne, la prise de décisions égalitaire au niveau des structures. Enfin, elle a un souci d'écologie, d'un développement qui préserve les ressources des générations futures. On le voit, l'économie sociale et solidaire ne relève ni de l'économie privée ni véritablement du secteur public. C'est ce qu'on appelle également le tiers secteur, les coopératives, les associations et les sociétés simples.

Dans le Canton de Vaud, on considère que l'économie sociale et solidaire représente entre 5 % et 15 % des emplois – ce n'est pas négligeable. Un certain nombre de projets relevant de l'économie sociale et solidaire sont bien connus des Lausannois, par exemple la Banque alternative ou les vélos de Lausanne roule. Notre ville est particulièrement concernée par le développement de cette économie dans le canton depuis 2010, car elle héberge la Chambre de l'économie sociale et solidaire.

En conclusion, le but de la motion déposée par le groupe La Gauche est d'obtenir une reconnaissance par la Ville de l'importance de l'économie sociale et solidaire et de soutenir un certain nombre d'acteurs qui se revendiquent de ce type d'associations

économiques. On propose quelques mesures. Tout d'abord, une reconnaissance formelle de la Chambre de l'économie sociale et solidaire comme un partenaire économique de la Ville de Lausanne, afin qu'elle soit consultée sur certaines questions. Deuxième point, la présentation et la valorisation des entreprises lausannoises actives dans l'économie sociale et solidaire. Troisième point, la création d'un prix annuel qui récompense un projet s'inscrivant dans l'économie sociale et solidaire qui soit particulièrement novateur. Enfin, un soutien matériel à des entreprises de l'économie sociale et solidaire, ce qu'on appelle des start-ups, un soutien légal, administratif, et éventuellement la mise à disposition de locaux à des conditions préférentielles, tout cela en collaboration avec la promotion économique lausannoise Lausanne Région. Pour toutes ces raisons, le groupe La Gauche vous propose de renvoyer cette motion à la Municipalité.

La discussion est ouverte.

**M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) :** – Sans surprise, le groupe PLR demande le renvoi de cette motion à une commission sociale et solidaire – en tout cas de ce Conseil – pour examen.

**Le renvoi en commission est demandé par cinq conseillers.**

**La motion est renvoyée en commission.**

---

**Interpellation urgente de M<sup>me</sup> Florence Bettschart-Narbel (PLR) : « Travaux de la gare CFF de Lausanne : les investissements prévus vont-ils avoir lieu ? »**

Développement polycopié

La presse (*Le Matin* du 15 novembre 2011 ; TSR, Journal de 19 h 30 du 15 novembre 2011) a fait l'écho du fait que le milliard promis pour les investissements nécessaires au nœud ferroviaire de Lausanne par notre ministre des Transports, Doris Leuthard, début novembre, n'était pour l'instant pas du tout acquis à ce chantier. En effet, ce sont les Chambres fédérales qui devront décider si cette somme est bien attribuée à la Suisse romande ou si, comme cela avait été prévu au départ, elle va être attribuée à la construction du tunnel de Chestenberg, près de Lenzbourg (AG).

Or, la situation en Suisse romande pour les usages des transports ferroviaires est de plus en plus tendue : une interruption du trafic entre Genève et Lausanne durant presque deux heures a eu lieu le même jour que ces articles paraissaient. Ce genre d'incidents n'est pas rare et il donne lieu non seulement à de fortes perturbations sur le trafic ferroviaire mais également sur celui routier.

Les projections du développement des transports, selon le message du Conseil fédéral au sujet du financement des transports publics, tablent sur une croissance de la demande de 60 % entre 2007 et 2030. Alors que la part de pendulaires est d'aujourd'hui d'environ 65 %, elle sera de 80 % d'ici vingt ans.

Il est donc urgent que le financement des travaux prévus pour le nœud ferroviaire de Lausanne soit assuré.

Nous remercions la Municipalité de bien vouloir répondre aux questions suivantes :

1. Est-elle au courant de ce qui est prévu par la Confédération et les CFF concernant le nœud ferroviaire de Lausanne ?
2. Va-t-elle prendre des mesures pour défendre les investissements promis pour la gare de Lausanne ?
3. A-t-elle prévu de se concerter avec le Conseil d'Etat pour défendre les intérêts de la gare de Lausanne face à la Confédération et aux CFF ?

