

Bulletin du Conseil communal

N° 19



Lausanne

Séance du 28 avril 2015 – Première partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 28 avril 2015

19^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 28 avril 2015, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Jacques Pernet, président

Sommaire

Première partie	1198
Communications	
Ouverture de la séance	1198
Absence de M. Marc Vuilleumier en début de séance	1198
Divers	1198
Léman 2030 – crédit d'études. Deuxième volet des études du « Pôle Gare ». Etude du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare. Concours et communication. Réponse au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts	
Rapport-préavis N° 2015/18 du 12 mars 2015	1199
Rapport.....	1216
Discussion	1223
Pétition de M^{me} Florence Borel et consorts (34 signatures) : « Pour plus de sécurité pour les élèves du collège de Saint-Roch »	
Rapport.....	1228
Discussion	1231
Postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon et consorts : « Pour un lieu consacré à la valorisation de l'agriculture de proximité dans le Nord-Ouest lausannois »	
Rapport.....	1235
Discussion	1237
Réponse au postulat de M. Jean-Daniel Henchoz : « Revêtement routiers silencieux : l'environnement et la qualité de vie à Lausanne y gagnent »	
Rapport-préavis N° 2014/40 du 10 juillet 2014.....	1240
Rapport.....	1246
Discussion	1247
Postulat de M. Philippe Mivelaz : « Quartier lausannois : préserver ou laisser démolir ? Préserver le patrimoine bâti pour la diversité sociale et l'identité des quartiers »	
Rapport.....	1251
Discussion	1254

Première partie

Membres absents excusés : M^{mcs} et MM. Raphaël Abbet, Caroline Alvarez Henry, Laurianne Bovet, Olivier Faller, Romain Felli, Benoît Gaillard, Claude Nicole Grin, Anne-Lise Ichters, Alain Jeanmonod, Sébastien Kessler, Henri Klunge, Natacha Litzistorf Spina, André Mach, Pedro Martin, Gilles Meystre, Fabrice Moscheni, Sarah Neumann, Pierre-Yves Oppikofer, Charles-Denis Perrin, Francisco Ruiz Vazquez, Ismail Unal, Diane Wild.

Membres présents 78

Membres absents excusés 22

Effectif actuel 100

A 18 h 00, à l'Hôtel de Ville.

Communication

Ouverture de la séance

Le président : – J'ouvre la séance avec, comme d'habitude, une citation : « Former les gens, ce n'est pas remplir un vase, c'est allumer un feu », Aristophane, plus ou moins 450 avant Jésus-Christ. Et c'est toujours d'actualité.

Tout d'abord, j'excuse l'absence de notre secrétaire, qui a dû partir ce matin pour une urgence familiale. Il est remplacé au pied levé par M. Claude Bonnard, conseiller communal, qui a officié comme secrétaire ad intérim lorsque M^{me} Myriam Tétaz était présidente. Je remercie M. Bonnard d'être sauté dans le bateau.

Communication

Absence de M. Marc Vuilleumier en début de séance

Envoyé : jeudi 26 mars 2015 09:31

À : Tétaz Frédéric

Monsieur,

M. Vuilleumier me prie de vous informer que son emploi du temps ne lui permettra pas d'être à l'heure le 28 avril prochain à la séance supplémentaire du Conseil communal.

Il vous prie de bien vouloir faire suivre cette information et l'excuser pour son retard.

Avec mes remerciements et meilleures salutations.

Brigitte Dizerens, assistante de Monsieur Marc Vuilleumier, conseiller municipal

Communication

Divers

Le président : – Je vous demande d'avoir une pensée de solidarité avec les personnes qui sont touchées par le séisme au Népal, même si ce n'est pas tout près.

J'aimerais aussi vous demander de ne pas oublier la soirée conviviale du 3 juin au Service de la sécurité.

M. Vuilleumier n'est pas là, mais j'aimerais remercier et féliciter le Service des sports pour l'organisation des 20 kilomètres de Lausanne, puisque certains d'entre nous y ont assisté. Cela a duré toute la journée ; il y a eu les 2 km, les 4 km, les 10 km et les 20 km. C'était une manifestation extraordinaire. Certains conseillers ont même participé. Je connais la performance de l'un d'entre eux, notre vice-président, Yvan Salzman, qui a bouclé les 20 kilomètres en 1 h 42. On peut le féliciter. (*Applaudissements.*)

Léman 2030 – crédit d'études

Deuxième volet des études du « Pôle Gare »

Etude du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare

Concours et communication

Réponse au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts

Rapport-préavis N° 2015/18 du 12 mars 2015

Travaux

1. Objet du rapport-préavis

Le programme « Léman 2030 » permet une croissance importante de l'offre des Chemins de fer fédéraux (CFF). Ce projet permettra de doubler l'offre ferroviaire entre Genève et Lausanne à l'horizon 2030.

Dans ce cadre, les CFF ont déposé à la mi-mars 2015, auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), le projet de transformation des infrastructures ferroviaires, des bâtiments et des interfaces de transports de la gare de Lausanne. C'est cet Office qui gère la procédure d'approbation des plans (PAP), en vue de sa mise à l'enquête publique courant avril 2015.

La Ville de Lausanne est un partenaire central de ce projet d'agrandissement de la gare et de son interface de transports vers les principales lignes de l'agglomération qui s'étend sur et sous le domaine public, en particulier la place de la Gare.

Le doublement prévu des flux de passagers CFF nécessite une augmentation conséquente de l'offre de transports publics urbains. Le nouveau métro m3 et le projet d'optimisation du m2 permettront, dans la continuité du projet des Axes forts de transports publics (AFTPU) d'améliorer l'offre de transports publics sur la place de la Gare. Le m3 offrira une meilleure accessibilité au site de Beaulieu et à la partie nord du projet Métamorphose. Le « Pôle Gare » s'inscrit donc au cœur du projet de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

En marge de ce projet ferroviaire, le développement du « Pôle Muséal » sur le site de l'ancienne halle des locomotives, le déploiement d'un nouveau programme immobilier aux Epinettes, le développement du potentiel urbanistique du site de l'ancienne Poste, lieu-dit En Rasude, verront les quartiers se transformer et contribueront à renforcer la centralité urbaine de l'agglomération.

Dans la suite du premier crédit de CHF 1'730'000.- octroyé suite à l'adoption du préavis N° 2014/33 par le Conseil communal le 28 octobre 2014, et afin de s'acheminer vers l'étape de construction, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'500'000.- pour financer les études du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare et la suite des études du développement des espaces publics du Pôle Gare.

2. Contexte

Par voie de convention signée le 21 décembre 2009, les Cantons de Genève et Vaud se sont associés aux CFF pour assurer le préfinancement des études « Léman 2030 » visant à

trouver une solution pour doubler l'offre ferroviaire entre Lausanne et Genève d'ici à l'horizon 2030. Maillon essentiel de ce programme, le « nœud de Lausanne » fait l'objet des premières études issues de cet accord et pilotées par les CFF. Parmi les nombreux projets ferroviaires de ce « nœud de Lausanne », on peut citer le projet de 4^e voie entre Lausanne et Renens, le « saut-de-mouton » ou encore les Paleyres et la construction des nouveaux enclenchements de la gare de Lausanne, à Treyblanc.

Pour faire face à cet accroissement de voyageurs, le projet d'agrandissement de la gare de Lausanne et de son interface de transports avec les lignes urbaines, aura de grandes répercussions pour la ville. Il prévoit l'élargissement et l'allongement des quais (420 m), ainsi qu'une réorganisation en profondeur des passages sous-voies (ou passages inférieurs, dits PI) et de leurs connexions avec le nouveau métro m3 et l'amélioration du m2. En participant à une meilleure perméabilité au travers de la plateforme ferroviaire, ce projet des CFF a des incidences dépassant largement les enjeux strictement ferroviaires et impactera en profondeur l'urbanisation et la mobilité du quartier.

L'Office fédéral des transports (OFT), le Canton de Vaud, la Ville de Lausanne et CFF Immobilier sont partenaires de ce projet et le financent.

Les répercussions du projet ne s'arrêtant pas aux limites parcellaires des CFF, la Ville de Lausanne, représentée par la Direction des travaux, a financé et piloté, entre 2011 et 2014, des études exploratoires sur le périmètre élargi du « Pôle Gare » (figure 1), ont été financées par deux comptes d'attente spécifiques en vue d'accompagner l'établissement du dossier des plans soumis à la procédure d'approbation des plans (PAP) et mis à l'enquête publique courant avril 2015 par les CFF. Ces études ont eu pour but d'identifier les incidences du projet CFF en matière d'urbanisme et de mobilité. Elles ont débouché sur des stratégies de mobilité, d'aménagement des espaces publics ou encore de densification du territoire qui ont fait l'objet d'une validation politique lors de la séance de la Municipalité du 21 novembre 2013. La Ville accompagne les CFF dans le développement de ce projet et les études menées jusque là ont permis de défendre les intérêts des citoyens dans l'élaboration du dossier PAP.

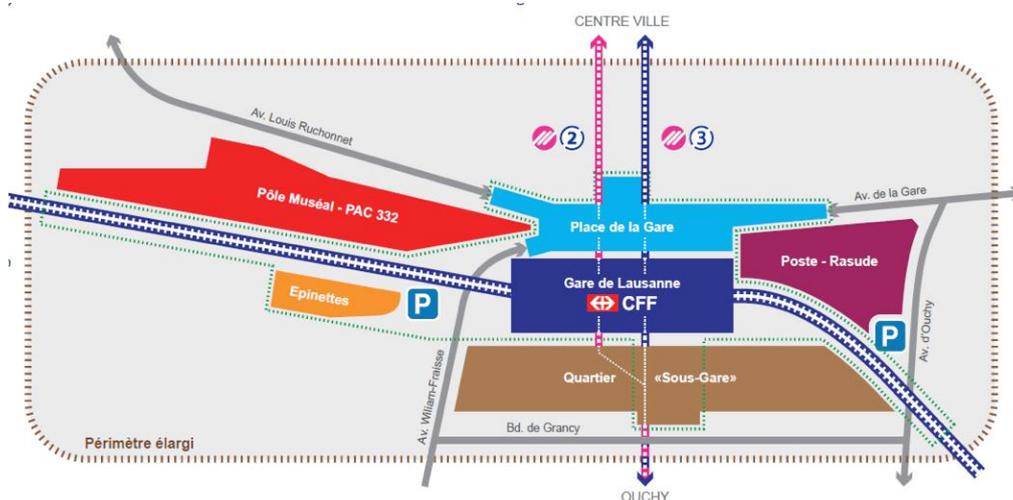


Figure 1 : les projets du « Pôle Gare »

Les études menées par la Ville de Lausanne ont permis d'assurer une meilleure prise en compte des interfaces entre la ville et la gare dans le projet des CFF et en particulier le développement de l'avant-projet de sous-sol de la place en vue de concevoir des liaisons fonctionnelles et de qualité avec les futures stations de métro m2 et m3.

Ces études, ainsi que le suivi de l'avant-projet CFF par les partenaires de la Ville, ont permis d'approfondir certaines thématiques, notamment en vue de la mise à l'enquête du projet de transformation de la gare de Lausanne. Il s'agit entre autres des études de flux, de

développement de l'accessibilité de la gare à pied ou à vélo, d'un travail sur l'implantation des vélostations, des concepts de circulation et de stationnement et du travail sur les besoins en matière d'espaces publics dans le « Pôle Gare ».

3. Description des projets en cours

Les multiples projets constituant le « Pôle Gare » ayant des formes et des pilotes distincts, avancent selon des calendriers différents et, par conséquent, ne sont pas au même stade de progression. Ils sont cependant fortement imbriqués. La transformation de la gare et les projets connexes vont se dérouler sur une longue temporalité, de plus de dix ans. Il faut donc admettre que les différents projets ne se dérouleront pas dans une linéarité de successions, mais bien dans une complémentarité de développement et, par la suite, de construction.

Une description de chaque projet est faite ci-dessous.

3.1 Transformation de la gare de Lausanne

Cette transformation est avant tout un projet ferroviaire piloté par les CFF, division Infrastructures, et dont l'autorité de tutelle est l'OFT. Afin d'accueillir des convois longs de 400 mètres permettant de transporter plus de voyageurs, les quais, déjà trop étroits aujourd'hui, doivent être élargis et allongés pour garantir l'accueil et une meilleure sécurité des voyageurs. Les contraintes du tissu urbain dans lequel s'inscrit la gare de Lausanne rendent toutefois inévitables les incidences de ce projet sur le bâti alentours et sur l'espace public.

En plus d'impacter fortement la spatialité du passage des Saugettes, plusieurs bâtiments doivent être démolis et ont été acquis à cette fin par les CFF. Il s'agit des bâtiments de la rue du Simplon 22, 24, 26 et 34 (parking du Simplon) et de ceux du chemin des Epinettes 2 (bâtiment administratif CFF), 4, 6 (Lausanne Guesthouse) et 12 (la « villa rose »). Cependant, une convention entre les CFF, l'Association des riverains de la gare de Lausanne (ARGL) et la Ville de Lausanne a été signée et prévoit des « mesures de relogement et d'indemnisation des locataires afin de limiter les conséquences pénibles des démolitions prévues par le projet ferroviaire ». Celles-ci s'appliquent aux locataires touchés par les démolitions ou par les transformations d'immeubles existants après l'agrandissement au sud de la plateforme ferroviaire CFF.

L'afflux de nouveaux voyageurs oblige à repenser toutes les infrastructures. Ainsi, le premier volet d'études a servi à reconfigurer les passages inférieurs (PI) permettant l'accès aux quais. Le passage est a été redimensionné, tandis que le passage ouest actuel a été remplacé par deux nouveaux passages, l'un au centre, sous le hall central, et l'autre à l'ouest, sous l'actuel Buffet de la gare. Au nord, le sous-sol de la place de la Gare relie ces trois PI aux futures stations m2 et m3 (cf. point 3.5). Au sud, les trois PI se rejoignent dans une mezzanine surplombant la rue du Simplon. Du sous-sol de la place de la Gare jusqu'à la rue du Simplon, le tout est traité en un espace continu, avec une attention particulière donnée à la qualité de l'espace et aux enjeux de confort et de sécurité.

Par ailleurs, pour poursuivre la politique de développement des grandes gares de Suisse, les CFF ont développé des surfaces commerciales en gare de Lausanne, principalement dans les sous-sols nouvellement créés. La gare offrira à l'avenir environ 10'000 m² de surfaces commerciales contre 3'850 m² aujourd'hui sur territoire CFF. En lien avec la volonté d'unité des espaces en sous-sol, une partie des nouvelles surfaces commerciales sera développée sous la place de la Gare (environ 1'200 m²).

L'avant-projet prévoit que le front sud de la Gare au niveau de la rue du Simplon, accueille un programme d'activités et de commerces avec pignon sur rue, ainsi qu'une nouvelle vélostation et un espace dédié à la logistique et aux livraisons. La gare présentera ainsi une véritable façade sud, par un bâtiment le long de la rue du Simplon qui précisera la fonction désormais biface de la nouvelle gare. Au nord, une seconde vélostation sera créée sous la place de la Gare et remplacera la vélostation actuelle.

Enfin, la valeur patrimoniale de la gare et de ses attributs ont été pris en compte dans le développement du projet, notamment par la collaboration avec le Groupe d'accompagnement des monuments et des sites (GAMS) dans lequel la Ville de Lausanne est représentée par sa déléguée au patrimoine.

3.2 *Sous-sol et réaménagement de la place de la Gare*

En novembre 2013, les CFF, le Canton de Vaud, la Ville de Lausanne ainsi que les Transports publics de la région lausannoise (tl) ont signé une convention de financement de l'avant-projet jusqu'à la phase de préparation du dossier d'approbation des plans (PAP) des aménagements des interfaces de la gare de Lausanne.

Le résultat de l'avant-projet a été présenté au Groupe décisionnel Lausanne (GDL) le 29 août 2014 et aux parties le 17 septembre 2014.

3.3 *Méto m3 et optimisation du m2*

Le projet de transformation de la gare CFF de Lausanne permet de construire une nouvelle station pour le métro m2 en sous-sol de la place de la Gare de Lausanne avec des quais et des accès adaptés à l'évolution du trafic d'une des principales stations de la ligne m2. Les quais seront directement reliés aux trois futurs PI de la gare CFF, ce qui améliorera considérablement l'interface entre le métro m2 et le réseau CFF avec des cheminements dimensionnés pour répondre à la croissance du trafic prévue à l'horizon 2030.

Ce projet permet d'assurer un passage de la ligne de métro m2 à double voie sous la gare CFF, alors qu'il est actuellement à simple voie, ce qui garantira la possibilité d'augmenter la capacité de la ligne.

Sous la colline de Montbenon, le nouveau tracé du métro m2, construit en tunnel, sera situé à quarante mètres à l'ouest de l'axe actuel du métro m2. Il sera raccordé à la ligne existante en aval de la station du Flon. Une nouvelle station du métro m2 sera aménagée sous la place de la Gare.

A l'aval de la station Lausanne-Gare, le nouveau tracé du métro m2 sera raccordé à la ligne de métro m2 existante en aval de la rue du Simplon par un tracé passant sous le bâtiment voyageur des CFF et en tranchée sous les voies de la gare CFF. La tranchée couverte existante à simple voie entre le boulevard de Grancy et la rue du Simplon devra être élargie pour assurer une double voie continue sur la ligne de métro m2.

Le tracé actuel du métro m2 sera affecté à la nouvelle ligne de métro m3 qui reliera l'actuelle station Lausanne-Gare du métro à une nouvelle station Lausanne-Flon construite à l'est de la station m2 existante. Ultérieurement, la nouvelle ligne de métro m3 sera prolongée en direction de Chauderon, de l'écoquartier des Plaines-du-Loup et de la Blécherette.

L'acquisition de trois nouvelles rames permettra de porter la capacité de transports du métro m2 à 7'000 personnes par heure et par sens. La nouvelle ligne de métro m3 offrira une capacité supplémentaire de 4'700 personnes par heure et par sens avec une navette circulant entre les stations Lausanne-Gare CFF et Lausanne-Flon avec une cadence à 3 minutes.

Ainsi, les deux lignes de métro m2 et m3 offriront entre les stations Lausanne-Gare et Lausanne-Flon une capacité cumulée de 11'700 personnes par heure et par sens, ce qui répond à l'évolution de trafic planifiée à l'horizon 2030.

Afin de garantir le financement cantonal des métros, le Conseil d'Etat a soumis au Grand Conseil un exposé des motifs et projet de décret (EMPD) pour l'acquisition de trains destinés au m2, le financement des études nécessaires au développement du nouveau tracé du m2 entre Grancy et Lausanne-Flon, pour les aménagements du sous-sol de la place de la Gare ainsi que pour les études des infrastructures nécessaires à la construction de la

nouvelle ligne de métro m3. Celui-ci a été accepté à l'unanimité le 10 mars 2015 par le Grand Conseil vaudois.

Les plans de la PAP de la gare principale comprennent le futur tracé du m2 entre Grancy et la station Gare.

3.4 Chemin des Epinettes

Dans le cadre du projet « Léman 2030 », le parking du Simplon, au sud des voies, devra être détruit pour permettre la reconstruction de la plateforme ferroviaire, ainsi que la réalisation des trois nouveaux PI. La zone au sud-ouest du site sera également impactée par la reconstruction des futurs quais et voies ferroviaires, nécessitant ainsi la démolition de plusieurs bâtiments.

Dans ce contexte, les CFF souhaitent valoriser leur parcelle bordant le chemin des Epinettes, avec la volonté de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement proposant la « compensation » de tout ou partie des places de stationnement et des logements impactés par la transformation de la gare.

L'avant-projet en cours d'élaboration prévoit la création d'un bâtiment dont le socle abrite un parking d'environ 340 places, ainsi qu'une offre pour les motos et les vélos. L'ensemble des places motos et une partie des places voitures sont accessibles au public pour répondre aux besoins de stationnement du « Pôle Gare ». Le bâtiment abrite des surfaces commerciales au rez-de-chaussée, des surfaces administratives et propose, dans une deuxième étape, des logements. Un accès piéton aux PI et aux quais de la gare est également prévu dans le bâtiment, à l'angle de l'avenue William-Fraisse et du chemin des Epinettes.

La Municipalité de Lausanne a approuvé, le 14 mars 2013, l'ouverture d'une procédure d'élaboration d'un plan de quartier (PQ) sur les parcelles n° 20653 et 5080 (partiellement).

3.5 Potentiel de développement du lieu-dit En Rasude

La société MOBIMO, propriétaire de la parcelle n° 7554 et les CFF division Immobilier, propriétaire de la parcelle 5986 ont lancé le 5 décembre 2014 un mandat d'études parallèles (MEP) à deux degrés, sur invitation auprès de huit bureaux. Ce MEP est envisagé par les propriétaires comme une approche ouverte et itérative pour le développement de ce site. A l'issue de ce MEP, le projet retenu sera formalisé dans le cadre d'un futur PQ.

Le cahier des charges de ce mandat d'études parallèles définit l'ambition des promoteurs qui entendent développer sur le site de la Rasude un centre d'affaires régional et international, un espace résidentiel de haute qualité et les activités de proximité de services et d'animations adaptées, dans une proportion de 70 % d'activités (bureaux, hôtels), 20 % de logements et 10 % loisirs, artisanat et commerces.

Evoquant leur volonté de s'inscrire dans une densification des zones urbaines, les maîtres d'ouvrage visent une surface brute de plancher (SBP) de 76'000 m². En termes de mobilité, l'accent est mis sur l'amélioration des liaisons piétonnes entre le site et la gare et l'amélioration de la perméabilité du site, comme l'aménagement d'espaces publics de qualité tout en préservant les quartiers environnants et le développement d'accès lisibles en relation avec la future offre de stationnement du site. L'offre en stationnement privé sera dimensionnée en fonction des besoins (SBP) selon les normes en vigueur, tout en prenant en compte le contexte particulier du site et la proximité à la gare. L'offre en stationnement du site inclura également des mesures d'accompagnements de l'agrandissement de la gare (places publiques voitures et motos, places privées pour les besoins des CFF, etc.).

Il faut encore ajouter que les propriétaires veulent maintenir le bâtiment Horizon (ancienne poste) qui vient d'être rénové et admettent de démolir la « Galette » (ancien tri postal) sous réserve du respect de certaines recommandations techniques.

Les maîtres d'ouvrages laissent la possibilité d'envisager la démolition des bâtiments sis à l'avenue de la Gare 41, 43 et 45 si les concurrents sont en mesure de proposer des projets architecturaux et urbanistiques de grande qualité.

3.6 Potentiel de requalification des espaces publics au sud des voies ferrées

La création d'une nouvelle façade en lieu et place de l'actuel parking du Simplon confèrera une identité différente à la rue du Simplon, dont le régime de circulation donnera la priorité aux piétons, et à ses alentours. La démolition des bâtiments de la rue du Simplon 22, 24 et 26 dégagera un nouvel espace public d'envergure, la place dite des Saugettes, répondant aux attentes tant des riverains que des voyageurs. Le lien entre la gare CFF et le métro sera également renforcé sur le front sud par le réaménagement de la liaison piétonne entre cette nouvelle place sise à l'intersection de la rue des Saugettes et du passage du Simplon, principale entrée sud de la gare, et la station Grancy, dans l'axe de la promenade de la Ficelle. Enfin, une rue intérieure reliera les trois PI entre eux ainsi qu'à l'entrée de la gare aux Epinettes, à Montriond et depuis la future place dite des Saugettes.

Après le MEP dont sera issu le projet d'aménagement de la place de la Gare ainsi que ses connexions au tissu urbain existant et aux principales portes d'entrée à la gare, l'étape suivante est de mettre au concours la requalification des espaces publics au sud des voies ferrées, comprenant l'aménagement de la rue du Simplon, le projet de la future place dite des Saugettes, la mise en valeur du passage des Saugettes et de la connexion Grancy – gare, dans le prolongement de la promenade de la Ficelle.

La démarche de concours sera accompagnée par la poursuite de la consultation de la population sur ces futurs espaces publics.

3.7 « Pôle Muséal »

Le projet du « Pôle Muséal » a pour objectif la création d'un nouveau pôle culturel et artistique sur le site des anciennes halles aux locomotives des CFF, à l'ouest de la gare de Lausanne. Le projet découle d'une volonté du Canton, soutenue par la Ville de Lausanne et les CFF.

A terme, il est prévu que le site regroupe trois musées : le Musée cantonal des beaux-arts (mcb-a), le Musée cantonal de la photographie (Musée de l'Elysée) et le Musée de design et d'arts appliqués contemporains (mudac), ainsi que diverses activités complémentaires en lien avec la vocation culturelle du site.

Le développement de ce site est envisagé en deux étapes :

1. la démolition des halles aux locomotives et la construction du nouveau mcb-a, ainsi que la première phase des aménagements extérieurs ;
2. la construction de deux nouveaux bâtiments pour accueillir le mudac et le Musée de l'Elysée. Il y a lieu de préciser qu'un troisième bâtiment sera construit sur ce site pour accueillir diverses activités complémentaires et des espaces verts en toiture. La seconde phase des aménagements extérieurs et une nouvelle liaison de mobilité douce est – ouest permettront de relier le chemin de Villard à l'avenue William-Fraisse et traverseront le nouveau « Pôle Muséal », participant à désenclaver le site.

Le « Pôle Muséal » a fait l'objet d'un concours international d'architecture comprenant un concours de projets pour la première phase de développement et un concours d'idées pour la seconde phase. La procédure sélective du concours d'architecture pour la seconde phase de réalisation a été lancée le 9 janvier 2015. Le lauréat sera connu en octobre 2015.

Un plan d'affectation cantonal (PAC 332) est en vigueur et permet la réalisation de cette plateforme muséale. Le PAC précise notamment les aires constructibles, l'aire des aménagements extérieurs, les liaisons piétonnes, le réseau de mobilité douce. Le périmètre du PAC 332 fait partie du périmètre élargi du MEP que la Ville lance sur les espaces publics au nord des voies ferrées. La connexion du domaine public avec les portes du site,

le traitement des liaisons piétonnes et de mobilité douce feront l'objet de préconisations dans le cadre du MEP.

La mise à l'enquête publique de la première phase de projet s'est déroulée l'été 2014 et a vu des oppositions au projet être déposées. Le permis de construire pour le mcb-a a été accordé par la Ville le 24 octobre 2014. Cette décision fait aujourd'hui l'objet de recours qui sont en cours de traitement par l'instance cantonale.

L'Etat de Vaud est le Maître d'ouvrage du projet. La parcelle concernée a été acquise par la Ville de Lausanne dans le cadre d'un échange de terrains avec les CFF (voir préavis N° 2011/46), et dont la première partie, servant à accueillir le mcb-a, a été mise à disposition du Canton par le biais d'un droit distinct et permanent de superficie (DDP).

Les modalités concernant la mise à disposition du Canton du reste de la parcelle pour accueillir le mudac, le Musée de l'Elysée et le bâtiment d'activités complémentaires, conformément au PAC, restent à définir.

