

Bulletin du Conseil communal

N° 18



Lausanne

Séance du 10 mai 2016 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 10 mai 2016

18^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 10 mai 2016, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Yvan Salzman, président

Sommaire

Deuxième partie	1353
Communications – Dépôts	
Pétition du Collectif des Riverains de la Maison-Blanche (174 signatures): « Développement des Râpes : de la cohérence SVP ! ».....	1353
Pétition de M. et M ^{me} Olivier et Carole Jaques (83 signatures) : « Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), communes de Lausanne et de Prilly " Lausanne-Chauderon - Union-Prilly" : nouveau tunnel ».....	1355
Ligne tl 24 Parcours Olympique. Création d'une nouvelle ligne de bus entre le quartier de la Bourdonnette et la Tour Haldimand (Bourdonnette, parc du Bourget, siège du Comité International Olympique (CIO), Navigation, quai de Belgique, Musée du CIO, quai d'Ouchy/Tour Haldimand)	
Préavis N ^o 2016/15 du 10 mars 2016.....	1355
Rapport.....	1363
Discussion	1364
Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « 'FoodTruck', quel statut pour ces restaurants sur roulettes ? »	
Développement photocopié.....	1368
Discussion préalable.....	1368
La discussion est close.	1368
Postulat de M. Fabrice Moscheni : « Réfrigérateurs en libre-service – réduire le gaspillage alimentaire et améliorer le lien social »	
Développement photocopié.....	1369
Discussion préalable.....	1369
Interpellation de M. Pierre Oberson : « Modification de la circulation : un plâtre sur une jambe de bois »	
Développement photocopié.....	1370
Réponse photocopiée de la Municipalité	1370
Discussion	1373
Interpellation de M^{me} Elisabeth Müller : « Parking souterrain à l'Hermitage : le projet n'a pas été abandonné ! »	
Développement photocopié.....	1375
Réponse photocopiée de la Municipalité	1376
Discussion	1379

Interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Quelle place du Château en 2018 ? »

Développement photocopié.....	1381
Réponse photocopiée de la Municipalité	1383
Discussion	1386

Interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Pôle Gare : combien de places de stationnement automobiles et pour qui ? »

Développement photocopié.....	1394
Réponse photocopiée de la Municipalité	1396
Discussion	1400

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Raphaël Abbet, Georges-André Clerc, Daniel Dubas, Romain Felli, Jean-Pascal Gendre, Nicole Graber, Claude Nicole Grin, Anne-Lise Ichters, Sébastien Kessler, Gaëlle Lapique, Philippe Lenoir, Françoise Longchamp, Gilles Meystre, Vincent Mottier, Bertrand Picard, Léonore Porchet, Sandrine Schlienger, Nicolas Tripet, Claude-Alain Voiblet, Diane Wild, Anna Zürcher.

Membres absents non excusés : M^{mes} et MM. Evelyne Knecht, Vincent Rossi, Schneider Gianni-John, Thanh-My Tran-Nhu.

Membres présents 75

Membres absents excusés 21

Membres absents non excusés 4

Effectif actuel 100

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

Communication – Dépôt

Pétition du Collectif des Riverains de la Maison-Blanche (174 signatures) : « Développement des Râpes : de la cohérence SVP ! »

Lausanne, le 4 mai 2016

Madame, Monsieur,

Nous vous transmettons ci-joint un premier envoi de signatures de la pétition mentionnée en référence.

Nous vous remercions par avance de nous tenir au courant des suites données par le Conseil Communal, et restons à votre disposition pour les suites à donner à cette démarche.

Avec nos salutations les meilleures.

Pour le Collectif des Riverains de la Maison-Blanche :

(Signé) *Caroline et Renaud Lacotte, Caroline et Roland Butikofer, Suzanne et Jean-Sébastien Rouaud, Anne-Sophie et Christian Barbé*

Texte de la pétition

PÉTITION - DÉVELOPPEMENT DES RÂPES : DE LA COHERENCE SVP !

Lausanne brade son patrimoine agricole et naturel

La demande des signataires :

1. Conserver la ferme « **Maison Blanche** » et la « **Coulée Verte** » de Montblesson
2. Des **logements au centre-village** de Vers-chez-les-Blanc

Les habitants de la zone foraine des Râpes demandent depuis longtemps la création de logements complétant le centre de Vers-chez-les-Blanc, déjà doté de services tels que collège, transports publics, poste, salle communale, église et quelques commerces.

La Ville a rejeté cette demande en invoquant une limitation de la croissance démographique. Elle a engagé la réduction des zones à bâtir au centre de Vers-chez-les-Blanc, dont elle possède une partie importante, mais veut maintenant construire un quartier de 42 logements au bas de Montblesson, dont 30 à l'emplacement du domaine de la « Maison Blanche ».

DEVELOPPONS LE CENTRE
DE VERS-CHEZ-LES-BLANC
ET PRESERVONS UN
PATRIMOINE A
MONTBLESSON.

CORRIGEONS LE PROJET
COMMUNAL QUI VA A FINS
CONTRAIRES !

L'aménagement du territoire vise à éviter le « mitage », là où il serait coûteux d'adapter les infrastructures et services nécessaires à un accroissement mal placé de la population. Appliquer ce principe à Lausanne permettra de préserver les zones foraines et leur paysage.

Les signataires demandent donc de renforcer le centre de Vers-chez-les-Blanc en y transférant, sur les parcelles communales, la réalisation des 42 logements envisagés à Montblesson.

Conserver la « Coulée Verte » et la ferme de la « Maison Blanche » permettra en outre de pérenniser une valeur paysagère et un élément de patrimoine, en accord avec la LAT et avec la révision en cours du Plan directeur communal.

Lausanne, 12 avril 2016

Pour le Collectif des Riverains de la Maison-Blanche :

Anne-Sophie et Christian Barbé

Caroline et Roland Butikofer

Caroline et Renaud Lacotte

Suzanne et Jean-Sébastien Rouaud

Route du Jorat 12b 1000 Lausanne 27

Route du Jorat 10 1000 Lausanne 27

Route du Jorat 8b 1000 Lausanne 27

Route du Jorat 10a 1000 Lausanne 27

LES CONSEQUENCES DU PROJET « JORAT-PONT ROUGE » À MONTBLESSON ET DU DEZONAGE DE VERS-CHEZ-LES-BLANC :

La ferme « Maison Blanche », pourtant très visible, serait rasée



La « Coulée Verte » de Montblesson serait obstruée par 10 bâtiments (30 logements)



La « Coulée Verte » vue du Nord



La « Coulée Verte » et la « Maison Blanche » vues du Sud

Le Centre-Village de Vers-chez-les-Blanc resterait sous-occupé



Communication – Dépôt

Pétition de M. et M^{me} Olivier et Carole Jaques (83 signatures) : « Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), communes de Lausanne et de Prilly " Lausanne-Chauderon - Union-Prilly" : nouveau tunnel »

Lausanne, le 6 mai 2016

Mesdames, Messieurs,

Veillez trouver ci-joint, une pétition signée concernant l'affaire citée ci-dessus. Nous vous en souhaitons bonne réception.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées

(Signé) *Carole et Olivier Jaques*

Texte de la pétition

LEB, communes de Lausanne et de Prilly « Lausanne-Chauderon – Prilly-Union » : nouveau tunnel. Résumé et Circonstances de la pétition

Un tunnel plus long permettrait de supprimer les passages à niveaux Prilly-Chasseur et Prilly-Union. La mise en souterrain de ce tronçon va améliorer la sécurité sur l'avenue d'Echallens, mais rien n'est fait pour améliorer la sécurité et la capacité des passages à niveau de Prilly-Chasseur et de Prilly-Union. De plus ceci éviterait certaines démolitions.

Nous agissons en qualité de citoyens concernés et nous demandons à nos dirigeants de procéder à des mesures immédiates pour revoir les travaux prévus du LEB en fonction de nos considérations.

Ligne tl 24 Parcours Olympique

Création d'une nouvelle ligne de bus entre le quartier de la Bourdonnette et la Tour Haldimand (Bourdonnette, parc du Bourget, siège du Comité International Olympique (CIO), Navigation, quai de Belgique, Musée du CIO, quai d'Ouchy/Tour Haldimand)

Préavis N° 2016/15 du 10 mars 2016

Travaux, Services industriels, Finances et patrimoine vert

1. Objet du préavis

Dans le cadre de l'évolution du réseau des transports publics (tl), la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'200'000.- pour financer l'aménagement d'une nouvelle ligne de bus le long du littoral, entre le quartier de la Bourdonnette et la Tour Haldimand, en desservant notamment la zone de détente de Vidy et les sites du CIO (siège et Musée). Les aménagements comprennent pour l'essentiel la création de nouveaux arrêts et l'adaptation nécessaire de certains carrefours à l'exploitation de la ligne.

2. Préambule

2.1 Contexte

Dans le cadre du développement de l'offre en transports publics (tl) dans l'agglomération lausannoise, le projet de cette nouvelle ligne de bus vise à répondre à plusieurs objectifs en termes de desserte. Pour l'essentiel, ceux-ci se déclinent au travers d'une nouvelle offre à l'intention notamment :

- des pendulaires :
 - o desserte du futur siège du CIO (600 employés à terme) ;

- o desserte tangentielle du site universitaire, offrant une liaison directe depuis Ouchy ;
- des touristes/visiteurs :
 - o desserte du Musée olympique ;
 - o desserte des quais de Belgique et d'Ouchy ;
 - o desserte des zones de loisirs de Vidy et du parc du Bourget.

Par ailleurs, ce projet de nouvelle ligne de bus prend en compte les demandes des habitants réclamant, pour le quartier de la Bourdonnette, le retour d'une liaison sans transbordement avec Ouchy, assurée par la ligne tl 2 avant la mise en service du réseau tl 08 et du métro m2.

2.2 Tracé et arrêts

Le tracé proposé de la ligne vise essentiellement à garantir une desserte fine des points d'intérêt identifiés le long du littoral. Les terminus et les zones de rebroussement se situeront à la Bourdonnette et à la Tour Haldimand.

Pour l'essentiel, le tracé de la ligne comporte douze arrêts, dont sept nouveaux, localisés dans la zone de Vidy-Coubertin et sur les quais d'Ouchy. Les cinq arrêts restants sont mutualisés avec les arrêts existants du réseau. Le tracé proposé permet également à la ligne de desservir deux interfaces des transports publics :

- la Bourdonnette : m1, ligne tl 25, ligne 701 des transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) ;
- Ouchy-Olympique : m2, ligne tl 2 et CGN.

L'itinéraire et la localisation des arrêts sont précisés sur le plan schématique ci-dessous :



2.3 Données sur l'exploitation de la ligne

Afin de répondre à la demande, tant des pendulaires que des activités de loisirs, la Municipalité propose l'exploitation de la ligne à une cadence de 15 minutes en journée. Des cadences réduites aux heures creuses ou en « saison basse » sont également évaluées.

Les tl prévoient l'utilisation d'autobus moyens afin de pouvoir répondre à une fréquentation potentiellement importante (heures de pointe, desserte loisirs et touristiques en saison estivale, etc.). Ce type de bus se révèle adapté au tracé de la ligne, à l'exemple de la ligne 16 qui dessert la Cité et Sauvabelin.

L'estimation du potentiel de fréquentation annuelle est évaluée à environ 500'000 voyageurs, soit un taux comparable à celui des lignes tl 38 et 46, par exemple. Cependant, compte tenu de la mixité des usagers, ce chiffre est à considérer comme un objectif à moyen terme sachant qu'une nouvelle ligne met en général deux à trois ans pour trouver son public et que le nouveau siège du CIO ne sera pas terminé à l'ouverture de la ligne. Cette nouvelle ligne portera vraisemblablement le numéro 24.

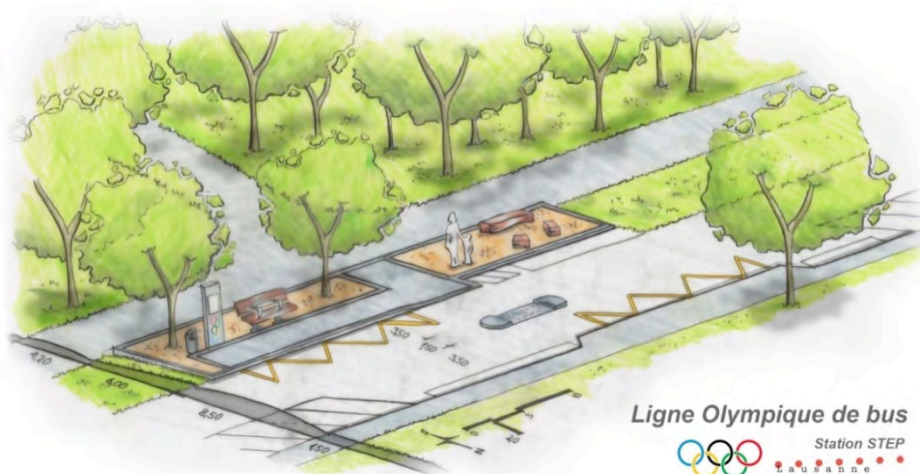
3. Interventions prévues sur le réseau de voirie

3.1 Enjeux généraux des aménagements

Dans le cadre de la structure des espaces publics pilotée par la Direction des travaux, un groupe de travail pluridisciplinaire constitué pour l'étude de la ligne a travaillé sur divers plans. Outre la définition fine du tracé, la localisation des arrêts et la problématique de l'exploitation de la ligne dans la zone de Vidy, une grande partie des réflexions a porté sur la conception des arrêts. Celle-ci a été fortement influencée par le contexte particulier et sensible de la zone de Vidy et des quais d'Ouchy qui contraint considérablement le champ d'action des possibilités constructives. L'objectif a notamment consisté à concilier les différents enjeux en présence et à répondre aux besoins identifiés (sensibilité des lieux, arborisation et espaces verts, manifestations sportives, itinéraires cyclables, sécurité des usagers, circulation des bus, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, etc.).

Dans la zone de Vidy, l'enjeu a notamment consisté à minimiser le plus possible l'impact constructif des quais sur les zones vertes et arborées, tout en garantissant une bonne accessibilité pour les piétons et en offrant des zones d'attente confortables, particulièrement pour les périodes de fréquentation élevée. Ainsi, le projet prévoit l'aménagement de zones d'accueil conviviales autour des arrêts, caractérisées par un revêtement perméable (gravier gras d'Enney, par exemple), pouvant être complété de plantations et d'un mobilier adapté aux caractéristiques des lieux. Les arrêts de chaque côté de la chaussée sont spatialement regroupés afin de concentrer les équipements offerts aux usagers et de garantir des traversées de route sécurisées.

Proposition d'aménagement : arrêt Parc-Bourget



3.2 Typologie des arrêts dans la zone de Vidy

Le groupe de travail s'est également prononcé sur la possibilité d'implanter des abribus aux endroits où l'usage et la fréquentation pourraient le justifier. Cependant, pour des

questions essentiellement d'intégration paysagère et patrimoniale, les abribus ne sont pas envisagés dans la zone Ouest de Vidy, ainsi que sur les quais d'Ouchy.

3.3 *Nouveaux arrêts : localisation, accessibilité, équipements et éclairage public*

La localisation des nouveaux arrêts a été étudiée en tenant compte des principales activités attractives locales et des possibilités de cheminement et d'accessibilité pour les piétons. La Municipalité précise que la dénomination des arrêts n'est pas encore définie de manière définitive pour le moment. De manière non-exhaustive, celles-ci sont détaillées comme suit :

- **Chamberonne** : université, centre sportif universitaire, jardins familiaux ;
- **Parc-Bourget** : zone de loisirs, plage, piste Vita, STEP, siège du CIO ;
- **Vidy-Camping** : siège du CIO, camping, auberge de la jeunesse, Musée romain ;
- **Pierre-de-Coubertin** : activités sportives (football, basket, aviron, volleyball, tir à l'arc, etc.) ;
- **Vidy-Port** : tennis, Maison du Sport International, port, plage ;
- **Parc Olympique** : Musée olympique, quais d'Ouchy ;
- **Tour Haldimand-Lac (terminus Est)** : parc du Denantou, promenade du littoral, ligne tl 8.

D'une manière générale, les équipements complémentaires (abribus, distributeurs de billets, etc.) sont limités et regroupés dans la mesure du possible. Concernant l'éclairage public, celui-ci étant déjà suffisant, performant et bien placé sur l'ensemble du tracé de la ligne, seuls quelques modifications et compléments de candélabres sont nécessaires à l'extrémité de la route de Vidy et à proximité de l'arrêt Chamberonne.

3.4 *Interventions sur l'extrémité ouest de la route de Vidy et sur les carrefours-clés*

Afin de garantir l'exploitation de la ligne dans chaque sens sur la route de Vidy, trois élargissements ponctuels de la chaussée sont nécessaires pour permettre le croisement des bus dans la section à sens-unique. Le carrefour entre l'avenue Pierre-de-Coubertin et l'avenue de Rhodanie sera également adapté afin de faciliter le passage du bus d'une rue à l'autre. Enfin, la régulation par feux de la traversée piétonne existante sur l'avenue de Rhodanie, à la sortie du giratoire de Montoie, facilitera l'exploitation de la ligne et l'insertion du bus dans le trafic à cet endroit.

Il convient également de souligner que la possibilité d'aménager un giratoire au carrefour entre l'avenue d'Ouchy, l'avenue de Rhodanie et les quais de Belgique est à l'étude. Cet aménagement permettrait d'améliorer la sécurité et la capacité du carrefour, tout en favorisant la circulation de la nouvelle ligne de bus et en offrant des possibilités de rebroussement pour les véhicules lors de manifestations et de fermeture des quais au trafic. Cependant, des études additionnelles devront être menées par les tl pour vérifier les impacts au niveau de la ligne aérienne et déterminer les procédures complémentaires (Autorités fédérales) qui devraient être engagées. Pour cette raison, et afin de ne pas retarder le reste du projet, cet aménagement ne sera pas réalisé lors de la première étape du projet.

3.5 *Mesures complémentaires et compensatoires en faveur des vélos*

D'une manière générale, les aménagements prévus pour la ligne de bus ne sont pas de nature à favoriser le confort et la progression des cyclistes sur ces axes actuellement très fréquentés par ces derniers. Plusieurs mesures « compensatoires » le long du parcours de la ligne, et à ses abords, sont ainsi prévues pour améliorer la condition des itinéraires cyclables, comme des réfections de chaussées, l'amélioration locale de différents abaissements et accès, le renforcement ponctuel de mesures de signalisation, etc.

3.6 Incidences sur le stationnement

L'aménagement des différents arrêts et les conditions nécessaires à l'exploitation d'une ligne de bus (zones de croisements, emprise des girations des véhicules, accessibilité aux arrêts, sécurité et visibilité des traversées piétonnes, etc.) requiert la suppression de 109 places de parc (105 gratuites et 4 payantes), en particulier dans la zone de Vidy-Coubertin. Outre le report modal escompté par l'exploitation de la ligne de bus, il est à souligner que l'offre actuelle en stationnement dans le périmètre susmentionné est de l'ordre de 1'500 places. Le régime de stationnement impacté correspond à du stationnement gratuit de trois heures.

3.7 Incidences sur l'arborisation et compensation

Si, telle que proposée, la construction des arrêts vise à limiter les incidences sur l'arborisation, il faut toutefois compter avec la suppression d'environ huit arbres sur l'ensemble du tracé. Il est à préciser que la majorité de ces derniers sont des frênes, dont l'espérance de vie est faible en raison de la présence sur site d'une maladie fongique (chalarose). Leur renouvellement sera donc nécessaire à court terme.

