

Direction des travaux
Direction de la sécurité publique et
des affaires sportives
Direction de la sécurité sociale et de
l'environnement
Direction des services industriels

LA PERRAUDETTAZ
Construction d'un nouveau passage sous la voie ferrée Lausanne - Berne
Déviation du chemin du Levant
Aménagement de l'avenue du Léman

Préavis n° 233

Lausanne, le 23 août 2001

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 3'710'000 francs pour financer la participation de la Commune de Lausanne à la construction conjointe avec la Commune de Pully d'un nouveau passage routier sous la voie ferrée Lausanne – Berne, à la limite des deux communes. Ce projet conduira à la déviation du chemin du Levant vers ce nouveau passage, à la création d'un nouveau chemin d'accès à la Vuachère, à des aménagements induits par ces réalisations sur l'avenue du Léman, ainsi qu'au renouvellement de conduites industrielles.

2. Situation

Les Communes de Pully et de Lausanne sont intéressées toutes deux à la réalisation d'un passage routier sous la voie ferrée de la ligne Lausanne – Berne à la limite des deux communes.

A l'Est de la Vuachère, le chemin du Liaudoz, orienté Nord-Sud, appartient au réseau des routes collectrices de la commune de Pully. Il franchit la double voie de la ligne CFF Lausanne-Berne par un passage à niveau automatique. Les dangers et les inconvénients de ce passage pour les usagers sont connus. Ils augmenteront encore avec la banalisation des voies ferrées. La suppression de cette traversée à niveau et son remplacement par un passage sous-voies sont nécessaires pour y remédier.

En ce qui concerne la Commune de Lausanne, le chemin du Levant – axe Nord-Sud en limite « Est » du territoire – fait partie du réseau routier de distribution. Le trafic moyen est de quelque 4'200 véhicules les jours ouvrables. A proximité immédiate de son débouché sur l'avenue du Léman, le passage sous les voies CFF constitue un goulet d'étranglement et une source de conflits et de dangers entre les piétons et les automobilistes. La sécurité n'est pas garantie. Les conditions de franchissement sont précaires. La largeur entre les murs est de quatre mètres (une voie de circulation de 3.20 mètres et un trottoir de 0.80 mètre). Le croisement des véhicules n'y est pas possible. Par ailleurs, la hauteur disponible est limitée à 3.10 mètres. Aux heures de pointe, les files d'attente provoquées par le passage alterné des véhicules incitent de nombreux conducteurs à transiter par le chemin des Platanes, qui est un chemin de desserte locale où le trafic devrait rester limité. La réalisation d'un nouveau passage sous-voies supprimant ces inconvénients est donc intéressante pour la Commune de Lausanne.

3. Projet

3.1 Généralités

La suppression du passage à niveau du Liaudoz a fait l'objet d'études à la Commune de Pully depuis fort longtemps. Plusieurs solutions de remplacement ont été envisagées. Finalement, le concept retenu consiste à réaliser deux passages sous-voies, l'un à l'usage des piétons, et l'autre pour le trafic automobile. La traversée de la ligne ferroviaire par les piétons est prévue en souterrain au même endroit qu'actuellement, alors que celle du trafic automobile est déplacée vers la Perraudettaz.

Le projet soumis dans le présent préavis a été développé conjointement par les services des communes de Pully et Lausanne, à l'instigation des CFF, préoccupés par les dangers du passage à niveau du Liaudoz. Le 20 novembre 1997¹, la Municipalité informait votre Conseil de l'ouverture d'un compte d'attente limité à 80'000 francs, destiné à couvrir la part des dépenses à la charge de la Ville de Lausanne pour les études d'un nouveau passage sous-voies à la Perraudettaz, de l'aménagement de son raccordement à la jonction des avenues du Léman et de Lavaux, ainsi que du rapport d'impact sur l'environnement.

