

Aménagement de la place de la Sallaz

Crédit d'investissement

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

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

Rapport-préavis N° 2011/34

Lausanne, le 1^{er} juin 2011

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. OBJET DU RAPPORT-PREAVIS

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 14'800'000 francs pour financer l'aménagement de la place de la Sallaz et ses abords, ainsi que pour rénover ou adapter divers équipements des services de la Ville. Elle propose également de procéder à la levée des oppositions qui ont suivi la mise à l'enquête publique du projet. Elle entend également informer le Conseil communal sur les procédures relatives à la route de contournement de la place de la Sallaz et à l'addenda au PPA 721.

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

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

2. TABLE DES MATIERES

1. Objet du rapport-préavis.....	1
2. Table des matières	2
3. Introduction	4
3.1 Historique	4
3.2 Objectifs du projet.....	6
4. Procédures concernant la route de contournement et l'addenda au ppa 721 du flon superieur.....	6
5. Organisation future des circulations	7
5.1 Rappel des études antérieures	7
5.2 Organisation des circulations autour de la place de la Sallaz.....	8
5.3 Organisation de l'interface des transports en commun dans le secteur Nord.....	8
5.3.1 Réseau des transports publics.....	9
5.3.2 Mixité entre les piétons et les bus	9
5.3.3 Lignes aériennes des t1	9
5.4 Organisation des circulations dans le secteur Sud de la place : coexistence piétons-voitures	9
5.5 Circulation des piétons.....	10
5.6 Circulation des vélos.....	10
5.7 Les Taxis.....	10
5.8 Livraisons aux commerces.....	10
5.9 Services d'urgence	10
5.10 Transports exceptionnels	10
6. Projet d'aménagement de la place de la Sallaz	11
6.1 Enjeux et concept du projet	11
6.2 Concept de revêtement du sol	11
6.3 Evacuation des eaux de surface	12
6.4 Abribus et couverts publics, sanitaires	12
6.5 Arborisation	12
6.6 Eclairage	12
6.7 Mobilier urbain	13
6.8 Zone centrale.....	13
6.9 Placette Sud.....	13
6.10 Placette Nord.....	13
6.11 Local de voirie / point de collecte des ordures ménagères de quartier.....	13

7. Réponse de la Municipalité aux deux observations et aux six oppositions déposées pendant l'enquête publique du projet de la place de la Sallaz	14
7.1 Opposition du MDL, Mouvement pour la Défense de Lausanne et de M. Eric Magnin, copropriétaire de la parcelle 7221, chemin de Boissonnet 16 à Lausanne.....	14
7.2 Opposition de M. Claude Monod et consorts	16
7.3 Opposition de Maître Micheli, étude Pépinet, pour le compte de PMA, Pierre Mirabile Automobiles SA, locataire à l'avenue de la Sallaz 76	22
7.4 Opposition de Maître Trivelli pour le compte de la Société Immobilière Wadimo « B », propriétaire des parcelles 3426, 3425 et 3424 à Lausanne.....	24
7.5 Opposition de Maître Masméjan, étude Lenz et Staehlin, pour le compte de la Société Coopérative Migros Vaud	24
7.6 Opposition de Mme Annemarie Ernst, propriétaire de la parcelle 3446 à l'avenue de la Sallaz 46 à Lausanne.....	29
7.7 Observation de la régie Rilsa, pour le compte de Mme Margueritte Berney, propriétaire de la parcelle 3447 à l'avenue de la Sallaz 48 à Lausanne	29
7.8 Observation de Pro Vélo Lausanne	30
8. Réponse de la Municipalité aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement (conclusions 7bis, 7ter et 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005).....	31
8.1 Conclusion 7bis.....	31
8.2 Conclusion 7ter.....	31
8.3 Conclusion 7quater	31
9. Agenda 21 – développement durable	31
10. Incidences sur le budget.....	32
11. Durée des travaux.....	32
12. Travaux des autres services	32
12.1 Travaux du Service d'assainissement	33
12.2 Travaux de eauservice.....	33
12.3 Travaux du Service du Gaz.....	33
12.4 Travaux du Service de l'électricité.....	33
12.5 Service multimédia (SIMA).....	34
12.6 Travaux du Service des parcs et promenades (SPP).....	34
13. Aspects financiers	34
14. Charges financières et d'entretien	37
14.1 Charges financières.....	37
14.2 Charges d'entretien.....	37
15. Plan des investissements	37
16. Conclusions.....	37
Annexe.....	39