4. Planning

4.1 *Planning général des projets du « Pôle Gare »*

Comme évoqué précédemment, les projets constituant le « Pôle Gare » s'inscrivent dans des temporalités différentes, parfois (mais pas systématiquement) complémentaires.

4.1.1 *Transformation de la gare de Lausanne*

En vue de sa mise à l'enquête, le projet de transformation de la gare de Lausanne doit être déposé à l'OFT par les CFF pour le **16 mars 2015**. Les CFF prévoient deux à trois ans pour le traitement du dossier et des oppositions éventuelles. Les travaux pourraient donc débuter en **2017-2018**, en commençant par le front sud (démolition du parking du Simplon, notamment) pour remonter progressivement jusqu'au bâtiment voyageurs. Les CFF tablent sur une mise en service de la nouvelle gare au changement d'horaire de décembre **2025**, avec des travaux complémentaires se poursuivant dans la partie est de la gare entre **2023** et **2027**. Le phasage des travaux du sous-sol de la place de la Gare débutera en **2020** pour se terminer fin **2025**, avec des travaux de finition en **2026**.

4.1.2 *Projet du m3 et d'optimisation du m2*

En date du 26 février 2014, la Confédération a rendu son rapport d'examen sur le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012) où elle confirme l'intérêt du m3 et de l'optimisation du m2 pour l'agglomération. L'utilité de cette mesure est jugée très bonne par la Confédération, qui souhaite prioriser la première étape de réalisation du m3 – soit le tronçon entre les stations Grancy et Flon afin de la coordonner avec le projet de transformation de la gare de Lausanne. La mesure est ainsi inscrite en liste A du PALM 2012 (PALM 2^e génération) et bénéficiera à ce titre d'un cofinancement fédéral à hauteur de 35% des montants annoncés dans le PALM, soit CHF 47'000'000.- HT. L'accord sur les prestations qui formalise ces décisions entre la Confédération et le Canton, va être signé prochainement. Le deuxième tronçon du métro m3 (Flon – Blécherette) est quant à lui inscrit en liste B du PALM 2012. Le co-financement fédéral annoncé pour ce dernier pourrait se monter à CHF 72'280'000.- sur un montant des coûts estimé à CHF 223'000'000.-. Toutefois, pour la liste B, ces montants indicatifs ne font pas l'objet d'engagement de la part de la Confédération.

La stratégie d'optimisation du m2 et de mise en œuvre du m3 a été présentée par le Canton lors d'une conférence de presse le 12 février 2015. L'objectif de coordonner la mise en service du m2 et de la navette m3 Gare – Flon avec l'inauguration de la nouvelle gare de Lausanne en 2025 y a été confirmée. Pour atteindre cet objectif, le Conseil d'Etat sollicite un crédit d'études auprès du Grand Conseil, afin de synchroniser au mieux la procédure de mise à l'enquête et le phasage des travaux en coordination avec le chantier de la gare de Lausanne.

Par ailleurs, le Canton sollicite également un crédit d'études pour préparer l'avant-projet du prolongement du m3 jusqu'à la Blécherette, ceci en vue de l'intégrer à la 3^e génération du PALM. Rappelons, en effet, que le rapport coût-utilité de cette mesure a été jugé suffisant, et qu'elle devra être intégrée dans le PALM de 3^e génération pour solliciter, à nouveau, le co-financement fédéral. Le dépôt du PALM 3^e génération auprès de la Confédération est fixé à décembre 2016.

4.1.3 Bâtiment des Epinettes

Le planning des travaux du futur bâtiment des Epinettes n'est pas défini à ce jour. Toutefois, le projet étant structurellement et fonctionnellement lié à celui de la gare de Lausanne (le socle et le parking du futur bâtiment s'appuyant sur le mur de soutènement des voies ferrées), le début des travaux devra être envisagé pour **2017** au plus tard en ce qui concerne le parking qui fait d'ailleurs partie du dossier de la PAP principale de la gare.

Le bâtiment au-dessus du parking fera quant à lui l'objet d'un PQ dont le calendrier reste à définir.

4.1.4 Site Poste, lieu-dit En Rasude

Les promoteurs du site souhaitent un début des travaux en **2020**. La Municipalité relève l'intérêt d'aménager un parking public dans les locaux existants à l'horizon de la démolition du parking du Simplon, prévue en **2017**.

Ce parking figure à titre de parking provisoire dans les plans de la PAP de la gare.

4.1.5 Espaces publics

La requalification des espaces publics du « Pôle Gare » est tributaire des contraintes de calendrier des autres chantiers, en particulier des chantiers CFF. Ainsi, le réaménagement des espaces publics au nord des voies ne peut pas être envisagé avant la fin des travaux de transformation du sous-sol de la place de la Gare. Les travaux seraient donc envisageables au mieux à l'horizon **2025**, pour autant que le planning des chantiers CFF et m3 soient tenus.

Sur le front sud, les réaménagements devront être également coordonnés avec les travaux des CFF, soit pendant la période **2018-2025**.

D'une manière générale, l'objectif visé est qu'un maximum de travaux de réaménagement de l'espace public se termine à temps pour la mise en service annoncée de la nouvelle gare de Lausanne, soit en décembre **2025**. Pour ce faire, une co-activité des chantiers devra être planifiée au stade du projet de construction.

Au même titre que le projet de m3, l'aménagement des interfaces de la gare CFF avec le domaine public sera aussi cofinancé à hauteur de 35 % par le PALM 2012, pour un montant de CHF 6'850'000.- HT, en liste A.

4.2 Stratégie financière de la Ville de Lausanne

Pour la Ville de Lausanne, l'accompagnement du planning du « Pôle Gare », et en particulier du projet des CFF, se traduit par l'inscription au Plan des investissements de trois lignes d'investissement distinctes, correspondant aux différentes étapes-clef du projet :

1. **Léman 2030 – Etudes (avant-projet + concours) – (2014-2016)** : inscription d'un montant pour le premier volet d'études du « Pôle Gare », soit le développement et la consolidation des avant-projets et l'accompagnement du dossier PAP des CFF, objet du préavis précédent ;
2. **Léman 2030 – Etudes (projet d'ouvrage, appels d'offres) – (2015-2017)** : inscription d'un montant pour le second volet des études, soit le développement des différents projets d'ouvrage (projet de construction) et d'exécution (appel d'offres) donnant suite à l'approbation du dossier PAP des CFF par la Confédération, objet de ce préavis ;

3. Léman 2030 – Interfaces et espaces publics – réalisations et suivi – (2018-2025) :
inscription d'un montant pour la réalisation des ouvrages et des aménagements du
« Pôle Gare » en ville de Lausanne.

Les montants inscrits au Plan des investissements se basent sur une estimation des coûts au stade d'un avant-projet sommaire avec une répartition des montants en phases, conformément au règlement SIA 103. Ils prennent également en compte une participation financière de l'OFT, de CFF Immobilier et du Canton.

Si les montants inscrits dans ce préavis ont été évalués avec une précision de rigueur selon la norme SIA pour la phase d'avant-projet, soit +/- 20 %, il est important de noter que les montants inscrits au Plan des investissements pour le projet d'ouvrage lui-même pourront être amendés en fonction de l'évolution des projets et selon les clés de répartition financière établies avec les partenaires du projet (Confédération, CFF et Canton).

5 Etudes à charge de la Ville

5.1 *Projet de construction et phase d'appel d'offres de l'aménagement du sous-sol de la Place de la Gare*

Afin de poursuivre le développement du projet, il convient d'assurer le financement des études pour la phase d'études du projet de construction et des appels d'offres d'entreprises, par voie de convention entre les parties.

La répartition des coûts pour la phase d'étude du projet de construction (PC) et des appels d'offres d'entreprises sur la base du dossier PAP est définie en relation, notamment avec les éléments suivants :

- La distribution des flux depuis les quais, selon les objectifs de répartition dans les PI ;
- La distribution des flux dans le sous-sol de la place de la Gare, en relation avec les accès aux quais du m2 (nouveau métro) et du m3 (actuel m2) ;
- Les conditions d'accès au quartier nord de la Gare, à l'interface bus, au « Pôle Muséal » et au nouveau quartier de la Rasude (émergences) ;
- L'aménagement de surfaces commerciales et les besoins correspondants en termes de logistique ;
- L'intégration et l'optimisation d'une vélostation ;
- La cohérence architecturale entre le sous-sol de la place de la Gare et les passages inférieurs des CFF ;
- L'aménagement de la place de la Gare.

La clé de répartition des coûts de la phase d'études de PC et d'appels d'offres d'entreprises pour tous les éléments en relation avec les aménagements et interfaces du sous-sol de la place de la Gare de Lausanne situés dans le périmètre du dossier PAP sont également définis de manière définitive dans la convention.

Les émergences en surface de la place de la Gare (y compris l'émergence principale « place de la Gare n°4 ») font partie du périmètre PAP en tant qu'ouvrages soumis à approbation des plans selon le droit fédéral (LCdF). Le réaménagement de la place de la Gare elle-même en surface dont les coûts de la remise en état - organisée selon le principe d'aménagement développé par la Ville de Lausanne - sont intégrés dans le projet de construction du sous-sol de la place et y figurent à titre indicatif. Il sera soumis quant à lui à une procédure cantonale d'autorisation de construire subséquente.

5.1.1 Principe de répartition des coûts entre les parties

Les surfaces du sous-sol sont réparties entre les parties, selon leur programme propre ou la destination des surfaces. Des surfaces communes sont admises.

Les surfaces ainsi réparties constituent la quote-part de chaque partie au projet. Les parties conviennent que les communs, qui comprennent le réaménagement de la place de la Gare en surface, sont pris en charge par chaque partie à la hauteur de sa quote-part.

Le principe de la répartition s'applique également aux coûts de réalisation. Toutefois, cette clé de répartition pourra être ajustée en fonction des surfaces définitives construites.

5.1.2 Coûts des études et leur répartition

L'estimation des coûts des études du projet de construction et des appels d'offres se fonde sur le résultat de l'étude de l'avant-projet du 17 septembre 2014. Elle s'élève à CHF 7'320'000.- HT.

Ce montant correspond aux prestations d'étude du projet tant externes qu'internes CFF, ainsi qu'à celles de la maîtrise d'ouvrage des CFF.

Par ailleurs, chaque partie a la possibilité, pour ses besoins spécifiques, d'engager et de prendre à ses frais des études complémentaires.

La base de prix des études de l'avant-projet date du 17 septembre 2014. (y compris les frais généraux d'administration; hors TVA) se fonde sur le coût total indicatif de l'investissement qui est estimé à CHF 128'960'000.- (base de prix août 2014, IRF 131.2; hors TVA et hors indemnités) (+/- 20 %).

Le tableau ci-dessous présente la clé de répartition définitive élaborée selon les principes mentionnés ci-dessus et les montants correspondants pour les études. Il est entendu que si les montants des études peuvent varier, la clé de répartition demeure.

Objet	Répartition (hors TVA)							
	CFF				Canton / t-l		Ville de Lausanne	
	CFF - Immo		OFT / CFF-I		%	Mio. CHF	%	Mio. CHF
	%	Mio. CHF	%	Mio. CHF				
Phase SIA 32 : Projet de construction	12.3	675'270	48.2	2'646'180	30.0	1'647'000	9.5	521'550
Phase SIA 41 : appels d'offres	12.3	225'090	48.2	882'060	30.0	549'000	9.5	173'850
Total phases SIA 32 + 41 :	12.3	900'360	48.2	3'528'240	30.0	2'196'000	9.5	695'400

La quote-part de la Ville est de 9.5 %. Le montant du coût des études des projets de construction et phase d'appel d'offres (SIA 32 + 41) est estimé aujourd'hui à CHF 695'400.- HT auquel s'ajoute 8 % de TVA soit CHF 55'632, pour un total de CHF 751'032.- arrondi à CHF 800'000.-.

5.2 Concept d'aménagement des espaces publics au sud des voies ferrées

Le développement de l'avant-projet de l'agrandissement de la gare qui sera mis à l'enquête publique (PAP) au printemps 2015 a permis de clarifier le rapport de la gare à l'espace public et les contraintes techniques dues au calendrier des chantiers.

Si l'aménagement de la place de la Gare a été proposé aux concurrents sous forme de MEP du fait du caractère encore itératif des études de développement d'avant-projet à mener, les conditions au sud des voies permettent aujourd'hui d'envisager plutôt une mise en concurrence sous la forme d'un concours pour la rue du Simplon, la place dite des Saugettes, le passage et les arcades des Saugettes en ce qui concerne le périmètre d'intervention, en incluant notamment le boulevard de Grancy, l'avenue du Rond-Point, et les tronçons des avenues William Fraisse et d'Ouchy qui lui font face dans le périmètre de réflexion.

Le montant estimé pour l'organisation de ce concours, y-compris les honoraires d'un bureau d'assistance à la maîtrise d'ouvrage est de CHF 450'000.-

5.3 Stratégie de communication

A la suite de la communication lancée autour du MEP pour les espaces publics et pour faire suite à la mise à l'enquête de la PAP, la communication doit continuer. D'une part, pour accompagner le développement des projets d'espaces publics au sud des voies et d'autre part, pour accompagner les CFF dans l'« après » mise à l'enquête publique et le développement du projet de construction.

Le processus de consultation amorcé lors du lancement du MEP doit se poursuivre dans un travail avec la population afin de faire évoluer l'avant-projet de la place de la Gare en projet qui sera mis à l'enquête publique, puis en projet de construction. Pour faire suite à l'enquête auprès des usagers, des ateliers de consultation seront organisés afin de bénéficier de la maîtrise d'usage de la population en vue de faire évoluer ce projet.

Simultanément ou en léger décalage, le travail sur les espaces publics au sud des voies devra commencer en étant attentif qu'il portera sur des lieux différents et aux particularités singulières qu'il s'agira de préserver.

Enfin, la phase après enquête publique demandera de persévérer à communiquer, avec une attention particulière envers les groupes d'influences qui se seront manifestés lors de l'enquête publique. La stratégie de communication pour cette phase devra être mise en œuvre.

Le montant estimé pour ces actions de communication est de CHF 150'000.-

5.4 Etudes complémentaires

En plus des besoins détaillés dans les points précédents, des études complémentaires sont nécessaires pour préciser certains aspects du projet. On relèvera en particulier les besoins ci-après :

- accompagner le travail des CFF sur les appels d'offres afin de coordonner la passation de maîtrise d'ouvrage et la co-activation des chantiers ;
- préciser les besoins du projet en matière de mobilité et de qualité de vie urbaine en vue du développement du projet de construction ;
- consolider la stratégie globale en matière de stationnement multimodal ;
- mener des études prospectives de faisabilité par rapport aux intentions de développement du site de la Rasude ;
- accompagner le travail sur le développement du site d'Epinettes.

L'enveloppe globale à réserver à ces études complémentaires est de CHF 100'000.-.

6. Agenda 21 – Développement durable

Le projet de transformation de la gare de Lausanne est mené dans le cadre d'un important développement de la qualité de l'offre en transports publics ferroviaires. Ce projet est en cohérence avec les objectifs d'évolution démographique du PALM et a été jugé pertinent par la Confédération qui le soutient tant par le biais du programme « Léman 2030 » qu'au travers de la 2^e génération du PALM.

En encourageant le report modal vers les transports publics et en portant une attention particulière à l'accessibilité à la gare pour la mobilité douce, avec l'ambition de doubler cette part modale des déplacements à vélos, ce projet s'inscrit dans les objectifs d'une mobilité durable. Le développement de planifications urbaines sectorielles garantira une mixité sociale et fonctionnelle des quartiers du « Pôle Gare », en conformité avec les objectifs sociaux et économiques du développement durable. Enfin, l'attention donnée à la population dans le processus de planification, par le biais d'une démarche participative, contribue à la volonté de participation citoyenne.

Sous l'angle de l'aménagement du territoire, l'ambition de développer à Epinettes et à Rasude des quartiers de forte densité, dans un environnement idéalement connecté aux transports, contribue au frein à l'étalement urbain et au développement d'une urbanisation concentrée autour des AFTPU.

Ainsi, les objets de ce préavis sont conformes à l'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis N° 2000/155 du 8 juin 2000 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne ».

7. Récapitulation du coût du 2^{ème} volet des études

Le coût des études, objet du présent rapport-préavis, peut se résumer comme suit :

- Projet de construction	
phase d'appel d'offres de l'aménagement du sous-sol de la place de la Gare	800'000.-
- Concept d'aménagement des espaces publics au sud des voies ferrées	450'000.-
- Stratégie de communication	150'000.-
- Etudes complémentaires	100'000.-
Total pour la Direction des travaux	1'500'000.-

8. Plan des investissements

Le crédit sollicité dans le présent préavis figure au Plan des investissements pour les années 2015 à 2022 (édition : septembre 2014 - chapitre 8 – Multi directions / 420 RM) pour un montant de CHF 1'500'000.-.

Le montant demandé par le présent préavis se monte à CHF 1'500'000.- et est conforme au plan des investissements.

Conséquences sur le budget d'investissement

(en milliers de CHF)	2015	2016	2017	Total
Dépenses d'investissements	400	550	550	1'500
Recettes d'investissements	0	0	0	0
Total net	400	550	550	1'500

9. Incidences sur le budget

9.1 Charges d'intérêts

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.75 %, les intérêts théoriques moyens développés par le présent rapport-préavis s'élèvent à CHF 22'700.- par année à compter de l'année 2015.

9.2 Charges d'amortissement

Les dépenses induites par ces études seront virées dans le futur crédit d'investissement qui sera demandé en 2017 pour la réalisation des travaux et des aménagements à charge de la Ville de Lausanne. Elles seront amorties selon le même calendrier que les investissements à venir.

9.3 Charges d'exploitation

A ce stade du projet, aucune charge d'exploitation n'est à enregistrer.

9.4 Conséquences sur le budget de fonctionnement

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, les impacts financiers attendus durant la période 2015 – 2017 sont les suivants :

(en milliers de francs)	2015	2016	2017	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0	0	0	0
Charges d'exploitation	0	0	0	0
Charge d'intérêts	22.7	22.7	22.7	68.1
Amortissement	0	0.0	0.0	0
Total charges suppl.	22.7	22.7	22.7	68.1
Diminution de charges	0	0	0	0
Revenus	0	0	0	0
Total net	22.7	22.7	22.7	68.1

10. Postulat Hildbrand et consorts : « Modernisation de la Gare de Lausanne : et après ? »

Ce postulat demande que la Municipalité présente au Conseil communal une étude des différentes variantes d'aménagement de la place de la Gare et des conséquences prévisibles pour les flux automobiles, piétonniers et de transport publics qui y sont rattachés, ainsi que les conséquences de chacune de ces variantes pour le tracé de la petite ceinture.

11. Réponse au postulat Hildbrand

11.1 Contexte général : le « Pôle Gare »

Dans le cadre du programme « Léman 2030 », les CFF ambitionnent de doubler l'offre ferroviaire entre Genève et Lausanne à l'horizon 2030.

Pour répondre à l'accroissement de la fréquentation en gare, les CFF développent aujourd'hui un projet de transformation de la gare de Lausanne et de ses interfaces, dont les effets se ressentiront aussi sur le territoire lausannois.

En marge de ce projet ferroviaire et de ses influences sur les espaces publics d'interfaces, le développement du « Pôle Muséal » sur le site de l'ancienne halle des locomotives, le déploiement d'un nouveau programme immobilier aux Epinettes, le déménagement de l'administration des CFF de l'avenue de la Gare ou encore le développement du potentiel urbanistique du site de l'ancienne Poste (dit « site de la Rasude ») sont autant de projets qui transformeront le quartier et contribueront à en faire une nouvelle centralité urbaine.

Enfin, c'est bien un projet à l'échelle de l'agglomération qui verra le jour à la gare de Lausanne. Développé en étroite coordination avec le nouveau métro m3 et le projet d'optimisation du m2, dans la continuité du projet des AFTPU et, grâce au m3, renforçant le lien avec l'interface du Flon, le site de Beaulieu et la partie nord du projet Métamorphose, le « Pôle Gare » s'inscrit au cœur du territoire de l'agglomération Lausanne-Morges.

Parce que le projet de transformation de la gare de Lausanne s'inscrit dans un contexte urbain complexe et voué à vivre des transformations structurelles, la Municipalité a décidé de créer un poste de cheffe de projet général pour piloter la mutation du futur « Pôle Gare », poste pourvu depuis juin 2014.

11.2 La place de la Gare – état des lieux des réflexions

En 2012, le Service d'urbanisme et le Service des routes et de la mobilité ont fait appel aux bureaux KCAP, bureau d'étude en architecture et urbanisme, et Transitec, bureau d'étude en mobilité, pour mener à bien l'étude exploratoire des enjeux urbanistiques et de mobilité du « Pôle Gare ».

Les conclusions de ces études ont permis de définir un certain nombre de conditions-cadre en matière d'urbanisme et de mobilité pour le « Pôle Gare ». Ces conditions-cadre ont fait l'objet d'une validation par la Municipalité en novembre 2013 et sont rappelées dans le présent document (cf. point 5.4.2).

Dans le cadre de la préparation du dossier PAP par les CFF, des études complémentaires ont été menées pour préciser les conditions-cadre de l'aménagement de la place de la Gare et de son sous-sol.

Les données présentées dans ce rapport proviennent de ces différentes études ainsi que des autres documents de planification en cours ou déjà réalisés (révision du Plan directeur communal, étude trafic des AFTPU, etc.).

11.3 La place de la Gare en chiffres

Voyageurs CFF

Selon les informations fournies par les CFF, la gare de Lausanne attendra à l'horizon 2030 un trafic de l'ordre de 180'000 voyageurs par jour (voy/j), contre 89'000 voy/j en 2010. Cette croissance annoncée découle à la fois d'une amélioration de l'offre ferroviaire (passage à une cadence 15 minutes pour le RER vaudois et augmentation de la capacité des trains grande ligne) ainsi que de la croissance démographique attendue sur l'arc lémanique.

Hormis les passagers transbordant de train à train en gare de Lausanne (16 % des voyageurs à l'horizon 2030), la majorité des usagers du train se rendra en gare de Lausanne en transports publics (40 % en métro, 13 % en bus) ou à pied (22 %).

Les études de flux menées par les CFF nous confirment qu'une très grande majorité (80 à 85%) de ces voyageurs quittera la gare en direction du centre-ville. Ainsi, près de 100'000 voyageurs par jour transiteront par la place de la Gare, en surface ou en sous-sol, en grande partie pour rejoindre les nouvelles stations du m2 et du m3.

Une part importante du flux de voyageurs évoluera uniquement en sous-sol, la réorganisation de l'interface de la place de la gare permettant un accès direct entre les stations de métro et les passages inférieurs d'accès aux quais. Les flux piétons en surface resteront importants, en lien avec les circulations du quartier et la connexion avec trois lignes de bus sur la place.

Flux multimodaux sur la place de la Gare

Véritable interface de transports multimodal, la place de la Gare cumule de nombreux besoins en mobilité (arrêts de bus, dépose-minute, places taxis, traversées piétonnes, stationnement motos et vélos) dans un espace contraint. Cette superposition d'usages génère déjà aujourd'hui un certain nombre de dysfonctionnements qui ne peuvent que s'accroître avec l'augmentation prévue des flux tant piétons qu'automobiles.

L'analyse fine du fonctionnement multimodal de place de la Gare a permis de quantifier un certain nombre de flux de personnes. A l'heure de pointe du matin, les données suivantes ont été relevées (état 2014) :

- 9'000 entrées/sorties dans le bâtiment de la gare depuis la place, dont 60 % en surface

- 6'600 montées/descentes aux arrêts de transports publics, dont 60 % pour le métro
- 1'090 véhicules circulent sur la place de la Gare, dont environ 5 % de cycles
- 1'700 piétons empruntent la traversée piétonne centrale
- 100 personnes se font déposer ou prendre en charge en voiture
- 100 personnes prennent un taxi

A terme, l'ensemble de ces flux est destiné à croître. Le trafic automobile augmentera ponctuellement sur la petite ceinture en lien avec la réorganisation de la circulation en centre-ville dans le cadre des AFTPU. Sur la place et l'avenue de la Gare, le trafic journalier moyen (TJM) augmentera de 24 %, passant de 14'700 à 18'300 véh/j. Sur l'avenue Ruchonnet, il croîtra de 17 % pour atteindre 19'300 véh/j. Il diminuera toutefois de 13 % sur l'avenue Fraisse, pour atteindre 14'400 véh/j.

Hormis l'évolution du nombre d'usagers des transports publics actuellement en cours d'étude, il n'est pas possible d'estimer aujourd'hui avec précision le volume des autres flux de personnes.

Pour les piétons, hormis les voyageurs CFF, la place de la Gare générera un trafic qui dépendra directement de la qualité de l'espace public, de l'attractivité des commerces et activités sur et sous la place, ainsi que de l'attractivité du quartier proche : le « Pôle Muséal », le nouveau quartier de la Rasude, mais aussi le Petit-Chêne, l'avenue Louis-Ruchonnet et l'avenue de la Gare.

En ce qui concerne les flux générés par les taxis, la dépose-minute et les cars, l'évolution de la demande dépendra de la localisation retenue pour ces fonctions. Avec la réorganisation de l'ensemble des accès à la gare, il ne sera en tout cas plus nécessaire ni souhaitable de répondre à ces besoins directement sur la place de la Gare.

Enfin, pour les vélos, l'évolution des flux dépendra également de la localisation et de l'attractivité de l'offre en stationnement offerte sur le site, ainsi que de la création de nouveaux itinéraires est-ouest, améliorant l'accessibilité à la gare.

11.4 Conditions-cadre d'un réaménagement de la place de la Gare

11.4.1 Sous-sol et surface : deux dimensions de la place de la Gare

La place de la Gare est en réalité constituée de deux niveaux distincts, quoiqu'intimement imbriqués:

- le sous-sol de la place, qui aura comme vocation majeure d'assurer l'interface entre la gare et les métros et de permettre aux autres usagers d'y accéder de la façon la plus confortable possible ;
- la place de la Gare, qui en plus de son rôle d'interface de transports publics, deviendra un véritable lieu de vie et une vitrine pour la ville. Elle sera l'articulation centrale d'un nouvel « axe » est-ouest d'espaces publics, reliant le « Pôle Muséal » au futur quartier de la Rasude.

Le sous-sol de la place de la Gare fait partie intégrante de l'interface « gare de Lausanne », au même titre que les passages inférieurs permettant l'accès aux quais ; à ce titre, le développement de ce projet est mené par les CFF, en partenariat avec la confédération, le canton et la Ville de Lausanne. Le projet du sous-sol de la place de la Gare a ainsi été confié au groupement Gil 150, également en charge du projet de transformation de la Gare, suite à un appel d'offre sur invitation piloté par les CFF et auquel la Ville a été partie prenante.

Cet objet fera partie intégrante de la PAP menée par les CFF auprès de l'OFT en vue d'obtenir la décision d'approbation des plans (DAP qui équivaut à l'autorisation de construire) pour la transformation de la gare de Lausanne.