Discussion

**M<sup>me</sup> Florence Bettschart-Narbel (PLR)** lit son interpellation.

Réponse de la Municipalité

**M. Olivier Français, municipal, Travaux :** – Plusieurs choses sont exprimées dans cette interpellation avant les trois questions posées par l'interpellatrice. Depuis le mois d'octobre de l'année passée, j'ai été dûment informé en Commission des transports, avec mon collègue conseiller national, M. Brélaz, de la volonté de l'Office fédéral des transports, et surtout de la conseillère fédérale, de revoir certains projets adoptés par les Chambres lors de la dernière législature. Je parle du projet ZEB, qui répond aux mesures urgentes, non pas d'entretien, mais d'investissement sur le réseau. Ce projet a été revisité parce qu'il y a une modification de la stratégie des CFF par rapport aux équipements ; ils doivent optimiser tant le matériel roulant que les sillons, voire améliorer des sillons. La stratégie a des conséquences directes sur le nœud ferroviaire des gares de Suisse occidentale, donc de la gare de Lausanne, puisque demain, des trains à double étage de 400 mètres de longueur seront mis en place progressivement sur le réseau. Nous avons entendu la volonté du Conseil fédéral de revoir les priorités qui avaient été admises dans le projet ZEB, d'où ce fameux milliard dont la presse s'est fait écho.

Deuxièmement, à cause de l'augmentation relativement importante de la fréquentation de notre réseau, particulièrement en Suisse occidentale, on constate qu'il y a de plus en plus de trains sur les sillons, bref ils sont de plus en plus utilisés et on observe une fatigue du matériel, à laquelle se conjugue un ralentissement d'entretien au milieu des années 2000. Voilà pourquoi la remarque émise par l'interpellatrice était relevée dans la presse la semaine dernière.

En ce qui concerne le chapitre entretien, des mesures correctives sont proposées par les CFF et devraient être acceptées par le Conseil fédéral avant d'être proposées aux Chambres. Les projets qui touchent la gare de Lausanne sont nombreux. Certains ont déjà des financements. Le tout premier concerne les mesures d'assainissement contre le bruit ; en ce moment, des murs antibruit pour le site des Paleyres sont à l'enquête. Au niveau suisse, cela représente plus d'un milliard d'investissements, qui doivent être dépensés d'ici 2015. Voilà, ce projet d'assainissement du bruit le long du réseau est en route. Il est vrai que le projet des Paleyres, comme les autres mesures de protection du bruit à proximité de Lausanne ou à Lausanne, se fait en coordination avec la mutation de la gare. Il y a une bonne coordination des travaux et ce financement n'est pas remis en cause.

En ce qui concerne la gare de Lausanne, il y a eu une mise à l'enquête en son temps et il y aura une mutation assez conséquente ; cela relève d'un autre budget, qui est lié au patrimoine des CFF. Le projet est en attente puisqu'il se coordonne avec tous les autres projets. Le projet ZEB va évoluer, il va avoir une mutation certaine, à laquelle s'ajouteront d'autres projets – il y a ce fameux milliard projeté à Lausanne. Mais, le financement du projet ZEB est assuré ; il s'agit de la quatrième voie entre Lausanne et Renens. Dans ce fameux milliard est aussi inclus le nouveau quai au sud de la gare. Il est vrai que les CFF ont fait pression pour poursuivre les réflexions et assurer un projet qui est aujourd'hui en retrait, mais toujours dans la perspective de ce fameux tunnel du Chestenberg. Donc, il y a divergence entre l'exploitant et l'Office fédéral des transports et le Conseil fédéral. Selon les derniers renseignements qui datent de lundi, l'Office fédéral des transports a très clairement manifesté sa volonté de poursuivre la réflexion sur le projet ZEB et de donner une autre priorité au projet du Chestenberg, même si celui-ci pourrait se faire un jour. Il ne s'appellera peut-être pas comme cela, mais il est mis en priorité 2, voire 3.

Dès lors je peux répondre à la question une : Oui. Depuis une année, tous les trois mois, une délégation des CFF composée par des employés d'infrastructure, de l'immobilier et qui s'occupent de l'exploitation, rencontre une délégation de la Municipalité ; nous partageons nos réflexions sur l'évolution de ces projets.

Question 2 : La réponse est oui, la Municipalité s'engagera fermement avec la députation vaudoise pour accompagner ce projet.