3. Introduction

3.1 Historique

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

N°	Procédure / document officiel	Dates
1	Votation sur le m2 et planification du réseau tl 08	2002-2004
2	Étude des variantes de schéma de circulation à la Sallaz	2004
3	Étude de l'avant projet de la route de contournement de la Sallaz (RCPS) et de la future place de la Sallaz (PS)	2004-2005
4	Concours d'architecture pour l'aménagement de la place de la Sallaz	2005
5	Examen préalable de la RCPS par les services du Canton de Vaud, selon la Loi sur les Routes (LRou art. 3 et 10)	13 mai 2005
6	Séance publique, consultation des habitants	6 juin 2005
7	Mise à l'enquête publique : <ul style="list-style-type: none"> ▪ du projet de route de contournement selon la LRou art. 13 avec le Rapport d'Impact sur l'Environnement (RIE) ▪ du plan partiel d'affectation PPA 721 « Flon supérieur » selon la LATC art. 57 	1 ^{er} -30 juin 2005
8	Séances de conciliation avec les opposants Etude acoustique de détail et proposition de mesures d'accompagnement complémentaires dans le cadre de la conciliation avec les opposants	automne 2005
9	Rapport-préavis N° 2005/83 avec le chapitre 11. Etude d'impact sur l'environnement (EIE), comportant des dispositions de protection complémentaires dans le volet « protection contre le bruit »	24 novembre 2005
10	Séances d'information aux partis par le Service des routes et de la mobilité (Parti Socialiste Lausannois, Parti des Verts, Lausanne Ensemble)	mai-juin 2006
11	Adoption par le Conseil communal du rapport-préavis N° 2005/83 ¹	27 juin 2006
12	Dépôt au Conseil communal du postulat de Mme Adèle Thorens	29 août 2006
13	Approbation préalable du projet de route de contournement par le Département des infrastructures (DINF) et du PPA par le Département des institutions et des relations extérieures (DIRE)	13 septembre 2006
14	Mise en consultation de la décision finale de l'EIE et ouverture du délai de recours	3-23 octobre 2006
15	Exposition publique des projets de la route de contournement et de la place de la Sallaz	23 septembre 2006
16	Recours de deux groupes d'opposants à la Cour de Droit Administratif et Public (CDAP) du Tribunal Cantonal (TC)	10 octobre 2006
17	Séance publique, consultation des habitants	25 novembre 2006
18	Étude du projet définitif de la place	2006-2007
19	Adoption définitive du PPA 721 « Flon supérieur » par le DIRE	21 février 2007
20	Présentation du projet à l'assemblée générale de la Société de Développement La Sallaz-Vennes	16 avril 2007
21	Séance publique, consultation des habitants	26 juin 2007
22	Traitement des recours par le TC, audience le 9 mai 2007 et arrêt du TC le 4 juillet 2007 Arrêt du TC globalement en faveur du projet, mais exigence de mise à l'enquête publique complémentaire des mesures d'accompagnement ainsi que des modifications du projet, selon la LATC art. 58	4 juillet 2007

¹ BCC N° 19, séance du 13 juin 2006, pp.1072 et ss

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

¹ BCC 2007-2008, page 1353

² BCC 2008-2009, Tome 1, page 63

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

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

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

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

3.2 Objectifs du projet

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

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

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

4. PROCEDURES CONCERNANT LA ROUTE DE CONTOURNEMENT

ET L'ADDENDA AU PPA 721 DU FLON SUPERIEUR

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

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

Non satisfaits, en date du 12 novembre 2009, les opposants ont déposé un nouveau recours en matière de droit public assorti d'une demande d'effet suspensif auprès du Tribunal Fédéral. Par son ordonnance du 1^{er} mars 2010, ce dernier refuse d'accorder l'effet suspensif et, au terme de cette nouvelle procédure, le TF, dans son arrêt du 17 mai 2010, a donné gain de cause à la Commune en rejetant une nouvelle fois le recours des opposants. En date du 24 juin 2010, le Département des infrastructures (DINF) a approuvé définitivement le projet de la route de contournement de la Sallaz. Dès lors, les travaux de cette route ont pu démarrer immédiatement après cette décision du TF au début du mois de juin 2010.

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

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

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

5. ORGANISATION FUTURE DES CIRCULATIONS

5.1 Rappel des études antérieures

Une étude approfondie de réorganisation des déplacements dans le secteur Nord-Est - la Sallaz a été menée par un bureau d'ingénieurs spécialisé. Le concept retenu propose de déplacer la circulation sur une route de contournement de la Sallaz, ce qui permet de libérer le plateau de la Sallaz du trafic de transit pour en faire une **véritable place, centre de quartier et pôle d'échange des transports publics**. Globalement, sur le plan de la gestion des transports individuels, l'objectif fixé est la **diminution des charges de trafic** de l'ordre de 6'000 véhicules/jour, soit une diminution de 14% à 19% sur les axes situés dans le couloir du métro m2.

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

5.2 Organisation des circulations autour de la place de la Sallaz

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

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

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

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

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

5.3 Organisation de l'interface des transports en commun dans le secteur Nord

La place de la Sallaz est devenue une interface très importante des transports publics. Selon les comptages issus du métro m2, le nombre de voyageurs est d'environ 15'000 par jour et de 1'600 à l'heure de pointe du matin. Sur ce total journalier, environ 8'000 voyageurs sont en transbordement entre les lignes **tl** et le métro m2.

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

5.3.1 Réseau des transports publics

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

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

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

5.3.2 Mixité entre les piétons et les bus

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

5.3.3 Lignes aériennes des *tl*

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

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

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

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

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

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

5.5 Circulation des piétons

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

5.6 Circulation des vélos

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

5.7 Les Taxis

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

5.8 Livraisons aux commerces

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

5.9 Services d'urgence

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

5.10 Transports exceptionnels

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

Dans la traversée de la place, le passage de ces convois requiert, entre les deux toitures des abris bus, un gabarit de 8.40 m de large. Le Service des routes du Canton a approuvé l'implantation des édicules de manière à garantir le passage occasionnel de tels convois. Le reste du mobilier urbain (bancs, bornes, signalisation, etc.) peut être déplacé de cas en cas, comme sur le reste du territoire communal.