L'ensemble du projet repose sur la réalisation de la percée d'un nouveau passage routier sous les voies, au droit de la Vuachère. C'est de cet ouvrage que découle le reste des aménagements : la déviation des chemins du Liaudoz et du Levant le long de la ligne de chemin de fer, et leur raccordement par le nouveau passage aux avenues de Lavaux et du Léman.

De part et d'autre du nouveau passage sous-voies, les carrefours sont aménagés avec des giratoires. Il en est de même à l'intersection des avenues Etienne-Guillemain, des Cerisiers et de Lavaux. Sur la partie inférieure du chemin du Levant, l'actuel passage sous-voies est maintenu, mais au seul profit des piétons. Au Nord du chemin du Levant dévié, un nouveau chemin de dévestiture de la Vuachère doit être construit en remplacement de l'actuel, situé dans l'emprise des aménagements projetés.

3.2 Nouveau passage inférieur routier (PI) et ses accès

Le passage inférieur (PI) et ses accès constituent un nouveau tronçon routier orienté du Nord au Sud. Le tronçon commun aux deux communes relie la jonction des chemins du Levant et du Liaudoz, avec celle des avenues du Léman et de Lavaux. Son tracé, à la limite des deux communes, est situé au-dessus du voûtage de la Vuachère. Les deux voies de circulation, une dans chaque direction, ont une largeur de 3 m. Au Sud-Est du PI, une surlargeur permet la création d'une station de taxis. La chaussée est bordée de deux trottoirs de 1.5 m chacun. Le passage inférieur proprement dit est prévu en béton.

Le giratoire au Nord du tronçon a un diamètre extérieur de 18 mètres, avec un îlot central de 8 mètres de diamètre, partiellement franchissable. L'aménagement de ce carrefour se réalisera sur un remblai dont les matériaux seront constitués par les déblais en provenance des chantiers de déviation des chemins du Liaudoz et du Levant. Une surface d'environ 1088 m² sera déboisée, et compensée partiellement sur place, et par une surface de 730 m² à Rochettaz (Pully).

Au Sud, le giratoire a un diamètre extérieur de 24 mètres, avec un îlot central de 7 mètres de diamètre. Les accès aux propriétés riveraines sont maintenus ou réaménagés.

3.3 Déviation du chemin de Levant

La suppression du passage à niveau du Liaudoz offre à la Ville de Lausanne l'occasion de dévier le chemin du Levant vers le nouveau passage sous-voies.

1) voir BBC 1997, II, p. 596

Au bas du chemin du Levant, l'aménagement routier est repensé, afin d'améliorer la qualité de l'espace, la sécurité des usagers, notamment des piétons, et la tranquillité des riverains du chemin des Platanes. L'actuel passage sous-voies est maintenu et aménagé pour l'usage exclusif des piétons. Par rapport à la situation existante, les véhicules descendant le chemin du Levant sont obligés d'emprunter le nouveau passage inférieur pour rejoindre l'avenue du Léman, le chemin des Platanes sera interdit au trafic de transit. L'accès au chemin des Platanes est pourvu d'un seuil qui modère le trafic et assure une continuité au cheminement des piétons.

Le nouveau tronçon du chemin du Levant, parallèle à la ligne de chemin de fer, a, comme celui du Liaudoz, une largeur de 8 m dont deux fois 3 m pour les voies de circulation, et 2 m pour le trottoir situé au Nord. La réalisation de cette déviation nécessite une emprise sur la parcelle 6595, propriété cantonale. Les tractations sont en cours afin d'acquiescer cette parcelle. Après les travaux, la partie aménagée en nature de chaussée sera transférée au domaine public.

Sur cette parcelle, il est encore prévu de rétablir un chemin forestier d'accès à la Vuachère, l'existant étant supprimé pour permettre la réalisation du giratoire au Nord du futur passage sous-voies.

3.4 Réaménagement de l'avenue du Léman

Il faut se souvenir que l'avenue du Léman est une route cantonale en traversée de localité et qu'elle appartient au réseau principal A, selon le Plan directeur communal. Si cette route change de nom et devient l'avenue de Lavaux sur le territoire de Pully, sa fonctionnalité reste la même d'une commune à l'autre.