La place de la Gare, dont la réfection résulte directement de l'impact du chantier d'agrandissement de la gare (creuse du sous-sol), est en revanche un objet de compétence principalement communale. A ce titre, les réflexions sur son réaménagement sont pilotées par l'administration communale et le projet de réaménagement suivra une procédure d'enquête cantonale. La Ville gardera la maîtrise d'ouvrage pour la construction de la Place.

11.4.2 Conditions-cadre validées par la Municipalité

Afin de confirmer le cap donné au projet « Pôle Gare », de défendre au mieux les intérêts de la Ville et d'assurer la cohérence du projet avec les objectifs supérieurs, la Municipalité a validé en novembre 2013 une série de conditions-cadre relatives au projet « Pôle Gare ».

Les conditions-cadres relatives à la place de la Gare sont exprimées ci-dessous :

- accepter comme condition-cadre la réalisation du m3 ;
- maintenir la hiérarchie du réseau routier sur la place de la Gare et sur l'avenue William-Fraisse, et de favoriser la mobilité douce et les transports publics ;
- la création, sur la place de la Gare, d'un véritable parvis devant le bâtiment voyageurs dédié aux piétons et libéré de ses autres fonctionnalités (taxis, cars, stationnement deux-roues, etc.) ;
- la valorisation du sous-sol de la place de la Gare – espace majeur pour les flux piétons, en particulier pour les échanges entre trains et métros – couplée à un traitement fin et soigné des émergences et du lien entre le sous-sol et la surface ;
- la planification urbanistique du secteur « Poste-Rasude » à l'est de la gare, associé au Pôle Muséal en devenir à l'ouest, contribuera à générer une nouvelle transversalité est-ouest au nord des voies CFF. Ainsi, il conviendra de consolider et d'aménager les zones d'échanges avec la place de la Gare notamment par des interventions au droit de la plateforme muséale, dans le bâtiment « Ruchonnet n°1 » ainsi que dans le secteur de la Poste.

Ces conditions-cadres se traduisent par des objectifs clairs pour le réaménagement de la place de la Gare, qui peuvent être exprimés comme suit :

- mettre le piéton au cœur de la réflexion et des priorités dans le cadre de la transformation de la place de la Gare, aussi bien en sous-sol qu'en surface ;
- assurer une vision cohérente du développement de l'ensemble des espaces publics du Pôle Gare ;
- désengorger la place de la Gare en relocalisant certaines des fonctions actuelles (stationnement deux-roues, taxis, dépose, etc.) pour affecter d'autres fonctions à l'espace public ;
- assurer le rôle d'interface de transports de cet espace, en offrant des accès de qualité aux deux lignes de métro et aux trois lignes de bus qui y circulent ;
- garantir la hiérarchie du réseau définie dans le cadre des planifications supérieures, et assurer les fonctions de réseau routier principal (avenue de la Gare et avenue Ruchonnet) et de distribution (avenue William-Fraisse).

11.5 Stratégie proposée pour le réaménagement de la place de la Gare

Le réaménagement de la place de la Gare est une opération complexe et ne peut s'opérer sans prendre en compte la mutation de l'ensemble du « Pôle Gare ». C'est pour cette raison qu'une procédure MEP a été retenue pour concevoir la future place de la Gare. Ce type de démarche offre en outre une véritable souplesse pour le développement de projets aux enjeux et aux temporalités différentes.

Suite à un appel à candidature selon une procédure ouverte, quatre à six bureaux seront sélectionnés pour ce MEP dont l'objectif est d'une part la définition d'un concept directeur pour l'ensemble des espaces publics du « Pôle Gare » et d'autre part le projet de réaménagement de la place de la Gare.

Une démarche participative intégrant l'ensemble des acteurs concernés par le « Pôle Gare » accompagnera la finalisation de lignes directrices pour les espaces publics du « Pôle Gare » et le projet de réaménagement de la place.

11.6 Calendrier de réalisation

Les travaux de transformation de la gare de Lausanne sont annoncés pour les années 2017 à 2025. Le réaménagement de surface de la place de la Gare ne peut s'imaginer que lorsque le chantier CFF se sera retiré, soit une réalisation à l'horizon 2026.

Pour respecter les objectifs du programme Léman 2030, les CFF doivent cependant mettre à l'enquête le projet de transformation de la gare auprès de l'OFT en mars 2015. Pour intégrer la transformation de la place de la Gare à cette procédure, il aurait fallu que le projet de réaménagement soit prêt plus de dix ans avant sa possible réalisation, au risque de ne pas prendre en compte toutes les contingences qui émergeront au cours de l'élaboration du projet de la gare et du sous-sol. Pour éviter cet état de fait, l'OFT a accepté que la place de la Gare fasse l'objet d'une procédure séparée (une variante d'aménagement « minimale fonctionnelle » figurera à titre indicatif dans les plans d'enquête).

Le MEP se déroulera en 2015, et les différents projets partiels en découlant seront développés, mis à l'enquête et réalisés progressivement entre 2016 et 2026.

11.7 En conclusion

« La Municipalité présente au Conseil communal une étude des différentes variantes d'aménagement de la place de la Gare et des conséquences prévisibles pour les flux automobiles, piétonniers et de transport publics qui y sont rattachés, ainsi que les conséquences de chacune de ces variantes pour le tracé de la petite ceinture. »

Si le « Pôle Gare » est sans conteste un projet urbanistique important pour la ville de Lausanne, il n'en reste pas moins un projet sectoriel et s'inscrit dès lors dans une vision planificatrice plus globale. L'organisation de la circulation en ville de Lausanne est définie, fondamentalement, dans le Plan directeur communal (PDCoM), par le biais du plan de la hiérarchie du réseau.

Plus généralement, le PDCoM, actuellement en révision, définit la vision stratégique globale de Lausanne en matière d'urbanisme et de mobilité pour les années à venir et assure la coordination des grands projets d'infrastructure entre eux.

Ainsi, et comme confirmé dans les conditions-cadres de la Municipalité, la réorganisation du réseau routier principal n'est pas un objet de la compétence du « Pôle Gare », mais bien des planifications d'ordre supérieur, dont le PDCoM est l'un des instruments majeurs.

Les différentes « variantes d'aménagement » imaginables pour la place de la Gare seront quant à elles développées et confrontées dans le cadre du MEP, sur la base d'un cahier des charges élaboré par la Ville, accompagnée par les différents acteurs du projet.

12. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2015/18 de la Municipalité, du 12 mars 2015 ;

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'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'500'000.- destiné à couvrir le deuxième volet des études (études du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare, concours et communication) du « Pôle Gare » pour le Service de la coordination et du cadastre, direction de projet « Pôle Gare » ;
2. de prendre acte que les dépenses mentionnées sous chiffre 1 seront virées dans le futur crédit d'investissement demandé dans un préavis spécifique à venir pour la réalisation du projet ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 dudit service ;
4. d'accepter les réponses de la Municipalité au postulat Hildbrand et crts. « Modernisation de la Gare de Lausanne : et après ? ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Sylvain Jaquenoud*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Philipp Stauber (UDC), rapporteur, Valéry Beaud (Les Verts), Alix-Olivier Briod (PLR), Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Jean-Daniel Henchoz (PLR), Pierre-Antoine Hildbrand (PLR), Pedro Martin (Soc.), Pierre-Yves Oppikofer (La Gauche), Roland Philippoz (Soc.), Vincent Rossi (Les Verts).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport photocopié de M. Philipp Stauber (UDC), rapporteur

Président :	M. Philipp STAUBER	UDC
Membres :	M. Roland PHILIPPOZ	Socialiste
	M. Pedro MARTIN	Socialiste
	Mme Anne-Françoise DECOLLOGNY	Socialiste
	M. Jean-Daniel HENCHOZ	Libéral-Radical
	M. Pierre-Antoine HILDBRAND	Libéral-Radical
	M. Alix BRIOD	Libéral-Radical
	M. Valéry BEAUD	Les Verts
	M. Vincent ROSSI	Les Verts
	M. Pierre-Yves OPPIKOFER	La Gauche

Excusés : Mme Thérèse DE MEURON remplacée par A. Briod
M. Denis CORBOZ remplacé par A.-F. Decollogny

Représentants de l'administration :

M. Olivier FRANÇAIS Directeur des travaux
Mme Nathalie LUYET Cheffe de projet, Pôle Gare
M. Patrick ETOURNAUD Chef du Service des routes et de la mobilité
M. André BAILLOT Chef du service d'urbanisme
M. Alessandro DOZIO Adjoint au chef du Service du développement de la Ville et de la communication
Mme Gabriela KÄMPF Assistante du projet Pôle Gare (notes de séance)

Lieu : rue du Port-Franc 18, 3^{ème} étage, salle 368

Date et heure : jeudi 26 mars 2015, 16h00 à 18h00

M. le Président ouvre la séance et précise son déroulement, puis il passe la parole à M. Français, directeur des Travaux, qui présente les membres de l'administration.

Les notes de séance du 20 février 2015 sont adoptées avec remerciements à son auteur.

Introduction

M. Français précise que ce préavis traite d'un crédit d'études permettant le financement de la part lausannoise des études pour la construction du sous-sol de la place de la Gare et des réaménagements de surface, ainsi que les frais de communication.

Il revient sur la conférence de presse du 19 mars 2015, menée par les CFF, qui a eu beaucoup d'écho dans la presse alémanique. Dans son discours, M. Français avait alors souligné le bon climat de collaboration avec les CFF et au niveau politique dans les échanges avec la commission de suivi du Conseil communal, dires qui n'ont pas été relayés par les médias qui se sont concentrés sur le projet CFF en soi. M. Français remercie la commission de traiter ce préavis si rapidement, ce qui permet à la Ville de Lausanne de ne pas freiner la dynamique du projet et de signer la convention qui lie les CFF, le Canton et la Ville. Par ailleurs, il souhaite maintenir la séance du 26 mai 2015 pour donner un retour à la commission de la mise à l'enquête qui aura lieu du 14 avril au 13 mai 2015.

M. Français informe que le poste d'enclenchement au chemin du Treyblanc sera remis à l'enquête en parallèle à la procédure d'approbation des plans (PAP) de la gare. Puis, il évoque un résultat particulièrement satisfaisant des négociations avec les CFF : la Ville de Lausanne limite sa part à moins de 10 % du montant des études pour le sous-sol de la place de la Gare. Enfin, il informe les membres de la commission qu'un nouveau responsable pour le projet Léman 2030 a été nommé par les CFF en la personne de René Leutwyler. Par conséquent, les CFF ne seront plus représentés par M. Philipona et M. Staffelbach à partir du 1^{er} juin 2015.

Examen du préavis 2015/18

M. le Président ouvre un tour de table général avant d'aborder le préavis point par point.

Un commissaire se dit rassuré. En effet le contenu des séances préalables a permis de bien se préparer à ce préavis. Néanmoins, il estime que le projet aux Epinettes nécessite encore une discussion. Un autre commissaire relève une certaine confusion dans le document sur les métros m2 et m3. Il propose de clarifier de manière générale les dénominations des métros pour en faciliter la lecture.

M. Français prend note de l'intérêt de la commission à poursuivre les échanges sur le quartier des Epinettes et signale qu'une discussion avec les CFF est effectivement en cours. Le secteur En Rasude fait l'objet d'un mandat d'études parallèles (MEP) dans le cadre duquel la commission consultative d'urbanisme et de transport (CCUT) politique sera consultée. Si la commission le souhaite, elle pourrait se substituer à la CCUT dans cette démarche qui débouchera sur un plan partiel d'affectation (PPA). Par contre, à ce stade il n'y a pas encore de projet concret à présenter pour les Epinettes.

Un commissaire souhaite que la commission définisse un cadre pour le développement aux Epinettes et propose qu'un vœu consensuel de la commission soit formulé dans le rapport soumis au Conseil communal.

L'examen du préavis se poursuit point par point.

Point 1 Objet du rapport-préavis : pas de remarque

Point 2 Contexte: pas de remarque

Point 3 Descriptif des projets en cours

3.1 Transformation de la gare de Lausanne

En se référant aux images de synthèse publiées dans la presse, un commissaire se dit surpris par l'architecture « lourde » des marquises. M. Français confirme que la PAP contient toutes les informations techniques et que lors de sa lecture avec le service d'architecture, ce point n'a pas suscité de discussion particulière. D'autre part, cet objet classé au patrimoine architectural est suivi par le conservateur cantonal. M. Français tient à relever que la Ville de Lausanne avait émis de la retenue quant à la publication de ces images de synthèses, celles-ci ne reflétant souvent pas la réalité.

3.2 Sous-sol et réaménagement de la place de la Gare : pas de remarque

3.3 Métro m3 et optimisation du m2 : pas de remarque

3.4 Chemin des Epinettes

Un commissaire souhaite savoir ce qui est finalement prévu aux Epinettes, car il est indiqué que des logements surplomberaient le parking. M. Français répond qu'aucune émergence n'est prévue avant 2020 et qu'un projet, actuellement non définie, sera présenté au préalable. Le Conseil communal devra aussi se prononcer sur un PPA.

En ce qui concerne les parkings, la proposition de M. Français était de concevoir des offres de stationnement à l'est et à l'ouest de la gare pour éviter le transit sur la place de la gare ; mais le MEP Rasude peut proposer autre chose. A ce jour, Mobimo a validé la demande de prévoir un parking à l'est mais le dimensionnement et les flux doivent encore être définis avant de pouvoir déterminer le nombre de places en souterrain de chaque côté.

M. Français rappelle que le site de la Rasude se situe sur du domaine privé et que la Ville de Lausanne n'y a pas une grande marge de manœuvre. Un commissaire s'enquiert du nombre de places de parc mises à l'enquête, question à laquelle M. Français répond qu'elles sont au nombre de 340. Il précise avoir demandé la mise à l'enquête de deux parkings, demande qui n'a pas pu être prise en considération car le projet Rasude n'est pas compris dans la PAP.

Un commissaire se souvient de la maquette présentée à la commission au mois de novembre 2014. Il avait été surpris par la volumétrie du bâtiment aux Epinettes et il souhaite savoir quelle volumétrie et quelle vocation seront données à ce nouvel édifice. Un autre commissaire rappelle que M. Français avait annoncé que la nouvelle construction ne dépasserait pas les gabarits de l'actuel Guesthouse et que la Municipalité était réticente sur le projet actuel. Un commissaire attire l'attention des membres sur le fait que le nouveau bâtiment ne sera pas positionné au même endroit et qu'il y a lieu de tenir compte de son socle. Il ajoute que pour valoriser le nouveau Musée cantonal des Beaux-Arts, un dégagement serait souhaitable.

3.5 Potentiel de développement du lieu-dit « En Rasude »

Un commissaire demande ce que l'on entend par « espace résidentiel de haute qualité » afin de s'assurer que le terme « résidentiel » se rapportait bien à des logements. M. Français répond qu'il s'agit de logements destinés à une classe moyenne-aisée. Quant à la demande de « haute qualité urbaine », M. Français répond qu'un lieu à haute valeur ajoutée comme celui-ci se prête particulièrement bien à des surfaces commerciales, mais que quelques logements peuvent aussi y être imaginés. Un commissaire s'étonne de ne voir que 20 % de la surface attribuée à de l'habitation.

M. le Président rappelle qu'il ne s'agit pas d'un domaine public et que la Commune a déjà exprimé ses vœux. Les projets seront présentés et mis en consultation à la suite du MEP à qui la commission avait décidé de donner carte blanche pour la phase créative.

M. Français évoque les problèmes liés au transport ferroviaire de chlore et d'autres produits dangereux. Il estime qu'il serait opportun d'éviter de créer trop de logements à proximité des voies de chemin de fer. Il ajoute que les proportions données sont indicatives

et qu'un MEP est un mandat d'études qui a pour but de faire mûrir un projet. Dans le cas présent, 12 bureaux travaillent en parallèle et mènent des réflexions selon les phases d'études. Il souligne qu'un tel projet, qui représente une surface brute de plancher de 76'000 m², est attractif pour proposer de nombreuses idées et variantes. Il conclut en rappelant que Lausanne est en manque de places de travail et que le développement de 70 % de la surface de la Rasude à cet effet est une bonne opportunité.

Un commissaire souhaite connaître le type de construction qui remplacera les bâtiments qui seront détruits et si les CFF en profiteront pour générer du logement haut de gamme. Il se réfère notamment à l'important bénéfice des CFF publié pour l'année 2014. Un autre commissaire relève que le préavis spécifie, qu'à défaut d'un projet de qualité, les façades des bâtiments seront maintenues. M. le Président et M. Français rappellent qu'il avait été décidé de laisser la porte ouverte à la possibilité de détruire les deux bâtiments du haut de l'avenue de la Gare.

Pour revenir sur les bénéfices des CFF, M. Français apporte quelques précisions sur la mission de CFF Immobilier. En effet, leur rôle, défini par le Conseil fédéral, est de valoriser les biens immobiliers des CFF pour assurer le financement de leur caisse de pension et l'entretien des infrastructures. Le résultat du dernier exercice a été particulièrement élevé en raison de la vente d'un grand nombre de parcelles peu intéressantes pour eux. Il rappelle que pour le projet « En Rasude », les CFF ont un partenaire privé, Mobimo, avec qui ils ont créé la société SV Rasude.

3.6 Potentiel de requalification des espaces publics au sud des voies ferrées

Un commissaire demande quelle place sera donnée à la population. **M. Français** répond que le préavis indique qu'une démarche participative sera menée en parallèle du MEP. La démolition de certains immeubles libérera des espaces qui deviendront publics et la population sera consultée dans ce cadre. Il rappelle que la Ville de Lausanne n'est pas responsable des images publiées par les CFF qui laissent entrevoir des espaces publics aménagés. Il précise que la gare est un objet fédéral et que ses aménagements ne sont pas du ressort de la Ville de Lausanne. La Direction des travaux fera le maximum pour accompagner ces projets. A ce jour, les différents échanges avec les CFF ont permis de prendre en compte les avis de la Ville. **M. Français** indique toutefois que ce n'est pas parce que la population est consultée, que le projet final sera parfait. Il y a une multitude de paramètres à prendre en compte. Un préavis sera soumis pour les aménagements des espaces publics et la consultation se fera à une large échelle (information, concertation).

Un commissaire revient sur la différence entre une démarche participative et une démarche consultative. Il relève que le préavis mentionne une démarche consultative, alors qu'il avait été dit que la Ville de Lausanne procéderait à une démarche participative. Il précise que sa question émane du fait que ces deux termes avaient spécifiquement été expliqués. Il ne remet pas en cause le présent préavis. **Un autre commissaire** rappelle que le thème de la communication avait été détaillé dans le préavis de juin 2014.

M. Français confirme qu'une démarche participative sera menée. Les citoyens seront invités à exprimer leur avis, leurs souhaits et que sur la base de documents techniques, ils participeront au développement du projet par étapes. Le projet évoluera avec la collaboration entre les techniciens et la population.

3.7 « Pôle Muséal »

Un commissaire souhaite savoir si un seul ou deux bâtiments seront construits sur le Pôle Muséal. M. Français répond que le plan d'affectation cantonal PAC 332 régit les constructions sur cette parcelle.

Point 4 Planning : pas de remarque

Point 5 Etudes à charge de la Ville : pas de remarque, sinon que les montants dans le tableau de la section 5.1.2 *Coûts des études et leur répartition* sont en CHF et non en millions comme indiqués dans l'en-tête de colonne.

Point 6 Agenda 21 – développement durable

Un commissaire demande des chiffres sur la part modale de la mobilité douce pour pouvoir évaluer si son doublement est suffisant ou s'il y a lieu de l'optimiser. Afin de clarifier ce point, M. Français propose de joindre une explication détaillée aux notes de séance. Un autre commissaire rappelle que la vélostation de la gare de Berne compte 456 places, alors que c'est une ville qui se prête mieux aux déplacements à vélo que Lausanne. Il estime que les ambitions pour la gare de Lausanne sont trop élevées. Comme réplique, un commissaire indique que le niveau de base à Lausanne est très bas et que le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), qui prévoit des liaisons de mobilité douce est-ouest, devrait faire évoluer la part de vélos à Lausanne.

Point 7 Récapitulation du coût du 2^e volet des études : pas de remarque

Point 8 Plan des investissements : pas de remarque

Point 9 Incidences sur le budget : pas de remarque

Point 10 Postulat Hildbrand et consorts : « Modernisation de la gare de Lausanne : et après ? » : pas de remarque

Point 11 Réponse au postulat : pas de remarque sauf au point 11.1 *Contexte général « Pôle Gare »* où un commissaire s'interroge sur la création d'un poste de chef de projet mentionné en bas de page 14. M. Français répond que ce budget a été accepté avec le préavis précédent.

Vœu de la commission

Un commissaire propose que la commission exprime un double-vœu pour l'intégration du projet dans son environnement urbain :

« Au terme de ses travaux, la commission exprime un double-vœu pour l'intégration du projet dans son environnement urbain :

- 1. Au secteur des « Epinettes » : l'implantation d'un éventuel bâtiment à venir sur le parking doit être soignée et sa volumétrie limitée, en adéquation avec celles du quartier existant.*
- 2. Au secteur « En Rasude » : à défaut d'un projet urbanistique et architectural de grande qualité, l'aspect extérieur des bâtiments de l'avenue de la Gare 41 et 43 doit être préservé. »*

Un commissaire demande pourquoi énoncer des contraintes avant d'avoir étudié les possibilités proposées. Il y a des moyens de faire opposition et encore plusieurs possibilités de réagir préalablement. Pour sa part, il estime que le préavis ne traite pas assez de l'automobile. Peu de places de parc sont prévues et il craint que l'on mette Lausanne sous cloche. Avec ses nouvelles liaisons piétonnes, il se demande où la voiture aura encore sa place.

M. Français rappelle que le préavis 2015/18 traite des études sur les espaces publics et donne des informations urbanistiques. Il propose que la commission poursuive ses échanges et exprime ses vœux dans une séance consacrée à ce thème. Il tient à souligner le fait que tous les vœux formulés par des commissions ont des incidences financières.

Un commissaire précise qu'il s'agit d'un vœu résultant des cinq séances de cette commission et qu'il ne doit pas être voté par le Conseil communal. Concernant « En Rasude », il précise que le vœu se réfère aux discussions préalables et au point 6 du présent rapport-préavis. Ainsi, il demande que ce vœu figure au rapport qui traite de l'examen de ce même rapport-préavis.

Un autre commissaire rappelle que la commission a poursuivi ses rencontres pour accompagner ce travail après le premier préavis et la formulation de vœux fait partie de ses missions. Il estime que ces vœux permettront de mettre en évidence certaines parties du préavis concernant des quartiers sensibles.

Un commissaire a néanmoins de la peine à mettre en lien ce vœu avec les décisions à prendre au point 12.

Il est décidé par la majorité des commissaires d'entrer en matière et M. le Président met au vote le double-vœu.

Le double vœu est accepté par 5 Oui, 4 Non et 1 abstention.

Point 12 Conclusions

Avec l'accord de la Commission, M. le Président met au vote de manière groupée les conclusions 1 à 3 du préavis. **Les conclusions 1 à 3 sont acceptées à l'unanimité.**

La conclusion 4 est également acceptée à l'unanimité.

Annexe 1 Séances de la commission 43 Pôle Gare

Séance 1 du mercredi 1^{er} octobre 2014

- Préavis N° 2014/33

Séance 2 du jeudi 13 novembre 2014

- Projet Gare : Phasage du chantier et projet de sous-sol de la Place de la Gare
- Répartition des compétences entre Confédération, Canton et Commune
- Conditions-cadres arrêtées par la Municipalité
- Calendrier et engagement financier pour les étapes 2 et 3

Séance 3 du jeudi 18 décembre 2014

- Visite du site « En Rasude »
- Les futurs commerces à la gare de Lausanne
- Études complémentaires

Séance 4 du jeudi 15 janvier 2015

- Commerces : Visite du Christoffelunterführung de la gare de Berne en présence de deux collaborateurs du Service immobilier de la ville de Berne et de trois collaborateurs de CFF Immobilier

Séance 5 du vendredi 20 février 2015

- La notion de densité dans l'agglomération Lausanne – Morges
- Vision du maître d'ouvrage du développement de la Rasude (Mobimo/CFF Immobilier)
- Présentation des thèmes du préavis à venir

Séance 6 du jeudi 26 mars 2015

Rapport-préavis N° 2015/18

Prochaine séance : le mardi 26 mai 2015

Ordre du jour à définir

Annexe 2 : Complément d'information au point 6 concernant la part modale du vélo
(dans un document à part)

Annexe aux notes de séances de la Commission n°43 du Conseil communal du 26 mars 2015

Information sur la part modale du vélo à la gare de Lausanne

A. Parts modales

D'une part, la **répartition modale des voyageurs CFF**. La part vélos, estimée est de l'ordre de 1 à 2 % (sur un total de 89'000 montées - descentes par jour), avec un l'objectif que 4 à 5 % des déplacements se fassent en vélo à l'horizon 2030 (sur un total de 170'000 montées - descentes par jour).

En termes d'usagers à l'heure de pointe du matin, on parle de 100 - 150 montées - descentes par heure aujourd'hui, contre 1'000 montées - descentes par heure à l'horizon 2030.

B. Flux sur la place de la Gare

Sur la place de la Gare, qui ne représente pas tous les mouvements vélos, vu qu'une partie des usagers accède également à la gare par le front sud, on a relevé les données suivantes à l'heure de pointe du matin (HPM 7h-8h), resp. à l'heure de pointe du soir (HPS 17h-18h) : Ruchonnet 85 / 80 vélos/h ; Av. Gare 35 / 55 vélos/h ; av. Fraisse 45 / 65 vélos/h.

Il n'est pas possible aujourd'hui de savoir avec précision quelle sera l'évolution du nombre de vélos à l'heure de pointe, cela dépendra de beaucoup de facteurs : horaires des trains, conditions de circulation, infrastructures réalisées pour favoriser la mobilité douce, emplacement précis du stationnement vélos en surface, etc.

C. Stationnement vélos

L'offre en stationnement vélos a été dimensionnée selon deux approches :

- une approche selon la **demande future**, sur la base des objectifs de part modale cyclable (fixés à 5 % des déplacements des voyageurs CFF) et du nombre de voyageurs annoncé par les CFF ;
- une approche selon les **normes VSS en vigueur**, qui fournissent des bases de calcul pour le stationnement vélos dans les gares – c'est, par ailleurs, la fourchette basse de la norme qui a été prise en considération.

Pour assurer une bonne adéquation entre l'offre et la demande, le déploiement de l'offre totale se fera par étapes, selon un principe d'évolutivité en fonction de la demande réelle. Ainsi, la vélostation nord sera réalisée dans un premier temps, avec une possibilité de l'étendre de 500 à 700 places dans une étape ultérieure. Des locaux sont réservés dans le bâtiment Simplon pour une vélostation sud qui ne sera réalisée que lorsque le besoin s'en fera ressentir.