6. PROJET D'AMENAGEMENT DE LA PLACE DE LA SALLAZ

6.1 Enjeux et concept du projet

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

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

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

6.2 Concept de revêtement du sol

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

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

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

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

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

6.3 Evacuation des eaux de surface

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

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

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

La faible pente longitudinale nord-sud (~ 1.2 %) est conservée et la place modélisée afin de présenter transversalement des pentes en toit inversé avec un point bas parallèle aux bâtiments, situé environ aux trois quarts côté Est de la place. Ceci permet de respecter les niveaux des limites de propriété. En ce point, la récolte des eaux se fait au moyen d'un caniveau à fente raccordé sur une nouvelle canalisation d'eaux claires en sous-sol, elle-même raccordée sur le réseau EP de la rue Victor-Ruffly. Les abribus formant des obstacles à l'écoulement transversal, d'autres caniveaux à fente y sont accolés et raccordés sur la nouvelle canalisation citée ci-dessus. Les bacs à arbres sont drainés et également raccordés à cette canalisation.

6.4 Abribus et couverts publics, sanitaires

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

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

6.5 Arborisation

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

6.6 Eclairage

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

6.7 Mobilier urbain

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

6.8 Zone centrale

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

6.9 Placette Sud

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

6.10 Placette Nord

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

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

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

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

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

A la jonction de l'avenue de la Sallaz et de celle de Beaumont, il est prévu de mettre en place un centre de récolte des ordures ménagères de quartier (CROM). Une surface d'environ 35 à 40 m² peut recevoir 6 containers souterrains de 3 à 5 m³ de contenance. Disposés au niveau de l'avenue de Beaumont, ils seront peu visibles mais facilement accessibles. La construction de cet équipement discret et efficace répond à la demande croissante de concentration des points de ramassage et diminue la fréquence de l'opération.

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

7. REPOSE DE LA MUNICIPALITE AUX DEUX OBSERVATIONS ET AUX SIX OPPOSITIONS DEPOSEES PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE DU PROJET DE LA PLACE DE LA SALLAZ

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

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

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

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

Remarques générales

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

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

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

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

1.- Sans aménager non pas une, mais deux routes de contournement. L'entier du projet avec les deux routes ne figure jamais sur un seul document. Ce qui ne permet pas de saisir l'entier du dispositif. Chaque sous-ensemble fait partie de l'ensemble. C'est bien pourquoi ces 4 mises à l'enquête pour un seul périmètre dérogent à la loi sur les routes. Ces 2 routes de contournement (bordées de parois anti-bruit inesthétiques) pour éviter le trafic de transit sur la place de la Sallaz vont à l'encontre des mesures envisagées avec le développement des transports publics, le m2 en particulier. C'est une véritable incitation à prendre sa voiture pour aller en ville. En évitant la place, on gagne du temps.

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

Aménagement de la place de la Sallaz (descriptif technique)

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

Réponse

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

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

Concernant l'aménagement de la place de la Sallaz, il y a lieu de se référer au chapitre 5 du présent rapport-préavis pour les explications portant sur la mixité bus-piétons. Dans ce domaine, la Municipalité s'appuie sur plusieurs expériences menées avec succès depuis de nombreuses années dans d'autres villes. Elle est tout à fait confiante quant au fonctionnement de la future place.

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

7.2 Opposition de M. Claude Monod et consorts

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

Préambule

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

A. Remarques préliminaires

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

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

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

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

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

2. Fractionnement d'un projet de route

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

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

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

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

Classification des routes

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

Les pages 22 et 23 de l'arrêt du Tribunal administratif s'étendent longuement sur cet objet. En fait la commune de Lausanne ne respecte pas ses propres règles en matière de classification des routes car le projet, par exemple, transformerait la route d'Oron en « réseau de distribution » alors que le plan directeur des déplacements de la Commune de Lausanne (PDD) classe cette route dans un « réseau modéré ou de desserte ».

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

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

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

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

C. Nuisances sonores

Il est évident que les ajustements injustifiés sur les nombres de voitures dans chaque tronçon ne sont pas sans conséquence sur les nuisances sonores qui doivent, par conséquent, être revues totalement. Les 4'400 véhicules par jour qui ont été oubliés à la route de la Feuillère, les 4'100 omis à la route d'Oron et les 3'600 escamotés au haut de l'avenue Victor-Ruffy représentent quelques décibels dont on n'a pas tenu compte dans le rapport d'impact. Pour la variante A4 seule la route de Berne reste relativement chargée par les 23'000 véhicules par jour ce qui représente pourtant une diminution de 2'500 véhicules par jour par rapport à la situation actuelle. Il suffirait d'appliquer sur cette route un revêtement phono-absorbant pour améliorer les choses. Cela éviterait de poser des parois antibruit inesthétiques en pleine ville. Ces diverses considérations montrent que le choix de la variante B4 est mauvais et constitue un motif de plus d'opposition.