Le projet prévoit la plantation de 22 arbres à proximité des nouveaux arrêts. Ces nouvelles plantations viennent non seulement compenser les abattages, mais aussi la perte de surfaces vertes, ainsi que l'anticipation du renouvellement des arbres impactés par les travaux. Ces nouvelles plantations s'intègrent aux réflexions paysagères menées par le Service des parcs et domaines sur l'ensemble du périmètre de la zone de Vidy en lien avec les grands chantiers (renaturation de la Chamberonne, station d'épuration (STEP), siège du CIO, stade de Coubertin, etc.).

3.8 Intervention sur la structure routière

La mise en service de cette nouvelle ligne tl va contribuer à l'augmentation de la sollicitation de la voirie en lien avec la charge par essieu élevée des bus utilisés et leur fréquence de passage. Les classes de trafic permettant de définir l'épaisseur des structures routières nécessaires ont donc été recalculées sur l'entier du tracé en prenant en compte ces nouveaux paramètres. En comparant les épaisseurs des structures existantes avec celles résultant des nouveaux calculs, il est avéré que deux secteurs devront faire l'objet d'un renforcement structurel dû à la mise en œuvre de la nouvelle ligne de bus. Il s'agit notamment de l'avenue Pierre-de-Coubertin et de la route de Vidy.

S'agissant de l'avenue Pierre-de-Coubertin, le renforcement peut être réalisé par la pose d'une couche supplémentaire d'enrobé bitumineux sur celles existantes. Cette solution permettra, à moindres frais, d'augmenter la capacité portante de la chaussée et de supporter l'augmentation du trafic sans dégradations à court terme.

Le tronçon de la route de Vidy, situé entre le siège du CIO et la route cantonale (arrêt Chamberonne), ne sera pas redimensionné dans l'immédiat. Le passage régulier de nombreux véhicules de terrassement est à prévoir en raison de l'ouverture des chantiers de rénovation et d'extension de la STEP et du siège du CIO au début d'année 2016 (durée de trois ans). Afin de ne pas risquer une usure prématurée de la chaussée et de limiter les risques de conflit d'accessibilité, les travaux de renforcement de la chaussée, notamment des bords de cette voirie étroite, sont planifiés aux termes des chantiers du CIO et de la STEP.

3.9 Coordination avec les chantiers du CIO et de la STEP

Il est à relever qu'une coordination est menée entre le présent projet et les chantiers de rénovation et d'extension de la STEP et du siège du CIO. L'enjeu consiste à assurer une exploitation optimale de la ligne de bus conjointement au trafic généré par les deux grands chantiers précités. Pour des raisons de sécurité, des itinéraires cyclables alternatifs seront proposés pendant la période des chantiers.

4. Bases légales et procédures

Les interventions prévues pour la réalisation des quais, ainsi que les mesures de circulation, font l'objet d'une procédure de mise à l'enquête selon l'article 13 alinéa 2 de la loi sur les routes (LRou) et les mesures de signalisation doivent être publiées, conformément à l'ordonnance sur la circulation routière (OSR).

5. Calendrier et programme des travaux

Sous réserve des ratifications légales, l'obtention du permis de construire est attendue à l'été 2016. La durée des travaux est évaluée à environ trois mois. La mise en service de la ligne est donc prévue le 16 décembre 2016.

6. Consultation

Il convient de préciser que dans le cadre de la structure des espaces publics pilotée par la Direction des travaux, le projet a été présenté et discuté au sein du Groupe d'accessibilité piétonne (GAP), du Groupe deux-roues légers (GDRL), ainsi qu'au Groupe des acteurs économiques (GAE). Enfin, le projet a été validé au Comité des espaces publics (CEP) en novembre 2015.

Il a également fait l'objet de plusieurs séances de consultation et de présentation auprès des services de l'Etat et des tl qui ont été associés à la totalité du processus.

7. Agenda 21 – Développement durable

La réalisation de cette ligne de bus est conforme à l'état d'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis N° 2005/36, du 26 mai 2005, relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne ». Le projet répond notamment à la politique des transports en favorisant l'usage des transports publics.

8. Aspects financiers

Le coût total des travaux est estimé à CHF 1'200'000.- (TTC) sur la base des prix moyens déposés par les entreprises durant l'année 2015. Cet investissement se décompose comme suit :

Service des routes et de la mobilité :

• Travaux de génie civil (construction des arrêts)	462'000.-
• Travaux de génie civil (renforcement et réfection de la chaussée)	200'000.-
• Mesures complémentaires pour les vélos	22'000.-
• Signalisation verticale et marquage	104'000.-
• Régulation lumineuse	100'000.-
• Mobilier urbain et abribus	145'000.-
• Divers et communication	20'000.-

Total pour la Direction des travaux **1'053'000.-**

Service de l'électricité « éclairage public » :

• Travaux de génie civil	10'000.-
• Matériel	15'000.-
• Main-d'œuvre	3'600.-
• Intérêts intercalaires	400.-

Total pour la Direction des services industriels **29'000.-**

Service des parcs et domaines :

• Aménagements paysagers, matériaux	43'000.-
• Travaux de terrassement	55'000.-
• Nouveaux arbres	20'000.-

Total pour la Direction des finances et du patrimoine vert **118'000.-**

Coût total des travaux (TTC) **1'200'000.-**

Les divers et imprévus sont compris dans les coûts unitaires mentionnés ci-dessus.

9. Plan des investissements

9.1 Différence par rapport au plan

Initialement, un montant de CHF 1'200'000.- a été inscrit au plan des investissements 2016 – 2019 pour le « Développement du réseau de bus sur l'avenue de Rhodanie (mesure 16a CL01 - PALM 2012) ». Dans sa séance du 19 novembre 2015, la Municipalité a accepté de réaffecter cette somme en faveur du projet « Développement du réseau bus – création d'une ligne entre la Tour Haldimand et la Bourdonnette ».

Bien que ce projet réponde aux objectifs du paquet de mesures 16a du PALM 2012, à savoir le maillage des transports publics dans les secteurs périphériques et l'augmentation de leur part modale dans la zone, l'Office fédéral du développement territorial a décidé que le subside prévu pour la mesure 5586.2.058 (tl2 / Lausanne - Aménagements routiers sur l'avenue de Rhodanie) ne pouvait pas être affecté à la réalisation d'une autre mesure. En conséquence, la contribution fédérale attendue de CHF 400'000.- ne pourra donc pas être perçue pour ce projet de ligne de transports publics.

Cette perte de recettes sera intégralement compensée lors de l'établissement du prochain plan des investissements 2017 – 2020.

9.2 Conséquences sur le budget d'investissement

(en milliers de CHF)	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Dépenses d'investissements	900.0	300.0	0.0	0.0	0.0	1'200.0
Recettes d'investissements	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total net	900.0	300.0	0.0	0.0	0.0	1'200.0

10. Incidences sur le budget de fonctionnement

10.1 Charges d'intérêts

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.75% pour tous les services, à l'exception des Services industriels qui appliquent un taux de 3.25%, les intérêts théoriques moyens développés par le présent préavis s'élèvent à CHF 18'200.- par année à compter de l'année 2017.

10.2 Charges d'amortissement

En fonction de la durée retenue, les charges d'amortissement s'élèvent à CHF 65'400.-, dès 2017, pour les services concernés, à savoir :

- Service des routes et de la mobilité (pendant 20 ans) 52'650.-
- Service des parcs et domaines (pendant 10 ans) 11'800.-
- Service de l'électricité – éclairage public (30 ans) 950.-

Par ailleurs, les frais de personnel interne et les intérêts intercalaires comptabilisés sur la part des Services industriels, soit un montant annoncé de CHF 400.-, seront portés en recettes dans le budget de fonctionnement du service concerné.

10.3 Charges d'exploitation

Pour l'ensemble des services, il n'y a pas de charge d'exploitation supplémentaire par rapport à la situation actuelle, conformément aux modalités de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics et son règlement.

11. Conséquences sur le budget de fonctionnement

Hormis une vraisemblable augmentation de la part lausannoise pour couvrir le déficit d'exploitation des tl, les impacts financiers attendus durant la période 2016 - 2020 sont les suivants :

	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0	0	0	0	0	0
Charges d'exploitation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charge d'intérêts	0.00	18.20	18.20	18.20	18.20	72.80
Amortissement	0.0	65.40	65.40	65.40	65.40	261.60
Total charges suppl.	0.0	83.60	83.60	83.60	83.60	334.40
Diminution de charges Intérêts intercalaires	-0.40	0.00	0.00	0.00	0.00	-0.40
Main d'œuvre facturée aux crédits-cadres	0.00	0.00	0.00	0.00	00.0	0.00
Recettes sur stationnement	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	50.0
Total net	9.60	93.60	93.60	93.60	93.60	384.00

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 préavis N° 2016/15 de la Municipalité, du 10 mars 2016 ;

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

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

décide :

1. d'approuver le projet tel que décrit dans le présent préavis ;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'200'000.- pour financer l'aménagement d'une nouvelle ligne de bus le long du littoral, entre le quartier de la Bourdonnette et la Tour Haldimand, en desservant la zone de détente de Vidy et les sites du Comité International Olympique ;
3. d'autoriser la Municipalité à comptabiliser les charges d'amortissements du crédit mentionné sous chiffre 2 sur la rubrique 331 des services concernés ;
4. d'autoriser la Municipalité à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 des services de la Direction des travaux, de celui de la Direction des finances et du patrimoine vert, ainsi que sur la rubrique 322 pour celui de la Direction des services industriels ;
5. de porter en amortissement des crédits susmentionnés les recettes et les subventions qui pourraient être accordées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Olivier Faller (Soc.), rapporteur, Eddy Ansermet (PLR), Alix-Olivier Briod (PLR), Georges-André Clerc (UDC), Jean-Daniel Henchoz (PLR), Johan Pain (La Gauche), Gianni John Schneider (Soc.), Manuela Marti (Soc.), Elisabeth Müller (Les Verts), Karine Roch (Les Verts).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport photocopié de M. Olivier Faller (Soc.), rapporteur

Présidence :	M. Olivier Faller
Membres présents :	Mmes Manuela Marti, Elisabeth Müller (rempl Vincent Rossi), Karine Roch et MM. Eddy Ansermet, Alix-Olivier Briod, Georges-André Clerc, Jean-Daniel Henchoz, Johan Pain, Gianni Schneider (rempl. Mme Caroline Alvarez)
Membres excusés :	Mme Caroline Alvarez, M. Vincent Rossi
Membres absents :	--
Pour la Municipalité :	M. Olivier Français, Directeur des travaux
Pour l'administration :	MM. Patrick Etournaud, chef du service des routes et de la mobilité, Laurent Dutheil, chef de division du même service, François Dupuy, technicien au service des parcs et domaines
Notes de séances :	M. Claude Gigandet que je remercie pour la qualité des notes et la rapidité pour leur établissement.

Date, horaire et lieu :

Vendredi 22 avril 2016, de 08h00 à 09:15, Direction des travaux, salle 368

Présentation du préavis

M. O. Français présente les collaborateurs de l'administration qui l'accompagnent, soit MM. Etournaud, Dutheil et Gigandet. Il explique les raisons pour lesquelles la Municipalité demandera l'urgence pour cet objet : la ligne devra être opérationnelle lors du changement d'horaire en décembre 2016. Il détaille encore l'objet du préavis qui a pour mission de répondre à divers souhaits, celui d'une ligne touristique le long du lac et reliant le musée olympique, le CIO en construction à Vidy ou encore la maison du sport, celui de favoriser le déplacement des employés du CIO qui travailleront à Vidy (environ 600 personnes) et celui d'établir un lien en transport public entre le quartier de la Bourdonnette et Ouchy dont les habitants avaient demandé par pétition un prolongement de la ligne N° 2 jusqu'à leur quartier.

Discussion générale

Une discussion générale montre un accueil positif de ce préavis. Les diverses demandes de commissaires amènent explications ou discussions sur le trajet de la ligne et son flux, sur le genre de bus prévu, sur les autres utilisateurs de transports (TIM, vélos) et sur le financement.

Trajet et flux : il est relevé qu'il serait profitable que la ligne soit en site propre dès Ouchy, que la section Bains-Pêcheurs s'y prêterait mais qu'il faut tenir compte du plan des investissements car la mise en œuvre demande d'importants moyens financiers : donc musique d'avenir. Il est rapporté que les habitants de la Bourdonnette sont moyennement satisfaits considérant que c'est mieux que rien mais que le prolongement de la ligne 2 correspondrait mieux à leur demande. Un commissaire évoque plutôt le prolongement de la ligne 1 et même plus loin que la Bourdonnette, jusqu'aux Hautes écoles pour soulager aussi le M1. L'entrée du bus sur le site de Vidy en direction de la Bourdonnette demandera la pose de feux de circulation liés au passage piéton mais aussi actionné par le chauffeur.

sur les terrains de foot ou d'athlétisme. Nous sommes sûrs que cette ligne aura pour effet de diminuer l'utilisation de la voiture pour les trajets de proximité.

Nous souhaitons tout de même rappeler que la ligne 2, circulant sur l'avenue de Rhodanie, ne se connecte plus à l'arrêt Bourdonnette, et la nouvelle ligne ne comble pas tout à fait ce manque. Dans le futur, c'est la ligne 1 qui pourrait être prolongée en direction des Hautes écoles, sans transbordement à l'arrêt Bourdonnette. Cela nous semble une bonne solution, vu le fort développement spatial de l'EPFL. Serait-il alors possible de n'avoir qu'une seule ligne, reprenant l'itinéraire de la ligne du MBC jusqu'à Morges ? Nous rappelons donc notre souhait d'une continuité de la desserte de bus, idéalement sur toute la longueur du littoral, de Morges à Lausanne.

Lors de la séance de la commission, M. Français a indiqué que la route de Vidy, à l'ouest du site, pourrait être fermée à terme au transit de voitures ; nous pensons que c'est une bonne solution. A voir comment cela se met en place. Nous pensons aussi que c'est une excellente idée de fermer le raccourci d'accès, depuis Rhodanie, à l'accès à l'autoroute.

Toujours sur la même route de Vidy, il y a un petit bémol en ce qui concerne les cyclistes. Il est prévu de les dévier sur la contre-allée dans le sens ouest-est ; la rue est à sens unique, mais les cyclistes peuvent aller dans l'autre sens. Il est donc prévu de les faire partager cet espace avec les piétons, en mixité piétons-vélos. Nous regrettons ce retour à la situation précédente, qui n'était pas satisfaisante. Ce sont des populations qui ont des façons très différentes de se déplacer ; nous avons d'un côté des cyclistes rapides et sportifs, qui utilisent ce tracé pour revenir des Hautes écoles et, de l'autre, des promeneurs. La solution préconisée n'a de loin pas trouvé satisfaction auprès du groupe deux-roues légers. Finalement, en commission, j'avais renoncé à insister sur le point 3.5 du préavis, intitulé « Mesures compensatoires en faveur des vélos ». Après discussion avec le groupe et son appui, je trouve dommage que le préavis ne détaille pas ces mesures. Je demanderai donc des précisions sur leur nature.

Enfin, j'ajouterai que je ne suis personnellement pas très favorable à l'installation d'un giratoire au bas de l'avenue d'Ouchy, à la jonction de l'avenue de Rhodanie et du quai de Belgique, pour la raison que les giratoires, s'ils fluidifient le trafic automobile, sont mal adaptés aux mouvements des piétons et des cyclistes. Ces bémols étant évoqués, au nom du groupe des Verts, je vous recommande vivement d'accepter ce préavis.

M. Johan Pain (La Gauche) : – Le groupe La Gauche soutiendra ce préavis. J'ai quelques remarques par rapport à la pétition de l'époque des habitants de la Bourdonnette ; ils sont moitié-moitié, un peu comme la fondue. Il y en a qui sont satisfaits et d'autres un peu moins. Ce compromis, la ligne 24, dite ligne olympique, vaut mieux que rien du tout. Il y a quand même une satisfaction des habitants de la Bourdonnette, tout en espérant que le projet initial de cette pétition, donc le prolongement de la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette, soit réalisé dans plusieurs années.

Cette ligne est surtout pour le CIO, avec ses 600 employés, et pour les touristes. Mais le CIO ne verse absolument pas d'argent pour cette réalisation. Concernant l'avenue de Rhodanie et les problèmes de bouchons aux heures de pointe, en particulier l'été, j'avais déposé une interpellation en décembre 2014. Il y aura toujours ce problème entre Bellerive et Ouchy. Le groupe soutient ce préavis et vous appelle à l'accepter aussi.

M. Gianni John Schneider (Soc.) : – La ligne tl 24, parcours olympique, sera une toute nouvelle ligne de bus entre le quartier de la Bourdonnette et la Tour Haldimand. Mon enthousiasme est partagé par la majorité du groupe socialiste – il y a quelques abstentions. La future ligne 24 offre un accès au lac par les transports publics. C'est un déficit enfin corrigé, une idée de mise en œuvre avec diligence. Il n'y aura pas d'horizon 2020 ou 2025, puisqu'elle sera mise en service à la fin de l'année 2016. Je vous invite, avec la majorité du groupe socialiste, à soutenir ce préavis, dont l'urgence a été demandée ce soir.

M. Jean-Daniel Henchoz (PLR) : – Je vais intervenir sur ce sujet puisque, vous ne l'ignorez pas, je suis un habitué du sud-ouest. Je fréquente la zone de Vidy-Bourget de manière régulière, aussi en vélo. Ceci ne m'empêchera pas de plaider en faveur de cette ligne 24.

En commission, certaines bonnes idées ont été émises ; elles ont été reprises dans le postulat que nous avons lancé avec mon collègue Hildbrand au sujet du futur de l'avenue de Rhodanie, dont les trottoirs gigantesques permettraient à une colonne de chars d'évoluer sans trop de difficulté, à condition que les arbres ne résistent pas trop. Ceci dit, il y a un projet qui tendrait à lever l'hypothèque que relève M. Pain, en ce sens qu'on pourrait imaginer des couloirs réservés d'est-ouest pour les transports en commun.

S'agissant de la ligne 2, j'ai participé à plusieurs discussions avec les représentants de la Bourdonnette et j'avais cru comprendre, notamment par certains membres de leur association, tout comme par le directeur du camping de Vidy, que cette ligne 24 pourrait être une mesure provisoire. Effectivement, en renonçant au prolongement de la ligne 2, dont j'espère que le projet n'aboutira pas, on se priverait, comme vient de le dire M^{me} Roch, du prolongement de la ligne 1 jusqu'aux Hautes écoles, et ceci permettrait de résoudre beaucoup de problèmes, notamment l'affluence dans le m1, la desserte Saint-Sulpice, et le fait que les bus 701 et autres qui arrivent à la Bourdonnette n'auraient pas besoin de venir aussi loin.

Bref, toute une série d'éléments milite en faveur de cette ligne olympique, qui porte bien son nom, je tiens à le souligner. Nous avons un Musée Olympique, un Ouchy Olympique, et nous avons le CIO, dont on sait le rapport économique très important pour la Ville de Lausanne – il ne faut pas l'oublier. Donc, sans état d'âme, le PLR soutiendra à bras le corps cette ligne 24, serait-elle éphémère.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Une question a été posée sur les mesures d'accompagnement qui seraient apportées le long de cette ligne, c'est vrai que le préavis n'est pas exhaustif. On a donné quelques pistes, mais cela nécessitera encore des enquêtes bien spécifiques pour garantir, peut-être, des aménagements complémentaires le long de cette ligne.

C'est le chapitre sur les vélos, qui est essentiel, qui fait débat. Il est vrai qu'on doit améliorer la chose à plusieurs endroits, et c'est parfois les accès pour les vélos, car la bordure n'est pas suffisamment abaissée, ou n'est pas correcte, voire réserver un espace pour les vélos sur les trottoirs, pour sécuriser les cyclistes dans le domaine public.