Une étude de circulation a été réalisée en collaboration avec les représentants du Canton afin de définir le concept d'ensemble du nouvel aménagement. Cette étude a démontré qu'il n'était pas possible d'aménager un carrefour giratoire au droit du nouveau passage sous-voies (Levant/Léman) sans que le carrefour actuel de la Perraudettaz (Lavaux/Guillemin/Cerisiers) soit aussi transformé et équipé d'un même dispositif. Ce carrefour est prévu en conséquence, avec un giratoire de 28 m de diamètre extérieur, et de 10 m de diamètre intérieur.

Entre les deux giratoires, la chaussée est rétrécie de six à quatre voies. Les trottoirs sont élargis et un îlot central arboré est aménagé. Chaque sens de circulation est composé de deux pistes de circulation : les voies Sud et Nord sont mixtes, bus et « tourner à droite ». Les arrêts de bus sont déplacés à proximité des giratoires. Un passage piétons est aménagé entre deux. Ce passage est régulé par une signalisation lumineuse. L'aménagement permet à la Commune de Pully de donner ainsi à ce centre de quartier un caractère plus convivial.

Sur le territoire lausannois, l'avenue du Léman est adaptée aux conditions de l'aménagement du carrefour giratoire auquel elle aboutit, ainsi qu'à la fermeture au trafic automobile du passage sous-voies existant. En amont de ce passage, l'avenue du Léman est maintenue dans son gabarit actuel. Toutefois, les deux voies existantes montantes sont remplacées par une seule voie de circulation et une zone de parcage sur la chaussée. Cette nouvelle affectation concourt, d'une part à améliorer la sécurité des piétons, le stationnement partiel sur le trottoir n'étant plus autorisé, et, d'autre part, à modérer la vitesse des véhicules automobiles en limitant les possibilités de dépassement. Avec une voie de 4.90 m de largeur, la circulation des deux roues est plus aisée.

Entre l'actuel passage inférieur et la limite communale, il est proposé deux voies de circulation l'une de 3.30 m et l'autre de 3.20 m à la descente. Celle de droite est réservée aux bus, afin de leur faciliter l'accès au giratoire. Dans le sens de la montée, il est prévu une seule voie de 5 m. Les véhicules peuvent ainsi se positionner et attendre que les voies descendantes soient libres pour accéder aux bâtiments situés au Sud de l'avenue sans bloquer le trafic, la largeur restante permettant les dépassements. Au Nord, un nouveau trottoir de largeur variant entre 1.50 m et 2 m assure la continuité du cheminement de ce côté de l'avenue, de même qu'avec le bas du chemin du Levant.

Le passage piéton actuel est déplacé de quelques mètres vers l'Est, en face du débouché actuel du chemin du Levant. La protection actuelle de ce passage par des feux tricolores sera maintenue. La signalisation des passages piétons prévus sur la route cantonale sera synchronisée.

Deux places de stationnement situées sur le chemin du Levant, au droit du débouché sur le chemin des Platanes, et cinq places situées sur l'avenue du Léman, au droit de l'immeuble N° 87, sont supprimées. L'offre reste néanmoins la même dans ce secteur car la zone de stationnement située sur l'avenue du Léman, entre les immeubles N° 67 et N° 79 est agrandie, notamment grâce à son déplacement sur la chaussée.

Relevons encore que dans la partie inférieure de l'avenue du Léman, il est prévu de renouveler l'arborisation. Quatorze arbres sont concernés par ce renouvellement.

4. Intervention des services industriels

La déviation du chemin du Levant nécessite des interventions relativement lourdes sur les réseaux de conduites souterraines des deux communes. Pour ce qui concerne les services industriels de la Ville de Lausanne, ces interventions touchent les réseaux d'eau, de gaz et de l'électricité. Elles seront complétées par le renouvellement des conduites sur les avenues du Léman et de Lavaux.