Par ailleurs, concernant le stationnement vélos en gare de Berne, il est important de tenir compte des compléments d'information suivants : la gare de Berne n'abrite pas qu'une vélostation, mais offre les équipements suivants à proximité de la gare (source : www.velostation.ch), pour un total de **850 places** :

- vélostation Milchgäslı : 420 places
- vélostation Bollwerk : 200 places
- vélostation Schanzenbrücke : 140 places
- vélostation Waisenhausplatz (plus éloignée) : 90 places

Cette offre ne comprend pas le stationnement sur domaine public.

A titre d'information, voici l'offre en vélostation actuelle des cinq plus grandes villes de Suisse :

Zurich : 920 places Berne : 850 places Lausanne : 96 places

Genève : 338 places Bâle : 1'590 places

Discussion

M. Philipp Stauber (UDC), rapporteur : – La Commission 43 a tenu sa première séance le 1^{er} octobre 2014 pour traiter le préavis 2014/33. Il s'agissait du premier volet des études concernant le projet Pôle-Gare. Depuis ce jour, la commission a tenu cinq séances. L'annexe 1, que j'ai jointe au rapport, vous donne un aperçu des ordres du jour. A titre d'exemple, je mentionne quelques éléments : il y a la visite du site Rasude et la visite de la gare de Berne, où nous avons eu l'occasion de regarder les commerces, soit le côté client et le côté logistique.

Nous avons traité différents sujets concernant ce Pôle Gare et un élément concret est ressorti de nouveau à la cinquième séance, le jeudi 26 mars, c'est le nouveau préavis 2015/18, qui traite du deuxième volet des études. Une nouvelle séance est prévue le mardi 26 mai. En effet, depuis notre dernière séance, le projet a continué d'évoluer. Pour les deux mandats d'études parallèles qui étaient projetées, les mandataires sont maintenant connus, les entreprises ont été choisies et nous aurons l'occasion, le 26 mai, de prendre connaissance de ces mandats et de discuter du projet Rasude et du projet Gare.

Mon ambition serait d'arriver à une synthèse écrite de la commission pour la transmettre ensuite aux acteurs concernés. C'est une façon d'influencer ces projets très tôt dans la conception, et c'est probablement, si j'ai bien compris, nouveau dans ce Conseil que l'on puisse intervenir directement dans la conception d'un grand projet.

La discussion est ouverte.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Lors du débat sur le premier préavis concernant le Pôle Gare en octobre dernier, les Verts avaient salué le projet présenté en termes de renforcement des transports publics, naturellement, mais aussi en termes de réorganisation des flux piétonniers, avec notamment une véritable ouverture de la gare vers le sud de la ville. Nous saluons également la coordination avec les projets du m2 et du m3, ainsi que la requalification des espaces publics sur des périmètres étendus, tant au nord qu'au sud de la gare.

A l'occasion de ce débat, nous avons toutefois deux principales préoccupations : les surfaces commerciales et le stationnement. Les nombreuses précisions apportées lors des six séances de commission, dont a parlé M. Stauber, ainsi que notre très intéressante visite à la gare de Berne ont tendance à nous rassurer sur ces préoccupations. On voit que tous ces éléments sont étudiés de manière très détaillée. Nous resterons toutefois attentifs au développement du projet dans ces domaines, particulièrement sur le dimensionnement des parkings.

Aujourd'hui, dans le cadre des séances de commission, d'autres préoccupations sont survenues chez les Verts, qui ne sont pas directement liées au projet de la Gare lui-même, mais qui sont en rapport avec les développements voisins, particulièrement le projet de plan de quartier sur le secteur des Epinettes. En effet, l'avant-projet de bâtiments qui nous a été présenté en commission ne pourra être soutenu par les Verts tel qu'on l'a découvert, tant son implantation et sa volumétrie ne sont pas intégrées au quartier. Au terme de ses travaux, la commission a d'ailleurs exprimé un double vœu, que vous retrouverez dans le rapport. Je rappelle ici celui qui concerne les Epinettes : « L'implantation d'un éventuel bâtiment à venir sur le parking doit être soignée et sa volumétrie limitée en adéquation avec celle du quartier existant ». C'est un point important et on espère que le projet pourra évoluer en ce sens.

Concernant le secteur Rasude, l'autre partie qui sera soumise à un PPA ou à un plan de quartier, les Verts attendent le développement d'un projet de densification de qualité, intégré dans la ville et dans le quartier, redonnant une perméabilité au site pour la mobilité douce, avec des espaces publics attractifs et des rez-de-chaussée actifs sur l'avenue de la Gare. Il semble que c'est bien la direction que veut prendre la Municipalité, ainsi que les promoteurs, selon les discussions qu'on a eues.

Enfin, pour revenir au projet de la Gare lui-même, les Verts souhaitent encore mettre l'accent sur l'importance de la participation des habitants et des usagers pour accompagner un projet d'une telle ampleur, particulièrement concernant les espaces publics. Nous attendons donc que la Ville de Lausanne mette en place un véritable processus participatif, comme évoqué dans le précédent préavis 2014/33, et non une simple consultation. La récente communication en lien avec le choix des équipes qui travailleront sur les mandats d'études parallèles semble montrer que c'est bien la volonté municipale de faire une telle démarche, mais nous insistons encore sur l'importance de la participation.

Cela dit, les Verts accepteront le présent préavis et le crédit de 1,5 million pour financer le deuxième volet des études du Pôle Gare. Je ne saurais terminer sans adresser mes remerciements au municipal des Travaux, mais également aux représentants de l'Administration, aux CFF et à Mobimo pour la vraie qualité des échanges qu'on a pu avoir tout au long de ces six mois, ainsi que la confiance réciproque et la transparence dans tous les échanges. Merci également à M. Stauber, parce que c'était un travail énorme de coordonner cela.

M^{me} Marlène Voutat (La Gauche) : – Je regrette, pour ma part, de n'avoir pas pu participer à cette commission, puisque je suis scrutatrice. Mais j'habite le quartier sous-gare depuis vingt-sept ans, tout proche des bâtiments des Epinettes. Je suis ce dossier depuis trois ans, et je suis aussi présidente de la Maison de quartier. Avec différents acteurs, on a initié une plateforme de réflexion et d'action liée à ce projet d'agrandissement. Ce projet va donc nous occuper une dizaine d'années dans le quartier, aussi avec le Pôle muséal, le futur m3 et la Gare. Hier soir, il y avait une séance d'information aux riverains, initiée par nous, sur les nuisances de ce chantier.

J'aimerais également revenir sur le bâtiment au chemin des Epinettes et rejoindre les préoccupations de mon collègue Valéry Beaud, notamment sur le fait qu'on construit près des voies. Peut-être que l'autorité fédérale accordera facilement une construction aussi près des voies parce que ce bâtiment est sur le parking, qui est très proche.

Concernant les accidents de train qui ont eu lieu ce week-end, je vous rappelle qu'il y a vingt ans, un train de marchandises a failli brûler à la gare de Lausanne. On a risqué gros ; cela remet à jour cette préoccupation. Hier soir, une personne des CFF m'a dit qu'il fallait que les conseillers communaux acceptent le PPA pour ce chemin et ce bâtiment au chemin des Epinettes. Ma question est de savoir si, ce soir, malgré les conclusions, avec la volumétrie mentionnée, si on dit oui à ce rapport, avec toutes les conclusions, est-ce qu'on accepte déjà cette construction au chemin des Epinettes ? Ou est-ce qu'il y aura un futur préavis pour ce bâtiment ?

M. Roland Philippoz (Soc.) : – Le groupe socialiste soutiendra les conclusions de ce préavis, qui demande d'octroyer à la Municipalité un crédit de 1,5 million de francs pour couvrir le deuxième volet d'études sur le projet de construction du sous-sol de la place de la Gare, et du concours et communication du Pôle Gare.

A chaque étape du projet, on ne peut qu'être impressionné par l'ampleur des travaux à réaliser et par le nombre d'objets sur lesquels quantité d'intervenants très importants auront un mot à dire. Ces crédits d'études devraient être le gage que les différentes options seront étudiées avec toute l'attention qu'elles méritent et qu'une démarche participative sera menée, sur le plan de la communication, sur les aménagements des espaces publics auxquels les Lausannois ont montré leur attention, à chaque occasion. J'ose espérer que l'on est dans une démarche allant plus loin qu'une consultation, et qu'un grand nombre de

personnes et de groupes concernés pourront réellement participer au choix des aménagements de leur environnement.

Concernant les constructions, la commission a souhaité formuler un vœu pour marquer sa volonté de garantir des constructions de qualité et intégrées dans leur environnement. Mais nous avons été plusieurs à relever la nécessité que les espaces résidentiels de qualité, souhaités par le projet Rasude, comprennent également des espaces extérieurs et pas seulement des constructions de haut standing, tel qu'imaginé. Ainsi, ils devraient être accessibles, animés et contribuer à créer un nouveau pôle attractif pour la ville.

Mon collègue Pedro Martin, absent ce soir, a tenu à relever la nécessité d'offrir des logements avec des loyers accessibles, bien que les CFF aient reçu l'injonction du Conseil fédéral de valoriser leur patrimoine immobilier. Pour lui, ce n'est pas aux locataires lausannois de contribuer à renflouer la Caisse de pensions des CFF.

L'ensemble de ce projet est enthousiasmant. Il va sans aucun doute bouleverser les habitudes et le confort des Lausannois par les nuisances incontournables des nombreux chantiers que ces travaux vont générer. Mais nous ne doutons pas que cela en vaut la peine. Le groupe socialiste, comme je l'ai dit, soutient ce préavis et vous encourage à en faire de même.

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – Je nous associe pleinement aux remerciements formulés par M. Valéry Beaud à tous les acteurs qui nous ont aidés à comprendre et à démontrer l'importance de ce chantier et de ce préavis. En revanche, nous serons très attentifs au dimensionnement des parkings, mais évidemment pas pour les mêmes raisons que celles des Verts.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Au risque de provoquer une avalanche de commentaires, et pour soutenir ou pour compléter les propos de mon préopinant du même groupe, il va de soi que le PLR soutiendra le rapport-préavis tel que présenté, ainsi que la réponse à mon postulat.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Une question a été posée par M^{me} Voutat sur la suite des procédures, en particulier sur les Epinettes. Je rassure M^{me} Voutat, un PPA fait l'objet d'une décision de votre Conseil. Ce ne sera pas un plan imposé par la Berne fédérale ou par l'Office fédéral des transports, voire un plan d'affectation cantonal ; c'est le parking qui fait l'objet de la procédure fédérale, mais pas l'objet qui sera construit sur le parking.

La Municipalité partage les préoccupations de la Maison de quartier, tout comme les membres du Conseil communal qui ont participé aux différentes séances sur le projet. Aujourd'hui, nous avons clairement exprimé, par la délégation municipale, notre scepticisme sur la densification proposée, et plus particulièrement sur les Epinettes. En ce qui concerne la démarche, qui est très particulière, puisque les remerciements ont été adressés entre autres à l'Administration, on doit aussi saluer l'originalité du processus. D'ailleurs, la commission est nommée – la commission 43 – par les différents acteurs. C'est assez rigolo ; à un moment donné, j'ai cherché dans la norme SIA quelle était cette commission 43, parce que, souvent, quand on parle de commission, c'est une commission normative, et je pensais que c'était la commission 43. Et non, la commission, 43 est la commission que vous avez nommée pour parler du projet Léman 2030 et de tout ce qui est annexe.

Vous vous réunissez donc par phase, et nous vous informons des démarches et prenons acte de vos réflexions pour les transmettre aux différents acteurs qui travaillent sur cet immense projet. C'est un investissement sur la région lausannoise de l'ordre de 2 milliards, et de l'ordre de 1,2 milliard sur notre commune, sans parler du projet privé de Rasude, qui touche la Société Mobimo et CFF immobilier.

En tout cas, la qualité des échanges est reconnue par les différents acteurs, et c'est une méthode de travail appréciée par tous, tant il y a la liberté d'expression des uns et des

autres et la prise de connaissance des positions de chacun. Je pense que le déplacement à Berne a renforcé les connaissances du Conseil communal, comme de la direction des CFF et de la direction de Mobimo. Chacun attend des choses de l'autre, et c'est important. Ce n'est pas seulement de la consultation, ce n'est pas seulement de la concertation, c'est un partage d'idées, c'est la construction, jour après jour, rencontre après rencontre, de ce vaste projet.

M. le président de la commission, M. Stauber, a fait allusion au fait que nous, les différents groupes de travail, avons fait le choix des mandataires – pas des entreprises, on les appellera des mandataires –, qui vont apporter des réponses aux aménagements qu'on pourrait développer tant sur le domaine public, pour lesquels six groupements de bureaux ont été choisis pour développer des projets, et puis quatre bureaux ont été choisis, ou seront connus tout prochainement, pour développer des options urbanistiques sur le site de la Rasude.

Il faut prendre en compte deux options dans le fil de développement. Dans les discussions, il a été fait allusion à un espace qui doit se développer en harmonie avec la Ville, qui sera le nœud régional et national autour de la Gare, tout en respectant les besoins de notre Cité, c'est-à-dire améliorer la perméabilité des uns et des autres à travers ce vaste quartier. On parle tout de même de plus de 70 000 m² de surface à bâtir. On a aussi un patrimoine important à respecter, et il faut qu'on ait différentes images dans le développement de ce projet. Je me fais donc le relais des acteurs de ce projet, de vouloir continuer à travailler avec la commission 43. Si on veut une véritable démarche participative institutionnelle, il est important que, jusqu'à la fin des MEP – c'est-à-dire jusqu'à la fin de cette année –, il y ait des rencontres régulières pour avoir l'avis des élus que vous êtes et partir sur le bon chemin. J'ose espérer qu'on continuera à trouver le consensus et les solutions consensuelles sur le développement de ce projet.

J'entends bien que certains remettent en cause le dimensionnement de l'espace voiture. Certains ont vu le dimensionnement dans d'autres villes, que ce soit Berne, et peut-être Genève demain, voire Zurich, pour connaître les besoins et savoir comment la société pourrait évoluer par rapport à la problématique du déplacement. C'est vrai que le m³ est un plus important ; maintenant que le Conseil d'Etat, et le Grand Conseil en particulier ont dégagé les moyens nécessaires pour développer ces études, je pense qu'on pourra aller de l'avant.

Suite à la séance d'hier soir, on a constaté qu'on voulait que chacun ait connaissance des engagements que doit prendre la collectivité à l'égard de sa population, et aussi les engagements que les CFF, constructeurs, doivent prendre dans le cadre du projet puisque, comme cela a été dit par M^{me} Voutat, ce chantier va se développer sur en tout cas huit ans. On doit donner des garanties politiques à notre population et aux gens qui travaillent à Lausanne. Aussi, il me paraît raisonnable que, d'ici la fin de l'année, on vous donne les conditions-cadres avec les CCF et qu'elles soient connues par tous, qui seront une garantie politique à l'égard de la population.

En effet, hier, on a bien entendu la population nous demander des garanties politiques et l'engagement de la Municipalité, et des Municipalités futures, dans ce projet pour l'accompagner. Cela touche à la sécurité des personnes sur le domaine public, à la problématique de la mobilité individuelle et de la mobilité collective aux alentours de ce quartier et, surtout, les conséquences du chantier par rapport aux nuisances, ainsi qu'une meilleure connaissance à l'égard du chantier et de son périmètre. Sans aucun doute, il faudra dégager du personnel de la Ville pour suivre ce processus au quotidien, mais avec mon collègue Junod, puisqu'on était les deux présents à cette séance, on a pu prendre connaissance du développement du projet. En effet, nous avons aussi appris quelques développements de projets dans cette séance d'hier soir.

En tout cas, sachez que l'administration a déjà passablement travaillé sur ce projet, puisqu'il y a déjà eu deux consultations complètes du projet mis à l'enquête. Le dernier

document que nous avons envoyé pour faire part de nos remarques, analyses et autres pour garantir un projet réussi, parce que ce doit être un projet réussi, fait 52 pages ; il a été envoyé au concepteur pour qu'il prenne en compte nos différentes interrogations. La communication sera une phase essentielle dans le cadre de ce projet. On attend beaucoup de la part du constructeur CFF et de nous-mêmes. Il faut donc avoir une communication de proximité et, en cela, on peut remercier les différents acteurs déjà réunis, entre autres sur l'association, pour justement avoir un échange et un dialogue qui permettent de mieux préparer les séances publiques quand celles-ci auront lieu.

Nous serons aussi très attentifs au travail au noir et à la surveillance du travail au noir. La conseillère d'Etat, M^{me} Gorrite, était présente et nous avons la certitude que la Fédération vaudoise des entrepreneurs nous accompagnera dans cette démarche. On ose espérer que ce type de problème sera très marginal dans le cadre de ce projet. Mesdames et messieurs, vous, comme élus, tout comme la population, avez le droit à des réponses. On a en tout cas envie de travailler ces réponses avec vous et achever le processus de la démarche de la commission 43 avec un prochain préavis pour la fin de l'année. On espère en tout cas qu'on aura les bonnes bases contractuelles avec les constructeurs pour que ce chantier se passe aussi bien que les grands chantiers qui se sont développés ces dix dernières années.

La discussion est close.

M. Philipp Stauber (UDC), rapporteur : – La commission a voté les conclusions 1 à 3 de manière groupée et c'est à l'unanimité qu'elle a accepté ces trois conclusions. Elle a également voté la quatrième conclusion à l'unanimité.

Les conclusions N°s 1 à 3 sont adoptées sans avis contraire et 1 abstention.

La conclusion N° 4 est adoptée à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2015/18 de la Municipalité, du 12 mars 2015 ;
- 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'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'500'000.– destiné à couvrir le deuxième volet des études (études du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare, concours et communication) du « Pôle Gare » pour le Service de la coordination et du cadastre, direction de projet « Pôle Gare » ;
2. de prendre acte que les dépenses mentionnées sous chiffre 1 seront virées dans le futur crédit d'investissement demandé dans un préavis spécifique à venir pour la réalisation du projet ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 dudit service ;
4. d'accepter les réponses de la Municipalité au postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts « Modernisation de la Gare de Lausanne : et après ? ».

Pétition de M^{me} Florence Borel et consorts (34 signatures) : « Pour plus de sécurité pour les élèves du collège de Saint-Roch »

Rapport

Membres de la commission : Commission permanente des pétitions.

Municipalité : M. Oscar Tosato, municipal, Enfance, jeunesse et cohésion sociale.

Rapport polycopié de M^{me} Anne-Lise Ichters (PLR), rapportrice

Présidence : Sandrine Schlienger.

Membres présents : Anne-Lise Ichters ; Henri Klunge ; Evelyne Knecht ; Maria Velasco ; Anna Zürcher.

Membres excusés : Caroline Alvarez Henry ; Marie-Ange Brélaz-Buchs ; Xavier de Haller ; Francisco Ruiz Vazquez.

Secrétaire : Frédéric Tétaz, secrétaire du Conseil communal, que nous remercions pour son excellent travail.

Lieu : Salle des commissions.

Date : 8 juillet 2014

Début et fin de la séance : 17 h 00 - 18 h 10

Municipal concerné : M. Oscar Tosato, directeur d'Enfance, jeunesse et cohésion sociale.

Pétitionnaire : Mme Florence Borel

Rapportrice : Mme Anne-Lise Ichters

Discussion préalable

La Présidente explique aux pétitionnaires le déroulement de la séance. Une commissaire annonce qu'elle fait partie du conseil d'établissement de Villamont – Saint-Roch.

Objet de la pétition

La pétitionnaire, doyenne à l'établissement de Villamont, est la représentante du quart professionnel à la commission de l'enseignement. Le bâtiment de St-Roch se trouve à l'angle de la rue St-Roch et de la rue Jean-Louis-Gaillard dans un quartier où la circulation a augmenté. Il y a 8 salles externes au bâtiment principal avec des allées venues fréquentes dans le périmètre scolaire. L'entrée nord de la cour est le seul accès pour les piétons et les voitures. Il y a 410 élèves dans ce seul bâtiment, 1000 en tout pour l'ensemble de l'établissement. Récemment, la commission de Villamont a demandé à la Municipalité de prendre des mesures pour que la cour d'école ne soit plus squattée par des personnes extérieures à l'école. La mesure a été de condamner les accès sud et ouest de la cour d'école. La situation s'est considérablement améliorée et les pétitionnaires tiennent à ce que les mesures éventuelles prises à la suite de cette pétition ne reviennent pas sur cette fermeture. Le trottoir sur la rue St-Roch mesure 1,50 mètre et les enseignants doivent veiller à ce que les élèves restent prudents. Les salles de sciences et une annexe sont à l'ouest du périmètre scolaire de l'autre côté de la rue Jean-Louis-Gaillard. Ladite rue traverse le périmètre scolaire. Lorsque les élèves doivent passer du bâtiment principal aux annexes de la rue Gaillard, ils doivent sortir de la cour au nord, cheminer sur le trottoir de la rue St-Roch entre le mur et les voitures parkées, puis à l'angle St-Roch/Gaillard, descendre le trottoir de la rue Gaillard, toujours le long de voitures parkées.

L'interpellation urgente que Mme Decollogny a déposée en avril a déjà porté ses fruits. Le marquage au sol a été refait. Néanmoins les véhicules continuent de rouler plus vite que la limitation à 30 km/h. Peut-être faudrait-il une surélévation du passage pour piétons ou placer un panneau « attention école », il y a aussi des garderies dans le quartier.

Paradoxalement, le trottoir sud de la rue St-Roch, où circulent les élèves, est plus étroit que le trottoir nord de cette même rue.

Des blocs en bétons sont posés sur la chaussée pour éviter le parcage. A la fin des cours, les élèves ont pris l'habitude de s'asseoir dessus pour discuter. Les adolescents sont alors sur la route et ne se rendent pas compte du danger. Ce mobilier urbain pourrait être plus approprié pour les dissuader de s'asseoir.

Position de la Municipalité

M. le Municipal, directeur d'Enfance, jeunesse et cohésion sociale explique que le Municipal des travaux avait répondu à l'interpellation urgente de Mme Decollogny sur le même sujet, car elle abordait des questions liées à l'aménagement urbain. Bien qu'il n'y ait pas eu d'accident dans le quartier, la prévention reste nécessaire. Les précédentes mesures prises pour fermer les accès sud et ouest ont pour conséquence un report de l'ensemble des utilisateurs du bâtiment vers la sortie nord, et sur le trottoir déjà étroit. Les modifications sont récentes et les utilisateurs doivent avoir le temps de s'habituer à cette nouvelle configuration. Des contrôles radars ont été faits pour vérifier si la limitation est respectée dans la rue St-Roch. C'est le cas, sauf la nuit parfois, mais il n'y a plus d'élèves aux abords de la cour.

Des places de parc dans la cour sont utilisées par des enseignants. La disponibilité de ces places a une influence sur la circulation dans cette rue. Certains parents amènent leurs enfants à l'école en voiture, sans se soucier des autres enfants qui cheminent sur le trottoir. Une expérience va être tentée de mettre un portail au sud pour ne laisser la cour ouverte qu'en journée. Cette expérience sera évolutive et discutée avec le conseil d'établissement.

Suite au dépôt de l'interpellation urgente et de la pétition, la Municipalité a chargé son administration d'identifier tous les établissements scolaires dans lesquels il y aurait des problèmes de sécurité des enfants, de voitures, d'accès ou autre. Cette liste doit être rendue le 26 août. Ainsi, la Municipalité pourra donner une réponse aux pétitionnaires. Concernant les moyens d'influencer la circulation il n'est pas possible de cumuler les mesures disponibles. Néanmoins, la Municipalité étudie la surélévation du passage pour piétons. Cette solution pose le problème de l'évacuation de l'eau, car dans la situation actuelle en cas de pluie, il arrive que la salle de gym soit inondée par les eaux d'évacuation. Enfin, l'élargissement du trottoir demanderait la suppression d'au moins une place de parc.

Le trottoir de la rue Gaillard est aussi très étroit. C'est une rue à sens unique, mais elle ne peut pas être fermée puisque c'est par là que sortent les véhicules des pompes funèbres. Les blocs en béton posés sur la chaussée ne peuvent pas être supprimés car les parents viendraient se parquer sur le trottoir pour déposer leurs enfants.

Si la Municipalité et les parties prenantes n'arrivaient pas à trouver une solution satisfaisante, une solution ultime serait de supprimer toutes les places de parc ou de fermer la rue St-Roch à la circulation. Il souligne enfin que lorsque les enfants sortent de l'école, ils ne se retrouvent pas sur le trottoir, mais dans la cour et doivent passer deux barrières avant d'arriver sur ledit trottoir.

Une commissaire demande des précisions pour savoir où se situent exactement les sorties sud et ouest. La pétitionnaire dit qu'il y a, au sud, un escalier en colimaçon qui était peu utilisé par les enfants, par contre beaucoup par des dealers. L'accès à cet escalier ne devrait en aucun cas être réouvert. Il est répondu à une commissaire qu'il faudrait supprimer 4 places sur la rue St-Roch sur le trajet qui mène aux annexes. Le directeur d'Enfance, jeunesse et cohésion sociale répond que la suppression des places de parc n'a pas encore été analysée, cette solution n'étant pas l'objet de la demande des pétitionnaires. Pendant l'été, l'analyse se concentre sur la surélévation du passage piéton et la pose de signalisation. Il relève qu'il n'y a pas de problème lors des déplacements des élèves durant les heures de cours, car ils vont seulement d'un établissement à l'autre, protégés par le mur

d'un côté et les voitures parkées de l'autre. Lorsque des voitures sont sur ces places de parc, elles constituent donc une espèce de protection pour les utilisateurs du trottoir. Ce n'est qu'après les heures d'école que les enfants squattent dans la rue. Il dit encore que comme la rue est étroite, les voitures doivent ralentir pour croiser. La pétitionnaire relève que les voitures accélèrent après avoir dû ralentir et c'est là qu'il y a un risque d'accident. Elle confirme qu'elle n'est pas pour la réouverture de l'entrée sud. Elle demande à être consultée lorsque la Municipalité viendra faire les analyses. Le directeur d'Enfance, jeunesse et cohésion sociale répond par l'affirmative.

La présidente prend congé de la pétitionnaire.

Audition du Municipal

Un commissaire demande si la pose d'une passerelle entre la cour d'école et les bâtiments sur Gaillard a été étudiée. Le directeur d'Enfance, jeunesse et cohésion sociale répond par la négative, mais il estime que la passerelle ne serait pas empruntée par les enfants. Il cite l'exemple de Pierrefleur où un passage sous voie a été construit mais peu utilisé car il rend le chemin plus long.

La présidente prend congé du Municipal en le remerciant.

Délibération de la commission

Un commissaire estime que par rapport à l'ampleur du problème, la solution d'étudier à nouveau l'ouverture de l'entrée ouest lui semble bizarre alors que les pétitionnaires n'en veulent pas et, paradoxalement, de ne pas étudier la suppression des places de parc au prétexte que les pétitionnaires ne l'ont pas demandé.

Un commissaire relève que des mesures ont été mises en place suite à l'interpellation de Mme Decollogny. Elle dit que le conseil d'établissement sera attentif à la suite des mesures qui seront mises en œuvre. Elle note que la Commission des pétitions peut aussi formuler un vœu de ne pas ouvrir le portail. Un commissaire relève que la question est prise au sérieux puisque la Municipalité va faire une analyse pour l'ensemble des établissements scolaires. Elle dit que les places pourraient être supprimées dans la cour.