Comme vous le savez, ce préavis et la mise à l'enquête ont été faits relativement rapidement. C'est un projet certes abouti pour le bus, mais les mesures d'accompagnement doivent être progressivement mises en place. Notre objectif est que la ligne soit exploitable depuis ce mois de décembre 2016. Maintenant, c'est une ligne qui a un caractère très spécifique. Elle est là pour garantir un transport public le long du lac, donc on peut lui donner un caractère touristique, mais aussi d'accessibilité à notre population, pour tout simplement accéder aux rives, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui ; c'est un plus indéniable sur cette partie de ville. Elle va sans aucun doute compléter les mesures structurelles pour la voiture, puisque c'est une zone dite de détente, et des mesures pourraient être prises, en particulier en concertation avec les acteurs du centre administratif du CIO, puisque ceux-ci auront une tout autre mobilité demain.

Et c'est vrai que cette ligne apporte quelques réponses aux déplacements du CIO. Je vous rappelle qu'on a exigé un plan de mobilité au CIO pour les 600 employés qui arriveront à l'horizon de 2020.

En ce qui concerne l'espace de Bellerive-Ouchy, j'ai dit en commission que j'étais très favorable à cette proposition. Cela nécessitera l'intégration de ce projet dans le plan des investissements, et c'est la Municipalité de demain qui décidera. Mais il y a clairement des pistes dans les tiroirs de notre administration pour améliorer la fluidité des bus le long de

l'avenue de Rhodanie. Il est vrai qu'elle est empêtrée dans le trafic individuel et, à certains moments de la journée, malheureusement, la ligne des transports publics lausannois doit rebrousser chemin, en particulier à Bellerive, et ne peut pas atteindre son but final, la Maladière. Peut-être que, demain, le 2 ou le 1 amélioreront la situation pour les uns et les autres, en particulier dans le quartier de la Bourdonnette. En tout cas, sachez que la Municipalité, tout comme la direction des tl ne veulent pas péjorer l'accessibilité à la Bourdonnette.

Certes, il y a un métro – le m1 –, certes, il y a un bus qui fait la ligne est-ouest en direction de Chavannes, mais il faudra sans aucun doute répondre aussi aux besoins de ces habitants d'avoir un accès en transports publics au bord du lac. La ligne 24 apporte un début de réponse – peut-être pas toute la réponse –, mais ce seront des investissements dans le futur. Je vous remercie de votre attention et de soutenir ce préavis pour qu'on réalise ceci dans les plus brefs délais et que, au mois de décembre de cette année, dans le nouvel horaire, cette ligne soit en exploitation.

La discussion est close.

M. Olivier Faller (Soc.), rapporteur : – La commission a voté la conclusion 1 seule et les conclusions 2 à 5 ensemble. Toutes ont été acceptées par 7 oui, 0 non et 3 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

Le préavis est adopté par 66 voix et 2 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le préavis N° 2016/15 de la Municipalité, du 10 mars 2016 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

6. d'approuver le projet tel que décrit dans le présent préavis ;
7. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'200'000.– pour financer l'aménagement d'une nouvelle ligne de bus le long du littoral, entre le quartier de la Bourdonnette et la Tour Haldimand, en desservant la zone de détente de Vidy et les sites du Comité International Olympique ;
8. d'autoriser la Municipalité à comptabiliser les charges d'amortissements du crédit mentionné sous chiffre 2 sur la rubrique 331 des services concernés ;
9. d'autoriser la Municipalité à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 des services de la Direction des travaux, de celui de la Direction des finances et du patrimoine vert, ainsi que sur la rubrique 322 pour celui de la Direction des services industriels ;
10. de porter en amortissement des crédits susmentionnés les recettes et les subventions qui pourraient être accordées.

Postulat de M. Claude-Alain Voiblet : « ‘FoodTruck’, quel statut pour ces restaurants sur roulettes ? »

Développement polycopié

Développement : Nous pouvons constater que la restauration « Food Truck » se développe de plus en plus au bord de nos routes et surtout de nos places publiques. Dans certains espaces publics, la Municipalité a même encouragé cette activité. Partant de ce constat, plusieurs questions se posent sur ce genre de restauration rapide sans statut légal officiel. Dans la restauration officielle, les règles d'hygiène sont bien définies ; à l'exemple du nombre de bassins pour le nettoyage des ustensiles, du papier essuie-mains, de la chaîne du froid, etc. ... Ces camions ou remorques sont le plus souvent dépourvus de tout évier ou eau courante pour garantir les règles élémentaires d'hygiène. De plus, ce type de restauration est devenu une activité principale pour bon nombre d'exploitants. Un restaurateur a besoin d'une patente pour exploiter son établissement. Qu'en est-il de ces camions ou de ces remorques à plats cuisinés ? La gestion des déchets est aussi un souci, les services publics retrouvent souvent les assiettes, les gobelets ou les serviettes dans les poubelles du domaine public contrairement aux restaurants conventionnels qui s'acquittent des charges pour éliminer leur production de déchets. C'est pourquoi, nous demandons à la Municipalité un rapport sur ce type de restauration tenant compte notamment des points suivants :

- Quelles licences ou autorisations sont nécessaires à l'exploitation de « Food Truck » ?
- Existe-il une formation pour ce genre de restauration ?
- Les emplacements choisis pour le stationnement de ce type de véhicules d'exploitation sont-ils soumis à des autorisations ?
- L'utilisation du domaine public est-elle facturée ? En plus d'une location du lieu de stationnement lorsqu'il est du domaine public, un émolument ou une taxe sont-ils perçus ?
- Comment est garantie et surtout contrôlée la chaîne du froid tout au long d'une journée d'exploitation ?
- Les règles élémentaires d'hygiène sont-elles contrôlées et respectées et la gestion des déchets ne devrait-elle pas faire l'objet d'une facturation à l'exploitant ?

En sus, il paraît important de s'interroger sur le contrôle des recettes et l'imposition fiscale de ce type de restauration qui se déroule la plupart du temps sans justificatifs des paiements !

Discussion préalable

M. Philippe Ducommun (UDC), remplaçant : – A la demande du Bureau, et d'entente avec le postulant, je ne vais pas développer son postulat, mais simplement demander son renvoi à une commission. Un objet semblable a été simultanément déposé au Grand Conseil ; il fait sens suite à l'activité culinaire développée à Lausanne ces dernières semaines et en prévision de la fin de cette année.

La discussion est close.

La demande de renvoi en commission est appuyée par cinq conseillers.

Le postulat est renvoyé en commission.

Postulat de M. Fabrice Moscheni : « Réfrigérateurs en libre-service – réduire le gaspillage alimentaire et améliorer le lien social »

Développement polycopié

Afin de réduire le gaspillage alimentaire et améliorer le lien social, nous demandons à la Municipalité d'étudier l'introduction de réfrigérateurs en libre service sur la voie publique, en des lieux choisis du territoire communal.

Développement

Tous et toutes avons été confrontés à la problématique d'aliments périssables que nous ne pouvons plus consommer pour diverses raisons. Que cela soit pour cause d'un départ en voyage ou d'un achat trop important, nous nous retrouvons dans la situation difficile de devoir jeter des aliments que l'on ne pourra pas consommer. Le désir de donner ces aliments encore non périmés existe, mais il est difficile de trouver les personnes ou l'endroit à qui de tels aliments pourraient rendre service.

Ce postulat vise à trouver une solution au gaspillage alimentaire exposé ci-dessous. Une solution pourrait être de mettre à disposition de la population des réfrigérateurs en libre-service où les aliments pourraient être stockés en attendant qu'ils soient pris par des personnes intéressées. Les maisons de quartier pourraient être impliquées dans la gestion de ces réfrigérateurs. Un exemple d'un tel système existe par exemple à Berlin depuis plusieurs années. La ville a mis en place des réfrigérateurs « solidaires » qui sont remplis de nourriture en libre service.

En sus de réduire ce gaspillage, un tel dispositif pourrait également améliorer le lien social entre les habitants d'un même quartier de la ville et favoriser les échanges entre personnes de classes sociales et de cultures différentes.

Discussion préalable

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Combien d'entre nous ont eu cette problématique en fin de soirée, avec certains invités, qui ont plus bu que mangé ? Vous vous retrouvez avec énormément de victuailles, dont vous ne savez que faire. Ou bien, partant en voyage, en regardant dans votre frigo vous vous demandez que faire avec tous ces aliments ! Souvent, on les jette. Ce postulat vise à trouver une solution à ce problème, soit à mettre en place des frigos en libre service, dits solidaires, facilement accessibles. Les maisons de quartier pourraient les accueillir.

Cette initiative permettrait non seulement de réduire le gaspillage alimentaire, mais également d'améliorer le lien social. Je suis sûr que mon collègue Hubler sera très sensible à cet aspect pour réduire l'inégalité entre les classes.

Je ne voudrais pas revendiquer ces frigos comme des frigos Moscheni. Je me suis simplement inspiré de ce que j'ai vu à Berlin. Je me plains souvent de tous les voyages que je dois faire – je sais que je ne suis pas très écologique à ce niveau, mais c'est pour générer du PIB. Petite remarque pour M. Rossi, ce système de frigos a été mis en place à Berlin, où je vais régulièrement. Ils ont un impact très intéressant sur le gaspillage alimentaire, mais cela génère également des activités en termes de lien social entre des gens qui, normalement, ne se rencontrent pas.

La discussion est ouverte.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Je propose qu'on fasse une séance de commission diapos de tous les voyages de M. Moscheni.

La proposition de renvoi en commission est appuyée par cinq conseillers.

La discussion est close.

Le postulat est renvoyé en commission.

Interpellation de M. Pierre Oberson : « Modification de la circulation : un plâtre sur une jambe de bois »

Développement polycopié

Dès le 25 novembre 2015 la commune de Lausanne a modifié la circulation sur le chemin de Rovéréaz. Dès cette date il n'est plus possible de descendre en direction du Pont de Chailly depuis le giratoire de la route d'Oron.

Pour environ 100 mètres les collaborateurs de la Fondation Eben-Hézer ainsi que ceux de l'EMS la Rozavère sont contraint, pour atteindre leurs lieux de travail de passer par la rue du Temple ou par le giratoire de Chailly.

Cette décision incompréhensible surprend les usagers, l'impact environnemental et sonore a-t-il été vraiment étudié ou seul l'aspect quelques riverains lésés a prévalu pour cette modification.

Questions

1 : Les services concernés peuvent-ils motiver cette modification ?

2 : Y-a-t-il eu pression des riverains ?

3 : Pouvez-vous nous expliquer l'intérêt qu'il y a de déplacer un petit flux sur un axe overbooké ?

Merci pour vos réponses.

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel de l'interpellation

« Dès le 25 novembre 2015 la commune de Lausanne a modifié la circulation sur le chemin de Rovéréaz. Dès cette date il n'est plus possible de descendre en direction du Pont de Chailly depuis le giratoire de la route d'Oron.

Pour environ 100 mètres les collaborateurs de la Fondation Eben-Hézer ainsi que ceux de l'EMS la Rozavère sont contraint, pour atteindre leurs lieux de travail de passer par la rue du Temple ou par le giratoire de Chailly.

Cette décision incompréhensible surprend les usagers, l'impact environnemental et sonore a-t-il été vraiment étudié ou seul l'aspect quelques riverains lésés a prévalu pour cette modification. »

Préambule

Le 13 octobre 2015, la Feuille des avis officiels annonçait l'intention de la ville de Lausanne d'imposer une circulation à sens unique pour la partie du chemin de Rovéréaz situé entre la route d'Oron et le chemin des Mayoresses. Il en résultera que les véhicules se trouvant sur la route d'Oron ou descendant de l'avenue des Boveresses ne pourront plus emprunter le chemin de Rovéréaz. Les alternatives seront soit de continuer sur la route d'Oron en direction de la Sallaz pour l'accessibilité au centre-ville, soit de passer par le chemin de la Fauvette situé à moins de 200 mètres du chemin de Rovéréaz pour une partie de l'accessibilité au quartier.

Suite à une opposition déposée durant la période d'enquête, et dans l'attente de l'issue de la procédure de traitement en cours, la mesure de circulation en question n'a pas encore été mise en place, contrairement à la première affirmation de l'interpellateur et qui est la source de son intervention.

L'interpellation de M. Pierre Oberson reprend les mêmes thèmes que la précédente interpellation urgente de M. Fabrice Moscheni, déposée le 27 octobre 2015 « Rovéréaz bouclé, c'est Fauvette qui va trinquer ? » pour laquelle la Municipalité a déjà donné une réponse circonstanciée et s'y inspire largement pour le présent dossier.

Le chemin de Rovéréaz est parcouru par un trafic de transit indésirable. Pourvu d'un trottoir étroit sur un seul côté et bordant notamment plusieurs institutions médico-sociales ainsi qu'une école privée, ce chemin est classifié dans le réseau d'accès local dans la hiérarchie du Plan directeur communal (PDCOM). La Ville a déjà pris ces dernières années plusieurs mesures pour le pacifier, comme la limitation de vitesse à 40 km/h et la mise en place d'aménagements modérateurs, mais la situation n'est pas encore satisfaisante.

Il est bon de rappeler que lors des discussions au Conseil communal des préavis N°s 2005/83¹ et 2008/24², ce dernier a pris note que des mesures de trafic seraient mises en place sur le réseau routier aux abords du quartier de la Sallaz afin de suivre l'éventuel report de trafic, en particulier entre la route d'Oron et l'avenue de Chailly. Si le trafic a été relativement stable depuis la mise en service de la route de contournement de la Sallaz en 2012, on constate une augmentation sensible du trafic de transit sur Rovéréaz depuis plus d'une année.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Les services concernés peuvent-ils motiver cette modification ?

Faisant suite à l'augmentation sensible du trafic, essentiellement depuis 2014, différentes réflexions ont amené, entre mars et mai 2015, à une étude réalisée par le Service des routes et de la mobilité en collaboration avec un bureau d'ingénieurs en transport. Préalablement, une enquête auprès des automobilistes empruntant ce chemin a également été organisée aux heures de pointe afin d'alimenter les réflexions.

Sur la base de cette enquête et afin de limiter, voire de diminuer les charges de trafic sur le chemin de Rovéréaz, les objectifs de cette étude ont été de :

- maintenir une bonne desserte du quartier ;
- garantir la desserte des transports publics ;
- maintenir la continuité du réseau cyclable ;
- minimiser les risques de reports de trafic sur le réseau de desserte.

Le résultat de l'enquête a permis de faire ressortir notamment qu'environ 50% du trafic mesuré lors des heures d'enquête était du transit par rapport au quartier. Deux familles de variantes de modération de ce trafic ont été envisagées :

- mise en place d'un sens unique montant sur le haut du chemin de Rovéréaz (variante techniquement réalisable à court terme) - voir plan ci-après ;
- suppression du giratoire Oron-Boveresses par la réalisation d'un carrefour à feu limitant le trafic d'accès sur Rovéréaz (variante plus coûteuse nécessitant une planification des ressources à moyen terme).

Question 2 : Y-a-t-il eu pression des riverains ?

Un certain nombre de plaintes de riverains sont parvenues en particulier ces deux dernières années auprès du directeur des Travaux en particulier. Suite à différentes mesures de surveillance de l'évolution du trafic dans ce secteur, confirmant une augmentation significative du trafic sur le chemin de Rovéréaz et corroborant les inquiétudes des riverains, le Service des routes et de la mobilité a procédé à l'étude précitée et consulté certains riverains.

¹ BCC 2005-2006 – Tome II, pp. 1172 et ss.

² BCC 2008-2009 – Tome I, pp. 19 et ss.

A l'issue de ce travail, une rencontre organisée par la Direction des travaux a eu lieu le 13 juillet 2015 et a réuni les principaux acteurs du quartier, à savoir des représentants :

- de l'Ecole Nouvelle ;
- du Foyer ;
- d'Eben-Hézer ;
- des Sociétés de développement et de commerçants ;
- des riverains auteurs de courriers.

A l'unanimité, les membres présents ont opté pour la variante « Sens unique montant » sur le haut du chemin de Rovéréaz, et ce à titre d'essai. L'essai va permettre de mesurer et d'analyser l'impact réel d'une telle variante, tant sur les objectifs de diminution du trafic sur Rovéréaz que sur les reports sur le réseau de desserte local (Fauvette, Esplanade, Champ-Rond, etc.). Différentes mesures de trafic ont d'ores et déjà été réalisées sur le périmètre concerné et seront également renouvelées pendant l'essai.

La Municipalité a validé la proposition de tester, pendant 10 mois, la variante de sens unique. Cette mesure a été mise à l'enquête publique durant 30 jours à partir du 13 octobre 2015 et une communication a été distribuée aux riverains directs du chemin de Rovéréaz. Une opposition a été déposée par la Fondation La Rozavère et une rencontre a été organisée le 4 décembre 2015 afin de clarifier les objectifs de la Municipalité. Il a été admis que le test serait réduit à environ trois mois pour débiter en mars 2016. Le Corps de police accompagnera la période par une présence et une sensibilisation sur le terrain. Une présentation du bilan sera organisée auprès des riverains à la fin de la période test, en principe à la fin mai 2016.

Question 3 : Pouvez-vous nous expliquer l'intérêt qu'il y a de déplacer un petit flux sur un axe overbooké ?

Sur les quelque 6'600 véhicules journaliers qui empruntent le chemin de Rovéréaz, les enquêtes effectuées à l'heure de pointe estiment à environ 50% le trafic de transit. Pourvu d'un trottoir étroit sur un seul côté et bordé par plusieurs institutions médico-sociales ainsi qu'une école privée, ce trafic de transit indésirable dégrade les conditions de sécurité routière pour les nombreux riverains, dont certains usagers particulièrement vulnérables. Comme expliqué précédemment, l'essai va permettre d'analyser et présenter à la population concernée le bilan réel de la mesure mise en place.



La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Discussion

M. Pierre Oberson (UDC) : – Tout d’abord, j’aimerais remercier les services de M. Français pour l’abondante réponse à cette interpellation.

Dans le préambule, je vois que le chemin de Rovéréaz est parcouru par un trafic de transit indésirable. Ce terme me gêne un peu, parce que toutes les personnes qui arrivent le matin à Lausanne et qui repartent le soir ne viennent pas juste pour faire du shopping ; elles viennent pour y travailler – même si le shopping rapporte quelque chose à la ville.

Ma deuxième remarque, positive celle-là, est que cette fermeture est à titre d’essai. Nous serons donc vigilants pour avoir les résultats de cette expérience de fermeture de ce bout de route. Cette interpellation fait suite à l’interpellation urgente de M. Moscheni, mais elle permet d’avoir une réponse beaucoup plus fournie que celle qu’avait eue M. Moscheni à l’époque.

Personnellement, je suis satisfait de cette abondante réponse. Elle nous montre que ce n’est pas facile de gérer le flux de voitures, matin et soir. Je pense que tout le monde ici a pu une fois, ou même plusieurs fois par semaine, être dans ce trafic, qui n’est pas très encourageant. Mais, ma foi, s’il n’y a pas de trafic, il n’y a pas d’emplois. Plutôt que de chercher des mesures, on pourrait essayer de trouver des solutions pour contenir ces voitures ou ce flux de voitures. Tout le monde a sa solution, mais je ne sais pas s’il y a une solution miracle à cela. Je me répète, je remercie la Municipalité pour sa réponse.

La discussion est ouverte.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Oui, c’est une phase d’essai. Demain soir, il y a une séance publique. Nous avons invité la population résidente pour parler de cet essai et voir comment elle le ressent. On pourrait alors prendre la décision de le poursuivre, puisqu’il a été mis à l’enquête pour une durée de six mois ; si cet essai est positif, il pourrait perdurer.

Maintenant, concernant le terme « indésirable », c’est un terme usuel utilisé par rapport aux pendulaires qui, en principe, devraient passer dans les routes principales et passent ailleurs. Si ce terme choque, je suis désolé vis-à-vis de ces pendulaires, que nous considérons comme « indésirables » vis-à-vis du quartier, voire des techniciens. Mais c’est vrai qu’il y a une priorisation dans le cadre des flux de trafic ; elle a été clairement définie au sein de ce Conseil dans le PDCom.