D. Pollution atmosphérique

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

Nous nous référons à notre opposition faite contre les mesures d'accompagnement complémentaires qui donne l'ensemble de la méthode utilisée pour les calculs. En bref nous avons testé les diverses pentes de la zone intéressée par la route de contournement avec une voiture moderne nous donnant la consommation instantanée. Ces valeurs nous ont permis de déterminer la production de CO2 par kilomètre et en tenant des distances et du nombre de véhicules la production journalière de CO2. Nous avons obtenu les résultats suivants exprimés en kilos de CO2 par jour :

<i>Etat initial 2008 sans effets du M2 et du réseau tl et sans route de contournement</i>	6'635
<i>Variante A1 avec effet du M2 et du réseau tl</i>	6'204
<i>Variante B4 avec effet du M2 et du réseau tl</i>	8'742
<i>dont pour la route de contournement seule</i>	2'921

Il est évident que, si seule la production de CO₂ a été calculée, cela n'empêche pas que toutes les autres pollutions habituelles dues à la circulation routière qui accompagnent la production de CO₂, en particulier le monoxyde de carbone, les monoxydes et dioxydes d'azote, les particules fines, etc sont à ajouter dans les mêmes proportions. On peut dès lors comparer la situation initiale 2008, sans les effets du M2 et du réseau tl, avec les diverses variantes proposées. La variante A1 donne 6.204 kg de CO₂ par jour, c'est la seule qui permette une légère **diminution** de la pollution atmosphérique de **6,5%** ce qui n'est pas négligeable dans l'état actuel de la pollution dans le quartier de la Sallaz. La variante B4 donne 8'742 kg de CO₂ par jour soit **31.8% de plus** que la situation initiale. Par contre par rapport à la variante A1, qui de toute manière existera, l'augmentation est de **40.9%**. On peut noter encore que dans cette variante B4 la pollution provoquée par la route de contournement représente à elle seule **33.4%** de la pollution totale. En fait seule la solution A1 permet une réduction de la pollution atmosphérique. L'aggravation très importante de la pollution atmosphérique pour la variante B4 est à elle seule une raison suffisante pour justifier une opposition à cette variante et au projet de place qui l'accompagne.

E. Examen des nouveaux objets mis à l'enquête

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

F. Construction de la place de la Sallaz

Nous avons examiné particulièrement le descriptif technique qui est la pièce no 1 du dossier de la mise à l'enquête, tout en examinant les plans qui s'y rapportent. Pour simplifier la compréhension nous avons repris la numérotation qui figure dans ce descriptif et en notant au fur et à mesure nos remarques. Nous avons vainement cherché sur la place de la Sallaz les panneaux officiels qui annoncent une mise à l'enquête. Où ont-ils été cachés ?

1. Introduction

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

2. Objectifs et contraintes du projet

Environnementaux : Prétendre que le projet amène « une diminution de la pollution atmosphérique (Opair) et une diminution des nuisances sonores liées au bruit (OPB) est absolument faux. Nous avons montré sous points C et D de notre opposition du 21 décembre 2007 et repris sous les mêmes points dans la présente opposition que ni les normes OPB, ni les normes Opair n'étaient respectées par le projet présenté. Pour l'OPB les mesures à prendre pour tenter de diminuer quelque peu les impacts sonores montrent que le projet n'est pas un bon projet, d'autant plus que les calculs effectués par la commune escamotent sur plusieurs tronçons quelques milliers de voitures.

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

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

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

3. Historique

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

4. Organisation future des circulations

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

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

La dernière ligne de la page 7 n'est pas très claire, il eut été utile de donner les fréquences des diverses lignes pour justifier ce chiffre et pour le préciser. S'il y a un bus toutes les 2 minutes environ, on peut comprendre qu'avec les rebroussements il y aura dans un sens ou dans l'autre un bus toutes les minutes, ce qui paraît largement exagéré.

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

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

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

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

Les services d'urgences

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

Les transports exceptionnels

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

Concept architectural

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

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

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

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

5. Éléments du projet

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

6.6 Zone centrale

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

6.7 Placette Sud

Néant.

6.8 Placette Nord

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

6. Conclusions

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

Notre propre conclusion

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

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

Réponse

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

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

Au point F de son opposition, M. Monod fait un procès d'intention à la Municipalité en affirmant qu'aucune discussion ou critique n'a été acceptée dans le cadre de ce projet. La Municipalité répond que ce projet a fait l'objet de nombreuses séances publiques depuis le début du processus. Celles-ci ont permis d'informer, de consulter et de dialoguer avec la population. Les concepteurs du projet ont ainsi pu interroger les futurs utilisateurs de la place sur le choix des matériaux, sur l'intégration du souhait d'avoir une fontaine sur cette place, sur le fonctionnement de l'espace et sur les besoins des différents acteurs. Le projet a évolué en conséquence. Des contacts fréquents ont été entretenus entre l'équipe de projet et les représentants des commerçants. La Société de Développement de la Sallaz a également été sollicitée depuis le début du projet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) Depuis le 1^{er} septembre 1996, ma cliente est locataire d'un garage sis à l'avenue de la Sallaz 76 à Lausanne sur les parcelles 3458 et 3459, propriété successivement du Garage Montchoisi SA, respectivement de la Masse en faillite de cette société, puis de Patrimoine Pierre SA à Pully, dont la gérance est assurée par DHR Gérance Immobilière SA (annexe 1).
- 2) Le premier bail de ma mandante, conclu le 29 août 1996 avec l'Office des faillites de Lausanne, prévoit la mise à disposition d'un emplacement de parcage au Nord-Ouest de la propriété d'environ 84 m2 ainsi qu'un emplacement pour station service au Nord-Ouest du bâtiment. A l'époque, la surface indiquée de 84 m2 n'a pas fait l'objet d'une mensuration et, comme l'indique l'utilisation du terme « environ », est approximative. En réalité, ma cliente a toujours occupé depuis la signature de ce premier bail la totalité de la surface située au Nord-Ouest de l'immeuble à l'usage de places de parc en relation avec l'exploitation de son garage, sous réserve uniquement d'un passage pour piétons et d'une terrasse. Selon l'architecte mis en œuvre par la société propriétaire subséquentement, cette surface représente au moins 118 m2 et permet de stationner 8 ou 9 voitures (annexe 2).
- 3) Après le rachat des deux parcelles précitées par Patrimoine Pierre SA en 1998 (annexe 3), avec reprise des droits et obligations résultant du bail à loyer de 1996, ma mandante a continué à occuper exactement la même surface, avec l'accord de sa nouvelle bailleresse. A l'occasion d'une transaction intervenue le 23 mars 2006 devant la Commission de conciliation (annexe 4), les parties ont convenu de conclure un nouveau bail **sur le même objet** que celui du 29 août 1996 pour la période du 1^{er} octobre 2006 au 1^{er} octobre 2016 (annexe 5). C'est en exécution de cet arrangement que les parties ont conclu le bail du 5 novembre 2007 qui mentionne, comme le précédent de 1996, un emplacement de parcage de 84 m2 au Nord-Ouest du bâtiment, comme faisant partie de l'objet du bail. On sait toutefois que, depuis l'entrée en vigueur de ce contrat jusqu'à ce jour, la surface mise à disposition de ma cliente au Nord-Ouest du bâtiment est nettement plus étendue.