Un commissaire dit que les élèves sont dérangés par les voitures à l'extérieur qui roulent dans la rue et non par celles dans la cour. La présidente abonde. Un commissaire note que le municipal a bien dit que si les responsables de l'établissement ne souhaitent pas ouvrir le portail, la Municipalité ne forcerait pas l'ouverture. Il évoque l'hypothèse suivante : suite à l'analyse faite par l'administration, les parties prenantes finissent pas décider d'accepter d'ouvrir le portail sud. Parallèlement, la Commission des pétitions vote un vœu demandant à la Municipalité de ne pas ouvrir ce portail. Un commissaire souligne que la pétitionnaire a dit que si sa pétition avait pour conséquence que la cour devrait être ouverte au sud, elle retirerait sa pétition.

Un commissaire dit que les enseignants demandaient la fermeture des accès sud et ouest depuis des années et que la Municipalité a mis très longtemps à leur donner satisfaction. Elle craint que si ces accès sont à nouveau ouverts, et qu'après le test, les enseignants demandent de les refermer, cela prenne encore énormément de temps. Un commissaire demande des précisions sur l'opportunité de proposer la réouverture des accès sud et ouest. Il lui est répondu que du point de vue de la Municipalité cela permettrait d'éviter que tout le monde sorte par le nord et de mieux répartir les flux de l'ensemble des utilisateurs de ce bâtiment.

Vœu :

La commission des pétitions souhaite qu'il n'y ait pas de retour sur la fermeture des accès sud et ouest du collège St-Roch.

Au vote, 4 personnes sont pour, 2 personnes sont contre.

Décision : à l'unanimité des membres présents, les membres de la commission des pétitions décident en application de l'art.73 lit. b) RCCL de renvoyer la pétition à la Municipalité pour étude et communication.

Discussion

M^{me} Sandrine Schlienger (UDC), présidente rapportrice de la Commission permanente des pétitions : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Vous me permettez de me faire le porte-parole des pétitionnaires. Je rappelle que je suis également présidente de l'Association des habitants du quartier, le Collectif Vinet-Beaulieu, et donc directement concernée.

J'aimerais souligner la rapidité avec laquelle la Municipalité a agi suite à cette pétition, et aussi suite à mon interpellation urgente sur le même sujet qui l'a précédée de peu. Plusieurs mesures importantes nous ont déjà été annoncées, raison pour laquelle j'aimerais remercier la Municipalité, en particulier la Direction de l'enfance, de la jeunesse et de la cohésion sociale, qui a lancé un recensement de tous les problèmes de sécurité que rencontrent les établissements scolaires et qui a établi un plan de mesures pour améliorer les situations problématiques.

Nous remercions également la Direction des travaux, qui a présenté aux habitants du quartier, le 9 février dernier, donc avant même l'arrivée du rapport de la commission, les aménagements possibles sur la rue Saint-Roch, devant le collège, en profitant des travaux en sous-sol dans la rue qui se déroulent cette année. Les aménagements de la chaussée, qui seront mis en place à la suite des travaux actuels, soit en 2016, vont améliorer significativement la sécurité des enfants et, plus largement, le confort et la qualité de vie des habitants. Quant à la réouverture du portail sud du collège évoquée dans le rapport de la commission, il est annoncé sous forme d'expérience ; les enseignants et les pétitionnaires ne s'y opposent pas, pour autant qu'une évaluation puisse être faite et qu'ils puissent y être associés.

A cet égard, j'ai une question à M. le directeur de l'Enfance, de la jeunesse et de la cohésion sociale. Le quartier et le collège Saint-Roch vont connaître de gros bouleversements tout prochainement avec la rénovation des salles de gymnastique du collège, puis du bâtiment dans son entier, que nous attendons avec patience, ou impatience – on peut dire les deux. On peut imaginer que la réouverture de ce portail n'est pas vraiment d'actualité, et c'est donc ma question. Je réitère donc les remerciements des pétitionnaires et les miens à la Municipalité et vous invite à renvoyer cette pétition à la Municipalité pour étude et communication.

M. Daniel Bürgin (UDC) : – J'aimerais faire quelques remarques par rapport à cette pétition, et surtout par rapport à son exécution. La première chose qui me semble délicate dans ce qui a été proposé comme solution, c'est la surélévation de la route, qui implique une suppression du passage piéton, si j'ai bien compris ce qui nous a été expliqué, parce que cela change le fonctionnement de toute cette zone, là d'où sortent les élèves. Il y a donc un changement du Code de la route juste sur cette partie. Cela impliquerait une suppression du passage piéton. Cela me semble vraiment néfaste pour la sécurité, puisque c'est vraiment ce qui est demandé, d'augmenter la sécurité. A mon avis, cela risque de la péjorer, s'il n'y a plus de passage piéton.

Ce serait sous-entendu que les élèves savent qu'il y a des voitures qui arrivent à une certaine vitesse, qu'ils font attention, qu'ils regardent mieux. Il y aura notamment des efforts de prévention par rapport aux élèves. J'ai une certaine crainte, que j'exprime ici : je pense qu'à cet âge, c'est important que les élèves puissent avoir ce passage piéton. Il faut vraiment faire attention à cette mise en œuvre et faire tout ce qui est possible pour garder ces passages piétons, celui-ci en tout cas. Je demanderai peut-être plus d'explications par rapport à ces possibilités.

Je voulais aussi mentionner le trottoir sud, qui est plus étroit que celui au nord ; c'est vrai que c'est un peu serré pour les élèves. Il y aurait une solution simple, qui n'a pas été proposée, qui serait de décaler toute la route vers le nord de cinquante centimètres, ce qui libérerait cinquante centimètres pour les élèves qui passent au sud. Je ne sais pas si cela a été pris en considération.

Il me semble également que la suppression des places de parc qui risque de se produire dans une certaine partie de la route, comme je l'ai vu dans les plans, est très importante. Cela me semble néfaste, parce que c'est très important qu'il y ait ces voitures parkées, afin de faire une barrière entre la route et les élèves. C'est également une question de sécurité. J'ai peur que si l'on supprime certaines places de parc à ce niveau, cela supprime également la sécurité pour les enfants. J'exprime mes craintes et j'espère avoir quelques réponses, voire quelques prises en considération dans l'exécution des ouvrages.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Tous les habitants du quartier vont pouvoir s'exprimer et faire part de leurs idées de génie. Je voulais faire une remarque à M. Bürgin ; je pense que M. Français sera sensible au fait que le débat sur les passages piétons et les zones 30 est un débat-fleuve.

M. Bürgin et moi-même, ainsi que d'autres conseillers communaux qui habitent ou qui passent dans le coin, devraient prendre l'habitude de traverser, dans une zone 30, en dehors des passages piétons, parce que ces passages piétons nuisent à l'image de la zone 30 en elle-même. Personnellement, je me réjouis que ces passages piétons soient supprimés parce que les gens traversent sur les passages piétons, alors qu'ils peuvent traverser partout, même s'ils n'ont pas la priorité absolue, comme dans une zone rencontre. C'est un devoir civique de traverser en dehors des clous en zone 30 et de l'expliquer. Mais le municipal le fera sans doute mieux que moi.

Quant à l'élargissement du trottoir sud, c'est une bonne idée, mais cela rétrécira le trottoir nord. Donc, s'il n'y a plus de trottoir et des voitures judicieusement garées, avec un peu moins de places de parc, le quartier sera beaucoup plus agréable pour tout le monde.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Je voudrais revenir sur les propos de M. Bürgin. Tout d'abord, la séance du 9 février que j'ai évoquée, et à laquelle M. Bürgin participait, a eu beaucoup de succès, puisqu'il y avait une quarantaine de personnes, dont une majorité de parents qui habitent le quartier. Les propositions d'aménagement ont rencontré un franc succès de la part des personnes présentes, à une exception.

Je voudrais aussi remarquer que ce ne sont pas de petits enfants, ce n'est pas l'école enfantine, ce sont des enfants plus grands, dès 10 ans. L'analyse qui nous a été présentée montrait que les gens traversent partout. Les enfants, les adultes, tous piétons confondus traversent à peu près partout, en long et en large sur la rue Saint-Roch. La suppression du passage piéton ne va donc pas modifier les habitudes des gens.

Il faut aussi remarquer que le rehaussement des chaussées, avec des marquages particuliers, indique clairement aux automobilistes et aux motos qu'ils sont dans une zone où ils doivent faire attention, et c'est le plus important, c'est la possibilité d'avoir une meilleure cohabitation entre les différents usagers. Je ne doute pas que la majorité des personnes du quartier et des enfants seront très contents de ces aménagements.

M. Daniel Bürgin (UDC) : – Monsieur Hubler, concernant les personnes qui traversent la route, ce sont surtout des adultes ; je vois rarement des enfants. Normalement, ils prennent plutôt le passage piéton, parce qu'on leur a appris à prendre ces passages piétons pour leur sécurité, ce qui me semble tout à fait correct. Ce sera un changement, et ce sera quelque chose d'assez nouveau. Alors, on peut faire des essais sur des enfants, et on verra si on a des collisions ou des accidents de temps en temps. Je trouve que c'est vraiment dommage, mais j'espère que cela ne se produira pas et que j'ai tort.

Par rapport au franc succès mentionné par M^{me} Decollogny, je dirais qu'il y a quand même trois ou quatre personnes qui ont exprimé des doutes. Ce qui me gêne aussi, c'est qu'il est

difficile de concevoir que cette suppression des passages piétons se réalisera. En sortant de cette séance, j'ai discuté avec d'autres personnes, et elles étaient étonnées ; elles ne pensaient pas qu'on les supprimerait vraiment. Ce n'était peut-être pas suffisamment clair. En tout cas, plusieurs personnes du quartier espèrent vivement qu'ils vont rester.

M. Oscar Tosato, municipal, Enfance, jeunesse et cohésion sociale : – Nous interviendrons – M. Français interviendra également – pour répondre à certaines questions.

Pour ne pas passer toute la soirée sur ce sujet, j'aimerais indiquer qu'il s'agit d'une prise en considération d'une pétition et qu'il y a une proposition d'étude et communication. Comme l'a dit M^{me} Decollogny, nous avons déjà avancé et, effectivement, suite à l'interpellation urgente et à la pétition, nous avons présenté le document *Sécurité aux abords des écoles*, qui émane de trois services – Service des routes et mobilité, Service des écoles primaires et secondaires et Police de Lausanne.

Nous devons donc envisager deux éléments pour Saint-Roch. Nous devons tenir compte du fait que des classes se situent à l'extérieur du bâtiment. Donc, on traverse aussi la route pendant les heures d'école ; on longe les trottoirs et on traverse des chemins. Et nous devons tenir compte également du fait qu'il y aura d'importants travaux sur ce bâtiment. On va commencer avec la réfection des salles de gymnastique. Comme vous le savez, un chantier cause des désagréments.

Parallèlement, vu votre demande et la volonté de la Municipalité de travailler de manière coordonnée avec ses services, des travaux devraient être entrepris sur les canalisations de cette route. La Direction des travaux a déjà engagé un certain nombre de travaux. Elle a présenté les aménagements à faire, qui vous ont été présentés lors d'une séance publique, et sur lesquels vous avez un certain nombre de questions. M. Français répondra directement à vos remarques.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Non, ce n'est pas une patate chaude, c'est coordonné.

L'objectif des zones 30 a été très clairement exprimé ; je ne vais donc pas redire ce qu'a dit M. Hubler. Notre priorité est la sécurité. Je l'ai déjà dit il n'y a pas si longtemps. On ne s'arrête pas à la sortie de l'école, mais on continue sur le cheminement de l'élève, jusqu'à l'école. Il faut bien mettre cela dans la réflexion, au même titre que le jeune adulte, l'adolescent ou l'enfant doit apprendre à lire le domaine public. Il faut qu'on puisse lire le domaine public dans toute la ville et rendre attentif au fait qu'il y a un espace réservé aux piétons, qu'il y a un espace avec une certaine mixité et qu'il y a des passages privilégiés, qui sont les passages piétons.

La législation fédérale se veut en tout cas cohérente à travers toute la Suisse et n'accepte plus qu'il y ait une lecture de la rue différenciée entre Saint-Gall et Lausanne, pour donner deux communes dans lesquelles il y a eu des différences relativement importantes. Maintenant qu'on a uniformisé le tout, il ne faut pas s'amuser à faire des choses un peu particulières qui troubleraient l'automobiliste de passage, d'autant plus après le premier essai à l'avenue de France, qui est l'essai le plus conséquent sur lequel on a fait une mutation relativement importante dans la signalétique. Cela se passe relativement bien, Dieu merci, et nous n'avons pas relevé d'incidents ou d'accidents majeurs sur cette rue.

Donc, le concept, c'est de sortir de l'école et de donner un espace bien spécifique et sécurisé pour l'élève qui sort. Il y a la variante d'élargir le trottoir de cinquante centimètres, ou de faire un seuil généreux, mais bien marqué. On peut le faire bien marqué parce qu'il n'y a pas de bus. On peut bien marquer l'espace et si la voiture dépasse les 20 km/h, cela se passe mal pour son châssis et sa mécanique. D'autant plus que c'est une rue réservée essentiellement aux habitants et pas au transit. Dès lors, la connaissance de cet élément structurant sera bien connue de ses habitants et des voitures à 20 à l'heure. Je peux rassurer M. Fleury, on a la quasi-certitude que les uns comme les autres seront attentifs à cette mobilité.

On dégage quelques places de stationnement tout simplement pour donner de l'espace et de la visibilité aux uns comme aux autres. C'est-à-dire que le piéton verra s'il y a un danger ; cela peut être un vélo. Il y a passablement de vélos électriques qui dépassent nettement les 30 km/h dans ces zones. Il faut donc aussi donner la possibilité aux piétons de bien regarder à droite et à gauche. Il est vrai qu'il y aura la suppression de quelques places de parc, mais il ne faut pas que les voitures servent de mur et de protection pour le piéton. Par contre, il faut donner de la visibilité aux différents acteurs. C'est ce qui a été fait. C'est une analyse qu'on a faite sur toutes les écoles, qui figure sur un document relativement important, qui a été fait en concertation avec les gens qui vivent la problématique de l'accessibilité à la rue tous les jours. Comme l'a dit M. Tosato, le concierge en particulier est un acteur principal pour nous, tout comme les gens qui entretiennent la rue. On a pu avoir un échange et voir où l'on devait mettre des priorités et des modifications.

Sur Saint-Roch, puisqu'il y a des travaux, on a anticipé par rapport à la réponse à la pétition, puisqu'on a déjà fait une séance de quartier, dans laquelle on a présenté nos variantes. Une décision a été prise. J'appelle cela de la consultation, et d'autres appellent cela de la démarche participative et active en concertation. Appelez cela comme vous le voulez, mais on s'est concerté avec les habitants et on a mis à l'enquête la solution la plus optimale, au même titre qu'on fera les modifications structurelles dans ce quartier. Voilà, c'est une démarche de proximité, qui a été acceptée par la grande majorité de la population. Il est légitime que, pour certains, il y ait une crainte et des incertitudes. On accompagnera les gens de la rue, en association avec le milieu scolaire, en tout cas pendant un certain temps lors de la mise en œuvre de ce projet.

La discussion est close.

M^{me} Sandrine Schleinger (UDC), présidente de la Commission des pétitions : – Les membres de la commission des pétitions ont décidé, à l'unanimité, de renvoyer la pétition à la Municipalité pour étude et communication.

La pétition est renvoyée à la Municipalité pour étude et communication avec 1 avis contraire.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu la pétition de M^{me} Florence Borel et consorts (34 signatures) : « Pour plus de sécurité pour les élèves du collège de Saint-Roch » ;
- vu le rapport de la Commission permanente des pétitions ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer cette pétition à la Municipalité pour étude et communication, en vertu de l'article 73 *litt. b)* du Règlement du Conseil communal.

Postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon et consorts : « Pour un lieu consacré à la valorisation de l'agriculture de proximité dans le Nord-Ouest lausannois »

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Valéry Beaud (Les Verts), Eddy Ansermet (PLR), Laurianne Bovet (La Gauche), Jean-Luc Chollet (UDC), Benoît Gaillard (Soc.), Gianfranco Gazzola (Soc.), Nicolas Gillard (PLR), Gilles Meystre (PLR), Sophie Michaud Gigon (Les Verts).

Municipalité : M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et patrimoine vert.

Rapport photocopié de M. Valéry Beaud (Les Verts), rapporteur

Présidence : M. Valéry BEAUD

Membres présents : Mmes Laurianne BOVET et Sophie MICHAUD GIGON, MM. Eddy ANSERMET (remplace Mme Diane WILD), Jean-Luc CHOLLET, Benoît GAILLARD (remplace M. Olivier FALLER), Gianfranco GAZZOLA, Nicolas GILLARD et Gilles MEYSTRE

Membres excusés : Mme Myrèle KNECHT

Membres absents : -

Représentant-e-s de la Municipalité : Mme Florence GERMOND, directrice des finances et du patrimoine vert, Mme Joanne BOURGEOIS, secrétaire générale, et M. Roland SCHMIDT, responsable domaines au Service des parcs et domaines (SPADOM)

Invité-e(-s) : -

Notes de séances : Mme Ruth COMBREMONT, secrétaire administrative au SPADOM

Lieu : salle de conférences du Service financier, place Chauderon 9

Date : mardi 19 août 2014

Début et fin de la séance : 15h00 - 15h50

Le président ouvre la séance et donne la parole à Mme la Municipale Florence GERMOND, qui présente les membres de l'administration, Mme Joanne BOURGEOIS, secrétaire générale, M. Roland SCHMIDT, responsable domaines au SPADOM, et Mme Ruth COMBREMONT, secrétaire administrative au SPADOM, que nous remercions pour les notes de séance.

Présentation du postulat

Le postulat demande à la Municipalité d'étudier, en coordination avec les acteurs existants, l'opportunité de créer dans le Nord-Ouest lausannois un lieu consacré à la valorisation de l'agriculture de proximité, par exemple aux fermes de la Blécherette ou du Solitaire.

La postulante a lu avec satisfaction le récent rapport-préavis 2014/37 « une agriculture biologique de proximité à Rovéréaz », qui traite notamment de la production maraîchère, de l'approvisionnement des cantines et de la sensibilisation du public. Le présent postulat est complémentaire, il propose de valoriser l'agriculture de proximité et concerne une autre partie de la ville. Il vise à soutenir les agriculteurs dans une région où ils travaillent encore et à créer une interface avec la population, lieu d'échange entre producteurs et consommateurs, dans la région du Nord-Ouest lausannois qui va être fortement urbanisée. La postulante fait également le lien avec le Schéma Directeur du Nord Lausannois

(SDNL), qui a un volet agricole bien présent, et avec le Groupe des Agriculteurs du Nord Lausannois (GANL). Elle présente encore les sites des fermes de la Blécherette et du Solitaire, situées dans le Parc d'agglomération de la Blécherette, proche de quartiers existants ou en devenir, emplacements stratégiques pour les valoriser en tant que vitrine pour l'agriculture de la région.

Discussion

Un commissaire relève la pertinence du postulat, qui va dans le sens de l'évolution de l'agriculture, en l'occurrence vers un type d'agriculture où l'on va chercher un complément de revenu en apportant de la valeur ajoutée, notamment par le contact et la vente directe aux habitants des villes. Il se questionne aussi sur l'avenir des bâtiments agricoles, et propose d'ajouter à la réflexion ceux du Châtelard.

D'autres commissaires s'expriment également en soutenant l'agriculture de proximité et les principes du postulat. L'un d'entre eux s'interroge toutefois sur la viabilité des projets. La postulante précise que l'idée n'est pas de mettre une perfusion à ces exploitations agricoles, mais plutôt d'utiliser des bâtiments, qui ne seraient plus directement utiles à une exploitation, pour offrir une vitrine pour l'agriculture de proximité, vendre des produits, etc.

Le rapport-préavis sur Rovéréaz étant sorti entre le dépôt du postulat et la présente séance, un commissaire se demande s'il ne serait pas sensé d'attendre la décision du Conseil communal sur Rovéréaz puis, cas échéant, d'avancer sur ce projet avant de lancer un 2^{ème} projet d'agriculture de proximité. La postulante conteste cette idée, car les objectifs du postulat sont différents et complémentaires.

Après ce premier tour de table, Mme la Municipale rappelle que Lausanne est propriétaire de 900 hectares de terres agricoles, avec 7 domaines et 7 familles fermières qui exploitent les terres de Lausanne. Sur le domaine de la Blécherette habitent encore les fermiers « historiques », soit la 1^{ère} génération de la famille de M. André Perroud à qui la Ville avait confié le domaine en 1979. Les terrains situés autour de la ferme de la Blécherette sont affectés en zone agricole, ce qui définit de façon très claire les possibilités de développement de ce lieu, puisque la Ville n'aurait pas les moyens de compenser ailleurs cette zone agricole. Par contre, la ferme du Solitaire est affectée en zone de parcs et espace de détente suite à la récente modification du PGA effectuée dans le cadre du projet Métamorphose. L'utilisation future du site sera en lien avec les équipements sportifs qui se développeront au sud.

Mme la Municipale informe également qu'après le rapport-préavis sur Rovéréaz, un nouveau préavis d'intention devrait être présenté en 2015 sur l'avenir des domaines agricoles de la Ville de Lausanne. Cela-dit, elle salue ce postulat qui s'intègre tout à fait dans le cadre de ces réflexions. La Municipalité partage les mêmes soucis de promouvoir une agriculture de proximité, avec des circuits courts. La question de la pérennité des domaines préoccupe aussi la Municipalité et l'esprit est clairement d'assurer une viabilité aux projets étudiés. Quant au timing, une fois connue l'orientation politique du Conseil sur Rovéréaz, il sera possible d'avancer dans le cadre d'un préavis global sur l'avenir des domaines agricoles de la Ville.

Concernant la Blécherette, M. Schmidt précise que c'est maintenant un centre d'exploitation secondaire, le centre principal du domaine étant à Echallens (La Villaire). Les fermiers utilisent les locaux de la Blécherette pour stocker du foin et pour ranger une partie de leur parc de machines. Concernant le Solitaire, la ferme a été un centre d'exploitation agricole jusqu'au début des années 70. Coincé entre d'autres domaines et cerné par des routes, l'exploitation agricole de la ferme a été abandonnée, les terrains loués aux fermiers voisins et la ferme attribuée à un locataire ayant des moutons. Ce dernier a résilié son bail en 2012. Mme la Municipale ajoute que la ferme a été inoccupée plusieurs mois, mis à part des locaux pour le SPADOM, et qu'elle est actuellement occupée par un collectif.

Suite à ces explications, un commissaire se demande s'il y a déjà des ventes directes dans les fermes existantes. Mme la Municipale répond par la négative, mais que Monsieur Demont (Les Saugealles) va vendre son lait au marché.

Un commissaire apporte un peu de son vécu personnel de paysan confronté à la politique agricole fédérale, particulièrement concernant l'exploitation laitière, et sur les perspectives d'avenir de cette filière. Les quatre grands domaines de la Ville de Lausanne sont des domaines de production laitière, ils sont donc extrêmement vulnérables sur le long terme.

Un autre commissaire trouve que ce postulat pourrait aussi comprendre un volet agro-touristique, et souhaite qu'il soit intégré aux réflexions. Il pense aussi au volet restauration, un lieu comme celui de la Blécherette pouvant participer à une forme de distribution de la production lausannoise pour les restaurants privés lausannois.

Un autre commissaire se pose la question de la pertinence du choix de la ferme de la Blécherette comme vitrine agricole, en raison de sa proximité avec la piste de l'aérodrome. Il se demande par ailleurs si le rôle de la Municipalité ne serait pas plutôt de mettre en relation les différents acteurs et de les encourager à développer un projet que de créer elle-même ce lieu.

Le rapporteur, qui est également copostulant, précise qu'il est dans tous les cas nécessaire de travailler en coordination avec les acteurs existants, d'autant plus que les agriculteurs du Nord lausannois se sont déjà regroupés dans une association. Mme la Municipale confirme l'intention de se coordonner sur toutes les questions du Nord lausannois, d'une part par la présence officielle de M. Olivier Français au sein des instances de pilotage du SDNL, et d'autre part par l'implication de M. Schmidt sur tous les aspects techniques. Un rapport sur la planification agricole dans le SDNL est par ailleurs en cours de validation.

Conclusions de la commission

La Commission vote à l'unanimité des 9 membres présents la prise en considération du postulat Michaud Gigon et consorts intitulé « Pour un lieu consacré à la valorisation de l'agriculture de proximité dans le Nord-Ouest lausannois », et recommande au Conseil communal son renvoi à la Municipalité.

Discussion

M. Valéry Beaud (Les Verts), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M^{me} Sophie Michaud Gigon (Les Verts) : – L'agriculture est un domaine où les Verts affirment leurs convictions, que ce soit au niveau fédéral, avec l'initiative Fair-Food, au niveau cantonal ou au niveau communal, avec plusieurs postulats acceptés par notre Conseil, qui ont dernièrement obtenu des réponses de la Municipalité.

La qualité et la provenance de ce que nous mangeons, les modes de production, la contribution de la branche agricole à la préservation de paysages ouverts et variés sont autant de thématiques essentielles à une bonne qualité de vie, que les Verts portent haut et fort. Ce que Lausanne peut faire à son niveau d'action concerne son territoire et son patrimoine bâti.

Dans le Nord-Ouest lausannois, les Verts s'interrogent sur l'utilisation optimale des fermes de la Blécherette et du Solitaire, qui ne sont plus le centre d'une exploitation agricole. En séance de commission, nous avons également parlé du Châtelard. (*Une photo du site est projetée.*) Vous voyez ces trois fermes sur le plan, en rouge. Ce postulat souhaite offrir une vitrine aux agriculteurs de l'agglomération et rendre possible une interface entre ceux-ci et la population. Ainsi, il soutient les objectifs suivants. Premièrement, exploiter les infrastructures existantes au mieux. Deuxièmement, augmenter la compréhension mutuelle entre agriculteurs et habitants dans un contexte d'urbanisation, en favorisant les possibilités d'échange ; il faut noter qu'actuellement, on est au-delà de la simple Commune

de Lausanne : dans le Nord lausannois, il y a 80 exploitations et 2500 hectares de terres agricoles. La cohabitation est donc essentielle. Troisièmement, soutenir les circuits courts pour l'écoulement de produits. Et, quatrièmement, mutualiser des lieux de stockage, ou éventuellement le matériel nécessaire à certaines activités agricoles.

La politique agricole est fédérale. Après la politique agricole 2014-2017, le Conseil fédéral a posé les jalons pour la suite. L'accent sera mis sur la promotion des produits suisses sur les marchés, la durabilité de la production et l'utilisation des ressources, ainsi que sur le développement entrepreneurial des exploitations agricoles. Ce postulat s'inscrit dans cette logique. Il se met au diapason de l'immense travail effectué dans ce dossier par le Schéma directeur nord-lausannois et le Groupement des agriculteurs du Nord lausannois. Dans ces objectifs agricoles, le Schéma directeur veut offrir des réponses pérennes et pragmatiques aux agriculteurs, qui doivent saisir des opportunités pour s'adapter aux contraintes de l'urbanisation. Il veut aussi sensibiliser la population à l'importance de l'agriculture de proximité. Ainsi, la Confédération soutient ce projet comme un projet modèle.