On a aussi fait la promesse à ce Conseil, lors de la restructuration du réseau avec la modification structurelle à la place de La Sallaz, de suivre attentivement les effets sur cette partie de ville. Et c’est vrai qu’on a constaté une augmentation relativement importante du nombre de voitures. C’est en concertation avec les habitants que l’on a examiné plusieurs propositions et solutions. Certaines étaient d’ailleurs assez rudes. On a suivi l’avis des habitants que nous avons consulté pour aller de l’avant sur cette proposition.

C’est vrai qu’on a des problèmes qui surgissent au quotidien. Il y a pas mal de centres d’accueil médicaux et paramédicaux et l’accès aux visiteurs, tout comme l’accès aux véhicules qui alimentent ces espaces de vie, en particulier de petits poids lourds, qui sont assez conséquents et nous posent quelques problèmes. Jusqu’à présent, on a pu trouver une solution presque pour tous ; je dis presque, parce qu’il y a bien un moment où il faut interdire les exceptions, sinon cela devient difficile à gérer, au niveau de la police en particulier.

L’autre information que je peux vous donner, depuis l’écriture de la réponse à cette interpellation, c’est que si c’était un peu le chaos le premier mois, on voit que les gens ont changé leurs habitudes. La situation s’améliore un peu, progressivement, en particulier sur la route d’Oron, même si l’on subit quelques conséquences. Sur Victor-Ruffy, on a eu quelques remarques, parce qu’il y a une légère augmentation de trafic, mais elle est nettement inférieure à celle d’auparavant, puisqu’il y a une diminution très importante de

la circulation sur cette route. Chaque fois qu'on fait ce type de fermeture, ou qu'on change de régime de circulation, il y a un moment d'adaptation. On peut penser que cette solution pourrait être durable, mais on verra demain soir en particulier, avec la réaction des uns et des autres par rapport à cet essai.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Je suis désolé de prendre la parole après M. le municipal, mais j'aimerais revenir sur un point que je connais bien. Malheureusement, je ne pourrai pas être présent demain, car j'ai d'autres impératifs.

Je reviens sur la problématique du chemin de la Fauvette et des risques liés à ce chemin. Je me répète peut-être, mais, quand vous arrivez en bas du chemin de la Fauvette, vous traversez un trottoir. A votre droite, il y a un arrêt de bus et, juste après, un feu rouge. Les jours sont comptés avant qu'il y ait un accident. Je ne veux pas être un oiseau de mauvais augure, mais tout est là pour qu'il y ait un accident dramatique.

De plus, pour ceux qui connaissent la région, vous pouvez voir la pente du chemin de la Fauvette. Il suffit qu'il y ait un peu de neige – même si l'on va maintenant vers des jours un peu plus sereins –, vu le passage piéton et le trottoir, avec le bus, avec toutes les voitures bloquées sur la route de Chailly, et si en plus le feu est au rouge, je peux vous assurer qu'on aura un problème tôt ou tard. Cette situation n'est vraiment pas tenable et elle est pleine de dangers.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – C'est votre observation ; nous en avons une autre lecture. On a mis un trottoir justement pour obliger la personne qui utilise le chemin des Fauvettes à se rendre compte qu'elle change d'espace et qu'elle doit vraiment quasiment s'arrêter. C'est un faux stop en l'occurrence.

On partage votre avis sur le fait qu'on est dans une partie de ville très en pente. La question s'est posée si on n'allait pas supprimer la circulation dans ce bas de rue et on a fait une petite étude sur l'effet du report de trafic. On en a discuté aussi avec les habitants. Un habitant a d'ailleurs spontanément proposé de fermer complètement cette rue. On a vu que cela avait un impact trop important, puisque cela provoquerait d'autres dommages dans le reste du quartier. Je rappelle qu'il n'y a pas de trottoir dans la partie en amont du chemin de la Fauvette, et c'est terriblement délicat en termes de cheminement piétonnier. En l'état, on n'a pas osé aller aussi loin dans la mesure.

Maintenant, c'est vrai qu'il y a des gens qui n'ont pas raison de passer par la Fauvette. Avec cette modification structurelle, on a constaté un léger report de trafic. Certains viennent par la route d'Oron jusqu'au giratoire et utilisent le chemin de la Fauvette. Ce n'est pas impossible qu'à terme on mette en place des mesures restrictives sur cet espace pour montrer que c'est un espace réservé aux habitants de cette partie du quartier.

Concernant l'intégration des voitures résidentes sur l'avenue de Chailly, normalement, il y a une certaine courtoisie entre automobilistes quand on sort d'un chemin et qu'on intègre la route principale. Cela devrait se passer ainsi, mais vous avez raison, en période de très fort trafic, c'est difficile. C'est pourquoi l'usager habituel, dans les périodes de fort trafic, ne doit pas faire l'intégration dans le trafic sur cette partie de rue, mais aller vers les rues adjacentes, parce qu'il connaît bien le quartier ; normalement, il devrait pouvoir sortir ailleurs.

Concernant le risque d'accident, je dois dire qu'à chaque carrefour, malheureusement, il peut y avoir risque d'accident. En l'état, on n'a pas cette analyse de dangerosité aussi importante que vous la décrivez. Il faut néanmoins rester attentif, vous avez raison, sur l'intégration de cet espace. Peut-être que, parfois, par l'énervement, on peut commettre des excès, mais l'automobiliste doit rester responsable de sa conduite. C'est plutôt une gêne dans l'intégration d'une rue secondaire sur une rue principale, mais nous n'avons pas une notion de dangerosité liée à une certaine vitesse dans cet espace, compte tenu des contraintes physiques qui ont été mises en place, en particulier du trottoir. Même si je ne la partage pas complètement, votre analyse est à prendre avec attention, parce que c'est vrai

que cette pente est très forte, donc dangereuse en particulier en hiver ; c'est une inquiétude des responsables du déneigement à la voirie.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Pierre Oberson : « Modification de la circulation : un plâtre sur une jambe de bois » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,
prend acte
de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

Interpellation de M^{me} Elisabeth Müller : « Parking souterrain à l'Hermitage : le projet n'a pas été abandonné ! »

Développement polycopié

Le stationnement dans la campagne qui accueille le musée de la Fondation de l'Hermitage et le Tribunal cantonal est réglé par l'addenda au plan de quartier N° 584, addenda approuvé par le Conseil communal le 8 juin 1982³. Lors de sa séance, le Conseil a décidé de limiter le nombre de places de stationnement en surface pour préserver la qualité du site. Les places supplémentaires devaient trouver place dans les bâtiments ou dans des parkings souterrains. Si le bâtiment du Tribunal cantonal comprend un parking souterrain, il n'en est pas de même pour le musée. Celui-ci ne dispose sur son site que d'un parking à l'air libre d'une vingtaine de places, places d'ailleurs réservées au personnel de la Fondation. Les visiteurs motorisés doivent donc garer leur voiture au parking du Signal de Sauvabelin.

En 2007, une demande de permis de construire a été mise à l'enquête publique. Il s'agissait d'un parking souterrain de 98 places sis dans le périmètre du parc de la Rouvraie et débouchant sur la rue Louis-Vulliemin, à la hauteur du musée⁴. Les places de stationnement étaient destinées en premier lieu aux visiteurs du musée. Ce projet avait suscité des oppositions notamment de la section vaudoise de l'Association Transports et Environnement. J'avais moi-même déposé une interpellation urgente à ce sujet, au motif que cette construction allait à l'encontre de la volonté du Conseil communal qui, à plusieurs reprises, avait demandé une meilleure desserte du musée par les transports publics⁵.

La demande de permis de construire n'a pas eu de suite, mais le projet n'a pas été abandonné pour autant. On le retrouve, intégré au plan de quartier dit « PQ Petit-Château ». Ce plan propose la construction d'un parking semi-enterré de deux étages et d'un immeuble d'habitation, accolé au parking. Comme dans le projet de 2007, les constructions se trouvent dans le parc de la Rouvraie et le parking débouche sur la rue Louis-Vulliemin, Le parking devrait abriter 60 places de stationnement dont 47 pour le musée. Pratiquement, le projet se traduit par la disparition d'une surface boisée assez importante au profit de dalles végétalisées.

³ BCC 1982, p. 736 et 791.

⁴ « 24 heures » du 28.3.2007.

⁵ BCC 2007, N° 17/II, pp. 847-850.

Je me permets de poser à la Municipalité les questions suivantes :

- Les habitants du quartier ont-ils pu donner leur avis quant à ce parking ?
- Si oui, quelle appréciation en ont-ils fait ?
- Construire un nouveau parking public à Lausanne, quelle que soit sa taille, ne contrevient-il pas aux principes actuels de mobilité qui privilégient les transports publics et la mobilité douce quand il s'agit d'accéder à des centres et d'y circuler ?
- Selon ces principes, ne devrait-on pas plutôt rendre la desserte du musée par les transports publics plus attractive, en particulier depuis la gare ?
- Admettant une offre en transports publics plus attractive qu'actuellement, les possibilités de stationnement offertes par le parking à l'air libre du musée et le parking du Signal ne seront-elles pas plus que suffisantes pour les visiteurs qui ne peuvent pas ou ne désirent pas se passer de leur voiture ?

Je remercie d'ores et déjà la Municipalité pour ses réponses.

Réponse photocopie de la Municipalité

Rappel de l'interpellation

« Le stationnement dans la campagne qui accueille le musée de la Fondation de l'Hermitage et le Tribunal cantonal est réglé par l'addenda au plan de quartier N° 584, addenda approuvé par le Conseil communal le 8 juin 1982. Lors de sa séance, le Conseil a décidé de limiter le nombre de places de stationnement en surface pour préserver la qualité du site. Les places supplémentaires devaient trouver place dans les bâtiments ou dans des parkings souterrains.

[...]

En 2007, une demande de permis de construire a été mise à l'enquête publique. Il s'agissait d'un parking souterrain de 98 places sis dans le périmètre du parc de la Rouvraie et débouchant sur la rue Louis-Vulliemin, à la hauteur du musée. Les places de stationnement étaient destinées en premier lieu aux visiteurs du musée.

[...]

La demande de permis de construire n'a pas eu de suite, mais le projet n'a pas été abandonné pour autant. On le retrouve, intégré au plan de quartier dit « PQ Petit-Château ». Ce plan propose la construction d'un parking semi-enterré de deux étages et d'un immeuble d'habitation, accolé au parking. Comme dans le projet de 2007, les constructions se trouvent dans le parc de la Rouvraie et le parking débouche sur la rue Louis-Vulliemin. Le parking devrait abriter 60 places de stationnement dont 57 pour le musée. Pratiquement, le projet se traduit par la disparition d'une surface boisée assez importante au profit de dalles végétalisées ».

Préambule

Un premier projet de parking initié par la Fondation de l'Hermitage (ci-après : la Fondation) sur les parcelles du parc de la Rouvraie dans le périmètre du plan de quartier (PQ) N° 481 a soulevé 16 oppositions et une intervention suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 27 mars au 26 avril 2007. Le principal grief touchait à la question de la conformité du projet avec les dispositions du PQ précité. Suite à une expertise juridique et conformément à l'avis de l'Office de la police des constructions (OPC), la Municipalité a décidé, en séance du 12 juin 2008, de refuser le permis de construire. Toute l'évolution des droits à bâtir du quartier a fait l'objet d'un échange interactif entre les promoteurs, la Ville de Lausanne et les habitants du quartier, en particulier les propriétaires.

Par la suite, la Municipalité a décidé d'ouvrir une procédure de PQ du Petit-Château, en séance du 21 octobre 2009, à la demande des propriétaires, de quatre associations et du

comité des Verts lausannois, notamment en vue de préserver l'ensemble historique de la campagne de l'Hermitage. Le périmètre du plan excluait initialement la parcelle N° 2'900, sise le long de l'avenue Louis-Vulliemin et située dans le parc de la Rouvraie.

Dans le cadre de l'élaboration du PQ, pour permettre un dégagement paysager plus important devant le parc de l'Hermitage, il a été proposé de reporter les droits à bâtir de la parcelle N° 2'917 située dans le périmètre du PQ dans la continuité du parc de l'Hermitage, sur la parcelle N° 2'900. La Municipalité a décidé en séance du 18 octobre 2012 d'élargir le périmètre du PQ à la parcelle N° 2'900, de transférer les droits à bâtir de la parcelle N° 2'917 sur cette parcelle et est entrée en matière pour la réalisation d'un parking privé de cinquante places réservé à la Fondation et situé dans le périmètre du PQ ainsi élargie.

Le futur PQ Petit-Château a été soumis en 2014 au Canton dans le cadre de l'examen préalable selon les dispositions de l'article 56 de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC). Il doit faire l'objet d'un examen complémentaire. Une fois entré en vigueur, ce plan abrogera les dispositions du PQ N° 481 qui empêchaient la réalisation du parking sur la parcelle N° 2'900.

La Municipalité précise par ailleurs que depuis l'entrée en vigueur du Plan général d'affectation (PGA), le 26 juin 2006, les plans concernant la campagne de l'Hermitage, soit le PQ N° 584 au lieu-dit « L'Hermitage » et l'addenda N° 610 au PQ précité, ont été tout deux abrogés (cf. annexe 3 du PGA). Dès lors ce sont les dispositions du PGA qui s'appliquent sur ce territoire. A l'exception des bâtiments du Tribunal cantonal, de la Fondation et de leurs abords immédiats classés en zone d'utilité publique, le reste de la campagne est classé en zone de parcs et espaces de détente et en zone forestière : les possibilités de développer du stationnement sont ainsi très fortement limitées.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Les habitants du quartier ont-ils pu donner leur avis quant à ce parking ?

Depuis l'ouverture de la procédure de PQ, de nombreuses séances de concertation ont été organisées en 2010, 2012 et 2013 avec les propriétaires du quartier, principalement avec les propriétaires de parcelles situées à l'intérieur du périmètre du plan, et les associations concernées.

La dernière séance a eu lieu le 4 novembre 2015 et avait pour objectif de présenter les modifications apportées au plan suite au retour de l'examen préalable du Canton.

Une séance d'information publique est prévue courant 2016 lorsque le projet sera au stade de l'enquête publique.

Question 2 : Si oui, quelle appréciation en ont-ils fait ?

Les modifications apportées au projet ont été saluées, notamment les dispositions concernant l'insertion paysagère du parking, la création d'un parc sur la dalle-toiture du parking, ainsi que les mesures en faveur de la biodiversité et les compensations prévues pour les arbres à abattre.

Patrimoine Suisse, section vaudoise, a également accueilli positivement ce projet et a informé la Ville que le nouveau projet ne suscitait pas d'observations de sa part.

Plusieurs remarques ont été prises en compte concernant la mobilité (impact des sorties de parking sur les bus et les cycles), le stationnement (localisation, dimensionnement et opportunité du parking), ainsi que les mesures environnementales et paysagères. Une attention particulière a été portée à l'intégration de la dalle-toiture du parking par une végétalisation adaptée. Ces demandes sont en cours de traitement.

Question 3 : *Construire un nouveau parking public à Lausanne, quelle que soit sa taille, ne contrevient-il pas aux principes actuels de la mobilité qui privilégient les transports publics et la mobilité douce quand il s'agit d'accéder à des centres et d'y circuler ?*

Il faut tout d'abord relever que le futur parking sera un parking privé à destination exclusive des visiteurs de la Fondation (47 places) complété par un parking de douze places à destination de logements qui seront réalisés sur la même parcelle. Il convient également de noter que le dimensionnement de ce parking est conforme aux normes VSS applicables en tenant compte du facteur de réduction lié à la qualité de l'accessibilité avec les modes de transports alternatifs à la voiture. Ce dimensionnement tient également compte des besoins effectifs réels de la Fondation, mesurés entre 2010 et 2015 sur la base des statistiques de fréquentation journalière pour trois expositions significatives (Edward Hopper, Collection Hahnloser, Marius Borgeaud).

Le plan directeur communal (PDCom), en cours de révision, fixera la politique de la ville pour les quinze prochaines années. Un concept de mobilité durable est proposé privilégiant complémentarité entre tous les modes de déplacement et l'adéquation de chaque mode de déplacement en fonction des spécificités des différents contextes du territoire communal.

Il ne s'agit dès lors pas de supprimer complètement l'usage de l'automobile en milieu urbain mais d'inciter à en faire un usage adéquat, privilégier les autres modes de transports, si possible, et avoir recours à l'automobile seulement quand il n'y a pas d'autre choix viable.

Dans le cas d'espèce de la Fondation, le dimensionnement de l'offre en stationnement a fait l'objet d'une étude attentive quant aux différents besoins notamment identifiés lors des enquêtes de fréquentation du musée. Le nombre de 47 places finalement admis répond aux besoins ponctuels de certains types de visiteurs qui viennent de zones très peu desservies en transports publics (TP). Ces études de mobilités, réalisées par la Fondation sur la base de plus de 700 questionnaires, ont montré que la majorité des visiteurs résidants à Lausanne viennent à pied ou en TP et que les visiteurs en provenance des grands centres urbains suisses ou étrangers viennent très majoritairement en train puis prennent les Transports publics lausannois (tl). Pour le reste, soit plus de 70% des visiteurs, le mode de transport d'accès privilégié est la voiture individuelle.

Ainsi le stationnement futur qui sera réalisée sur la parcelle N° 2'900 répond à un besoin qui ne peut être complètement substitué par un mode de transport alternatif à la voiture individuelle. Il sera accessible facilement depuis la sortie Lausanne-Vennes de l'autoroute A9, sans impacter le trafic dans le centre de Lausanne. L'avenue Louis-Vulliemin étant en sens unique à la montée, on peut estimer que l'accès en véhicule motorisé depuis le centre-ville de Lausanne est suffisamment dissuasif.

Pour le reste, l'accès en TP à l'Hermitage depuis le centre-ville et la gare est privilégié à travers la ligne de bus n° 16. Le matériel promotionnel de la Fondation (site internet, dos de couvertures de publications) mentionne clairement les possibilités d'accès au Musée en TP.

L'accès pour les piétons à travers le parc de l'Hermitage ou pour les cycles est également possible, même si la topographie marquée sur ce secteur de la ville peut avoir un effet dissuasif (plus de 70 mètres de dénivelé entre la Fondation et la place du Tunnel).

La réalisation de ce parking privé de 47 places ne contrevient ainsi pas aux principes actuels de la mobilité. De plus, les études de mobilité de la Fondation montre que 30% environ des visiteurs viennent en voiture individuelles et se garent dans les rue du voisinage ; tandis que les autres 40% se garent sur le parking du Signal de Sauvabelin. La réalisation du parking réduira le trafic de recherche de places de parc et déléstera d'autant les espaces publics des quartiers attenants.

Question 4 : *Selon ce principe ne devrait-on pas plutôt rendre la desserte du musée par les transports publics plus attractive, en particulier depuis la gare ?*

Les tl travaillent actuellement sur des pistes d'amélioration de la performance (problèmes de régularité liées à la surcharge de trafic routier et au parcours étroit et difficile par endroits) et de la capacité de la ligne n° 16.

Les développements prévus par les tl sont les suivants :

- à l'horizon 2017 : augmentation des cadences le dimanche, et réflexions sur des augmentations en semaine également (études en cours) ;
- à l'horizon 2018-2019 : Prolongement de la ligne de Provence Nord à Galicien, offrant ainsi une liaison avec la halte RER de Prilly-Malley.

Concernant la desserte de la Fondation de l'Hermitage, les tl étudient actuellement le moyen d'améliorer la connexion entre le métro m2 et l'arrêt Bessières (signalétique, éventuel réaménagement de l'arrêt – à coordonner avec la Ville de Lausanne), pour une meilleure accessibilité depuis la gare de Lausanne. Cette manière d'accéder à la Fondation est à privilégier, car la ligne de bus n° 16 permet de rejoindre la Fondation en cinq minutes depuis Bessières.