- 4) *Le projet mis à l'enquête prévoit, pour le garage, une surface de 84 m² qui permet le stationnement d'au maximum 5 à 6 voitures. Par rapport à la situation actuelle, il y a donc un déficit de places de stationnement pour 3 voitures. Par, ailleurs, il prévoit (3 x 8) 24 places de parc pour des vélos qui pourraient parfaitement être aménagés à un autre emplacement sur la voie publique.*
- 5) *Pour l'exploitation du garage de ma mandante, le nombre de places actuellement à disposition constitue un minimum. IL est vital pour cette entreprise de maintenir une surface au moins équivalente à celle occupée actuellement.*

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

Réponse

Le garage Pierre Mirabile Automobiles SA est situé dans l'immeuble de l'avenue de la Sallaz 76. M. Mirabile et Me Micheli ont été informés préalablement, dans le cadre des études. S'agissant de la présente procédure, ils ont été reçus en séance de conciliation le 13 mars 2009 à la Direction des travaux. Lors de cette séance, toutes les réponses ont été données à leurs questions et ils ont été informés des accords trouvés avec le propriétaire de l'immeuble. Ces accords, formalisés par une convention foncière, prévoient notamment la cession des terrains frappés par la limite de construction le long de l'avenue de la Sallaz permettant un traitement de surface jusqu'au front des bâtiments et la mise à disposition, sous forme d'une servitude d'usage, d'une zone de 84 mètres carrés pour le parcage de véhicules liés à l'exploitation du garage automobile. Il est à relever que la servitude est limitée dans sa durée à l'existence d'un garage automobile dans le bâtiment et qu'elle permet au propriétaire de respecter intégralement ses engagements pris au travers du bail commercial existant.

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

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

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

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

7.4 Opposition de Maître Trivelli pour le compte de la Société Immobilière Wadimo « B », propriétaire des parcelles 3426, 3425 et 3424 à Lausanne

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

Réponse

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

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

7.5 Opposition de Maître Masméjan, étude Lenz et Staehlin, pour le compte de la Société Coopérative Migros Vaud

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

Historique

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

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

Approvisionnement du magasin : rampe de chargement

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

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

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

Afin que les travaux en rapport avec le projet de M2 puissent être exécutés, Migros a accepté, début 2004, que la rampe de chargement soit détruite et un quai provisoire de déchargement aménagé par Métro Lausanne-Ouchy SA, au sud de la parcelle 3426, les camions y accédant en marche arrière (plan « quai provisoire Migros » L098042 du 18 février 2004). La construction du quai provisoire devait être assumée par Métro Lausanne-Ouchy SA. Cette solution devait initialement durer jusqu'à la fin du chantier du M2, prévue pour juillet 2006. Au vu des retards pris dans ces travaux, c'est toutefois toujours ce système provisoire qui est utilisé aujourd'hui par Migros.

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

Accès de la clientèle : places de parc

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

La Commune de Lausanne a bien compris cet intérêt :

- Par convention du 14 mai 1968 passée avec son mandante, la Commune de Lausanne a accepté de limiter la durée de stationnement des douze places de parc sises sur la partie sud de la parcelle 3426, afin de s'assurer que les clients Migros puissent effectivement les utiliser pour leurs achats.
- Le plan de quartier N° 443 « La Sallaz – route de Berne », approuvé par le Conseil d'Etat le 16 avril 1993, imposait quant à lui la création d'un garage-parking d'une contenance de vingt voitures au moins.
- Le plan partiel d'affectation du 23 mai 2005 prévoit également la construction d'un bâtiment C dans lequel sera construit un parking d'un maximum de 120 places, ce afin de remplacer celles supprimées par le réaménagement de la place de la Sallaz (art. 22 du règlement du PPA 721).
- La Commune de Lausanne, Migros et SI Wadimo SA ont confirmé, par convention du 31 janvier 2006, la construction d'un bâtiment C à l'ouest de la voie du M2 pouvant abriter 120 places de parc, places qui pourront notamment être utilisées par les clients de Migros.

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

Du fait des travaux du M2 et de la construction d'un quai provisoire au sud de la parcelle N° 3426, les possibilités pour les clients de Migros de se parquer près de leurs magasins ont été réduites de quelques places. Le chiffre d'affaires du magasin s'en est immédiatement ressenti.