Les domaines de la Ville sont majoritairement basés sur la production laitière et le fourrage. La chute du prix du lait fragilise nos exploitations et, quoi qu'il en soit, on se doit d'avoir une réflexion globale sur l'évolution de celles-ci. Si l'avenir du Solitaire, dans le cadre de Métamorphose, semble fixé, celui de la Blécherette – et il s'agit d'un volume important – est plus ouvert. La ferme pourrait être facilement accessible et le plateau sera densément peuplé, ce qui justifie d'autant plus de penser à l'apport des uns et des autres dans cette cohabitation entre monde rural et urbain. La commission, à une belle unanimité, a ainsi décidé de renvoyer le postulat à la Municipalité. Je vous remercie de la suivre.

M. Gianfranco Gazzola (Soc.) : – Avec ce postulat, on veut offrir un lieu privilégié d'échanges entre producteurs et consommateurs, tout en valorisant l'agriculture de proximité. Cela s'inscrit dans une réflexion bien plus globale ; je dirais mondiale. J'aimerais rappeler que ces thèmes sont de stricte actualité, puisque le mois prochain s'ouvrira à Milan, ma ville natale, une exposition universelle dont le thème est l'alimentation.

Pendant les travaux de la commission, M^{me} Germond nous a annoncé la sortie prochaine d'un préavis d'intention sur la politique d'avenir des domaines de la Ville. Le groupe socialiste estime que les différentes pistes évoquées dans le postulat – les magasins de vente de produits de proximité, la restauration, garantis par les producteurs et basés sur leurs produits locaux – pourront être étudiées dans le cadre du préavis d'intention, et donc poursuivre la politique déjà fort louable de notre Ville d'encouragement de l'agriculture de proximité. Le groupe socialiste soutiendra ce postulat et vous invite à en faire de même et à le renvoyer à la Municipalité.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Comme je suis le représentant UDC de cette belle unanimité qui a accepté de transmettre ce postulat à la Municipalité, je donne deux ou trois compléments d'explication.

Il est vrai qu'un postulat est une piste de réflexion. Il n'est pas contraignant, sauf à demander que la Municipalité présente un certain nombre de réponses aux questions et aux pistes esquissées. Et c'est bien ainsi, parce qu'il y a trois bâtiments, ou groupes de bâtiments agricoles sur le périmètre du Nord lausannois partiellement ou totalement distraits de leur vocation initiale agricole. Totalement maintenant pour le Châtelard, totalement pour le Solitaire, mais pas encore pour la ferme de la Blécherette. Le centre de gravité de ce domaine étant maintenant à la Villaire, à Echallens, il est évident que la part affectée à l'agriculture sur Lausanne par l'exploitation de la famille Perroud n'ira pas en augmentant – loin de là. Donc, dans un certain nombre d'années se posera également la question de l'affectation de ces bâtiments. Postulat ou pas, l'avenir de ces bâtiments devra être défini, faute de quoi ils tomberont littéralement en ruine, et ce serait alors une mauvaise image pour la Ville, en même temps que pour l'agriculture de cette région.

A cela s'ajoute le Groupement des agriculteurs du Nord lausannois, qui est intégré à la réflexion générale du Schéma directeur du Nord lausannois, et qui est une originalité, mais qui est appelé à faire école. En effet, il est né spontanément du besoin d'une quarantaine d'agriculteurs venant d'une quinzaine de communes, donc d'un cercle relativement éloigné de Lausanne – ce qu'on appelle le deuxième cercle, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas directement des fermes périurbaines, mais un peu plus loin. Ce groupement a décidé, et c'est sa vocation, qu'il serait un interlocuteur autorisé et valable auprès des instances du Schéma directeur du Nord lausannois en ce qui concerne l'agriculture. Donc, la réflexion de la Ville de Lausanne, initiée par ce postulat, rejoint celle du groupement des agriculteurs et, sur le thème général, des spécificités d'une agriculture périurbaine et des circuits courts.

Enfin, il y a l'évolution de la politique agricole fédérale et cantonale. Ces politiques vont dans le même sens. Le dernier rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif à l'agriculture vaudoise est un parfait copié-collé des souhaits et des pistes esquissés dans le postulat Michaud Gigon et Beaud, c'est-à-dire l'établissement de circuits courts, le rapprochement des producteurs et des consommateurs, une production plus respectable et plus transparente en matière de prix, d'éthique, de respect de l'environnement, notamment des eaux souterraines, de la traçabilité, avec, si possible, la disparition des transports longue distance. Donc, ces réflexions vont effectivement rejoindre celles de la Ville de Lausanne. Quelle place prendront la réflexion et l'avenir du domaine de Rovéréaz là-dedans ? Cela fait partie d'un tout et c'est une des raisons – il y en a d'autres – pour lesquelles notre groupe se joint à cette belle unanimité pour recommander de transmettre ce postulat à la Municipalité.

M. Nicolas Gillard (PLR) : – Comme mes préopinants, je prends la parole pour vous dire que le groupe PLR soutient la démarche des deux postulants, soucieux également du développement de l'agriculture de proximité et des circuits courts, à la condition que ce postulat donne lieu à ce que M^{me} la municipale a évoqué lors des débats de la commission, c'est-à-dire la coordination. Le PLR soutient ce projet et l'obtention d'une réponse par la Municipalité, dans la mesure où ce postulat souligne l'importance qu'aura la collaboration et la coordination avec les agriculteurs du Nord lausannois, dans le cadre du développement des pistes évoqué mon préopinant.

En réalité, le PLR estime qu'un projet et une vitrine de ce type n'a de chances d'aboutir et ne peut se fonder sur des bases sérieuses que si les acteurs eux-mêmes, c'est-à-dire les agriculteurs, en sont non seulement partie prenante, mais aussi les moteurs. A cette condition, les pistes évoquées auraient effectivement des chances de succès. Le groupe PLR vous recommande dès lors de renvoyer ce postulat à la Municipalité.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et patrimoine vert : – Je ne pensais pas forcément intervenir, mais puisque les éléments que j'ai évoqués en commission l'ont été à deux reprises en plénum, je confirme ici que la Municipalité souhaite mener une réflexion globale relative à l'avenir des domaines agricoles.

Il est vrai que les enjeux autour de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire occupent le devant de la scène. Je suis dans ce cénacle depuis un certain nombre d'années et je n'ai pas souvenir d'avoir discuté et regardé avec autant d'attention les enjeux liés à nos domaines agricoles, ces 900 hectares de terres agricoles, où sept familles vivent de l'agriculture. Aujourd'hui, la Municipalité est convaincue que cette question recèle des enjeux fondamentaux.

Quelle agriculture voulons-nous pour notre population ? Comment faire pour que les produits issus d'une agriculture de proximité puissent être consommés par les gens qui habitent ici ? Il faut donc réduire au minimum les transports de la nourriture que nous mangeons. Il faut aussi définir le type de nourriture souhaité. On sait qu'une très grande part du bilan CO₂ de la planète découle du mode d'exploitation, donc du mode de culture :

intensive ou extensive, bio, pas bio. Il s'agit d'un enjeu fondamental pour l'empreinte carbone de la planète.

Nous souhaitons donc être à la pointe dans ces réflexions et les accompagner. Il faudra prévoir une période de transition, initier une réflexion qui nous permettra d'orienter la production pour qu'elle soit plus proche, plus en lien avec la nature. Je confirme donc que cela s'inscrit dans une réflexion globale. J'ai moi-même pu participer à quelques séances de réflexion dans le cadre du Schéma directeur du Nord lausannois avec les agriculteurs, et la Municipalité a à cœur d'intégrer ces questions non seulement dans le cadre de la réflexion globale sur l'avenir des domaines agricoles de la Ville, mais aussi en lien avec leur situation géographique, ici, en l'occurrence, le Nord lausannois. La Municipalité traitera très volontiers ce postulat dans le cadre d'une réflexion globale.

La discussion est close.

M. Valéry Beaud (Les Verts), rapporteur : – Comme déjà évoqué par plusieurs conseillers, c'est à l'unanimité que la commission a voté la prise en considération du postulat de M^{me} Michaud Gigon et consorts.

Le postulat est pris en considération à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon et consorts : « Pour un lieu consacré à la valorisation de l'agriculture de proximité dans le Nord-Ouest lausannois » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Réponse au postulat de M. Jean-Daniel Henchoz : « Revêtement routiers silencieux : l'environnement et la qualité de vie à Lausanne y gagnent »

Rapport-préavis N° 2014/40 du 10 juillet 2014

Travaux

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Jean-Daniel Henchoz et consorts intitulé « Revêtements routiers silencieux : l'environnement et la qualité de vie à Lausanne y gagnent », déposé le 11 décembre 2012¹. Lors de sa séance du 18 février 2014, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport².

2. Postulat de M. Jean-Daniel Henchoz et consorts

« La Ville de Lausanne et plus largement l'agglomération Lausanne-Morges vont connaître à brève échéance de nombreux bouleversements. Le développement des transports publics (tram entre Renens et la Place du Flon, lignes de bus à hauts niveaux de service et fermeture du Grand Pont) et des mesures d'accompagnement afin d'absorber les inévitables reports de trafic sont prévues. De nouveaux flux de circulation créeront inévitablement des frictions avec les riverains. L'impact sur les commerces et les propriétaires compliquera encore la donne. Le soutien général à ces changements sera mis

¹ BCC - Séance N° 7 du 11 décembre 2012, 1^{ère} partie.

² BCC - Séance N° 10 du 18 février 2014.

en balance avec la défense des intérêts particuliers et locaux selon la règle politique que les nuisances doivent avoir lieu ailleurs, « ailleurs » devant être compris comme loin de chez soi (« not in my backyard »). Les demandes actuelles en lien avec la « petite ceinture » (30km/h) sont à cet égard partiellement compréhensibles mais surtout emblématiques.

Les Plans d'investissements 2007 à 2012 révèlent que la Municipalité n'a pas retenu de montants pour les dispositions de protection contre le bruit en particulier dans le secteur nord-est de la Ville. En revanche des dispositions d'accompagnement « bruit » sont comprises dans les plans d'investissements pour les Axes forts de 2009 à 2013.

Le groupe PLR souhaite ouvrir un plus large débat et croit à l'impact le plus souvent positif des nouvelles technologies. Il souhaite par ce postulat une étude globale des voies de circulations routières lausannoises, en partenariat le cas échéant avec le Canton, afin d'évaluer les tronçons prioritaires pour une réfection utilisant les techniques avérées de revêtement routier les plus modernes et les plus efficaces en matière de lutte contre le bruit. Il semblerait également que de telles réfections auraient un impacte positif en matière de réduction des émissions de CO₂.

Une vision complète permettrait un débat plus serein sur la catégorisation et l'utilisation des axes routiers. L'impact financier devra également être documenté et pris en compte. »

3. Réponse de la Municipalité

3.1 Préambule

Les nuisances sonores ont une incidence très importante sur la qualité de vie des citoyens. En préambule, il y a lieu de reconnaître qu'il s'agit d'un phénomène localisé dont l'appréciation des effets est particulièrement subjective, chaque personne y étant plus ou moins attentive selon sa sensibilité et son activité au long de la journée. En effet, la perception du bruit n'est pas une mesure objective d'un phénomène physique, mais l'interprétation subjective de celui-ci. La grande majorité des personnes concernées par des dépassements des valeurs limites légales sonores le sont en milieu urbain et ce, par le bruit du trafic routier, principale source de nuisances sonores, loin devant le bruit ferroviaire ou aérien.

3.2 Obligation d'assainir

Les bases légales suisses, soit la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), obligent les détenteurs des installations « polluantes » à les assainir (principe du « pollueur-payeur », selon LPE art. 2, OPB art. 16). Elles exigent donc que les communes assainissent leur réseau routier afin d'atténuer les nuisances sonores pour respecter les limites légales. Afin d'encourager la démarche, la Confédération subventionne les assainissements du bruit uniquement jusqu'au 31 mars 2018 pour les routes communales et cantonales (2015 pour les routes nationales).

3.3 Principes d'assainissement du bruit routier

Les mesures d'assainissement du bruit ont pour but de limiter le niveau acoustique perçu par le récepteur (immission) afin de respecter les valeurs limites définies par l'OPB. Pour une amélioration significative de l'assainissement du bruit en localité, il est possible d'agir sur les « familles » de mesures suivantes :

- la planification : stratégie d'aménagement, plan directeur, stratégie de mobilité, etc ...
- la source : véhicules (moteurs, pneumatiques, normes d'homologation des véhicules, etc ...)
- la voirie : aménagements, régulation, vitesse et régime de circulation, revêtement de la chaussée, etc ...

- le chemin de propagation : buttes et parois antibruit, doubles façades, balcons "absorbants", etc ...
- le lieu de réception : fenêtres isolantes etc ...

Pour assurer le respect des valeurs limites d'immission de façon efficace et économique, une concomitance optimale de l'ensemble de ces mesures, définie en fonction des paramètres propres à chaque situation, est nécessaire.

3.4 Stratégies et Plan directeur

La lutte contre les nuisances sonores est consécutive aux déplacements multiples générés par les activités propres à l'évolution démographique et à la densification des localités. Dans ce contexte, les choix stratégiques liés à la planification et au développement de la mobilité sont indispensables à l'accompagnement de la croissance. Dès lors, dans le cadre de la mise en œuvre de certains projets majeurs liés aux enjeux de la mobilité, des reports de trafic peuvent péjorer certaines situations locales et une concertation avec les communes voisines est indispensable afin de réduire globalement les immissions.

3.5 Méthodes de mesure du bruit

Les émissions sonores (sources) issues d'un véhicule routier proviennent, pour l'essentiel, soit de la mécanique (moteur), soit de l'interface avec la chaussée (bruit de roulement). Dans des conditions normales d'utilisation et à vitesse constante, en dessous de 40 km/h, le bruit de roulement n'est pas significatif par rapport au bruit du moteur. De plus, bien que les nuisances de ce dernier soient limitées par les normes d'homologation imposées aux constructeurs, les différences de comportement des conducteurs ont une influence prépondérante sur le volume sonore émis.

Pour ces raisons, afin de permettre une mesure cohérente du bruit généré par la circulation des véhicules sur la chaussée, les mesures, selon l'OPB, sont conditionnées de manière à se trouver sur un tronçon routier permettant d'atteindre une vitesse constante minimale de 40 km/h (éviter les zones de freinage et d'accélération). D'autre part, les bruits parasites (klaxon, freinage brusque, comportements hors normes, etc) sont exclus des mesures. D'autres paramètres tels que les conditions météorologiques, l'utilisation de pneus d'été ou d'hiver, la qualité de ces derniers, la propreté de la chaussée et sa déclivité peuvent générer des différences non négligeables.

On notera enfin que l'évaluation du bruit routier est faite sur la base d'un trafic journalier moyen qui distingue les périodes diurnes (6h00 – 22h00) des périodes nocturnes (22h00 – 6h00) et répartit les véhicules en deux catégories :

- catégorie 1 : voitures de tourisme et de livraison, minibus et trolleybus ;
- catégorie 2 : camions, autocars, autobus et motos.

3.6 Etudes et dispositions d'atténuation en ville de Lausanne

Dans la capitale vaudoise, les axes à considérer pour un assainissement du bruit représentent environ 53 kilomètres de voirie. La priorité est conditionnée par l'importance des dépassements, le nombre de riverains concernés et la possibilité de coordonner des dispositions avec les projets d'aménagements prévus sur ces axes routiers. A fin 2013, 37 kilomètres du réseau routier structurant en ont fait l'objet ou sont en cours d'étude. Le solde, soit les 16 kilomètres restants, fera l'objet d'une demande de financement par voie de préavis (rédaction en cours).

Les études d'assainissement du bruit routier permettent de définir des dispositions à prendre pour chacun des axes routiers au cas par cas. A une échelle macroscopique, la gestion du bruit définie par les aspects stratégiques et les schémas directeurs des aménagements et de la mobilité favorisent une diminution du trafic, notamment au centre-ville. A une échelle plus locale, il s'agit concrètement et principalement de réaliser des aménagements favorisant un apaisement de la circulation (réduction optique de la largeur de la voirie), de mettre en œuvre des mesures de modération du trafic (trottoirs continus, zones 30, ralentisseurs, etc) et de favoriser l'emploi de revêtements phono-absorbants en couche de roulement.

Il est utile de rappeler que la Confédération accorde un subventionnement permettant de compenser le surcoût par rapport à un revêtement standard.

3.7 Revêtements phono-absorbants

Une source sonore produit une certaine quantité d'énergie sonore qui se propage depuis sa source sous forme d'ondes dans toutes les directions. Le principe de fonctionnement d'un revêtement aux propriétés acoustiques est caractérisé par une structure rugueuse et poreuse capable de piéger et d'absorber l'onde sonore, tout en baissant ensuite l'intensité et le pourcentage de la même onde, qui se propage dans le milieu environnant en atténuant l'effet de réverbération. Les enrobés phono-absorbants sont donc caractérisés par leur teneur élevée en vides (non communicants). Une relation de proportionnalité existe entre la teneur en vide et les performances acoustiques. En revanche, cette même porosité provoque une perte de résistance mécanique considérable pour ce qui est de l'arrachement des granulats qui composent le squelette du revêtement. Une relation de proportionnalité propre à la diminution des performances mécaniques est donc également valable.

3.8 Application lausannoise

Vivement intéressée par la technologie prometteuse des enrobés dits « phono-absorbants », la Ville de Lausanne s'est montrée proactive en ce qui concerne l'utilisation de ces enrobés tout en restant attentive aux précautions d'usage qui s'imposent. Une collaboration étroite avec les spécialistes des cantons de Vaud et de Genève a permis de bénéficier d'expériences diverses visant à limiter les risques liés à la mise en œuvre de ces nouveaux produits. Des planches d'essais ont également été mises en œuvre afin de vérifier le gain acoustique et la durabilité des divers produits (différents fournisseurs) appliqués aux conditions spécifiques d'une localité à forte déclivité. Pour en limiter les coûts, ces derniers ont été exécutés dans le cadre des travaux associés à la réalisation de la route de contournement de la Sallaz, et à la pose des couches de roulement sur des tronçons jugés représentatifs.

3.9 Suivi des mesures acoustiques

Le tableau ci-dessous résume l'évolution de l'efficacité acoustique sur deux types de produits :

Route	Type de revêtement	Teneur en vides	Année de pose	Efficacité en dB (par rapport à un enrobé traditionnel)					
				2011		2012		2013	
				Véhicules légers	Avec poids lourds	Véhicules légers	Avec poids lourds	Véhicules légers	Avec poids lourds
Oron	Nanosoft	20 %	2011	-4.5	-6.3	-4.3	-6.9	-1.3	-3.8
Feuillère	ACMR4	10 %	2011	-2.5	-3.6	0.2	-2.7	-2.4	-3.5

Remarque : des planches d'essais ont été réalisées dans d'autres secteurs de la ville, cependant il n'y a pas encore de mesures en suffisance pour une analyse de leur évolution. Un relevé visuel de l'état en surface a également été fait par les spécialistes en structure routière de la Direction des travaux. Les résultats ont par la suite été croisés avec les mesures acoustiques ci-dessus.

Ces bases ont mené aux conclusions suivantes :

- *Nanosoft de la route d'Oron :*

A la pose, le gain acoustique est considérable. Toutefois, on observe à terme une chute substantielle des résultats. L'explication de cette perte de propriété acoustique peut être attribuée à la dégradation de la qualité de la couche de roulement observée sur le tronçon. En effet, en raison de la forte teneur en vides nécessaires à l'atténuation de la réverbération phonique, la résistance mécanique du Nanosoft est amoindrie.

Dès lors, il résulte de la grande perte de matériaux un effet contreproductif qui conduit à une augmentation du bruit routier. A plus long terme, le risque que ce revêtement soit plus bruyant qu'un enrobé traditionnel n'est pas à exclure.

- *ACMR4 de la route de la Feuillère :*

A la pose, le gain acoustique est plus modeste que celui du Nanosoft (50%). On observe dans le suivi de son efficacité qu'une année après sa mise en œuvre, ce produit a déjà perdu l'entier de ses propriétés acoustiques. Suite à cette dégradation trop soudaine, une analyse environnementale a permis de relever qu'en raison de la présence d'un chantier à proximité directe, la chaussée avait subi des salissures qui ont bouché les pores nécessaires à l'atténuation du bruit routier. Suite à une opération de lavage, la quasi-totalité des propriétés acoustiques a été restituée. Sa résistance mécanique plus élevée que celle du Nanosoft concurrent lui permet de garantir un gain acoustique plus intéressant à moyen terme.

3.10 Evolution des normes

L'application des phono-absorbants dans les localités suisses est relativement récente. Les normes routières qui régissent leur emploi sont la VSS 640 425 « Couches de surface phono-absorbantes – Bases » et la VSS 640 436 « Enrobés et couches de roulement semi-denses – Spécifications, exigences, conception et exécution », toutes deux valables depuis juin 2013. Elles définissent notamment les différentes caractéristiques admises pour ces revêtements et les répartissent en différentes classes selon leurs spécificités. Il est intéressant de relever qu'elles n'imposent pas le niveau de gain acoustique attendu pour les différentes catégories.

Le tableau récapitulatif ci-dessous présente l'évolution normative des différents enrobés aux propriétés phoniques reconnues :

Produits	Norme référence	Validité Norme	Pourcentage vides (valeurs limites)	Pourcentage vides (valeurs caractéristiques)	Réduction de bruit
ACMR 4	SN640 430a avant 2008	01.02.2005 (abrogée)	Pas mentionnée dans la norme	--	--
ACMR 8	SN640 430a avant 2008	01.02.2005 (abrogée)	3%... 8%	--	--
ACMR 4	SN 640 430b après 2008	01.02.2008	6%... 14%	--	-1 dB(A)
ACMR 8	SN 640 430b après 2008	01.02.2008	6%... 12%	--	-1 dB(A)
ACMR 4	SN 640 431- 1b – NA – EN13108-1 après 2008 – Eurocompatible	01.02.2008	6%... 10%	--	
ACMR 8	SN 640 431- 1b – NA – EN13108-1 après 2008 – Eurocompatible	01.02.2008	6%... 10%	--	
SDA 4 – A	SN 640 436	01.06.2013	6%... 10%	8%	Non spécifié
SDA 8 – A	SN 640 436	01.06.2013	6%... 10%	8%	Non spécifié
SDA 4 – B	SN 640 436	01.06.2013	10%... 14%	12%	Non spécifié
SDA 8 – B	SN 640 436	01.06.2013	10%... 14%	12%	Non spécifié
SDA 4 – C	SN 640 436	01.06.2013	14%... 16%	16%	Non spécifié
SDA 8 – C	SN 640 436	01.06.2013	14%... 16%	16%	Non spécifié
SDA 4 – D	SN 640 436	01.06.2013	18%... 22%	--	Non spécifié

Tableau récapitulatif des différentes normes Suisses

La rapide évolution des normes et l'augmentation de ces dernières par rapport aux familles de produits de référence (2 en 2005, 4 en 2008 et 7 en 2013) démontre un réel intérêt à cadrer l'évolution de ces enrobés.

3.11 En résumé

Sur les aspects acoustiques, et en raison de leur forte porosité, les enrobés les plus performants à court terme n'ont pas les propriétés mécaniques nécessaires à garantir une durée d'utilisation suffisante. La qualité de la surface de roulement se dégrade rapidement, impactant de façon significative les prouesses permettant l'atténuation des réverbérations. Cela s'explique par le fait que Lausanne est une ville à forte déclivité qui connaît des conditions hivernales obligeant les conducteurs à recourir aux chaînes à neige. Si cela se vérifie pour le passage des automobiles et véhicules légers, le constat est encore plus marqué sur les axes parcourus par du trafic lourd (lignes de transports publics).

Par conséquent, sur le plan technologique, notre administration est attentive par ses échanges avec l'Union des villes suisses et sa participation aux différentes journées d'études, de suivre les projets en cours. Les excellents résultats phoniques obtenus par des villes voisines ou le long d'axes routiers situés sur le plateau sont une bonne référence, mais ne sont pas transposables au territoire communal lausannois, il a été démontré que, pour des raisons de durabilité et de façon à limiter les nuisances sonores et l'impact sur la circulation liées à la multiplicité des chantiers en ville, l'emploi d'enrobés phono-absorbants aux performances limitées (type macro-rugueux «ACMR»), mais plus efficaces à moyen terme, est préconisé.

Ainsi, en 2013, dans le cadre de la campagne de renouvellement des couches de roulement, environ 10'000 m² de phono absorbant de type ACMR8 (40% de la surface renouvelée) ont été mis en œuvre. L'utilisation de ces produits est reconnue par la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud (DGMR) comme une mesure d'assainissement du bruit, et bénéficie d'une subvention dans le cas où elle est accompagnée d'une étude visant à prouver les résultats.

Les récentes normes (2013) ainsi que les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des revêtements phono-absorbants dans les localités à forte déclivité vont avoir un impact important sur les produits disponibles sur le marché. La Direction de travaux va suivre ce développement de façon attentive.

En parallèle, des planches d'essais seront réalisées en fonction des propositions et des garanties disponibles sur les nouvelles technologies. Par ailleurs, des échanges avec d'autres collectivités permettront également d'assurer une bonne connaissance de l'évolution des performances et la possibilité d'en bénéficier dans les conditions spécifiques à la ville de Lausanne.

4. Conclusion

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2014/40 de la Municipalité, du 10 juillet 2014,

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

décide :

- d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Jean-Daniel Henchoz et consorts : « Revêtements routiers silencieux : l'environnement et la qualité de vie à Lausanne y gagnent ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Sylvain Jaquenoud*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Jean-Pascal Gendre (PLR), rapporteur, Valéry Beaud (Les Verts), Anne-Françoise Decollogny (Soc.), Johann Dupuis (La Gauche), Benoît Gaillard (Soc.), Albert Graf (UDC), Jean-Daniel Henchoz (PLR), Pedro Martin (Soc.), Nkiko Nsengimana (Les Verts), Charles-Denis Perrin (PLR).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport polycopié de M. Jean-Pascal Gendre (PLR), rapporteur

Président : M. Jean-Pascal GENDRE Libéral-Radical

Membres :

M.	Jean-Daniel	HENCHOZ	Libéral-Radical
M.	Charles-Denis	PERRIN	Libéral-Radical
Mme	Anne-Françoise	DECOLLOGNY	Socialiste
M.	Benoît	GAILLARD	Socialiste
M.	Pedro	MARTIN	Socialiste (rempl. Mme Sarah Neumann)
M.	Valéry	BEAUD	Les Verts
M.	Nkiko	NSENGIMANA	Les Verts
M.	Albert	GRAF	UDC
M.	Johann	DUPUIS	La Gauche

Pour la Direction du Service des routes et de la Mobilité :

M. Olivier FRANÇAIS	Directeur des travaux
M. Pierre TREYVAUD	Chef de division, Service des routes et de la mobilité
M. Daniel LITZISTORF	Adjoint au chef de service, Service d'urbanisme

Notes de séance :

M. François MUKUNDI Adjoint administratif, Service des routes et de la mobilité

Lieu : Direction des travaux, Port-Franc 18, Lausanne

Date : le 13 octobre 2014

Début et fin de la séance : 10 h-12 h

Le préavis répond au postulat de M. Jean-Daniel Henchoz et consorts : "Revêtements routiers silencieux : l'environnement et la qualité de vie à Lausanne y gagnent". Lors de sa séance du 18 février 2014, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Dans son postulat, M. Henchoz constate que la Ville ne dispose pas, dans son plan d'investissement 2007 à 2012, de montants pour les dispositions de protection contre le bruit routier. En revanche, des dispositions d'accompagnement « bruit » sont comprises dans les plans d'investissement pour les Axes forts de 2009 à 2013.