Question 3 : J'ai oublié de dire en préambule que, par décision des conseils d'Etat vaudois et genevois, le projet 2030 est financé par ces deux cantons et auquel participent l'Office fédéral des transports et les CFF. Depuis quelques mois, il a été demandé que la Ville de Lausanne ait des représentants techniques aux séances spécifiques traitant la particularité lausannoise. Donc, la concertation avec le Conseil d'Etat est effective, acceptée et même recommandée par le Conseil d'Etat, et soutenue très fermement par la Confédération ainsi que par les CFF.

La discussion est ouverte.

**M. Marc-Olivier Buffat (PLR) :** – Je m'exprime peut-être pour la dernière fois. Si on comprend les préoccupations de l'interpellatrice, je rappelle tout de même que le Grand Conseil a admis à la quasi-unanimité le préfinancement de certaines de ces infrastructures qui posent problème. Nous sommes dans un secteur qui connaît la plus grande densité européenne de voyageurs au kilomètre carré et ces préoccupations, j'imagine, sont au cœur des préoccupations de M. Olivier Français, conseiller national. Je suis absolument convaincu qu'il saura défendre vaillamment les intérêts de notre capitale à Berne. Ce dont je le remercie d'ores et déjà.

**M<sup>me</sup> Marlène Voutat (La Gauche) :** – Certes, il faut un développement de la gare, mais on oublie peut-être de dire que tout un quartier sous-gare s'est réuni au début novembre – avec 200 personnes. Ce projet implique la destruction de cinq à six immeubles aux Epinettes et au Simplon et concerne 85 appartements et 200 familles. Les CFF ont invité ces personnes le 5 juillet pour leur annoncer de but en blanc qu'ils transportent les gens, mais ne les logent pas. Ces familles sont très inquiètes et elles ont créé une association, l'Association des riverains de la Gare de Lausanne. Ils s'opposent à toute destruction et à toute expulsion tant que les CFF et les autorités concernées n'auront pas apporté la preuve qu'une autre solution n'est pas envisageable. M. Marthaler a indiqué qu'une autre solution serait trouvée en automne 2012, lors de la séance du 1<sup>er</sup> novembre. J'ai une nouvelle question : est-ce que la Municipalité fera tout son possible pour éviter la démolition de ces cinq à six immeubles d'environ 85 appartements ?

**M. Olivier Français, municipal, Travaux :** – La Municipalité est dûment associée au développement de la gare. Elle a fait part de son inquiétude sur l'information qui peut être donnée aux tiers et en particulier aux habitants directement touchés avant même la séance du 5 juillet. La direction générale des CFF a reconnu qu'il y a eu une maladresse. Lors de cette séance publique, tant M. Junod que moi-même, ainsi que le Conseil d'Etat étions présents pour dire tout l'attachement qu'on avait au développement de ce projet d'intérêt public, tout comme l'intérêt que nous avons à défendre notre population résidente. Selon les informations que nous avons eues et les solutions qui ont pu être recherchées par les CFF, il est vrai que nous allons dans cette voie.

La Municipalité s'est engagée à accompagner au mieux la population résidente pour trouver des solutions alternatives. Je déclare également que c'est au maître de l'ouvrage CFF d'apporter les mesures d'accompagnement vis-à-vis de ces tierces personnes, mais c'est à l'autorité politique d'apporter des solutions, voire même de répondre à des sollicitations qu'on peut avoir pour ces mesures d'accompagnement. Aujourd'hui, la question est posée, mais la réponse n'est encore pas donnée. On devrait avoir la réponse au plus tard au début de l'année prochaine. En ce qui concerne les personnes qui pourraient être affectées par une démolition, ce ne sera pas avant 2016, voire 2017. Voilà les propos qu'on peut tenir et les promesses que le politique peut aujourd'hui donner. Mais rien de plus.

**M<sup>me</sup> Florence Bettschart-Narbel (PLR) :** – Les réponses de M. le municipal me satisfont complètement et je ne déposerai pas de résolution.

**Le Conseil communal de Lausanne**

- ouï l'interpellation urgente de M<sup>me</sup> Florence Bettschart-Narbel et consorts : « Travaux de la gare CFF de Lausanne : les investissements prévus vont-ils avoir lieu ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,  
*prend acte*  
de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

La séance est levée à 22 h 45.

Rédaction et mise en page : *Patricia Pacheco Delacoste*

Abonnements :

Bureau des huissiers  
Place de la Palud  
Case postale  
1002 Lausanne  
021 315 22 16