Modifications proposées par les projets soumis à l'enquête

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

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

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

En juin 2005, un projet de route de contournement par l'ouest de la parcelle N° 3426 a été mis à l'enquête. Ce projet ne comprenait toutefois pas de giratoire (TA AC2006.0243, c 5^e), ni de place de recul à l'ouest de la parcelle 3426. Au contraire cette dernière surface était affectée en zone de verdure et d'accès aux activités (PPA 721) !

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

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

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

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

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

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

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

Le projet ne fournit aucune de ces deux garanties. Le phasage des travaux est ainsi flou et contradictoire : le projet prévoit la construction de la route de contournement en « 2008/2009 » (Descriptif, p. 4) et l'aménagement provisoire de la place de la Sallaz durant le « premier semestre 2008 » (Descriptif, p. 5). Une telle planification ne correspond absolument pas à la réalité et n'a clairement pas été mise à jour. Elle contredit en outre l'intention des autorités qui veulent que la route de contournement soit terminée avant que l'aménagement de la place ne commence (Descriptif, p. 23).

Le projet doit ainsi être repris de façon à être coordonné avec le projet de route de contournement et tenir compte du fait d'une part que ce dernier projet n'est pas encore définitif et d'autre part qu'il devra être exécuté et la route utilisable avant que le projet d'aménagement de la Sallaz ne commence. Seule une telle planification permettra de respecter les intérêts légitimes des habitants et utilisateurs de la place de la Sallaz et notamment la Migros qui exploite sur cette place depuis près de 40 ans un magasin d'alimentation utile à tous.

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

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

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

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

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

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

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

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

- *Maintien des places de parc se trouvant au nord du projet de route de contournement. Cela impliquerait uniquement de retarder la construction du projet de « placette nord », la date d'exécution de ce projet n'étant de toute façon pas fixée dans les projets mis à l'enquête. La construction de la « placette nord » avant la fin du parking ne se justifie en outre pas, au vu des intérêts publics et privés en présence.*
- *Aménagement de places de parc provisoires, avec accès utiles et suffisants, à l'ouest de la parcelle 3426, au frais de la commune. »*

Réponse

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

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

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

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

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

La Migros disposait jusqu'alors de douze places de parc le long de son bâtiment, sur la parcelle 3426. L'exploitation de ces quelques places publiques avait été cédée à la Commune par une convention signée le 14 mai 1968. Etant donné que ces places étaient vouées à disparaître dans le cadre du projet d'aménagement pour être transférées dans le futur parking public de 60 places, cette convention a été radiée d'entente avec le propriétaire et la Migros dans le cadre de la convention de janvier 2006. Avec l'arrivée du métro, ces places de parc ont été supprimées de manière à sécuriser l'accès piétonnier à la station du métro et un parking provisoire a été construit au bas de la route de Berne pour compenser les places de stationnement supprimées. Lors de ces procédures dûment publiées dans la FAO, la Migros n'a pas fait opposition.

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

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

7.6 Opposition de Mme Annemarie Ernst, propriétaire de la parcelle 3446 à l'avenue de la Sallaz 46 à Lausanne

En date du 14 novembre 2008, Mme Ernst a fait opposition au projet en inscrivant à la main le texte suivant sur la feuille d'enquête.

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

Réponse

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

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

7.7 Observation de la régie Rilsa, pour le compte de Mme Margueritte Berney, propriétaire de la parcelle 3447 à l'avenue de la Sallaz 48 à Lausanne

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

Réponse

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

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

7.8 Observation de Pro Vélo Lausanne

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

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

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

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

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

Réponse

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

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

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

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

8. REPONSE DE LA MUNICIPALITE AUX RESOLUTIONS DU CONSEIL COMMUNAL CONCERNANT LA ROUTE DE CONTOURNEMENT (CONCLUSIONS 7BIS, 7TER ET 7QUATER DU RAPPORT-PREAVIS N° 2005/83 DU 24 NOVEMBRE 2005)

En ce qui concerne le réaménagement du plateau de la Sallaz d'une manière plus générale, la Municipalité entend ici répondre à trois résolutions adoptées par Conseil communal lors des débats sur le rapport-préavis N° 2005/83 adopté le 27 juin 2006¹.

8.1 Conclusion 7bis

La première résolution modifiait la conclusion 7 par l'ajout d'une conclusion 7bis demandant de prévoir l'aménagement d'un giratoire sur la route de contournement. Ce point a été traité dans le cadre du rapport-préavis N° 2008/24, déjà adopté par votre Conseil.²

8.2 Conclusion 7ter

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

8.3 Conclusion 7quater

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

9. AGENDA 21 – DEVELOPPEMENT DURABLE

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

Ces aspects, comparativement à la situation actuelle, seront totalement modifiés par la suppression du trafic de transit et l'appropriation par les piétons de l'entier de la surface, où il sera prioritaire par rapport aux transports en commun et autres ayants droits privés. Les comportements et la dimension sociale du lieu vont

¹ BCC N° 19, séance du 13 juin 2006, pp. 1072 et ss

² BCC 2008-2009, Tome 1, page 63

se modifier, les commerces s'adapter, les activités et manifestations locales s'étoffer pour tendre vers un centre de quartier où il sera agréable de vivre. L'arborisation conséquente de la place (près de quatre-vingt nouveaux tilleuls) et un mobilier adéquat inviteront les passants à prolonger les moments de détente. En sus, et grâce au réaménagement de la partie supérieure du vallon du Flon et à l'amélioration de son accessibilité, la place de la Sallaz s'ouvre vers les espaces verts qu'elle ne peut pas accueillir. Une zone de sports et loisirs d'environ 4'000 m² est prévue dans le vallon du Flon, directement accessible par une passerelle à piétons. De plus, la forêt environnante gagne en superficie.