Comme évoqué plus haut, cette amélioration de l'offre en TP ne réduira pas le besoin d'une offre de stationnement dédiée aux visiteurs du Musée.

Question 5 : *Admettant une offre en transports publics plus attractive qu'actuellement, les possibilités de stationnement offertes par le parking à l'air libre du musée et le parking du Signal ne seront-elles pas plus que suffisante pour les visiteurs qui ne peuvent pas ou ne désirent pas se passer de leur voiture ?*

Le parking existant du musée est exclusivement réservé au personnel de la Fondation et serait insuffisant pour répondre aux besoins de la Fondation, car il ne compte qu'une quinzaine de places.

Actuellement 40% des visiteurs de la Fondation se garent sur le parking du Signal de Sauvabelin. Il est éloigné de plus de 600 mètres à vol d'oiseau de l'entrée du Musée, soit plus de 800 mètres pour le piéton, avec un fort dénivelé à franchir de plus de 50 mètres. Il est souvent complet. Il ne répond ainsi que très imparfaitement aux besoins de la Fondation et aux attentes de certains visiteurs (personnes âgées, personnes à mobilité réduite) qui s'en plaignent régulièrement auprès de la Fondation.

La réalisation de ce parking, couplé à l'offre en TP renforcée et à la mobilité douce constitue ainsi des conditions nécessaires pour garantir l'attractivité et le rayonnement culturel de la Fondation et de la Ville de Lausanne.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Madame l'interpellatrice.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

La secrétaire adjointe : *Sylvie Ecklin*

Discussion

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Je remercie la Municipalité pour ses réponses. Je reste cependant sur ma position quant à ce projet de parking souterrain. Tout d'abord, construire ce parking serait, à mon avis, assez catastrophique du point de vue de la nature et de l'esthétique.

(Une photo est projetée.) Voici le bosquet qui serait sacrifié : 33 arbres seraient abattus. Ce bosquet sépare les immeubles modernes du parc de la Rouvraie, au nord, des constructions plus anciennes de l'avenue Louis-Vulliemin, au sud. *(Une deuxième photo est projetée.)* De nombreux petits animaux y vivent. Vingt-cinq espèces d'oiseaux nicheurs ont été

recensées. (*Une troisième image est projetée.*) Et voici ce petit bois après la construction du parking et de l'immeuble d'habitation qui lui serait accolé.

Ensuite, je ne pense pas qu'un musée doive nécessairement se doter d'un parking. Il peut mettre la priorité sur les transports publics. Voici, par exemple, ce qu'on lit sur le site de la Fondation Beyeler : « Comment venir jusqu'à nous. Nous vous recommandons d'utiliser les transports en commun. Le moyen le plus simple pour rejoindre la Fondation Beyeler est de prendre le tram N° 2 à la Gare Centrale de Bâle SBB (direction Badischer Bahnhof) jusqu'à l'arrêt Badischer Bahnhof, puis le tram N° 6 (direction Riehen Grenze) jusqu'à l'arrêt Fondation Beyeler ».

La Fondation de l'Hermitage pourrait suivre cet exemple. En effet, la desserte du musée par les transports publics est assez bonne. On y arrive rapidement, soit directement avec la ligne 16 depuis Saint-François, soit avec le m2, puis la ligne 16, depuis la gare CFF. Cette desserte serait même très bonne si la cadence du bus 16 était plus resserrée les dimanches et les jours fériés. Quant aux visiteurs ne pouvant ou ne désirant pas abandonner leur voiture, les possibilités de stationnement au Signal (150 places) et à proximité du musée (19 places) devraient à première vue suffire.

En conclusion, j'espère que la Municipalité rayera ce projet de parking du Plan de quartier Petit-Château et que le Conseil communal prendra en considération mon postulat concernant le bus 16.

La discussion est ouverte.

M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR) : – Je voulais signaler à M^{me} Müller qu'à Riehen, où se trouve la Fondation Beyeler, il y a un grand parking. Donc, même si la Fondation Beyeler conseille d'utiliser les transports publics, il est aussi possible de venir en transport privé.

Comme d'habitude, le PLR soutient une complémentarité des transports. Si l'on regarde le site de l'Hermitage, la Fondation conseille aussi de prendre les transports publics, en expliquant tous les cheminements possibles. Il faut une complémentarité des moyens de transport. Il y a un tout petit parking à la Fondation de l'Hermitage, qui est bloqué pendant le week-end. Je viens d'aller voir l'exposition Signac, et le parking n'est pas accessible aux visiteurs pendant le week-end. Et il n'y a pas que des personnes qui ont une mobilité facile depuis la place du Signal. Il ne faut donc pas se bloquer par rapport à des projets qui pourraient être intéressants pour un musée auquel tous méritent d'avoir un accès.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Je souhaiterais rectifier les propos, en tout cas en partie, de M^{me} Bettschart-Narbel. Pour fréquenter également la Fondation Beyeler, si vous y allez, il n'y a aucune mention de parking, et les gens vont en général en transports publics. D'ailleurs, quand vous achetez votre billet de train, vous avez également l'entrée et les transports publics gratuits compris. Et si vous voulez vraiment aller en véhicule individuel, ce qui a été mon cas, car j'étais avec des personnes âgées, j'ai dû chercher passablement sur le site de la Ville de Bâle pour trouver l'indication d'un parking communal. Evidemment, il y a aussi des parkings particuliers dans la Commune de Riehen.

La différence avec la Fondation de l'Hermitage, c'est que vous devez chercher assez loin les indications sur les transports publics. Les premières qu'on vous donne sont sur les parkings aux alentours et non sur les transports publics. Si on commence par recommander les transports publics plutôt que les parkings, cela a des vertus incitatives.

M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR) : – Je ne vais pas allonger cette discussion, mais, pour avoir été plusieurs fois à Riehen, ce n'est vraiment pas très compliqué de trouver le parking, qui est à peu près en face de la Fondation Beyeler. Et il y a effectivement un tram qui va à la Fondation Beyeler. Il faut avouer, les Suisses allemands ont des infrastructures de transports publics que nous n'avons malheureusement pas dans certains quartiers de Lausanne, et il est parfois plus facile d'accéder à certains lieux en transports publics,

comme là-bas, à Riehen, avec le tram. Mais, pour moi, quand on voyage avec une famille de quatre personnes, c'est parfois plus pratique d'être en voiture. Il y a aussi des personnes à mobilité réduite, qui trouvent plus facile d'y aller en voiture. Il ne faut pas opposer, comme d'habitude, les transports privés aux transports publics, comme c'est l'impression qu'on a avec l'interpellation de M^{me} Müller.

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Pour répondre à M^{me} Bettschart, les personnes qui veulent y aller en voiture le peuvent. Il y a un parking avec 150 places au Signal, et il est à 5 minutes de la Fondation de l'Hermitage ; de plus, il est relié à l'Hermitage par la ligne 16. Et le petit parking de 19 places à proximité du musée pourrait être réservé aux personnes à mobilité réduite, au lieu d'être utilisé par les employés de la Fondation.

M. Hadrien Buclin (La Gauche) : – Le groupe La Gauche partage totalement la préoccupation de M^{me} Müller et est aussi opposé à la construction de ce parking, qui nous semble inutile eu égard à la desserte en transports publics, qui n'est pas si mauvaise, à destination de l'Hermitage. Pour reprendre le cas bâlois, il faut changer trois fois de tram depuis la gare ; ce n'est donc pas forcément mieux qu'à Lausanne.

M^{me} Müller nous invite aussi à soutenir son postulat ; nous le ferons. Mais elle n'annonce pas de résolution. Comme son postulat porte sur une ligne de bus, il n'implique pas forcément que la Ville s'oppose à la construction de ce parking. Est-ce que le soutien au postulat de M^{me} Müller serait suffisant, en tout cas pour les opposants à ce parking, et pourquoi ne pas envisager le dépôt d'une résolution ?

M. Jacques Pernet (PLR) : – Monsieur Buclin, ce ne sont pas trois changements, mais un changement de tram. C'est important de dire la vérité, et de ne pas de dire n'importe quoi.

Le président : – Votre serviteur, qui est un amateur de la Fondation Beyeler, se sent maintenant totalement éclairé ! Il ne pourra plus se tromper quand il y ira. Cela m'est même arrivé d'y aller à pied depuis le centre.

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Le parking fait partie d'un plan de quartier qui sera soumis au Conseil communal. Vous aurez donc tout loisir de l'accepter ou de le refuser, s'il contient encore le projet de parking.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M^{me} Elisabeth Müller : « Parking souterrain à l'Hermitage : le projet n'a pas été abandonné ! » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

Interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Quelle place du Château en 2018 ? »

Développement polycopié

Les abords de la Place du Château connaissent actuellement deux chantiers d'envergure.

D'une part, la construction du nouveau bâtiment du Parlement cantonal sur le site Perregaux, dont la première pierre a été posée le 24 mars 2014 et dont les travaux devraient se poursuivre jusqu'au printemps 2017, en vue d'une inauguration avant la fin de la législature cantonale. Le projet Rosebud du bureau Atelier Cube à Lausanne (coût : 17,5 millions de francs) prévoit notamment un restaurant ouvert au public et un accès sur

la rue Cité-Devant, ouvrant ainsi le site sur la Cité. Lors de la pose de la première pierre, le conseiller d'Etat Pascal Broulis a d'ailleurs déclaré que le nouveau bâtiment serait un outil « *symboliquement ouvert sur la Cité comme doit l'être un lieu de délibérations et de décisions* ».

D'autre part, le chantier de conservation et restauration du Château cantonal Saint-Maire, qui a débuté l'an dernier, avec un objectif de mise à disposition des locaux et d'inauguration à la fin de l'année 2017 également (coût : 20.7 millions de francs).

Ainsi, à la fin de l'année 2017, nous aurons la chance d'avoir à la fois un nouveau Parlement cantonal et un Château Saint-Maire rénové. Pourtant, malgré le désir annoncé d'ouvrir ces lieux sur la Cité, rien n'est à notre connaissance prévu concernant les aménagements extérieurs, à l'exception d'une légère réorganisation des places du stationnement du personnel au Nord du Château, libérant le pied du mur de façade. Ainsi, aucun réaménagement de l'esplanade du Château et de la Place du Château ne semble projeté à cette échéance.

Il est utile de préciser que la Place du Château est située à cheval sur un domaine public communal (DP n° 9991) dans sa moitié est et sur une parcelle propriété du Canton (n° 10'290) dans sa moitié ouest. Cette place est aujourd'hui presque intégralement consacrée à du stationnement (55 places), ce qui lui donne une triste mine et péjore la mise en valeur du patrimoine bâti qui l'entoure. Des événements comme le Festival de la Cité ou Lausanne Jardins 2009 ont toutefois pu illustrer le fort potentiel de cette place (voir photos ci dessous).



Lausanne Jardins 2009 (photo : lausannejardins.ch)



Festival de la Cité (photo : festivalcite.ch)

Les Verts s'étonnent donc qu'aucune coordination entre les deux chantiers susmentionnés et la requalification de la Place du Château ne semble avoir été planifiée par la Ville de Lausanne et le Canton. Ils appellent de leur vœux une réflexion rapide sur l'avenir de la Place du Château.

Sur la base des éléments présentés ci-dessus, l'objet de la présente interpellation est de poser les questions suivantes à la Municipalité :

- La Municipalité ne pense-t-elle pas qu'il aurait été intéressant de profiter des chantiers du nouveau Parlement cantonal et de restauration du Château Saint-Maire pour réaliser une requalification de la Place du Château, afin de rendre au public un ensemble cohérent et de qualité dès 2018 ?
- Dans le cadre des procédures liées aux projets de nouveau Parlement cantonal et de restauration du Château Saint-Maire, notamment les délivrances des permis de construire, la Municipalité a-t-elle négocié avec le Canton une requalification de la Place du Château ?
- Si oui, qu'est-il projeté, à quelle échéance et avec quelle participation financière du Canton ?
- Si non, pourquoi ?

- Quelles sont les intentions de la Municipalité pour requalifier la Place du Château ?
- Enfin, la Municipalité peut-elle encore profiter de la présente interpellation pour rappeler également ses intentions concernant la requalification de la Place du Tunnel ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

« Les abords de la Place du Château connaissent actuellement deux chantiers d'envergure.

D'une part, la construction du nouveau bâtiment du Parlement cantonal sur le site Perregaux, dont la première pierre a été posée le 24 mars 2014 et dont les travaux devraient se poursuivre jusqu'au printemps 2017, en vue d'une inauguration avant la fin de la législature cantonale. Le projet Rosebud du bureau Atelier Club à Lausanne (coût : 17.5 millions de francs) prévoit notamment un restaurant ouvert au public et un accès sur la rue Cité-Devant, ouvrant ainsi le site sur la Cité. Lors de la pose de la première pierre, le conseiller d'Etat Pascal Broulis a d'ailleurs déclaré que le nouveau bâtiment serait un outil « symboliquement ouvert sur la Cité comme doit l'être un lieu de délibérations et de décisions ».

D'autre part, le chantier de conservation et de restauration du Château cantonal Saint-Maire, qui a débuté l'an dernier, avec un objectif de mise à disposition des locaux et d'inauguration à la fin de l'année 2017 également (coût : 20.7 millions de francs).

Ainsi à la fin de l'année 2017, nous aurons la chance d'avoir à la fois un nouveau Parlement cantonal et un Château Saint-Maire rénové. Portant, malgré le désir annoncé d'ouvrir ces lieux sur la Cité, rien n'est à notre connaissance prévu concernant les aménagements extérieurs, à l'exception d'une légère réorganisation des places de stationnement du personnel au Nord du Château, libérant le pied du mur de façade. Ainsi, aucun réaménagement de l'esplanade du Château et de la Place du Château ne semble projeté à cette échéance.

Il est utile de préciser que la Place du Château est située à cheval sur un domaine public communal (DP n° 9991) dans sa moitié est et sur une parcelle propriété du Canton (n° 10'290) dans sa moitié ouest. Cette place est aujourd'hui presque intégralement consacrée à du stationnement (55 places), ce qui lui donne une triste mine et péjore la mise en valeur du patrimoine bâti qui l'entoure. Des événements comme le Festival de la Cité ou Lausanne Jardins 2009 ont toutefois pu illustrer le fort potentiel de cette place.

Les Verts s'étonnent donc qu'aucune coordination entre les deux chantiers susmentionnés et la requalification de la Place du Château ne semble avoir été planifiée par la Ville de Lausanne et le Canton. Ils appellent de leur vœux une réflexion rapide sur l'avenir de la Place du Château. »

Préambule

Située en plein cœur de la vieille ville, la place du Château est un endroit chargé d'histoire. Il convient de rappeler l'importante valeur patrimoniale et symbolique de ce site. Le Château Saint-Maire et la place elle-même sont classés monuments historiques et l'esplanade, dont l'aménagement remonte à la construction du parlement cantonal, figure au recensement des parcs et jardins historiques.

Les deux chantiers en cours permettront de revaloriser les deux monuments historiques que sont le Château Saint-Maire et le bâtiment abritant le parlement cantonal. La Municipalité salue l'aboutissement de ces deux chantiers majeurs au cœur de la Cité historique et la réhabilitation de deux bâtiments symboles du pouvoir cantonal. Ces deux chantiers et en particulier celui du parlement cantonal ont fait l'objet de nombreuses réflexions et procédures avant une période de chantiers simultanés sur les deux objets patrimoniaux qui ont engendré des nuisances pour les riverains.

La place du Château est effectivement une des plus anciennes places de la ville. Outre le fait d'être bordée par le siège des Autorités cantonale et la Préfecture, elle a la particularité d'être en partie située sur des parcelles cantonales et sur le domaine public communal. En effet, la limite parcellaire n'est pas perceptible sur le terrain mais cet état de fait constitue une contrainte importante dans la réponse de la Municipalité à la présente interpellation. Ce découpage parcellaire réduit la marge de manœuvre de la Municipalité pour effectuer un réaménagement de l'espace. Par ailleurs, la place est actuellement dévolue au stationnement public et constitue une part importante de l'offre pour les habitants et commerçants du quartier. Notons également que dix places privées existent sur la partie cantonale de la place et sont réservées au stationnement des membres du Conseil d'Etat et de la Chancellerie cantonale.

La Municipalité reconnaît le potentiel de requalification de la place du Château. Elle rappelle que pour permettre sa mise en valeur, ce site avait fait l'objet de réflexions lors de l'édition de Lausanne Jardins de 2009. Le projet avait consisté à occuper de manière éphémère le parking avec des plantations et de requalifier de manière spectaculaire la place rendue aux seuls piétons.

Bien qu'elle soit consciente de cette situation, la Municipalité ne prévoit pas, à l'heure actuelle, de réaménager la place du Château à court terme et n'a pour l'heure élaboré aucun projet de requalification de cette place. En effet, tenant compte de la situation financière de la Ville, elle n'a inscrit aucun montant au dernier plan des investissements voté par le Conseil communal (période 2016-2019) pour cet objet. La dynamique de requalification doit s'intégrer dans une réflexion globale du stationnement comprenant les places de la Riponne, du Château et du Tunnel. Une refonte de la place de la Riponne en intégrant une nouvelle dalle supérieure et un nouvel accès au parking pour libérer les voitures des espaces publics permettrait de compenser en partie le stationnement des places du Château et du Tunnel et ouvrirait l'opportunité de repenser cette place majeure lausannoise. Cette réflexion doit prendre en compte l'économie privée, notamment le parking de la Riponne, afin de trouver un compromis de financement, dans le respect des conditions de l'ordonnance sur la protection de l'air et des souhaits des utilisateurs de cet espace, selon une démarche participative à mener.

La Municipalité rappelle par ailleurs qu'en 2010, l'aménagement de la zone de rencontre dans le quartier de la Cité avait été réalisé dans le cadre d'une démarche participative avec les habitants du quartier et de l'association des « Amis de la Cité ». A l'époque, la question d'un réaménagement de la place du Château avait été évoquée, suscitant alors des avis très opposés. En effet, une partie des habitants se prononçaient en faveur d'un réaménagement de la place du Château, ce qui impliquait une suppression du stationnement existant afin de revaloriser l'espace public en mettant le piéton au centre des discussions. La seconde tenait, au contraire, à maintenir ces places de stationnement, en raison d'une offre insuffisante dans le quartier de la Cité.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : la Municipalité ne pense-t-elle pas qu'il aurait été intéressant de profiter des chantiers du nouveau Parlement cantonal et de restauration du Château Saint-Maire pour réaliser une requalification de la Place du Château, afin de rendre au public un ensemble cohérent et de qualité dès 2018 ?

S'il est vrai que la requalification de la place du Château est une question qui mérite d'être posée, la Municipalité n'a pas les ressources financières à disposition actuellement pour réaliser un tel projet. Compte tenu du contexte, un tel projet devrait faire l'objet d'un concours d'architecture ainsi que d'une démarche participative. Au vu des surfaces actuelles, un montant significatif serait nécessaire pour réaménager cette place, sans compter les sommes nécessaires à la réfection des réseaux souterrains. Ce montant ne figure actuellement pas dans le plan d'investissement de la Commune. De plus, comme

explicité auparavant, le découpage parcellaire de la place du Château réduit les possibilités de la Municipalité dans le cas d'un réaménagement des espaces publics du lieu. Il conviendrait d'associer les Autorités cantonales à ce projet pour une participation financière. A ce jour, aucun contact n'a été pris dans ce sens.

Question 2 : *Dans le cadre de procédures liées aux projets de nouveau Parlement cantonal et de restauration du Château Saint-Maire, notamment les délivrances des permis de construire, la Municipalité a-t-elle négocié avec le Canton une requalification de la Place du château ?*

La Municipalité n'a pas entamé de discussion avec le Canton concernant une éventuelle requalification de la place du Château. Elle va toutefois profiter de l'opportunité offerte par ces deux chantiers pour réaménager la placette André Bonnard en supprimant le stationnement existant. L'espace ainsi libéré sera exclusivement réservé aux piétons. Enfin, il convient de préciser que cette mesure sera effective dès la fin des deux chantiers en cours.