Le postulant souhaite une étude globale des voies de circulation routière lausannoises afin d'évaluer les tronçons prioritaires pour une réfection par des revêtements routiers plus efficaces en matière de lutte contre le bruit.

La Municipalité rappelle en préambule que sa stratégie de lutte contre le bruit et pour l'amélioration de la qualité de vie s'est essentiellement focalisée sur des mesures visant à réduire la vitesse (multiplication des zones 30) et celles visant à favoriser le transfert modal et la mobilité douce.

La Municipalité reconnaît que malgré une amélioration générale de la situation, des efforts doivent encore être faits dans certaines rues en pente et dans certains quartiers.

Elle explique qu'actuellement 37 km sur 55 du réseau structurant ont fait l'objet d'une étude pour procéder aux études d'assainissement nécessaires et que ces derniers se font

selon une stratégie visant à profiter de l'opportunité de chantiers à travers la ville pour éliminer les points noirs.

Un plan présentant le réseau structurant déjà étudié et restant à étudier a été transmis hors séance aux membres de la commission.

Lors de la discussion, certains éléments techniques ont été présentés et discutés, en particulier sur l'opportunité d'utiliser des revêtements phono-absorbants. Selon les spécialistes ces derniers sont essentiellement efficaces dans les zones où la vitesse est supérieure à 40 km/h et que leur efficacité permet en début de vie une amélioration de 4-5 décibels, mais que cette dernière s'atténue relativement rapidement à 2 décibels en raison de l'usure et du bouchage des pores.

On apprend également que leur utilisation dans des zones et pentes à fort trafic lourd est déconseillée car l'usure est trop rapide.

L'opportunité d'agir sur le bruit de roulement en favorisant l'utilisation de pneus de nouvelle génération beaucoup plus silencieux a été évoquée, en particulier en équipant l'ensemble des véhicules de la Ville, à l'exemple des TL qui disposent actuellement de nouveaux types de pneus beaucoup plus silencieux. Si la Ville pourrait à terme suivre cette voie, une généralisation à l'ensemble du parc automobile est toutefois de compétence fédérale et ne peut être imposée par la Ville.

D'une manière générale les commissaires, comme du reste les spécialistes en matière de lutte contre le bruit, sont d'avis que seule la combinaison de plusieurs solutions permet une amélioration de la situation.

Les commissaires se sont également inquiétés des délais légaux relatifs à la mise en place des mesures d'assainissement du bruit fixés à 2018 et des risques d'indemnisation que la Ville pourrait être amenée à verser aux riverains en cas de retard ainsi qu'à l'opportunité de bénéficier de subventions de la Confédération.

La Municipalité répond qu'elle a déjà pris certaines mesures d'assainissement, fortement subventionnées, comme le M3 ou la mise en souterrain du LEB: Elle précise qu'une demande de crédit permettant de terminer les études d'assainissement du bruit dû au trafic sera présentée au Conseil communal d'ici fin 2015. Elle précise également qu'une coalition de parlementaires des grandes villes, tous partis confondus, a demandé une prolongation des délais au Conseil fédéral et qu'ils sont en attente d'une réponse.

En ce qui concerne les subventions, hormis les cas évoqués ci-dessus, elles sont relativement faibles. Elles correspondent à environ 10 % de la couche d'usure et seulement à 1 % si l'entier de la chaussée (y.c. l'encaissement) doit être refait. Ainsi, à une politique de changer le revêtement uniquement pour des raisons de bruit, il paraît économiquement plus judicieux de valoriser des économies d'échelle et de limiter les nuisances pour les usagers, en intervenant sur des secteurs devant être l'objet d'autres interventions (changement de canalisations, modifications des aménagements du réseau routier, etc.).

Conclusions de la commission

La conclusion est acceptée à l'unanimité.

Discussion

M. Jean-Pascal Gendre (PLR), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter au rapport.

La discussion est ouverte.

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – Je note que la Municipalité est tout à fait consciente des efforts à faire pour lutter contre le bruit par les revêtements phonoabsorbants. Elle a mis à disposition de la commission une cartographie des réseaux étudiés et restant à étudier, et je me réjouis que le futur barreau Vigie soit doté d'un tel revêtement.

J'ai une petite inquiétude, mais je sais qu'elle sera maîtrisée : c'est la date limite de 2018 pour cette mise en conformité avec les délais légaux. Je sais néanmoins que la Municipalité présentera des études d'assainissement d'ici la fin 2015. Je tiens à remercier la commission qui a entendu les raisons de mon postulat en apportant sa caution à ce préavis.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Les revêtements phonoabsorbants font partie des mesures permettant de diminuer le bruit du trafic routier, comme chacun le sait. Mais de nombreux rapports d'experts, ainsi que le rapport-préavis de la Municipalité, indiquent qu'ils sont plus efficaces au-dessus d'une vitesse de 40 km/h, et qu'ils permettent de diminuer le bruit de roulement. De plus, ils ne peuvent pas être posés sur des rues à forte pente, celles-là même où le bruit est le plus élevé, du fait des accélérations ; mentionnons à cet égard l'avenue de Beaulieu, où il n'est pas prévu de poser ces revêtements. Et pourtant, c'est la rue la plus bruyante de la ville, sur toute sa longueur, selon le cadastre du bruit routier.

Or en ville, les contraintes des carrefours, des feux, des « tournez à droite » ou « tournez à gauche » impliquent de nombreux arrêts, suivis de redémarrages, et c'est alors le bruit du moteur qui prédomine. Et pour diminuer le bruit du moteur, il faut agir sur le comportement des conducteurs, qu'ils soient en voiture ou à moto, principalement par une diminution de la vitesse.

On constate que les aménagements nécessaires à la modération de la vitesse sont moins chers que les revêtements phonoabsorbants. A titre de comparaison, pour les zones 30, la Ville nous avait donné un chiffre : elle a estimé à environ 70 000 francs en moyenne les dépenses nécessaires à leur création. Pour les revêtements phonoabsorbants prévus sur une partie de l'avenue de la Gare, sur Ruchonnet et sur Vinet, dans le cadre du projet Axes forts de transports publics, c'est un montant de 839 000 francs qui a été prévu. Plus chère encore est la pose de fenêtres isolantes, puisque le même rapport indique un montant de 6 180 000 francs.

Les membres du Conseil communal soucieux des finances publiques devraient donc privilégier la diminution de la vitesse plutôt que les revêtements silencieux et les fenêtres isolantes. Mais ne gâchons pas nos chances de voir diminuer le bruit du trafic routier par différentes mesures complémentaires, puisque, sur certaines rues relativement plates, où il n'est pas nécessaire de s'arrêter à tout bout de champ, ces revêtements amélioreront sûrement la situation.

Toutefois, il nous paraît indispensable que les différentes solutions pour diminuer le bruit soient choisies en fonction de la typologie des rues considérées. Nous profitons de cette intervention pour poser une question à M. le municipal des Travaux. Je viens de mentionner un montant de 6 180 000 francs pour les fenêtres isolantes. Ce montant figure au plan des investissements 2015-2018 ; comme c'est le même montant, on peut supposer que c'est bien de ces fenêtres qu'il s'agit. En revanche, le montant de 839 000 francs prévu pour les revêtements phonoabsorbants, également mentionnés, ne figure pas au plan des investissements – du moins je ne l'ai pas trouvé. M. le municipal des Travaux pourrait-il nous dire si ce montant de 839 000 francs, prévu dans le cadre du projet Axes forts pour les rues citées plus haut, sera inclus dans la demande de crédit qu'il nous a annoncée pour fin 2015 ? Le groupe socialiste soutiendra la réponse au postulat de M. Henchoz, les revêtements silencieux correspondant, comme je l'ai dit, à certaines typologies de rues et pouvant donc améliorer la qualité de vie des riverains.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Durant cette législature, nous avons déjà passablement parlé de bruit routier et de revêtements phonoabsorbants. Nous n'allons donc pas refaire le débat ce soir.

Je tiens à souligner l'intérêt du présent rapport-préavis, car il se base sur des retours d'expériences de pose de tels revêtements sur les routes d'Oron et de la Feuillère, et pas seulement sur des résultats de laboratoire. C'est à souligner. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'on déchanté un peu et que l'efficacité de ces revêtements est très éloignée

des promesses faites par les fournisseurs, qui annoncent régulièrement des gains de 6 à 8 décibels. Cela démontre, une fois de plus, que les revêtements phonoabsorbants ne permettront pas de résoudre seuls la problématique du bruit dû au trafic routier. Ils ne sont qu'une mesure parmi d'autres, et il faut appliquer une combinaison de mesures à la source – d'autres préopinants en ont déjà parlé. Il faut des mesures de planification de la circulation, afin de diminuer le trafic, une limitation de la vitesse, une réduction des bruits des moteurs et de roulement par l'adoption d'une conduite régulière, la promotion des pneus silencieux et la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

Les Verts soutiendront bien évidemment ce rapport-préavis, mais nous tenons encore à rappeler que la législation fédérale oblige les propriétaires de routes à assainir les tronçons qui causent un bruit excessif d'ici 2018. Dans ce contexte, nous attendons avec une certaine impatience le préavis qui doit sortir prochainement avec les crédits d'études nécessaires pour finaliser l'analyse du réseau routier lausannois.

M. Philipp Stauber (UDC) : – M^{me} Decollogny, et même M. Baud parlent d'une réduction de la vitesse pour réduire le bruit des moteurs en ville. Si je partage l'analyse concernant les moteurs comme source de bruit important, par exemple, sur l'avenue de Beaulieu, étant ingénieur, qui aime bien rouler en voiture, et qui aime bien la mécanique et les solutions techniques aux problèmes, j'aimerais malgré tout vous rappeler que la véritable solution à cette question de bruit des moteurs en ville, c'est les voitures hybrides. Avec un moteur électrique, vous n'entendez pas les accélérations ; les voitures hybrides sont certainement une solution d'avenir à ce problème.

Pourquoi est-ce que je dis cela ? Parce que la politique des Verts consiste malgré tout à empêcher les automobilistes de regarder vers l'avenir. Je doute que beaucoup investissent facilement dans ces voitures dans une ville où l'on essaye d'empêcher de rouler en voiture, quelles que soient les voitures. Les Verts devront un jour se décider et savoir s'ils ne veulent pas inciter les automobilistes à utiliser des voitures hybrides plutôt que d'essayer d'interdire tout trafic.

M. Johann Dupuis (La Gauche) : – Au nom du groupe La Gauche, je vous encourage aussi à soutenir ce préavis, qui soulève plusieurs points intéressants, notamment sur l'utilité que peuvent avoir ces revêtements routiers silencieux, mais pas partout. Comme l'ont signalé mes préopinants, ces revêtements routiers ont des limites techniques qu'on n'aurait peut-être pas imaginé à la base.

En plus de la qualité du préavis – que je salue –, le travail en commission a révélé deux ou trois éléments importants, comme le fait que, malgré les efforts de la Municipalité, qui ont été importants dans ce domaine, un des principaux obstacles à une ville qui respecte les normes fédérales sur le bruit, c'est le manque de financement et le manque de priorité dans les investissements à destination de l'assainissement des zones où les normes sont dépassées. Je tiens donc à rendre ce Conseil attentif au fait qu'on voit peut-être ici les impacts négatifs des politiques de frein à l'endettement. Il y a peut-être intérêt à mettre les moyens pour des choses sensibles, comme le silence et le respect des normes fédérales de bruit.

Je rejoins les propos de mes préopinants socialistes et verts : la politique la plus efficace en matière de prévention du bruit, ce n'est pas nécessairement la pose de revêtements routiers, même si cela peut être utile, mais c'est effectivement de limiter quantitativement le trafic en ville.

Par rapport aux remarques de mon préopinant, M. Stauber, ce n'est pas la réponse des Verts à sa question, mais ce sera la réponse de La Gauche. Entre interdire le trafic ou stimuler les automobilistes à passer de voitures normales à une motorisation hybride, la réponse de La Gauche est très simple : il n'est pas question d'interdire le trafic en tant que tel, mais de stimuler la mobilité douce avant tout, et la mobilité douce, ce n'est pas une voiture, même hybride. Donc une voiture hybride, même si elle produit moins de bruit, amène d'autres nuisances. Elle n'élimine pas le problème de la nuisance du trafic

individuel motorisé. Une réponse à ce problème du bruit doit être générale et holistique, et inclure, comme le fait en partie la Municipalité, des mesures de réduction du trafic et des mesures de promotion de la mobilité douce. Ces remarques étant faites, je rappelle que le groupe La Gauche soutient ce préavis.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Comme nous avons été interpellés par M. Stauber, je donnerai une réponse rapide. Effectivement, la voiture hybride est peut-être une solution en termes de bruit, mais en termes de bruit uniquement, puisque l'impact de la voiture est beaucoup plus large. Une voiture hybride n'amènera aucune amélioration concernant les emprises sur l'espace public ou la sécurité, et n'a qu'un impact partiel sur la pollution. Donc les Verts se battent pour une réduction du trafic individuel motorisé à Lausanne. Ils se battent pour une amélioration des transports publics, pour un renforcement de la mobilité douce et, finalement, derrière cela, pour une ville plus conviviale et des espaces publics de qualité.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Juste une remarque à M. l'ingénieur Stauber : je n'ai pas très bien compris le lien entre les voitures hybrides et les revêtements phonoabsorbants, puisque, finalement, le revêtement phonoabsorbant absorbe le bruit du roulement, si je ne me trompe pas, et les voitures hybrides roulent, comme toutes les voitures. Vous parlez donc d'un problème de bruit de moteur et pas de bruit de roulement.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Une question m'a été posée par M^{me} Decollogny sur les fameux 830 000 francs qui ne figurent pas dans le plan des investissements. Vous avez donné la réponse par votre question : oui, il sera dans le préavis sur le projet du tram. Il est planifié pour la fin de l'année. *Wir warten...*

Concernant les autres questions, je ne veux pas entrer dans la polémique, mais je crois que la meilleure des solutions, c'est qu'il n'y ait pas de voitures. On peut se demander si les habitants servent encore à quelque chose. Je rappelle quand même que la société est un tout ; il y a des besoins et des nécessités pour les uns et les autres, et tant que je serai à cette place, j'ose espérer que le collège municipal me suivra dans la réponse que je viens de vous donner.

La discussion est close.

M. Jean-Pascal Gendre (PLR), rapporteur : – La commission a accepté la conclusion à l'unanimité.

La conclusion est adoptée à l'unanimité.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2014/40 de la Municipalité, du 10 juillet 2014 ;
- 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'approuver la réponse de la Municipalité au postulat de M. Jean-Daniel Henchoz et consorts : « Revêtements routiers silencieux : l'environnement et la qualité de vie à Lausanne y gagnent ».

**Postulat de M. Philippe Mivelaz : « Quartier lausannois : préserver ou laisser démolir ?
Préserver le patrimoine bâti pour la diversité sociale et l'identité des quartiers »**

Rapport

Membres de la commission : M^{mcs} et MM. Maurice Calame (PLR), rapporteur, Eddy Ansermet (PLR), Claude Bonnard (Les Verts), Benoît Gaillard (Soc.), Albert Graf (UDC), Anne-Lise Ichtters (PLR), Robert Joosten (Soc.), Philippe Mivelaz (Soc.), Vincent Rossi (Les Verts).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport polycopié de M. Maurice Calame (PLR), rapporteur

Président:	M.	Maurice	Calame	Libéral-Radical
Membres:	M.	Eddy	Ansermet	Libéral-Radical
	Mme	Anne-Lise	Ichtters	Libéral-Radical
	M.	Robert	Joosten	Socialiste
	M.	Philippe	Mivelaz	Socialiste (remplace Mme Sarah Neumann)
	M.	Benoît	Gaillard	Socialiste (remplace Mme Magali Zuercher)
	M.	Claude	Bonnard	Les Verts
	M.	Vincent	Rossi	Les Verts (remplace M. Valéry Beaud)
	M.	Albert	Graf	UDC
Absente	Mme	Laurianne	Bovet	La Gauche

Représentant de l'administration

	M.	Olivier	Français	Directeur des travaux
	M.	André	Baillod	Chef du service de l'urbanisme

Notes de séances

M. Jean-Philippe Dapples Responsable administratif au Service d'urbanisme

Date de la séance

Mercredi 19 novembre 2014 de 13h 30 à 14h25

Lieu

Rue du Port-Franc 18, 3ème étage, salle 368

Le postulat Mivelaz

Le postulat demande à la Municipalité

- d'inventorier les périmètres dignes de protection en tenant compte des inventaires fédéraux et cantonaux du patrimoine bâti, voire de mener les études complémentaires nécessaires
- de fixer, dans chacun de ces périmètres les objectifs de protection qui seront ensuite traduits dans les plans d'affectation.

Le postulat vise à préciser certains critères de préservation même si la notion d'ensemble a déjà été introduite dans le règlement du PGA. Le postulat vise à préciser davantage certains critères de préservation. Le recensement ISOS (Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse) dont l'étude est en cours doit définir des périmètres, mais cela ne suffit pas à la protection. Différents types de quartiers énoncés dans le postulat méritent qu'on leur prête attention.

Le postulant rappelle à titre d'exemple que le Tribunal cantonal a émis un arrêt dans le cas des villas du Mont-d'Or qui ont été reconnues comme un ensemble digne de protection. En précisant des critères, il sera possible d'anticiper de pareils cas et d'éviter des recours.

Points discutés

Position de la Municipalité

Le municipal répond qu'au stade du débat de cette commission sur l'examen de ce postulat, il ne peut pas donner une position de la Municipalité. A titre personnel, il comprend ces préoccupations et pense que la Municipalité partage ces considérations. Il précise que la notion d'ensemble définie dans le PGA recouvre aussi bien le patrimoine bâti que les espaces naturels dignes de protection.

Il rend attentif les commissaires que la procédure de classement d'un objet (bâti ou végétal) est une démarche effectuée par des fonctionnaires dont les choix ou les priorités ne passent pas par le filtre « démocratiques ». La Municipalité est sensible aux notions de préservation et admet que :

- certains objets doivent être protégés,
- d'autres peuvent évoluer
- et enfin d'autres disparaître si besoin.

Sous réserve de l'adoption de la révision du PDCom (Plan Directeur Communal) le PGA (Plan général d'affectation) va être repris et les notions d'ensemble pourront y être développées. La LAT (Loi sur l'aménagement du territoire) a renforcé l'obligation de faire évoluer le milieu bâti en premier lieu ; les villes ne doivent plus s'étendre, mais se densifier. Cela impliquera des choix.

A titre personnel, le Municipal se montre favorable à la notion d'inventaire, mais rend attentif qu'il ne faut pas se lier de manière trop restrictive. Enfin, il précise que les aspects du patrimoine bâti et végétal sont pris en compte en amont dans toutes les planifications et qu'ils le sont à nouveau lors de la délivrance des permis de construire.

Explication du postulant

Le postulant explique que la Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) fixe des pesées d'intérêts. Une grande quantité d'objets ne sont pas répertoriés. Justement, dans le cas du Mont-d'Or, les bâtiments n'étaient pas encore inscrits en note 2, ce qui démontre que l'inventaire doit précéder des choix de démolition.

Position des Verts Lausannois

Les Verts lausannois proposent de :

- Protéger le milieu bâti et le tissu social qui y est implanté ;
- N'accepter que les démolitions vraiment nécessaires, par exemple l'installation d'infrastructures d'intérêt public ;
- Inventorier les objets ou les périmètres dans les quartiers qui représentent un ensemble cohérent et dont le tissu social fonctionne.

L'inventaire lausannois

Un commissaire relate que l'inventaire ISOS au niveau suisse a été lancé il y a déjà une trentaine d'années et que la Municipalité de Lausanne n'a pas encore agi concrètement jusqu'ici. La commune toute entière est pourtant considérée comme un site d'importance nationale. Cela implique-t-il une protection totale, ce serait sans doute excessif. Il faut néanmoins retenir que la Ville de Lausanne n'a pas encore fait son inventaire.

Densification et protection

Un commissaire exprime son intérêt de voir une politique de densification pour la ville. Il craint toutefois qu'en parallèle aux grands projets liés à Métamorphose on n'assiste à des

microprojets de densification avec, par-ci par-là, des immeubles qui densifient une parcelle ou un quartier, mais le défigurent en lui faisant perdre son caractère.

Un autre commissaire constate que de nombreuses petites villas sont démolies pour laisser la place à de petits immeubles qui utilisent le maximum du terrain. Il se déclare sensible à l'aspect « régional » d'un quartier et considère que parfois la densification a ses limites.

Droits à bâtir et protection du patrimoine

Des droits à bâtir existent, ils sont définis par le PGA, à moins que le bien immobilier ou le jardin n'aient été recensés, on ne peut pas empêcher le propriétaire de valoriser son bien. Le problème est que les inventaires et les recensements sont réalisés par des fonctionnaires soit à Berne soit au Canton. Cette manière de faire n'est pas acceptable car elle dépossède la Municipalité et le Conseil communal de son droit d'avoir le dernier mot.

Le Conseil communal devrait avoir le pouvoir décisionnel en matière d'aménagement du territoire.

- Par exemple, le Conseil communal a décidé de ne pas maintenir le portail comme témoin du stade de la Pontaise qui sera démolie pour construire l'écoquartier des Plaines-du-Loup ; cette décision retarde maintenant l'adoption du plan directeur localisé puisqu'un fonctionnaire du Canton a bloqué le processus.
- Le vœu de préserver le tissu social d'un milieu bâti est tout à fait honorable, mais il faut aussi tenir compte que souvent, la simple nécessité d'entretenir un bâtiment va occasionner des gênes pour les habitants.
- La mutation de la ville est inéluctable et doit accompagner l'accroissement de la démographie. Pour mémoire les Lausannois ont fortement soutenu les principes de la révision de la LAT sur la densification, mais ils ne sont pas d'accord dès que cela se passe devant leurs fenêtres ou chez eux.

Dangers des grandes restrictions de bâtir

Le postulant reconnaît le problème lié à la réalisation des inventaires et recensements par des experts ou des fonctionnaires et que cela crée un déficit démocratique. C'est pourquoi il souhaite que ceux-ci soient réalisés par l'autorité communale dans le cadre des planifications locales pour garantir le processus démocratique.

Un commissaire se montre favorable aux inventaires et recensements, mais craint les éventuels blocages du développement qu'ils pourraient engendrer. Il trouve meilleure la solution consistant à décider de principes généraux puis à gérer les situations ponctuelles au cas par cas. Il demande s'il serait possible de modifier le PGA en donnant l'autorisation de ne plus respecter la distance des constructions à la limite. A cela le municipal répond qu'un tel cas de figure déboucherait rapidement sur une situation anarchique entre partisans de l'ordre contigu et ceux voulant préserver quelques dégagements.

Position du Service de l'urbanisme

Le chef du Service de l'urbanisme nous rend attentif que modifier le PGA seul ne suffirait pas. Il faudrait s'attaquer à toutes les planifications ce qui représenterait d'une part une tâche énorme et, d'autre part, s'opposerait aux droits acquis des propriétaires ; le blocage juridique serait assuré.

Par ailleurs, il relève que si on permet de construire jusqu'à la limite, on générera un grand nombre de façades borgnes en limite de propriété.

Il explique par ailleurs que le travail d'inventaire des bâtiments du centre-ville avait donné lieu à un travail considérable. S'il fallait étendre l'analyse pour chaque bâtiment à l'ensemble du territoire communal il faudrait disposer d'un budget conséquent pour engager des collaborateurs supplémentaires ou confier des mandats à des entreprises spécialisées.

Conclusion

Le postulant et un commissaire estiment qu'il faudra :

- déterminer des priorités dans ce qui doit être protégé
- et préciser des critères de protection.

Le municipal entend ces préoccupations et se déclare prêt à en discuter. Il encourage les intervenants à prendre contact avec les responsables de la protection pour bien comprendre ce qui se fait déjà.

Vote de la commission

Au vote la commission accepte de renvoyer ce postulat à la Municipalité.

5 commissaires acceptent la prise en considération du postulat Mivelaz,

0 la refuse et

4 s'abstiennent.

Discussion

M. Maurice Calame (PLR), rapporteur : – Je n'ai rien à ajouter à mon rapport.

La discussion est ouverte.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Les Verts sont très attentifs à la qualité de vie en ville et au patrimoine qui participe de cette qualité. En effet, nous considérons que le tissu social, qui se constitue avec le temps dans un quartier, est étroitement lié au patrimoine bâti et aux lieux publics tels qu'ils sont peu à peu apprivoisés par les habitants. Avec le temps, certains éléments urbanistiques prennent ainsi une valeur qui dépasse celle du foncier et méritent d'être protégés. Le postulat de M. Mivelaz propose de répertorier ces éléments et nous nous en félicitons.

Protéger un patrimoine, ce n'est pas seulement protéger des bâtiments. C'est également protéger des espaces verts, des espaces publics, et aussi une des caractéristiques fondamentales qui font de Lausanne une ville extraordinaire : son étagement naturel et la vue de toute beauté qui en découle et qui s'offre ainsi à une proportion inégalée de ses habitantes et habitants. Vous devinez ici que je me réfère à la protection contre les aberrations urbanistiques ; je me contenterai d'effleurer ce sujet.

Les Verts soutiennent la densification en ville, mais pas n'importe comment. Il s'agit de le faire avec discernement et avec tact, en privilégiant la qualité urbanistique et en préservant le patrimoine. Cette position a déjà été adoptée formellement par l'Assemblée générale des Verts lausannois il y a une année.