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

10. INCIDENCES SUR LE BUDGET

Les charges annuelles sont à prévoir comme suit :

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

11. DUREE DES TRAVAUX

Le réaménagement urbanistique de la place de la Sallaz est un chantier d'envergure et il sera réalisé par étapes afin de maintenir en fonction le réseau *tl* R08 et de conserver, malgré les nuisances dues aux travaux, l'activité économique du lieu. Les diverses étapes de travail ne sont pas encore définies, mais seront étudiées de façon à sauvegarder au mieux les intérêts de chacun. Par conséquent, la durée des travaux s'en trouvera prolongée. Globalement, le chantier est prévu sur 24 mois.

12. TRAVAUX DES INFRASTRUCTURES

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

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

Pour mémoire, il faut noter :

12.1 Travaux du Service d'assainissement

Point de collecte des ordures ménagères, voir pt 6.11

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

12.2 Travaux de eauservice

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

12.3 Travaux du Service du gaz

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

12.4 Travaux du Service de l'électricité

SEL - Réseau de distribution :

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

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

SEL - Eclairage public :

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

Le Service de l'électricité, conscient du fait que le réseau de distribution aérien ne disposera plus des mêmes appuis, devra réétudier le concept et repositionner les luminaires, en tenant compte de deux cas de figure : avec et sans l'éclairage d'ambiance de la place. Ces contraintes conduisent à équiper l'endroit avec du matériel d'utilisation souple et performante, dont le coût est inclus dans le montant des travaux demandés pour ce service.

12.5 Service multimédia (SIMA)

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

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

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

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

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

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

12.6 Travaux du Service des parcs et promenades (SPP)

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

13. ASPECTS FINANCIERS

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

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

Le coût total des travaux liés au réaménagement de la place devisé sur la base des prix en vigueur en février 2008 et actualisés pour un début des travaux au 1^{er} trimestre 2012, est de 14'800'000 francs. Ce montant comprend notamment les dépenses effectuées pour couvrir les premières phases d'études du projet par les mandataires.

Compte d'attente et compte transitoire :

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

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

(N° 16*) a été ouvert à cet effet dans le crédit d'investissement pour la comptabilisation transitoire des factures.

Participation financière du m2 :

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

Financement de la Confédération :

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

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

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

Rappel des comptes et sous-comptes :

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

Détail des modes de financement :

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

		Montants des travaux à réaliser	Montants des travaux financés par le présent rapport-préavis	Montants des travaux financés par les crédits-cadres
Direction des travaux				
<i>Service des routes et de la mobilité</i>	fr.	13'841'000.-	13'841'000.-	-
Compte d'attente, comptes transitoires	fr.	750'000.-	750'000.-	-
<i>Etudes préliminaires, compte d'attente</i>	fr.	184'000.-	184'000.-	-
<i>Etudes du projet de la place, compte transitoire</i>	fr.	566'000.-	566'000.-	-
Solde honoraires spécialistes	fr.	1'357'000.-	1'357'000.-	-
<i>Appel d'offre, suivi de l'exécution, ...</i>	fr.	1'357'000.-	1'357'000.-	-
Travaux de construction routière – Aménagement définitif	fr.	11'794'000.-	11'794'000.-	-
<i>Génie civil, place secteur nord (zone piétonne – 7'920 m2)</i>	fr.	3'547'000.-	3'547'000.-	-
<i>Génie civil, place secteur sud (zone de rencontre – 3'020 m2)</i>	fr.	630'000.-	630'000.-	-
<i>Génie civil, place zone M2 (2'740 m2)</i>	fr.	903'000.-	903'000.-	-
<i>Génie civil, placette sud (1'630 m2)</i>	fr.	387'000.-	387'000.-	-
<i>Génie civil, placette nord (340 m2)</i>	fr.	316'000.-	316'000.-	-
<i>Signalisation et marquages (circulation)</i>	fr.	66'000.-	66'000.-	-
<i>Equipements d'exploitation</i>	fr.	2'443'000.-	2'443'000.-	-
<i>Ameublement, décoration (mobilier urbain et luminaires)</i>	fr.	2'197'000.-	2'197'000.-	-
<i>Frais secondaires</i>	fr.	724'000.-	724'000.-	-
<i>Divers et imprévus</i>	fr.	581'000.-	581'000.-	-
Reconstruction local de voirie (Beaumont)	fr.	300'000.-	300'000.-	-
Dédution Participation M2	fr.	- 360'000.-	- 360'000.-	-
<i>Service d'assainissement</i>	fr.	586'500.-	200'240.-	386'260.-
Travaux de génie civil, collecteurs	fr.	386'260.-	-	386'260.-
Point de récolte des ordures ménagères de quartier	fr.	200'240.-	200'240.-	-
<i>eauservice</i>	fr.	453'200.-	-	453'200.-
Travaux de génie civil	fr.	268'750.-	-	268'750.-
Matériel	fr.	184'450.-	-	184'450.-
Sous-total de la Direction des travaux	fr.	14'880'700.-	14'041'240.-	839'460.-
Direction de la sécurité sociale et de l'environnement				
<i>Service des parcs et promenades :</i>	fr.	650'000.-	-	650'000.-
Placette sud (fourniture terrain multisports)	fr.	150'000.-	-	150'000.-
Place de sports et loisirs du Vallon	fr.	300'000.-	-	300'000.-
Place de détente du Tunnel des Falaises	fr.	200'000.-	-	200'000.-
Sous-total de la Direction de la sécurité sociale et de l'environnement	fr.	650'000.-	-	650'000.-
Direction des services industriels				
<i>Service de l'électricité – réseau :</i>	fr.	661'500.-	250'000.-	411'500.-
Travaux de génie civil	fr.	420'000.-	160'000.-	260'000.-
Matériel et main d'œuvre	fr.	241'500.-	90'000.-	151'500.-
<i>Service de l'électricité – éclairage public :</i>	fr.	241'500.-	241'500.-	-
Travaux de génie civil	fr.	68'250.-	68'250.-	-
Matériel et main d'œuvre	fr.	173'250.-	173'250.-	-
<i>Service multimédia – SIMA :</i>	fr.	270'000.-	270'000.-	-
Travaux de génie civil	fr.	234'000.-	234'000.-	-
Matériel	fr.	36'000.-	36'000.-	-
<i>Service du gaz et chauffage à distance :</i>	fr.	100'000.-	-	100'000.-
Travaux de génie civil	fr.	50'000.-	-	50'000.-
Matériel	fr.	50'000.-	-	50'000.-
Sous-total de la Direction des services industriels	fr.	1'273'000.-	761'500.-	511'500.-
Total général des études et travaux	fr.	16'803'700.-	14'802'740.-	2'000'960.-
Montant arrêté à :	fr.	-	14'800'000.-	-