Question 3 : *Si oui, qu'en est-il projeté, à quelle échéance et avec quelle participation financière du canton ?*

Question 4 : *Si non, pourquoi ?*

Comme expliqué auparavant, la question de la domanialité diminue la marge de manœuvre de la Municipalité en termes de réaménagement de la place du Château. Quant au financement d'un tel projet, celui-ci n'est, à ce jour, pas assuré. Le stationnement existant est actuellement nécessaire pour le quartier de la Cité, dont l'offre est relativement faible. C'est pourquoi, un certain nombre d'habitants sont non seulement en faveur du maintien de ce stationnement sur la place du Château, mais réclament même l'augmentation de places dans ce secteur.

Etant donné la configuration du quartier avec ses ruelles étroites et ses vieux immeubles dépourvus de parking souterrains, la suppression du stationnement sur la place du Château ne pourra pas être compensée dans le secteur, aggravant alors la situation et le besoin existant en la matière.

Question 5 : *Quelles sont les intentions de la Municipalité pour requalifier la Place du Château ?*

A court et moyen terme, soit à l'horizon de l'inauguration du nouveau bâtiment du Parlement cantonal et de la rénovation du Château Saint-Maire, la Municipalité ne prévoit pas de requalifier ce lieu. Cependant, elle reste favorable à la possibilité, comme ce fût déjà le cas par le passé, d'ouvrir la place du Château à certains événements particuliers tels que le Festival de la Cité ou d'autres manifestations.

A plus long terme la Municipalité est consciente du potentiel de réaménagement des espaces publics de la place du Château et de l'esplanade sise entre le Château et le Parlement.

Dans le cadre du Plan directeur communal (PDCoM) en vigueur approuvé par le Conseil d'Etat le 24 janvier 1996, un plan directeur sectoriel de la Cité avait déjà été établi qui visait à réaménager la place du Château et l'Esplanade devant la cathédrale de Lausanne comme pôles structurants. Dans ce contexte, il avait été envisagé de limiter la circulation des voitures dans la Cité pour réserver au piéton les espaces les plus emblématiques dont la place du Château.

Ces réflexions ont été poursuivies dans le cadre de la révision du PDCoM en cours qui fixe des principes généraux et des conditions-cadres précises pour requalifier les espaces publics majeurs au centre-ville et mettre en valeur le centre historique. Le projet de PDCoM identifie ainsi la place du Château comme une « scène », soit un espace emblématique qui participe au rayonnement de la ville et qui joue un rôle de vitrine de la Ville. Les freins à la valorisation de ces espaces sont identifiés dans le PDCoM, notamment

l'omniprésence du stationnement sur la place du Château. Des opportunités sont identifiées pour réaménager de façon coordonnée et complémentaire la place et l'esplanade sise entre le Château et le Parlement, notamment en requalifiant les espaces publics de la place à la mesure de son rôle institutionnel, tout en améliorant l'accueil des événements culturels ou d'autres nature.

Le projet de PDCom a été soumis au Canton qui n'a pas remis en cause ces propositions.

Ces différentes conditions-cadres guideront les futurs projets d'aménagement d'espaces publics qui pourront être initiés lorsque les conditions foncières et financières seront réunies.

Question 6 : *Enfin, la Municipalité peut-elle encore profiter de la présente interpellation pour rappeler également ses intentions concernant la requalification de la Place du Tunnel ?*

La Municipalité précise que la requalification de la place du Tunnel est un projet actuellement en cours d'étude. Elle prévoit de réaménager et de revaloriser l'endroit en faveur des piétons et de l'animation commerciale grâce à la création de terrasses accessibles en toutes saisons. Ces aménagements présentent un caractère provisoire, dans l'attente d'une transformation définitive de la place qui a été reportée au-delà de l'horizon 2023 dans le cadre des financements de la Ville.

Cette démarche implique la suppression de places de stationnement afin de libérer de l'espace pour permettre l'aménagement des terrasses ainsi qu'une nouvelle place de quartier. La Municipalité a conscience que la diminution de l'offre en stationnement de la place du Tunnel aura certainement un impact sur la demande déjà importante dans le quartier voisin de la Cité. Il convient également de souligner que la place du Tunnel bénéficie d'une accessibilité plus grande que celle du Château, située sur les hauteurs de la ville et dont l'accès routier est restreint.

Enfin, la Municipalité tient à préciser que le projet de réaménagement de la place du Tunnel ainsi que l'installation des terrasses des établissements sera prochainement mis à l'enquête publique.

Le projet de la place du Tunnel a fait l'objet du préavis N° 2016/08, adopté en Municipalité en date du 12 février 2016. Ce projet sera soumis à l'adoption du Conseil communal dans les prochains mois. Ce préavis répond de manière complète à la question de l'interpellateur et il convient de s'y référer.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Discussion

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Après un long débat sur la place du Tunnel, nous aurons une courte discussion sur la place du Château.

Je remercie la Municipalité pour ses réponses. Je suis heureux de lire que la Municipalité reconnaît le potentiel de requalification de cette place, mais je regrette qu'au vu des chantiers en cours, cette requalification ne soit pas prioritaire, et encore plus qu'aucun contact n'ait été pris avec les autorités cantonales afin de coordonner cette requalification avec les chantiers du nouveau Parlement cantonal et de restauration du château Saint-Maire.

Nous avons manqué ici une réelle opportunité d'offrir une valorisation d'un lieu chargé d'histoire à la population lausannoise et aux visiteurs. Concernant les freins évoqués, je ne doute pas qu'il y a effectivement une problématique foncière à négocier avec le Canton,

puisque la place est à cheval sur le territoire communal et cantonal. Par contre, la question de la compensation des places de stationnement peut être fortement modérée. En effet, le parking de la Riponne offre, la plupart du temps, une réserve conséquente de places de stationnement ; M^{me} Decollogny y a fait allusion dans le débat tout à l'heure.

J'aimerais aller un plus loin sur ce point. C'est vrai que vous donnez quelques informations objectives sur les places disponibles à la Riponne. Malheureusement, c'est extrêmement difficile d'obtenir des données concernant ces parkings privés à usage public. Donc, comme ces données ne sont pas disponibles, M^{me} Decollogny et moi, depuis environ deux ans, chaque fois qu'on passe devant, on relève le nombre de places disponibles. Nous avons aujourd'hui environ 170 entrées, que nous avons traitées statistiquement.

Les premiers éléments concernant la disponibilité de places à la Riponne contredisent ce qu'on nous dit depuis plusieurs années sur la nécessité de compensation des places, notamment quand on parle de requalification des places du Tunnel, du Château ou la place Centrale. Sur 170 relevés, le parking n'a été complet qu'à trois reprises, toutes au mois de décembre, à proximité des fêtes – sans surprise. On ne conteste pas que le parking est plein à l'approche des nocturnes. Il y a eu moins de 100 places disponibles à seulement 27 reprises, quasiment toujours en décembre ou le samedi, autour de midi. Et 75 % du temps, donc trois quarts du temps, il y a plus de 200 places libres, et même fréquemment entre 300 et 600 places libres.

Parmi ces données, que nous continuons et continuerons à relever ces prochaines années pour avoir une base de données encore plus conséquente quand on viendra à parler de ces projets de requalification de places, je précise que celles que je vous ai citées sont encore défavorables par rapport au point de vue qu'on défend, puisque, dans nos relevés, il y a une surreprésentation des données du samedi, qui sont les jours où le parking est le plus occupé. On a aussi une surreprésentation du mois de décembre, avec une surreprésentation des heures les plus défavorables, autour de midi. Donc, plus généralement, le nombre de places libres est encore plus important que celui que je vous ai donné ici.

Il est important de vous donner ces informations objectives sur le parking de la Riponne. Dans ces conditions, je pense qu'on pourra amorcer un débat serein pour offrir à la population des espaces publics de qualité ; j'espère qu'on le fera lors de la prochaine législature. Les places que nous avons au centre-ville ne sont malheureusement pas dignes de ce que l'on pourrait offrir à la population et aux visiteurs. Je ne déposerai pas de résolution. Le débat aura l'occasion de se poursuivre lors de la prochaine législature.

La discussion est ouverte.

M. Stéphane Wyssa (PLR) : – Le PLR ne pensait pas forcément le faire maintenant, mais on annonce le dépôt prochain d'un postulat concernant les places de parc. Nous avons fait le constat inverse. Il y a une diminution constante des places de parc extérieures sur le territoire communal. Peut-être que le parking de la Riponne est, à certaines heures, relativement peu fréquenté – c'est bien possible –, mais reste que, dans les dix derniers préavis, on a supprimé des places de parc extérieures, et cela est un problème réel et constant, pour plusieurs raisons. Il y a des gens qui attendent des macarons depuis plusieurs années pour pouvoir se parquer à proximité de leur logement, ou pour plein d'autres raisons. Nous avons envie de demander un état des lieux pour savoir quelle sera la politique concernant cette suppression constante des places extérieures ces prochaines années.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Les statistiques sont toujours intéressantes. J'aimerais donc revenir sur cette question. Valéry Beaud et moi habitons le même quartier. Lorsque nous descendons l'avenue Druey en direction du Valentin vers la Riponne, sauf erreur, il y a une piste vélo. Depuis qu'on a installé des feux en bas de l'avenue des Grandes-Roches, chaque fois que je descends en bus ou en voiture, je passe à côté de cette piste de vélos. Il m'est arrivé récemment, pour la deuxième fois de ma vie, de voir un vélo monter par cette piste. C'est la piste vélo la moins utilisée de la terre, mais elle existe quand même. Je suis

convaincu que si on discutait ici de cette piste vélo, vous trouveriez plein de raisons pour la garder. Toujours est-il qu'il n'y a pratiquement jamais de vélo sur cette piste !

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Décidément, ce n'est pas la soirée de M. Stauber. Je ne comprends pas du tout le rapport entre sa piste vélos et le sujet.

Toujours est-il que, depuis que les travaux du Parlement ont commencé, un nombre de places assez conséquent a été supprimé, car elles sont occupées par le chantier. Comme je travaille sur cette place, je n'ai pas constaté des catastrophes, si ce n'est qu'il y a moins de voitures – ce qui n'est pas une mauvaise chose. Alors, on a beau critiquer à demi-mot les statistiques de M. Beaud et de M^{me} Decollogny, il n'empêche que j'apprends que, pour un terrain qui, sauf erreur, bénéficie d'un droit de superficie pour un parking, ces gens se permettent de ne pas donner de chiffres concernant l'usage qu'il en est fait, alors que c'est tout de même un très grand parking ; on devrait avoir ces valeurs afin que la Municipalité puisse planifier ses places de parc.

De plus, ils ont fait un travail remarquable. On a beau dire que les statistiques sont des statistiques, il n'empêche que 170 mesures, faites plus ou moins au hasard de leurs allées et venues, c'est quelque chose qui commence à devenir représentatif. Et n'empêche que les fois où ils ont passé, il y avait 200 places libres ! C'est la réalité, on ne peut pas leur dire le contraire. D'ailleurs, on pourrait vous aider. Je penserai à noter aussi le nombre de places libres, de temps en temps, pour augmenter vos statistiques, qui seront de moins en moins attaquables. Finalement, 200 places, ou peut-être 100 en moyenne – je dis n'importe quoi, au hasard –, cela remplace avantageusement les quelque 30 ou 40 places disponibles d'habitude à la place du Château. Cela pourrait permettre de libérer cette place de ces voitures.

A une époque, Lausanne Jardins 2009, sauf erreur, occupait toutes les places de parc. Le monde ne s'est pas écroulé. Le parking de la Riponne n'a pas explosé. Je serais donc tenté de faire comme M. Beaud, d'attendre la prochaine législature pour faire avancer les choses. Mais il faudrait qu'elles avancent aussi rapidement que certaines automobiles peuvent rouler.

Enfin, concernant l'intervention de M. Wyssa sur les places de parc en général en ville, elle tombe un peu à côté de la plaque, car elle est sans rapport avec la place du Château. Je crois savoir que le nombre de places de parc diminue au total, mais je ne suis même pas sûr, mais, surtout, le nombre d'habitants lausannois qui ont des voitures diminue aussi. L'un devrait donc compenser l'autre. M. le municipal pourra sans doute nous éclairer à ce sujet. Je crois savoir aussi que le nombre de places de parc publiques, donc appartenant à la Ville, diminue, alors que le nombre de places privées, qui rapportent à des privés, ne diminue pas. On ne les connaît d'ailleurs pas par le menu et dans le détail.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Je crois qu'il y a un certain nombre de considérations autour desquelles nous pouvons tout de même nous retrouver. Tout d'abord, c'est une évidence, les travaux ont commencé depuis deux ans environ, et, depuis cette période, le parcage n'a quasiment plus été possible sur la place du Château. Le monde n'a pas arrêté de tourner, et le monde politique vaudois n'a pas arrêté de tourner non plus.

Il est donc bien évident que ce parcage était toléré dans une place du Château composée de trois ruines, à savoir, à l'époque, l'Ecole de chimie non restaurée, le Château, avec des murs qui, heureusement, avaient trois mètres d'épaisseur et pouvaient se permettre de perdre 50 cm, et puis le bâtiment du Grand Conseil, qui avait brûlé et qui n'en finissait pas de fumer. Nous pouvions dire que cela faisait bien dans le paysage d'avoir une place du Château livrée aux automobiles.

Nous aurons une place du Château avec un bâtiment du Grand Conseil dont on peut apercevoir maintenant le toit émerger des échafaudages, l'Ecole de chimie rénovée, non pas à grands frais, mais qui a en tout cas belle allure, le bâtiment de la Préfecture aussi, et le Château qui émergera de ses échafaudages dans trois ans – j'allais dire de son linceul,

car cela a un peu l'allure d'un linceul. Nous devons reconnaître que cet écrin méritera d'avoir une place autre qu'une quarantaine de places de parc, et nous ne ferons pas l'impasse d'une réflexion honnête.

Ces places de parc sont utilisées principalement par les membres de l'administration cantonale et par les députés qui ne vivent pas à Lausanne, non seulement pour le mardi – de moins en moins fréquemment, car, vous l'avez vu, nous travaillons bien –, mais également pour les séances de commission. Effectivement, nous ne devons pas nous limiter à ces considérations pour rendre cette place aux automobiles et au parcage sans autre forme de procès. Nous allons donc favorablement accepter l'idée d'une étude. Cette étude se fera en concertation – je le souhaite – avec le Canton, ne serait-ce que pour sauvegarder tout de même quelques places de parc pour le Conseil d'Etat. Il me semble qu'on leur doit bien cela.

M. Henri Klunge (PLR) : – J'aimerais savoir si les statistiques de M. Beaud comprennent le nombre de places libres réservées aux abonnements. Je pense qu'il n'aura malheureusement pas la réponse, mais ce serait une information intéressante.

Ensuite, effectivement, il y a moins de places libres sur la place du Château. Mais je remarque aussi qu'il y a plus de voitures qui tournent en ville pour trouver une place de parc – c'est un constat personnel. Je constate aussi que le monde ne s'est pas arrêté de tourner, il n'y a pas eu d'explosion à Lausanne parce qu'il y avait moins de places libres à la place du Château. Maintenant, si on avait moins de places de parc à Lausanne, on n'aurait pas d'explosion. Je précise que je n'ai pas envie qu'il y ait moins de places de parc malgré tout.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Je réponds à la question de M. Klunge : j'imagine que non, puisque le nombre que nous relevons est celui qui est inscrit comme places disponibles pour les automobilistes qui arrivent dans le parking. J'ose imaginer qu'il ne comprend pas les places réservées pour les abonnements, sinon il y aurait un risque que la place ne soit pas disponible pour l'abonné. Mais je n'en sais pas plus. Etant donné les différentes prises de position et le soutien assez large à l'idée de faire quelque chose sur cette place, je propose tout de même une résolution.

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité prenne contact avec le Canton afin de voir dans quelle mesure une requalification de la place du Château peut être réalisée le plus rapidement possible, en lien avec la rénovation des bâtiments qui l'entourent.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – Je voudrais amener un peu de chiffres ; pour une fois, ce ne sera pas M. le syndic qui le fera. En 2011, d'après l'Office fédéral de la statistique, il y avait 4 163 000 voitures en Suisse et, en 2015, nous en sommes à 4 458 069 voitures de tourisme ; il y a donc eu une augmentation d'un peu moins de 400 000 voitures. Peut-être qu'il y a plus de voitures à Lausanne, ou est-ce comme la CPCL, en dehors de toute réalité ?

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Je suis obligé de répondre à M. Moscheni. Effectivement, et fort heureusement pour la qualité de vie, la tendance helvétique n'est pas celle des villes, et ce n'est certainement pas celle de la Ville de Lausanne. Vous pouvez regarder l'Observatoire de la mobilité, qui est publié chaque année par la Direction des travaux ; il montre clairement la tendance inverse à celle que vous venez de citer, puisque, au contraire, le taux de motorisation diminue constamment à Lausanne. On est aujourd'hui, sauf erreur, un peu en dessous des 400 voitures pour 1000 habitants. Vous pouvez vous référer à ce document, mais la tendance est clairement à une diminution du nombre de voitures à Lausanne.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je confirme les propos de M. Beaud : à Lausanne, il y a environ 385 véhicules pour 1000 habitants. Mais je confirme aussi les propos de M. Moscheni : pour l'année 2015, il y a plus 80 000 véhicules supplémentaires environ sur le parc automobile suisse.

Il y a des gens qui viennent à Lausanne en voiture, qui ont un besoin de se parquer, peut-être à des moments bien spécifiques. Il est vrai qu'il y a un problème de parcage dans différentes parties de la Cité. Les commerces, en particulier, réclament une augmentation des places de parc sur l'est. Il y a une diminution du commerce simplement parce que des clients vont ailleurs, car ils n'ont pas de parking de proximité. Alors, on peut dénier cela. Ce n'est pas un problème, cela fait partie du jeu politique et du jeu de l'expression. Il y a différents intérêts, c'est à moitié un mensonge ou à moitié une vérité – vous choisissez, c'est à vous d'apprécier.

Maintenant, peut-être que notre réponse à la question 1 n'est pas claire, et j'en suis désolé. Il y a eu un premier conseiller d'Etat Vert qui partageait notre avis sur le fait qu'il faut requalifier la place du Château. Entre deux, le projet du Château a disparu et l'autre conseiller d'Etat Vert n'a pas voulu entrer en matière sur une requalification de l'espace, peut-être pour des contraintes budgétaires. En tout cas, il n'y a pas eu de dialogue, c'est-à-dire que le Conseil d'Etat n'a pas pris contact avec nous quand il a fait les travaux du Château, alors même que nous étions demandeurs.

Il y a des contacts informels ; certains conseillers d'Etat demandent qu'on fasse quelque chose. Il y a eu des séances où l'on vous a fait des propositions pour requalifier non seulement la place du Château, mais aussi celle du Tunnel et de Pépinet, pour faire un tout cohérent, pour qu'on fasse un seul et même débat sur ces places de surface. La question fondamentale est de savoir si on transfère ces places publiques au secteur privé, avec un domaine en droit distinct et permanent de superficielle. On retrouve ainsi de l'argent ; on a quand même une recette.

Il faut aussi mettre quelques cautions par rapport à ce parking de la Riponne et permettre, peut-être, à quelques véhicules d'entretien, qui sont toujours mal parqués, qui ont un gabarit supérieur aux voitures, de se parquer sur la place de la Riponne. Certains partis, que ce soit à l'extrême gauche ou à l'extrême droite, voire un peu plus au centre, ont donné leur avis. D'autres ont émis beaucoup de doutes, parce qu'on parlait du stationnement. Certains voulaient qu'on réduise la quantité du stationnement, d'autres trouvaient que c'était un bon compromis, parce qu'on offrait un bel espace public global.