Aujourd'hui, le Parti socialiste propose de doter Lausanne d'un outil permettant justement d'agir avec discernement et avec tact. Nous saluons cette proposition et la soutenons avec enthousiasme. Les Verts vous encouragent donc à transmettre ce postulat à la Municipalité.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Un récent éditorial du journal *Le Temps* consacré à l'aménagement du territoire dans notre canton, signé par M. Yelmarc Roulet, disait : « On peut légitimement s'interroger sur la tournure excessivement quantitative prise en Suisse par l'aménagement du territoire. Cette discipline ne devrait pas se réduire à des chiffres, mais rester créative dans la proximité du terrain. »

Au risque d'avoir quelques conflits avec mon employeur, le Service du développement territorial du Canton de Vaud, je me permets quelques considérations sur la notion de densification. Effectivement, il est parfois opposé à mon postulat que ce sera un frein à la densification. Dans cette approche purement numérique, la densification est souvent expliquée par des chiffres. Selon le Service statistique Vaud, la population du Canton devrait atteindre entre 863 000 et 987 000 habitants à l'horizon 2040. Par rapport à la

population au 31 décembre 2014, qui est de 755 369 habitants, cela représente entre 110 000 et 230 000 habitants supplémentaires. On estime que les réserves de terrains à bâtir actuelles peuvent accueillir entre 200 000 habitants et 250 000 habitants. L'estimation vient du Service de développement cantonal ou fédéral. Sachant que l'affectation du sol se prévoit à quinze ans et non pas à vingt-cinq ans, on peut dire que le canton dispose de suffisamment de zones à bâtir.

Alors, pourquoi densifier ? Premièrement, le peuple suisse, et la population vaudoise notamment, a soutenu la révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, qui vise à lutter contre le mitage du territoire. Certains l'ont interprété comme un sacré coup de latte. Chacun sait que ces réserves sont mal réparties dans le territoire et on voudrait concentrer cette croissance de la population dans les centres, car cette population, disséminée dans les régions mal desservies par les transports publics, loin des emplois et des services, nécessitera, en plus de la place pour construire son logement, de routes, de lignes de transports, d'écoles, qui utiliseront d'autant plus de terrain que les distances des déplacements seront décuplées. Chacun comprend ce mécanisme, mais parler de densification sans parler de déclassement de terrains mal situés est un non-sens. Cela signifie simplement donner libre cours à la spéculation foncière.

Une politique d'aménagement du territoire visant à densifier les centres urbains et préserver le paysage se heurte à deux écueils. D'abord, la souveraineté communale en matière d'aménagement du territoire, qui fait que les communes rurales n'ont aucun avantage à déclasser des zones à bâtir surdimensionnées sans compensation. Et le fait que les communes ont rarement la maîtrise du sol où l'on voudrait déclasser ; le surdimensionnement de la zone à bâtir est inhérent au fait que les terrains sont en mains privées. La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire prévoit, par exemple, que les zones à bâtir doivent être prévues pour les quinze prochaines années. Cette échéance de temps est sans doute valable pour les régions urbaines, mais elle l'est moins pour les régions rurales, où les propriétaires réfléchissent souvent en termes de génération, soit environ vingt-cinq ans. Les plans d'affectation ne sont par ailleurs pas souvent révisés. La création d'une taxe sur la plus-value, qui introduit un mécanisme de compensation et d'indemnisation, apportera peut-être un correctif à cette situation, mais sera sans doute insuffisante.

Pour revenir plus précisément à l'objet de ce postulat, il vise à protéger et à diversifier la qualité des quartiers urbains dans leur substance matérielle, mais aussi dans leur composition sociale. Si la qualité des paysages est menacée par le mitage du territoire, la qualité des centres urbains est également menacée par une spéculation débridée, qui tend à démolir un patrimoine, un cadre de vie précieux aux Lausannois, non pas forcément pour accueillir plus d'habitants, mais pour tirer une meilleure rente du sol, ce qui n'est pas forcément la même chose.

Dans la plupart des villes en croissance, la densité de la population dans les centres tend à diminuer au profit de la périphérie proche. On assiste à une sorte de nivellement de la densité, car l'accroissement de la population nécessite des infrastructures supplémentaires en matière de transports, de services ou des besoins nouveaux. On peut penser, par exemple, à l'agrandissement de la Gare, qui supprime des logements. Pour les besoins nouveaux, on peut citer aussi les besoins culturels : des théâtres, un opéra. La ville offre également des équipements sociaux comme les crèches et les garderies ; c'est plus difficile de trouver une crèche à Bioley-Orjulaz – je ne sais pas comment ils font. Mais, plus la ville s'agrandit, plus on doit prévoir des espaces verts et des places conviviales, comme aiment à dire les architectes. Toutes ces raisons expliquent que la densité de population dans les centres ne peut pas croître indéfiniment.

Un autre phénomène tend à limiter la croissance de la population dans les centres : la rente du sol, qui rend les loyers inaccessibles à une partie de la population, notamment les familles des classes moyennes ou défavorisées. Pour être objectif, ce phénomène de

« gentrification » reste relativement mesuré à Lausanne, comparativement à d'autres villes. Mais l'explication est que les limites politiques de la ville ne correspondent pas aux limites urbaines. La vue sur le paysage de certaines communes limitrophes et les avantages fiscaux expliquent aussi que certaines communes se spécialisent dans les résidences destinées à des personnes avec de hauts revenus. Cela ne veut pas dire que tout doit être gelé et que l'on doit chasser les hauts revenus, mais nous devons imaginer des stratégies plus ciblées et tenir compte des qualités existantes de nos quartiers.

On peut également se demander si le maintien de bâtiments anciens par des transformations douces qui améliorent les performances énergétiques, tout en maintenant une qualité urbaine particulière que l'on veut maintenir ne vaut pas mieux que de démolir ces mêmes bâtiments pour les remplacer par des prototypes de performances énergétiques, dont l'énergie grise nécessaire à leur construction ne sera compensée qu'après de longues années. Dans la croissance des villes, deux types de stratégie peuvent être adoptées : la première consiste à utiliser, à rénover et à transformer l'existant, et la seconde part d'une page blanche pour faire un plan d'ensemble. A Lausanne, les deux stratégies sont en œuvre, avec le maintien de nos quartiers, entre lesquels de nouvelles infrastructures de transports sont projetées. Les deux stratégies méritent de l'attention et de la créativité.

Pour terminer, j'aimerais citer un exemple que je trouve remarquable, qui date de la fin des années huitante ou début des années nonante, qui est une réalisation d'un bureau d'architectes lausannois, l'atelier Cube, à la Grande-Borde. On a un immeuble de logements que l'on rénove en travaillant sur la profondeur et, au lieu de faire une simple enveloppe pour isoler le bâtiment, on crée des oriels qui créent plus de profondeur au logement et en transforment la typologie. Le bâtiment voisin comprenant des activités artisanales est surélevé de maisonnettes desservies par une coursive ; cette dernière permet d'atténuer le bruit de la rue pour les logements. Cette transformation permet également de maintenir une mixité entre le logement et les activités. On voit d'ailleurs, dans cette même rue, plusieurs stratégies urbaines : rénovation, transformation, démolition, reconstruction. En conclusion, ne nous laissons pas enfermer dans un urbanisme brutalement quantitatif, mais restons attentifs à nos lieux de vie.

M. Eddy Ansermet (PLR) : – Le PLR s'abstiendra lors de la prise en considération de ce postulat. S'il fallait étendre l'analyse d'inventaire pour chaque bâtiment à l'ensemble du territoire communal, il faudrait disposer d'un budget conséquent pour engager des collaborateurs supplémentaires.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Le groupe UDC s'opposera à la prise en considération de ce postulat. D'entrée, j'aimerais dire que nous partageons les préoccupations de M. Mivelaz. Son exposé est tout à fait exemplaire sur les questions qu'on doit se poser dans une ville comme Lausanne.

Par contre, quand il s'agit d'amener des réponses, nous avons manifestement deux manières très différentes pour aborder le même problème. Dans le postulat de M. Mivelaz, on parle d'inventorier, de fixer des critères de préservation et de protection ; c'est certainement un souci légitime, de dire aux investisseurs et aux promoteurs ce que nous ne voulons pas, mais cette conception est trop statique pour nous. Elle pourrait avoir pour conséquence que nous fossilisons certaines parties de la ville par des blocages, parce que nous disons qu'on ne veut pas les changer.

En commission, il était aussi relevé que le rôle du Conseil communal n'est pas clair. La question de l'ampleur du travail et les difficultés juridiques, s'il fallait modifier tous les PGA dans ce sens, ont aussi été abordées. Mon préopinant a mentionné le problème du budget pour faire une telle démarche. Récemment, nous avons vécu une telle interrogation dans cette fameuse commission 43. Je vous lis le vœu de cette commission à ce sujet, et vous verrez à quoi je fais référence : « Au secteur en Rasude, à défaut d'un projet urbanistique et architectural de grande qualité, l'aspect extérieur des bâtiments de l'avenue de la Gare 41 et 43 doit être préservé. » Nous mettons ici en rapport un projet urbanistique

novateur, de grande qualité, et un intérêt à préserver certaines façades de bâtiments, qui sont effectivement plaisants et témoignent d'une certaine histoire architecturale. Mais, dans ce vœu, on exprime une sorte d'équilibre, une pesée d'intérêts qui ne dit pas qu'il faut préserver absolument des façades, mais qu'il faut le faire sous certaines réserves, soit qu'on peut les modifier ou éventuellement les détruire.

C'est donc plutôt dans le sens d'une innovation ou d'une densification intelligente que nous aimerions faire de la politique – « intelligente » entre guillemets, parce que tout le monde est intelligent, naturellement. Mais on veut préciser par des principes ou des règles ce que nous voulons plutôt que ce que nous ne voulons pas. On peut prendre comme exemple les rénovations douces. On peut dire ce qu'on ne veut pas, ou on peut préciser dans quelles conditions nous voulons des rénovations douces. C'est donc une façon positive ou une liste positive pour exprimer ce que nous voulons atteindre. Plutôt que des règles de densification basées sur des critères de préservation, nous aimerions des principes et des règles qui nous permettent d'aborder la densification, y compris la rénovation, de façon positive. C'est donc avec ce souci que nous refusons la prise en compte de ce postulat.

M. Guy Gaudard (PLR) : – C'est vrai que cette initiative doit être prise et traitée avec une extrême prudence. En effet, elle remet en question des droits à bâtir qui sont acquis et qui appartiennent à des acteurs du secteur privé. Je me demande quelle autorité a la compétence pour renégocier ou remettre en question des droits à bâtir qui ont été attribués à certains propriétaires. Suivant le fonctionnaire qui réévaluera la note architecturale du bien foncier, on peut craindre le pire, c'est-à-dire qu'un objet actuellement « démolissable » pour reconstruction ne le serait tout d'un coup plus.

On peut se demander si, en cas de décision de déclasser certains bâtiments, la Ville ne devrait pas dédommager le propriétaire qui se verrait spolié de ses droits à bâtir acquis, ou alors racheter l'immeuble en question. Elle pourrait ainsi faire ce dont elle a envie avec ce bâtiment. Mais je pense que la majorité des investisseurs qui démolissent un bâtiment pour densifier la parcelle le font surtout dans le but de mettre des logements supplémentaires sur le marché et pas uniquement dans un cadre d'investissement à tout prix. Donc, à titre personnel, je refuserai également la prise en considération de cette initiative.

M. Cédric Fracheboud (UDC) : – J'ai deux ou trois petites remarques. Tout à coup, on se soucie du problème de densification. C'est très bien. A force de densifier, on finit par léser des habitants, en construisant aux limites ; finalement, vous regardez les cheveux de votre voisine dès que vous ouvrez la fenêtre. Je ne trouve pas cela forcément agréable pour tout le monde. Après, il y a aussi une certaine volonté politique.

On a une forte augmentation de la population, et pas par les naissances ; c'est, malgré tout, l'immigration. On va peut-être un peu fort et un peu vite. Notre territoire n'est pas extensible et cela va forcément commencer à poser des problèmes. Alors, c'est très bien que des gens commencent à s'en rendre compte et essayent de fixer des limites, comme l'a bien expliqué mon collègue tout à l'heure. Le problème, c'est qu'on est en train d'étatiser cette problématique et cela finira par créer plus de soucis.

M. Nicolas Gillard (PLR) : – Une fois n'est pas coutume : je vais me désolidariser de mon groupe et rejoindre M. Stauber pour refuser, à titre personnel, la prise en considération de ce postulat. Je vous cite, dans le rapport, la position qui a été exprimée par les Verts. Effectivement, on a ce soir un Conseil qui est très politique et les partis annoncent haut et fort leur position. « Protéger le milieu bâti et le tissu social qui est implanté, n'accepter que les démolitions vraiment nécessaires, par exemple, d'installation d'infrastructures d'intérêt public. » Donc, toute démolition pour faire du logement privé serait interdite. Et puis, surtout : « Inventorier les objets ou les périmètres dans les quartiers qui représentent un ensemble cohérent et dont le tissu social fonctionne ». Quand j'ai lu cette phrase, je me suis dit que la réserve d'Indiens est proche. Il est, à mon sens, absolument impossible de se lancer dans un type d'étude où un fonctionnaire ou une

commission, à Lausanne, préserverait du bâti et un tissu social qui fonctionne avant d'avoir défini, mesdames et messieurs les Verts et les socialistes, ce qu'est un tissu social qui fonctionne.

Je vous avoue qu'en ma toute grande modestie, je ne m'en estime pas capable, et je ne pense pas que vous en soyez capables, à vingt ou trente ans d'intervalle, de décider ce qui est un tissu social qui fonctionne et là où vous devrez bloquer toute évolution d'un quartier. Je m'opposerai donc résolument à ce qu'on entre dans un processus qui viserait à figer des quartiers de Lausanne, sous prétexte que quelques élus lausannois ou quelques fonctionnaires auraient estimé qu'un tissu social fonctionne.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – M. Rossi déclare que les Verts souhaitent protéger les espaces verts ; c'est bien. Mais les protéger de quoi ? Car je ne crois pas qu'une majorité municipale, ou au Conseil communal, quel que soit son bord politique, mettrait dans son programme écorner nos espaces verts pour les livrer à la pioche des bétonneurs.

On me rétorquera que, certes, avec la liaison Vigie-Gonin, un certain nombre d'arbres devra être abattu. Mais toute règle, aussi absolue soit-elle, peut souffrir d'exceptions lorsque l'intérêt public est prépondérant. M. Mivelaz nous cite les 900 000 habitants attendus en 2040, ce qui signifie 200 000 habitants de plus. Dans la foulée, en voulant contester une densification – pour des raisons qui lui sont propres – là où il nous semble qu'elle doit se faire, c'est-à-dire à l'intérieur du tissu bâti, la repoussant un peu sur l'ensemble du territoire cantonal, puisque la réserve actuelle des zones à bâtir est suffisante pour 200 000 habitants, on développe une politique communale spécieuse. En effet, on ne remet pas en question les 200 000 habitants à venir, mais l'endroit et la façon de les répartir. Beau débat en perspective.

Je terminerai en citant quelques phrases du rapport. Je n'ai pas réussi à connaître l'opinion reflétée dans le chapitre Droits à bâtir et protection du patrimoine, où il est dit : « Le problème est que les inventaires et les recensements sont réalisés par des fonctionnaires soit à Berne soit au Canton ». Oui. Le commentaire dit : « Cette manière de faire n'est pas acceptable, car elle dépossède la Municipalité et le Conseil communal de son droit d'avoir le dernier mot ». On en rajoute une couche avec la phrase suivante : « Le Conseil communal devrait avoir le pouvoir décisionnel en matière d'aménagement du territoire ». Plus irresponsable, on a de la peine à trouver.

Il n'y a pas que la Ville de Lausanne qui a des services d'architecture, des services d'urbanisme remarquablement bien structurés et qui arrivent à nous mettre en musique les lois et ordonnances fédérales et leurs lois d'application cantonales. Il y a quantité de petites communes qui ne rêvent que de cela, d'avoir la bride sur le cou, où les intérêts sectoriels, partisans, particuliers, voire familiaux feraient que les pressions sur les municipalités seraient telles pour construire telle ou telle parcelle, pour l'affecter à un autre usage, avec une confusion des intérêts collectifs et personnels qui feraient que, rapidement, on en arriverait à des guerres de tranchées dans les communes au détriment du paysage, tel que Ramuz nous l'a chanté et que les générations précédentes nous l'ont légué. Il faut donc remettre le couvercle sur cette boîte de Pandore et ne plus en parler.

M. Claude Bonnard (Les Verts) : – J'interviens dans ce débat, car j'ai un certain intérêt pour le patrimoine bâti. Il se trouve que Lausanne, comme bon nombre de communes de Suisse, est depuis trente ans dans un inventaire des sites bâtis d'importance nationale. Cela signifie que, a priori, l'ensemble de la ville est classé. C'est beaucoup. Il n'y aurait pas un juge qui interviendrait en disant qu'il considère que l'ensemble est classé. Mais toutes les communes de Suisse, sauf celles qui résistent – le village gaulois contre l'Administration – ont transmis à Berne une liste du patrimoine plus précis à classer et à conserver, pour des raisons de qualité, de vue, etc. C'est ce qu'il faudrait que l'on fasse une fois à Lausanne. Il faudrait que la Municipalité ait le courage de faire cet inventaire et de répondre à un certain nombre de critères, tels que ceux évoqués par M. Rossi, comme un patrimoine de qualité ou sa mixité sociale.

Personnellement, ce qui m'intéresse, c'est ce qui dure : la pierre. Les aspects sociaux sont peut-être plus éphémères, comme on peut s'en rendre compte. En commission, M. le directeur des Travaux, nous a dit que, sous son règne, contrairement au règne des précédents directeurs des Travaux, qui ont mis cela dans un tiroir, cet inventaire serait fait. Je m'en félicite et je le remercie vraiment d'empoigner le problème, d'arriver enfin à établir un inventaire des très belles choses qui nécessitent d'être conservées à Lausanne, d'éviter qu'un PPA ou qu'un projet soit une sorte de métastase indélégante d'un urbanisme qui n'a rien à voir avec la parcelle et qui s'introduit dans un quartier de qualité. Donc, un grand merci pour intervenir à ce sujet et faire le ménage qui doit être fait depuis plus de trente ans.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Je pensais avoir beaucoup parlé, mais je remets une couche.

Comme l'a dit M. Bonnard, Lausanne est inscrit dans l'inventaire fédéral ISOS comme site d'importance nationale. Cet inventaire se traduit dans des plans, dans des périmètres qu'on doit définir à l'intérieur de la ville pour lesquels on définit des objectifs de protection. Ce degré de précision est en train de se faire entre les Monuments et sites au niveau cantonal et la Ville. C'est donc un travail en cours, et je pense qu'il n'y a pas de mauvaise volonté de part et d'autre pour ne pas mener ce travail jusqu'au bout.

Maintenant, sur la notion de réserve d'Indiens, je n'ai pas demandé que l'on maintienne la population. J'essaye de maintenir un cadre existant et ma proposition de postulat ne fait que suivre une recommandation de l'Office fédéral du développement territorial sur la prise en compte de ces inventaires, dont les plans d'affectation. On ne renonce à aucun pouvoir au niveau communal, ni au niveau du Conseil. Mais on doit prendre en compte ces inventaires dans la pesée d'intérêts et on aura, au final, à voter sur des PPA, des plans de quartier, si on a des ensembles que l'on juge dignes de protection et que l'on veut préserver avec des mesures d'aménagement du territoire plus fines ; c'est tout.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – M. Chollet m'a demandé contre quelle destruction des espaces verts il faudrait lutter. Il a répondu lui-même à la question avec l'exemple de Vigie-Gonin. Je l'invite aussi à contempler le nombre d'endroits où l'on détruit des espaces verts pour densifier, comme cela peut être le cas sur l'avenue de la Gare, ou à plein d'autres endroits de la ville, où l'on construit des bâtiments dans les espaces verts résiduels, des parcs ou des jardins qui sont encore disponibles, et dans lesquels on va construire des immeubles au détriment de la qualité de vie des habitants.

M. Gillard cite le rapport de manière assez peu commune, et les Verts lausannois sont cités nommément. Je l'invite à considérer avec une certaine prudence les propos rapportés ici et à ne pas fonder son opposition sur ces propos. Ce ne sont pas exactement ceux qui ont été tenus en commission. C'est un rapport de commission, donc les propos ont été synthétisés.

M^{me} Séverine Evéquoz (Les Verts) : – J'aimerais réagir aux interventions de mes réopinants. Il est important que la Ville de Lausanne se dote d'un outil qui propose une pesée d'intérêts en amont. Si on attend que les projets soient arbitrés au moment de la dépose d'un permis de construire, ou au moment d'une planification, souvent c'est trop tard pour avoir des arguments et c'est souvent les tribunaux qui déterminent si l'objet est digne de protection ou non. Donc, plus on agit en amont, mieux on détermine ce qui est digne d'intérêt, et plus on réduit la durée des autorisations lorsque les projets sont déposés. On évite ainsi bien des blocages de projets. Ce postulat plaide en faveur d'une dynamique d'autorisation plus plaisante et c'est donc important de le soutenir.

M. Philipp Stauber (UDC) : – On assiste ce soir à un phénomène intéressant. On se trouve avec l'UDC, le parti classique conservateur, comme les médias nous appellent, et une partie du PLR qui se positionnent comme innovateurs et qui veulent créer un futur pour cette ville, alors que les Verts et le Parti socialiste se positionnent comme les grands conservateurs qui veulent répertorier, protéger, conserver, figer. J'en prends acte. Je pense

d'ailleurs que c'est notre position assez naturelle que d'être les grands innovateurs. Je me réjouis de ces discussions à l'avenir, quand les rôles seront inversés, comme ce soir.

M. Yves Ferrari (Les Verts) : – J'aimerais rappeler à mon préopinant qu'après tant d'années d'attente et de dossiers qui se trouvent dans les tiroirs, c'est justement assez innovant que de vouloir faire ressortir cela et de faire en sorte que le projet avance.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Il n'est pas d'usage que la Municipalité participe à vos débats, mais puisqu'une question m'a été posée, je réponds. En même temps, vous me connaissez, j'aime garder un peu la parole et donner deux ou trois éléments.

M. Bonnard demande quelle autorité est compétente pour les droits à bâtir. Mais c'est vous, mesdames et messieurs. C'est le Conseil communal qui a l'autorité. C'est une particularité très vaudoise, que j'ai défendue. J'ai beaucoup de plaisir à vous écouter, et particulièrement la gauche, puisqu'au Grand Conseil, vous avez demandé que cette autorité soit transmise au Canton. Alors j'ose espérer que vous serez cohérents avec votre réflexion et que, dans les étages supérieurs, où vous allez régner, vous garderez cette prédominance. Bref, c'est vous, à la base, qui prenez les décisions d'aménagement du territoire.

Je rejoins passablement la réflexion du postulant, puisque, c'est vrai que la densification en soi pose beaucoup de problèmes. Je vais tout de même vous parler de la vie de la Municipalité au quotidien. Je vous rassure, elle a un peu de bon sens. Elle réfléchit quand elle délivre un permis de construire – je vous rassure aussi. Elle s'appuie sur le Plan général d'affectation. On a une révision du Plan directeur qui donne les éléments qui vont dans le sens du postulant. C'est pourquoi je me suis permis de dire en commission que je ne savais pas trop à quoi ce postulat servait, puisqu'on a dit qu'on allait le faire. Enfin, cela nous donne peut-être un accélérateur pour préparer la suite du Plan directeur et rentrer déjà dans le Plan général d'affectation.

C'est vrai qu'il faudra un peu de temps pour entrer dans cette réflexion urbaine et d'attention particulière dans les mesures conservatoires en fonction du bâti, tout comme du végétal. Je vais donc approcher ma collègue, M^{me} Germond, pour lui dire qu'il ne faudra pas oublier, au plan des investissements, suite à l'acceptation de ce postulat – puisque vous allez l'accepter –, de donner les moyens pour démarrer cela dans une année, donc encore « sous mon règne », puisque j'ai appris ce soir que je régnais. Je croyais que j'étais dans un pays démocratique et que j'étais dans un collège municipal, dans lequel j'étais minoritaire. Mais, enfin, j'ai appris que j'avais une certaine influence ; je vous en remercie. En tout cas, j'espère que j'ai encore l'influence pour donner les moyens d'entreprendre le travail futur dans le sens que vous nous demandez.

Maintenant, en ce qui concerne le processus ISOS, c'est vrai qu'on est les derniers à avoir été regardés par l'autorité fédérale. Je vous rappelle que si vous lisez les textes, tels qu'ils sont écrits aujourd'hui, il peut nous poser des problèmes, en tout cas dans le cadre de la gestion. Cela nécessite une attention très particulière. J'ose espérer que les gens qui travaillent dans l'aménagement du territoire répondront à la lettre de la Municipalité, qui dit qu'on aimerait bien être consultés dans la phase actuellement en consultation. Ce qui est un peu bizarre dans les droits, c'est que la Confédération nous dit que cela s'arrête au niveau du Canton et que c'est selon le droit du prince qu'éventuellement la commune est consultée. J'espère donc qu'on sera consultés dans la procédure ISOS en cours lancée par l'Administration fédérale.

Au quotidien, ce qui est sûr, c'est que toute décision que nous prenons qui peut être contraire au Plan général d'affectation, voir qu'il soit en conformité au PGA. Je l'indique parce qu'on a le droit, entre guillemets, de prendre des décisions bien particulières ; mais elles doivent être justifiées. Dans tous les cas, il faut être conforme à la loi et aux règlements. Quand on prend des dispositions particulières, il faut qu'elles soient dûment justifiées. C'est vrai qu'on devrait améliorer le Plan général d'affectation actuel pour les mesures conservatoires qu'on décidera demain sur notre territoire. L'outil ISOS, comme

d'autres outils qui nous parlent d'ensemble et pas spécifiquement d'objet, nous permettrait d'avoir une meilleure réflexion en termes d'aménagement du territoire. Néanmoins, la notion de densification, comme le postulant l'a rappelé, c'est une volonté populaire ; cela a été très fortement soutenu. Pour nous, l'autorité exécutive, qui prenons la décision pour dire oui ou non par rapport à une demande de permis de construire, la notion de densification est un paramètre non négligeable à prendre en compte.

Il a aussi été rappelé que dans la déconstruction et reconstruction, la pesée d'intérêts est nécessaire pour prendre en compte les différents éléments décrits par M. Mivelaz en particulier. Je prends par exemple la Loi sur l'énergie ; le bilan comptable énergétique et le bilan financier doivent être pris en compte dans l'analyse. Parfois, c'est avec une certaine difficulté que nous devons prendre des décisions qui vont affecter temporairement une partie des habitants de la ville. Mais il faut aussi rappeler la volonté du peuple de densifier.

Maintenant, en ce qui concerne les objets bâtis d'intérêt public, c'est aussi un autre critère important à ne pas négliger. Il est vrai que, parfois, pour développer la ville, il faut construire sur la ville. Le développement de la Gare est un objet sensible. J'ose espérer qu'on continuera une action commune pour développer cette partie de ville.

La discussion est close.

M. Maurice Calame (PLR), rapporteur : – Cinq commissaires ont accepté la prise en considération du postulat Mivelaz et quatre se sont abstenus.

Le postulat est renvoyé à la Municipalité par 50 voix contre 26 et 2 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Philippe Mivelaz : « Quartiers lausannois : préserver ou laisser démolir ? Préserver le patrimoine bâti pour la diversité sociale et l'identité des quartiers » ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

La séance est levée à 20 h 05.