Renchérissment par rapport aux prix pratiqués en 2006 inclu (~8%)

Actualisation des coûts pour début des travaux en 2012 incluse (~5%)

14. CHARGES FINANCIERES ET D'ENTRETIEN

14.1 Charges financières

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 3.5 % l'an pour le Service des routes et de la mobilité et de 4.0 % pour les Services industriels sur un investissement net de fr. 14'800'000, sont les suivantes :

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

14.2 Charges d'entretien

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

Quant aux charges d'entretien du Service des parcs et promenades, il y a lieu de tenir compte de l'augmentation du nombre d'arbres par rapport à aujourd'hui (plus du double) et leur taille particulière voulue par le concept architectural. Pour ce faire, un montant de 40'000 francs pour l'achat d'une machine spéciale sera intégré dans les autorisations d'achat de 2013. De plus, outre les placettes nord et sud qui demandent un entretien des massifs, la paroi antibruit végétalisée de la placette nord exige une surveillance. Le service devra également entretenir la fontaine à jeux d'eau que prévoit l'architecte. Pour tous ces suppléments de travail, un montant de 35'000 francs (correspondant à 0.25 EPT) est à ajouter à son budget annuel.

15. PLAN DES INVESTISSEMENTS

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

16. CONCLUSIONS

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2011/34 de la Municipalité, du 1^{er} juin.2011 ;
ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'approuver le projet d'aménagement de la place de la Sallaz tel que présenté dans le présent rapport-préavis ;

2. d'approuver les réponses de la Municipalité aux deux observations et aux six oppositions déposées pendant l'enquête publique ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement de la Sallaz (conclusions 7bis, 7ter, 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005) ;
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 14'800'000 francs pour la réalisation du projet d'aménagement de la place de la Sallaz, réparti comme suit :
 - a) 13'972'500 francs pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 66'000 francs pour le service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) 250'000 francs pour le service de l'électricité (réseau) ;
 - d) 241'500 francs pour le service de l'électricité (éclairage public) ;
 - e) 270'000 francs pour le service du multimédia.
5. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
 - a) 698'625 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 13'200 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) 8'400 francs par la rubrique N° 76463.331 du service de l'électricité (réseau) ;
 - d) 8'100 francs par la rubrique N° 76702.331 du service de l'électricité (éclairage public) ;
 - e) 9'000 francs par la rubrique N° 77031.331 du service du multimédia.
6. de balancer le compte d'attente N° 4201.581.499 ouvert afin de couvrir les premières études préliminaires par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 6 a) ;
7. de balancer le sous-compte N° 4201.501.4419.16 (rapport-préavis route de contournement de la Sallaz) ouvert afin de financer les mandats d'étude de la place de la Sallaz par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 6 a) ;
8. de faire figurer sous la rubrique 390 du Service des routes et de la mobilité et sous la rubrique 322 de la direction des Services industriels les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;
9. de donner à la Municipalité les pleins pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées dans le cadre de la procédure citée dans le présent rapport-préavis, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;
10. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce rapport-préavis à cinq ans à partir du vote du Conseil communal, ce dernier étant informé des expropriations ou des achats à l'amiable faits au cours de cette période ;
11. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;

12. de charger la Municipalité de fixer un amortissement annuel à porter au budget de la Direction des travaux, rubrique N° 4300.331, lorsque les dépenses résultant des pleins pouvoirs mentionnés sous chiffre 9 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;
13. de porter en amortissement des crédits susmentionnés les recettes et les subventions qui pourraient être accordées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

Christian Zutter

Annexe : Plan de situation