Vos partis politiques n'ont pas voulu entamer ce débat. Maintenant vous posez la question. Cette interpellation est intéressante, parce que cela vous lance déjà un peu dans ce débat, mais je pense que c'est dommage de traiter uniquement de la place du Château et d'occulter l'autre problématique du stationnement de surface au centre-ville. Pour moi, il faut en faire un tout. Cela sera peut-être tranché lors de la prochaine législature, mais cela risque d'être aussi long que pour la motion Junod, qui a été déposée en 1999 et qui se terminera je ne sais quand.

Concernant la requalification et le coût des travaux, ce n'est pas dans le plan des investissements. Je ne suis pas sûr que la prochaine législature trouve le créneau suffisant, en tout cas dans sa planification financière, pour investir sur cet espace. Vous avez préalablement parlé de la place du Tunnel. C'est peut-être aussi une priorité, mais cela coûtera tout de même beaucoup d'argent ; c'est à discuter.

Par contre l'Etat, tout comme bien des députés, pense qu'on pourrait mieux faire pour donner un bel espace et un caractère bien spécifique à cette place symbolique, mais il réclame aussi, pour ses députés, quelques places. Comme par hasard, ce sont des places publiques, parce qu'elles sont « gratuites ». C'est le chat qui se mord la queue. En attendant, c'est un problème, les mardis en tout cas. Cela pose un problème sur le domaine public, peut-être un peu moins dans le parking privé, mais c'est délicat.

Maintenant, je m'inscris « officieusement » en faux sur le fait qu'il n'y aurait pas de contact. Il y a bien des contacts informels, mais le premier qui doit réagir est celui qui entame des travaux, et on considère que c'est essentiellement l'Etat qui doit participer financièrement à cette requalification, en particulier pour ces travaux. Ce doit être un objet cohérent en termes architectural et urbanistique, parce qu'il est le premier utilisateur de cet espace. L'accessibilité doit aussi être garantie aux différentes institutions publiques d'intérêt cantonal. On ne peut pas péjorer l'accès à cette partie de la ville pour les autres citoyens vaudois. Il faut être très prudent, il faut être diplomate par rapport à la demande du reste du canton d'accéder à cette partie de ville, parce que les gens doivent venir en voiture. Le débat se fera lors de la prochaine législature. Il doit y avoir une discussion, mais, j'insiste, il faut prendre les trois places du centre-ville et ne pas arrêter la réflexion sur la requalification à une place.

Il est passé à la discussion sur la résolution.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Nous ne sommes pas concertés avec le groupe, mais je ne voudrais pas que ce qui m'apparaît, à titre personnel, comme une résolution tout à fait acceptable soit mis en péril par trois mots qui ne sont pas du tout nécessaires : « le plus rapidement possible ». Cette requalification mérite mieux qu'un projet bâclé.

De plus, je crois que les travaux du Château se dérouleront encore sur deux bonnes années. Donc rien n'empêche que nous commençons la réflexion le plus rapidement possible, mais, sur le long terme, cette place du Château mérite mieux que « le plus rapidement possible ».

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Le soutien de M. Chollet est apprécié. Je suis d'accord de tracer ces trois mots, vu que, de toute façon, c'est en lien avec la requalification. Cela implique aussi une idée temporelle.

Résolution reformulée

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité prenne contact avec le Canton afin de voir dans quelle mesure une requalification de la place du Château peut être réalisée, en lien avec la rénovation des bâtiments qui l'entourent.

M. Johann Dupuis (La Gauche) : – Bien évidemment, le groupe La Gauche soutiendra la résolution de M. Beaud.

Je rebondis très vite sur la discussion d'avant, par rapport aux chiffres évoqués par M. Moscheni sur l'évolution du taux de motorisation à l'échelle nationale. Certes, il a raison à l'échelle nationale, comme l'a dit M. Français, mais il a tort de suggérer que cette évolution nationale aurait une influence sur la Ville de Lausanne, puisque M. Olivier Français le sait très bien, cela fait depuis 2000 qu'il y a une baisse constante du taux de motorisation en ville. Cette comparaison est donc un peu inutile. Je vous appelle à soutenir la résolution.

M. Fabrice Moscheni (UDC) : – On est tous fatigués, on veut arrêter, mais je voulais juste répondre. Etant physicien, je sais qu'on peut faire dire n'importe quoi aux statistiques. Je ne veux pas remettre en question ce qui est fait par l'Observatoire de la mobilité, mais il faut connaître le cadre des analyses. Est-ce qu'on tient compte des pendulaires ? Je pose la question, mais je n'ai pas la réponse. Je ne crois pas, parce que, par expérience – et je suis quelqu'un de très pragmatique et pas du tout dogmatique – je vois une augmentation assez forte du flux de voitures. Si vous venez à Chailly à 7 h 30 du matin, vous pourrez le constater, entre autres en bas du chemin de la Fauvette. Donc, est-ce que ces statistiques lausannoises tiennent compte de l'augmentation du flux de pendulaires, qui est un gros problème ?

Il y a 70 000 voitures de plus en une année ; elles peuvent aussi se retrouver dans la région lausannoise. Je ne crois pas qu'elles se retrouvent toutes dans la région de Zurich. Je suis donc un peu sceptique sur cette analyse de la réduction du flux de voitures. Il ne s'agit

peut-être pas des voitures possédées par des Lausannois, mais, en termes de flux de pendulaires, pour moi, il est assez clair qu'il y a une augmentation.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – Oui, on peut faire dire aux statistiques ce qu'on veut. En l'occurrence, s'agissant du nombre de places disponibles à la Riponne, ce sont des chiffres observés. On peut nier l'évidence assez longtemps, mais elle finit par se faire voir et entendre. Le groupe socialiste soutiendra la résolution proposée par M. Valéry Beaud.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Si j'avais une voiture que je n'utilise pas, parce que je n'utilise pas beaucoup les voitures, et que j'avais une place de parc à moi, on pourrait dire que les places de parc sont occupées à 100 % en permanence à Lausanne. C'est un peu une comparaison qui n'a rien à voir avec le sujet, je suis entièrement d'accord, exactement comme les remarques de M. Moscheni n'ont rien à voir avec la place du Château et le parking de la Riponne.

Bien entendu, le groupe La Gauche soutiendra la résolution de M. Beaud. J'avoue que je suis assez contrarié par ces physiciens qui croient être plus intelligents que les non-physiciens en manipulant les chiffres. J'encourage tous les membres de bonne volonté de ce Parlement, à noter les données du parking de la Riponne quand ils passent devant. On aura ainsi des milliers de mesures et on saura exactement, quasiment en temps réel, s'il y a assez de place dans ce parking pour remplacer les places de la place du Château.

M. Jacques Pernet (PLR) : – M. Hubler a relevé la question qui se pose, soit le report des places. A ce stade, je ne soutiendrai pas la résolution, parce qu'il y a des commerçants et des cafetiers-restaurateurs. Peut-être qu'il y aura des places pour charger et décharger ; je ne sais pas. Mais, devant cette inconnue, je ne soutiendrai pas la résolution.

Je poserai une deuxième question à l'interpellateur. Vous avez fait état des places disponibles au parking de la Riponne. Je suppose que le parking a des statistiques plus précises que les vôtres, peut-être même heure par heure ou jour par jour. Je me demande si cela ne vaudrait pas la peine de les leur demander. Effectivement, s'il y a un report de places publiques vers des places privées, c'est dans l'intérêt du parking de la Riponne. Ils n'ont donc pas de raison de ne pas vous donner ces chiffres. Cela permettrait d'éclaircir le débat, qui se base uniquement sur vos constats.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – M. Français complétera si je me trompe, mais c'était justement dans des discussions sur ces questions que des représentants de la Ville nous avaient dit que même la Ville n'avait pas accès aux données statistiques des parkings, parce qu'ils ne voulaient pas les donner. Nous ne les avons donc pas eues non plus.

M. Stéphane Wyssa (PLR) : – Il ne faut pas tout confondre non plus. On parle beaucoup de la Riponne, mais le parking de la Riponne est souterrain. C'est différent des places en surface. De nouveau, je reviens sur le fait que les macarons ne sont malheureusement pas valables dans le parking de la Riponne. Il y a des besoins en surface pour les commerces ou pour charger une voiture. Il y a des gens qui doivent se parquer à différents endroits. Je veux bien qu'une partie des places puisse être reportée dans le parking souterrain de la Riponne, ou peut-être dans celui du Signal, s'il est construit entre-temps, mais il faut voir cela comme deux choses différentes, soit les places en surface et les places souterraines. Donc, dans tous les cas, je ne soutiendrai pas cette résolution.

M. Jacques-Etienne Rastorfer (Soc.) : – Je reviens à la résolution, et puis au sujet de l'interpellation. Il me semble que c'est une évidence pour l'auteur de la résolution que si son vœu est exaucé, il ne faudra pas que ce soit avec un report sur d'autres endroits de la Cité. Or actuellement, et pour quelques années, durant les périodes de travaux, des voitures de l'administration sont parquées contre la Cathédrale. Le parcage contre la Cathédrale, comme, à la place du Château, contre le Château et les escaliers qui montent à l'esplanade sont peut-être les parcsages les plus honteux que l'on trouve à la Cité.

Ils apparaissent nécessaires pour un certain nombre de personnes qui y travaillent et ce sont des places privées cantonales, si je peux dire ainsi. Evidemment, si la solution prônée par la résolution était suivie, il serait indispensable que ce ne soit pas avec le maintien de ces places provisoires contre la Cathédrale, ou en d'autres endroits de la Cité. Je soutiendrai cette résolution.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je n'ai pas de réponse clairement affirmative concernant des relevés quotidiens du parking de la Riponne. La question est partie chez le responsable. Peut-être qu'il me répondra pendant ma réponse, c'est pourquoi je vais faire durer un peu le plaisir, quitte à reprendre la parole à la prochaine interpellation.

Par contre, je donne quelques informations complémentaires, parce que tant M. Moscheni que M. Baud ont raison. Le parc automobile augmente en Suisse. La population augmente aussi – Dieu merci, ce n'est pas proportionnel. Il y a une tendance globale plutôt à la baisse, mais on a plus de personnes sur notre territoire. En outre, il y a plus de pendulaires, auxquels s'ajoute un changement dans notre société. Ce n'est pas spécifique à Lausanne ni à la Suisse, mais, dans le monde occidental en général, et même dans le monde en général, les gens bougent beaucoup plus qu'avant. Nous avons tous la bougeotte ! Je ne sais pas si c'est une question de génération, mais on bouge beaucoup plus.

On a donc un problème avec les pendulaires au sens large du terme. Ce sont des gens qui viennent travailler à Lausanne, qui viennent consommer, ou qui transitent à travers Lausanne. Il y a plus de pendulaires, c'est une réalité. Si vous prenez le bilan, malheureusement, depuis deux ou trois ans, il y a une légère augmentation de la circulation à Lausanne. De plus, comme on confine de plus en plus les voitures dans les routes principales, cela pose des problèmes à certains d'entre vous, et plus particulièrement à une personne de notre Conseil, qui conseille dans une route principale, où il y a une augmentation de trafic. C'est juste, on ne peut pas contredire la chose. Les mesures restrictives de-ci, de-là ont des conséquences pour certains, mais sont aussi un bienfait pour d'autres. C'est global.

On a un travail à faire tous les jours sur la mobilité et on ne doit pas rester coincé sur un thème plutôt que sur un autre. La mobilité douce n'est pas prioritaire par rapport à la mobilité en transports publics, comme par rapport aux transports individuels. Selon l'endroit où l'on se situe, l'un peut avoir une priorité sur l'autre. C'est vrai qu'en ville, c'est la mobilité douce qui est prioritaire, suivie par les transports publics ; ensuite, c'est la voiture individuelle. Toutes les villes européennes, qu'elles soient de droite ou de gauche, sont gérées de cette manière. Voilà donc l'attention particulière que les partis qui ont un peu de sagesse doivent avoir.

Je fais un peu de publicité, parce que, le 5 juin, il y a une votation très importante qui nous concerne, qui nous garantira les moyens financiers pour notre mobilité au sens large ; je parle de l'initiative « Vache à lait ». Je parle aussi au nom de la Municipalité : on est très inquiets concernant le futur, simplement sur le devenir de nos équipements en termes de mobilité. Si l'initiative « Vache à lait » passe, c'est clair que le projet d'agglomération est mis aux calendes grecques. Cela veut dire qu'on n'aura pas les moyens financiers pour le développement des transports publics, pas seulement à Lausanne, mais aussi dans le Grand Lausanne, à Montreux, à d'Aigle, à Vevey, à Yverdon, et ailleurs. Les Villes n'auront pas les moyens pour développer nos infrastructures au sens large et pour gérer notre mobilité.

Il faut donc arrêter cette guerre de la mobilité et trouver les solutions ensemble, tant pour le stationnement que pour les déplacements. La Municipalité vous recommande donc très fortement de dire non à l'initiative « Vache à lait » et de nous soutenir dans cette position le 5 juin, pour nous suivre après dans le projet FORTA, qui a fait l'objet d'un vote très consensuel au sein du Conseil des Etats – j'ai pu le placer !

Le président : – Voilà, monsieur le municipal, qui est d'une limpidité extrême – dans le bon sens du terme.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Jusqu’à son intervention ce soir, j’étais toujours d’accord avec M. Olivier Français. Mais je me dois de répliquer à sa dernière intervention. Je suis conscient des difficultés de développer les projets de mobilité à Lausanne. Et j’ai aussi entendu M. le syndic récemment sur le sujet. J’ai pas mal réfléchi après coup, parce que j’étais presque convaincu de son discours. Il se trouve qu’un peu plus tard, j’ai quand même réfléchi à nouveau à la question, et je dois vous recommander le oui à l’initiative « Vache à lait ».

La question n’est pas de savoir si l’on a assez d’argent ou non, mais par quelle caisse l’argent passe. En l’occurrence, l’initiative « Vache à lait » va clarifier un peu les flux et ne va pas les changer énormément. Le même argent est là avant autant qu’après la votation. C’est une erreur de croire qu’un projet sera biffé pour cette raison.

La discussion est close.

Le président : – Ce n’est pas encore l’heure de la traite. Nous ne partons pas gouverner, nous sommes sur l’interpellation de M. Beaud, qui a déposé une résolution.

La résolution Valéry Beaud est adoptée avec 10 avis contraires et 9 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l’interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Quelle place du Château en 2018 ? » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l’ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

et adopte

la résolution de l’interpellateur, disant :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité prenne contact avec le Canton afin de voir dans quelle mesure une requalification de la Place du Château peut être réalisée, en lien avec la rénovation des bâtiments qui l’entourent. »

Interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Pôle Gare : combien de places de stationnement automobiles et pour qui ? »

Développement polycopié

Dans le cadre du projet d’agrandissement de la Gare de Lausanne (Léman 2030), l’actuel parking du Simplon, qui comprend quelque 400 places de stationnement automobiles, sera détruit. Le projet prévoit par contre la construction de deux nouveaux parkings, un à l’ouest dans le secteur des Epinettes et un à l’est dans le secteur de La Rasude. Le premier nommé a par ailleurs été intégré dans la procédure d’approbation des plans (PAP) fédérale, mise à l’enquête publique du 14 avril au 13 mai 2015.

Aujourd’hui, de nombreuses questions subsistent concernant ces parkings, d’une part en termes de dimensionnement, mais également en termes d’accessibilité au parking des Epinettes (impact sur le Chemin des Epinettes et conflits avec les importants flux piétonniers) ou en termes d’exploitation future.

Les documents mis à l’enquête publique ne nous renseignent d’ailleurs pas sur l’usage exact du futur parking des Epinettes. Pour nous, il ne s’agit pas simplement de compenser l’actuel parking du Simplon, mais bien de définir le bon nombre de places de stationnement au bon endroit, et de les soumettre à la procédure adéquate. En ce sens, nous

comprenons que des places de stationnement nécessaires au bon fonctionnement de la Gare de Lausanne (places pour les employés des CFF, pour les personnes handicapées, pour l'autopartage de type « Mobility », pour les taxis ou la dépose-minute) soient traitées dans le cadre de la procédure fédérale. Par contre, si le parking comprend également des places de stationnement destinées à d'autres usages, par exemple pour les clients des surfaces commerciales de la Gare de Lausanne, les employés ou visiteurs du Pôle muséal ou les habitants du quartier sous-gare, celles-ci devraient, selon nous, être traitées dans le cadre d'une procédure communale.

Nous estimons par ailleurs que les parkings des Epinettes et de La Rasude ne devraient pas comprendre de places de stationnement pour les pendulaires et autres voyageurs des CFF, qui peuvent se rendre à la gare en transport public, cas échéant après avoir laissé leur voiture dans les P+R prévus à cet effet (Vennes, Tuilière et Ouchy), ni pour les clients des surfaces commerciales de la Gare de Lausanne, celles-ci devant être destinées avant tout aux voyageurs et non être un nouveau générateur de trafic.

Sur la base des éléments présentés ci-dessus, l'objet de la présente interpellation est de poser les questions suivantes à la Municipalité :

- Combien de places de stationnement pour automobiles sont-elles projetées dans le futur parking des Epinettes ? Et dans celui de La Rasude ?
- Combien de places de stationnement pour 2 roues motorisés sont-elle projetées dans le futur parking des Epinettes ? Et dans celui de La Rasude ?
- Comment le dimensionnement des parkings des Epinettes et de La Rasude a-t-il été réalisé ?
- En particulier, combien de places de stationnement sont-elle projetées dans ces parkings pour :
 - les employés des CFF
 - les autres employés de la Gare de Lausanne
 - les personnes handicapées
 - la dépose-minute
 - les taxis
 - l'autopartage de type « Mobility »
 - les pendulaires et autres voyageurs des CFF
 - les voyageurs h,mgue durée
 - les clients des surfaces commerciales de la Gare de Lausanne
 - les employés du Pôle muséal
 - les visiteurs du Pôle muséal
 - les habitants du quartier sous-gare
 - les besoins générés par le futur Plan de quartier (PQ) de La Rasude (bureaux, commerces, services, logements, etc.)
- Est-il judicieux d'inclure des places de stationnement qui ne sont pas directement liées au bon fonctionnement de la Gare de Lausanne dans une procédure d'approbation des plans (PAP) fédérale et, ce faisant, de les soustraire à une procédure communale ?
- Comment les nouveaux parkings des Epinettes et de La Rasude seront-ils exploités ? Par qui et dans quelles conditions ?
- Enfin, comment l'accessibilité au parking des Epinettes sera-t-elle réalisée, notamment en rapport avec son impact sur le Chemin des Epinettes et les conflits prévisibles avec d'importants flux piétonniers ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel de l'interpellation

Dans le cadre du projet d'agrandissement de la gare de Lausanne (Léman 2030), l'actuel parking du Simplon, qui comprend quelque 400 places de stationnement automobiles, sera détruit. Le projet prévoit par contre la construction de deux nouveaux parkings, un à l'ouest dans le secteur des Epinettes et un à l'est dans le secteur de La Rasude. Le premier nommé a par ailleurs été intégré à la procédure d'approbation des plans (PAP) fédérale, mise à l'enquête publique du 14 avril au 13 mai 2015.

[...]

Nous estimons par ailleurs que les parkings des Epinettes et de La Rasude ne devraient pas comprendre de places de stationnement pour les pendulaires et autres voyageurs des CFF, qui peuvent se rendre à la gare en transport public, cas échéant après avoir laissé leur voiture dans les P+R prévus à cet effet (Vennes, Tuilière et Ouchy), ni pour les clients des surfaces commerciales de la Gare de Lausanne, celles-ci devant être destinées avant tout aux voyageurs et non être un nouveau générateur de trafic.

[...]

Préambule

La thématique du stationnement, tous modes confondus, fait l'objet d'un suivi continu de la part des services de l'administration communale, en concertation avec les autres acteurs du Pôle Gare (CFF, Canton de Vaud, MOBIMO). Ce travail de collaboration a permis d'asseoir les principes de gestion du stationnement du Pôle Gare et de s'assurer de leur conformité avec les objectifs des planifications supérieures, Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et Plan directeur communal (PDCOM) en tête.

Les principes érigés pour le stationnement du Pôle Gare se basent sur la politique générale de stationnement de la Ville de Lausanne ainsi que sur les principes exprimés dans le PDCOM actuellement en révision. Les principes spécifiques au Pôle Gare ont également été confirmés dans le cadre du préavis 2015/79⁶.

L'offre future en stationnement du Pôle Gare sera principalement répartie entre les deux nouveaux parkings, Epinettes et Rasude, et le domaine public.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Combien de places de stationnement pour automobiles sont-elles projetées dans le futur parking des Epinettes ? Et dans celui de La Rasude ?

341 places pour automobile sont projetées dans le futur parking des Epinettes.

Le nombre total de places de stationnement du parking de la Rasude dépendra du programme d'activités du site et n'est pas connu à ce stade des réflexions. L'administration communale a toutefois défini des bases de dimensionnement de l'offre, conformément aux planifications d'ordre supérieur et aux normes en vigueur. Un maximum de 220 places publiques est également prévu.

Question 2 : Combien de places de stationnement pour 2 roues motorisés sont-elles projetées dans le futur parking des Epinettes ? Et dans celui de La Rasude ?

109 places pour deux-roues motorisés sont prévues dans le futur parking des Epinettes. 200 places ont été demandées dans le parking de la Rasude.

⁶ Préavis N° 2015/79 « Léman 2030 – agrandissement gare de Lausanne – Rapport au Conseil communal sur l'évolution du projet Pôle Gare – Décision des conditions-cadres par thématique et par secteur – Demande de crédit d'investissements pour la suite de la démarche participative et consultative – Demande de crédit d'investissement pour les études des espaces publics du quartier des Fleurettes, de la rue du Petit-Chêne ».

Question 3 :**a) comment le dimensionnement des parkings des Epinettes et de La Rasude a-t-il été réalisé ?**

Le dimensionnement des besoins futurs en stationnement a été fait sur la base des normes VSS en vigueur⁷ ainsi que des prescriptions du Plan général d'affectation (PGA).

Plus spécifiquement, la norme définit un besoin brut en stationnement qui est ensuite réduit en fonction du type de localisation. Dans le périmètre de la gare de Lausanne, c'est la catégorisation la plus restrictive qui est retenue, soit un taux de réduction de 20% à 40% des besoins bruts pour les surfaces d'activités. Le plan des mesures OPAir de l'agglomération impose la fourchette basse des normes. Pour les surfaces de logement, les normes ne proposent pas de taux de réduction du besoin brut. Toutefois, au vu de l'excellente desserte en transports publics du secteur, la Ville veillera à ce qu'un taux de réduction soit également appliqué sur l'offre en stationnement des habitants. Conformément à la pratique menée dans les plans de quartiers dans des localisations comparables, cette réduction sera opérée en assurant un équilibre avec l'offre pour les riverains sur voirie.

Pour les typologies de stationnement n'étant pas mentionnées dans les normes (places Mobility, taxis, etc.), les études de mobilité menées dans le Pôle Gare ont permis de préciser les besoins.

Enfin, les logiques de compensation pour les besoins propres aux CFF comme pour les besoins des riverains ont été développées en lien avec les études menées sur la requalification des espaces publics et dans le cadre d'échanges avec les CFF.

b) en particulier, combien de places de stationnement sont-elles projetées dans ces parkings, pour :

	Etat actuel – Simplon et autres sites ⁸	Epinettes	Rasude
<i>les employés des CFF</i>	182	80	60
<i>les autres employés de la Gare de Lausanne et des Epinettes</i>	non connu	41	0
<i>les personnes handicapées</i>	non connu	14	à dimensionner
<i>la dépose-minute et la prise en charge de voyageurs</i>	0 à 378	160	0
<i>les taxis</i>	0	0	30
<i>l'autopartage de type « Mobility »</i>	22	30	20
<i>les pendulaires et autres voyageurs des CFF</i>	0 à 378	0	0
<i>les voyageurs longue durée</i>	0 à 378	0	0
<i>les clients des surfaces commerciales de la Gare de Lausanne</i>	0 à 378	0	0
<i>les employés du Pôle muséal</i>	-	0	0
<i>les visiteurs du Pôle muséal</i>	-	0	0

⁷ En particulier, VSS SN 640 281 – Stationnement – Offre en cas de stationnement pour les voitures de tourisme.

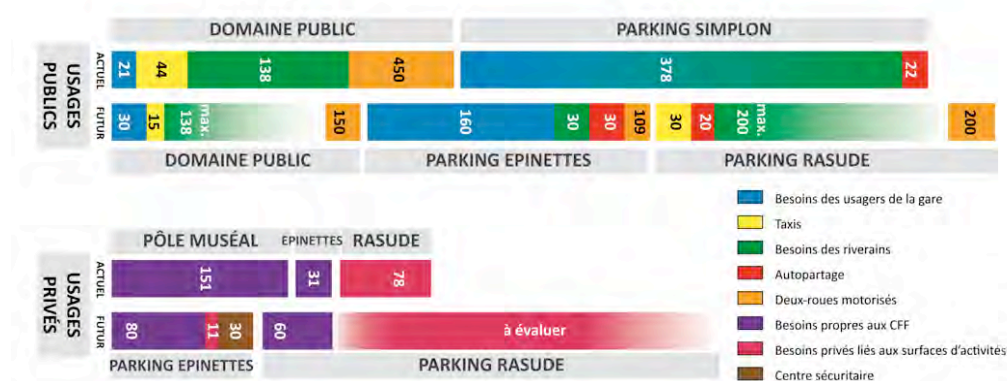
⁸ Soit les sites de la Rasude, des Epinettes et du Pôle muséal, avant travaux ; n'inclut pas le domaine public.

les habitants et visiteurs-clients du quartier sous-gare	0 à 378	30	200
les besoins générés par le futur Plan de quartier (PQ) de La Rasude (bureaux, commerces, services, logements, etc.)	-	0	à dimensionner

Les remarques ci-après fournissent des informations complémentaires sur l'affectation du stationnement :

- pour les **taxis** et la **dépose-minute**, l'offre sera complétée par des espaces dédiés sur la voirie, aux abords des entrées de la gare ;
- conformément aux objectifs du PDCOM en la matière et à la pratique actuelle, il n'est pas prévu d'offrir des places de type « **P+R** » pour le **stationnement des pendulaires** à la gare de Lausanne, cette dernière étant directement reliée aux P+R d'agglomération par des transports publics de très forte performance (m2 et m3) ;
- pour les besoins occasionnels de **stationnement de longue durée des voyageurs CFF**, il est admis que l'offre publique dans les parkings proches de la gare (Epinettes, Rasude, Montbenon) permettra de répondre à cette demande ;
- le **Pôle muséal** est régi selon les prescriptions du Plan d'affectation cantonal (PAC) en force⁹ et son règlement d'application. Le PAC ne prévoit pas de stationnement pour les besoins des employés et visiteurs du Pôle muséal, et admet que le parking de Montbenon, d'une capacité de 960 places, répondra aux besoins générés par les musées, ce dernier se situant à moins de trois minutes de marche du Pôle muséal.
- pour les besoins des **activités** des Epinettes, une partie des places pourra être réservée pour les forces de l'ordre dans le cas où le projet de centre sécuritaire se concrétiserait sur ce site ;
- les 14 places pour **handicapés** sont comprises dans les 160 places publiques du parking des Epinettes.

Soit, en résumé :



Question 4 : Est-il judicieux d'inclure des places de stationnement qui ne sont pas directement liées au bon fonctionnement de la Gare de Lausanne dans une procédure d'approbation des plans (PAP) fédérale et, ce faisant, de les soustraire à une procédure communale ?

L'inscription du parking des Epinettes dans la PAP de la gare de Lausanne ne découle pas d'une volonté de soustraire l'objet à une procédure communale, mais bien à un impératif du droit fédéral (objet structurellement et fonctionnellement lié à la transformation de la gare). A ce sujet, quelques points méritent d'être soulignés :

⁹ Plan d'affectation cantonal n° 332 « Plate-forme Pôle muséal ».

- d'une part, la Commune n'a pas autorité pour décider des objets qui peuvent ou non s'inscrire dans une PAP, de compétence fédérale, cette décision incombant à l'OFT ;
- dans le cas particulier de la gare de Lausanne, l'inscription du parking des Epinettes dans la PAP a tout de même fait l'objet de discussions et d'un consensus entre des représentants de la Commune, du Canton, des CFF et de l'OFT ;
- bien que la procédure soit fédérale, le droit des tiers a été respecté par le biais de la mise à l'enquête publique du dossier PAP ;
- par le biais de son opposition au projet des CFF, la Commune a demandé le même niveau de précision sur le projet de parking que pour un projet qui aurait été soumis à une procédure communale : justification des bases de dimensionnement, étude d'impact sur la circulation, conformité aux planifications supérieures.

Question 5 : Comment les nouveaux parkings des Epinettes et de La Rasude seront-ils exploités ? Par qui et dans quelles conditions ?

Le choix d'un exploitant de parking est une prérogative des propriétaires de l'ouvrage, du ressort du droit privé. La Commune peut toutefois formuler des exigences spécifiques par rapport au stationnement dans le cadre des procédures usuelles d'affectation du sol, comme cela a été le cas par exemple pour le parking du Rôtillon.

D'une manière générale, on peut distinguer deux grandes formes d'exploitation :

- d'ordre privé, avec des places privées faisant l'objet d'un bail entre un propriétaire et des locataires spécifiques ;
- d'ordre public, gérée par un exploitant de parking, avec des places accessibles à tout un chacun, en distinguant les places tarifées selon la durée de stationnement et les abonnements, ces parkings pouvant inclure également une offre pour les véhicules d'autopartage de type Mobility.

Pour le parking des Epinettes, c'est dans le cadre de la PAP que la Commune exprime les conditions d'exploitation qu'elle souhaite voir appliquées.

Pour le parking de la Rasude, les conditions d'exploitation pourront être précisées dans le cadre du futur plan de quartier.

Question 6 : Enfin, comment l'accessibilité au parking des Epinettes sera-t-elle réalisée, notamment en rapport avec son impact sur le Chemin des Epinettes et les conflits prévisibles avec d'importants flux piétonniers ?

Des précisions ont été demandées aux CFF quant aux impacts du projet en matière d'accessibilité. La gestion du débouché du parking sera traitée spécifiquement dans le cadre du projet d'ouvrage du front sud de la gare.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur et consorts.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Simon Affolter*

Discussion

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – On aura beaucoup parlé de stationnement ce soir ; c'est condensé, mais au moins ce sera fait. Je remercie la Municipalité pour ses réponses très détaillées à mon interpellation. De notre point de vue, la réponse comprend plusieurs éléments positifs, d'autres beaucoup moins.

Concernant le Pôle Gare, je rappelle que Les Verts se sont beaucoup impliqués dans ce projet. Concernant le stationnement, nous souhaitons que le bon nombre de places de stationnement soit placé au bon endroit et que, finalement, ce stationnement réponde aux besoins impératifs, mais sans surdimensionnement ; c'est ici qu'on a encore quelques craintes.

On souhaite éviter que la gare devienne, avec ses centres commerciaux, un important générateur de trafic. Parmi les choses que nous saluons dans la réponse, je cite la gestion restrictive du stationnement privé. Concernant le stationnement public, détaillé dans un tableau qui donne le nombre de places par activité, il n'est prévu aucune place de stationnement pour les pendulaires et autres voyageurs CFF, et aucune place pour les voyageurs de longue durée, ni pour les clients des surfaces commerciales de la gare de Lausanne, et aucune pour les employés et les visiteurs du Pôle muséal. Cela faisait partie de nos demandes, et on est heureux de les voir ici par écrit.

Nous relevons par contre une contradiction entre ce que je viens de dire concernant ce tableau et le texte, quelques lignes en dessous. Il est écrit : « Pour les besoins occasionnels de stationnement de longue durée des voyageurs CFF, il est admis que l'offre publique dans les parkings proches de la gare permettra de répondre à cette demande » ; on mentionne à nouveau les Epinettes et Rasude à ce propos. Mais, plus haut, on venait de dire qu'il n'y aurait pas de place longue durée pour des voyageurs CFF. Il y a donc un flou qui persiste.

D'autres interrogations subsistent, notamment concernant le chiffre pour le parking des Epinettes : 160 places pour la dépose-minute et la prise en charge des voyageurs. Sur ces 160 places, 14 sont pour les personnes handicapées – pas de problème. On diminue donc à 146 places. Mais comment sont gérées ces 146 places de dépose-minute et prise en charge des voyageurs ? Comment garantir qu'elles soient vraiment utilisées dans ce but et pas par des clients des surfaces commerciales de la gare, par exemple ? Du coup, ces 146 places répondront à des besoins de ceux pour lesquels on a prévu zéro place dans le tableau « pour nous faire plaisir ». Est-ce qu'il y aura une limite de cinq, dix ou quinze minutes, pour que ces places répondent vraiment à la dépose-minute ?

A titre indicatif, si on compte une rotation de quinze minutes, par exemple, entre 6 h et 20 h – bien sûr, c'est un peu exagéré, ce ne sera pas tout le long ainsi –, cela fait 8176 véhicules par jour sur ces places. Comme ils entrent et sortent, cela fait un trafic journalier moyen de 16 352 véhicules, ce qui semble simplement impossible pour un parking dont l'ouvrage est inséré sur le chemin des Epinettes.

C'est vrai qu'on a quelques doutes sur le fait que ces 160 places soient vraiment réservées à la dépose-minute et à la prise en charge de voyageurs uniquement, avec un taux de rotation extrêmement important. Ou alors, ce nombre est surdimensionné, et c'est là que nous avons encore des doutes. Nous allons donc suivre de près les prochains développements.

La Ville de Lausanne s'implique beaucoup dans ce projet, avec les CFF. Elle a fait aussi opposition parfois, et elle a fait valoir sa position auprès des CFF. Il y a une évolution positive sur ces questions de stationnement, mais nous pensons qu'un travail reste à faire, d'autant plus que les chiffres donnés par la Ville ne sont malheureusement pas toujours les mêmes que ceux des CFF. Il y a encore un travail à suivre par rapport aux 200 places prévues pour les habitants, visiteurs et clients dans le parking de la Rasude, où une grosse incertitude est encore à préciser.

Enfin, une petite question complémentaire pour terminer, peut-être pour M. Français. Quand on demande comment sera exploité le parking des Epinettes, il est mentionné dans la réponse que : « Pour le parking des Epinettes, c'est dans le cadre de la procédure d'approbation des plans que la Commune exprime les conditions d'exploitation qu'elle souhaite voir appliquées ». Cette procédure d'approbation des plans a eu lieu, elle a été mise à l'enquête. Quelles conditions ont été demandées par la Ville de Lausanne concernant l'exploitation de ce parking des Epinettes ? De nombreuses interrogations subsistent, et le projet doit être affiné. Ce soir, nous ne déposons pas de résolution.

La discussion est ouverte.

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Nous sommes nombreux à souhaiter une diminution de la circulation automobile à Lausanne, en particulier dans les quartiers sous-gare et sur la place de la Gare. L'environnement s'en portera mieux, les transports publics circuleront plus facilement et les usagers et habitants de notre ville se sentiront plus à l'aise.

Il est donc assez surprenant que l'on propose dans le projet Léman 2030 de remplacer les 400 places perdues du parking du Simplon par quelque 540 autres réparties dans deux nouveaux parkings, le premier au chemin des Epinettes et le deuxième à la Rasude.

C'est le parking des Epinettes qui devrait abriter le plus grand nombre de places de stationnement, en particulier 146 places pour la dépose-minute et la prise en charge. Or ce parking est très mal placé. L'endroit est encaissé, difficile d'accès et c'est un passage obligé pour les élèves du Collège de Montriond qui habitent l'avenue Ruchonnet.

De nos jours, l'accès à une gare située dans un centre-ville doit se faire essentiellement en transports publics, à pied et à vélo. Même pour la dépose-minute et la prise en charge, il est possible d'imaginer d'autres systèmes que l'actuel, avec, notamment, un usage accru des taxis. Les Verts espèrent donc que le dimensionnement du parking des Epinettes fera l'objet d'une nouvelle évaluation.

M. Cédric Fracheboud (UDC) : – Je constate une fois de plus que nos chers amis écologistes ont vraiment un souci avec les voitures, et cela devient obsessionnel. J'espère que d'ici vingt ou trente ans, les véhicules à explosion seront électriques et qu'ils pollueront nettement moins. On devra leur ajouter des clochettes pour qu'on puisse les entendre, parce que vous les entendrez plus, et cela deviendra vraiment dangereux.

Dans quel monde vivez-vous ? Vous ne vous êtes jamais intéressés à la gare. Il faut voir les gens qui viennent apporter ou chercher des affaires, chercher les enfants ou la famille. Je travaille à l'Office du stationnement. Si la Police de Lausanne voulait vraiment être méchante, elle pourrait remplir des carnets à longueur de journée avec les gens qui veulent juste amener ou déposer quelqu'un. Ce qui n'est pas le cas, parce que la police n'est pas là pour frapper les gens. Surtout, ils sont passibles d'une amende de 100 francs, car il y a une interdiction générale de circuler là-bas.

C'est assez étonnant, parce que vous avez des théories, mais il semble que vous ne connaissez pas vraiment la réalité dans laquelle les gens vivent. Aller à la gare en transports publics, avec vos deux ou trois enfants, et avec une grosse valise reste relativement compliqué. Vous voulez imposer votre façon de vivre. Vous avez un certain électorat – tant mieux –, mais il semble que cela n'a pas toujours été une grande réussite tout de même.

Vous faites comme vous voulez, mais, à un moment donné, il faut peut-être vivre dans la société. Les gens ont le droit d'avoir des véhicules, ils ont le droit de se déplacer. C'est juste incroyable, on est dans le fantasme d'une société qui n'existe pas, ou pas encore. Alors, c'est bien, mais il faut quand même vivre avec la société actuelle.

Le président : – Je vous raconterai un jour mon fantasme de président du Conseil communal ; mais pas ce soir.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Je renonce.

M. Valéry Beaud (Les Verts) : – Je suis obligé de réagir brièvement aux propos de M. Fracheboud. Je crois qu'il n'a simplement pas écouté ce que nous avons dit. Nous n'avons pas dit qu'il fallait réaliser zéro place, nous avons dit qu'il fallait en mettre le bon nombre, en fonction des besoins réels, mais restrictifs, parce que, oui, la société évolue. Je vous invite à ouvrir les yeux. On parlait tout à l'heure des chiffres lausannois sur l'évolution du taux de mobilité et d'autres données de ce type. Donc, oui, il faut des places de parc, les gens ont besoin de voitures, mais ne surdimensionnons pas ce parking, sinon on en fera un vrai générateur de trafic avec les commerces qui seront à la gare. C'est cela la crainte. Oui, il faut de la dépose-minute, oui, il y aura des taxis, oui, il y aura des places Mobility, mais en nombre raisonnable.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Valéry Beaud et consorts : « Pôle Gare : combien de places de stationnement automobiles et pour qui ? » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,
prend acte
de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

La séance est levée à 22 h 30.

Rédaction et mise en page : *Patricia Pacheco Delacoste*

Abonnements :
Bureau des huissiers
Place de la Palud
Case postale
1002 Lausanne
021 315 22 16