Le service du gaz et du chauffage à distance saisira cette occasion pour remplacer les canalisations de gaz existantes dont les plus anciennes datent de 1911 (→ 54 mm) et les plus récentes de 1978 (→ 150 mm) sur les avenues du Léman (Lausanne), de Lavaux et Guillemain (Pully). Les nouvelles conduites seront en acier soudé d'un diamètre de 200 mm.

Le service d'électricité remplacera ses réseaux moyenne tension (MT) alimentant le Nord de Pully posés dans l'actuel sentier longeant la voie CFF dans la nouvelle liaison routière Levant-Liaudoz. Il en sera de même pour ses réseaux MT alimentant le Sud de Pully, actuellement posés le long des avenues du Léman (Lausanne) et de Lavaux (Pully). Des tubes et caniveaux destinés à la liaison haute tension (HT) vers Lutry seront posés. Un pylône destiné à l'éclairage public du nouveau passage sous les voies CFF complétera le programme du service de l'électricité.

Le service des eaux procédera au renouvellement de sa conduite de refoulement Lutry-Montalègre entre La Vuachère et le bas du chemin du Levant, sur le tracé des chemins du Levant et Liaudoz déviés. Cette intervention consiste au remplacement de la conduite en acier → 550 mm, datant des années 1950. Elle est planifiée en coordination avec la commune de Pully dans le cadre des travaux de construction d'un nouveau collecteur destiné à évacuer les eaux usées du collège en construction au Nord du passage à niveau actuel. La nouvelle conduite sera en polyester → 600 mm.

Le service procédera aussi au renouvellement de sa conduite de distribution sur l'avenue du Léman (tronçon Bonne Espérance – limite communale). Il s'agit ici du remplacement de la conduite en fonte → 150 mm, datant de 1949 qui a été l'objet de plusieurs avaries, dont la dernière date de septembre 1997. La réfection

définitive a été différée dans l'attente des travaux de reconstruction de chaussée, objet du présent préavis. La nouvelle conduite sera en fonte Ecopur \rightarrow 150 mm.

5. Développement durable

Le projet est conforme à l'état d'esprit du développement durable tel qu'exposé dans le rapport préavis no 155 du 8 juin 2000 « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne ». En effet, il satisfait aux objectifs de la politique des transports en favorisant les déplacements des piétons et ceux des transports publics. Ce projet améliore la sécurité des usagers : les piétons bénéficient de surfaces plus grandes, d'itinéraires mieux protégés et plus nombreux. L'intégration des deux roues est meilleure et la vitesse des véhicules automobiles diminuée, notamment sur l'avenue du Léman.

La qualité de l'espace du centre de quartier de la Perraudettaz est améliorée, notamment par la diminution des voies de circulation et l'augmentation de la végétation.

Relevons encore que la réalisation d'un seul passage sous-voies pour résoudre les problèmes des deux communes de Pully et de Lausanne est avantageuse. Elle permet des économies sur l'ampleur des travaux et les investissements.

6. Procédure

Le projet a été élaboré par les services communaux de Pully et de Lausanne avec l'appui d'un mandataire spécialisé en transport. Le Service cantonal des routes et les Transports Publics de la région lausannoise ont collaboré aux études.

Le projet a été soumis en mars 2000 au Département des infrastructures pour examen préalable. A part quelques remarques mineures, des mesures d'accompagnement ont été exigées par le Service cantonal des routes afin d'assurer la fluidité du trafic. Ces mesures touchent des aménagements sur l'avenue de Lavaux, à l'Est de la Perraudettaz. Ces mesures sont intégrées au projet. Elles concernent principalement la commune de Pully. Il s'agit notamment de l'aménagement des carrefours et de leur équipement, ainsi que de la création de voies « Bus ».

Le projet a été mis à l'enquête publique simultanément à Pully et à Lausanne du 28 novembre 2000 au 8 janvier 2001, conformément à la Loi sur les routes. Cette enquête a donné lieu à sept oppositions et sept observations.

Seule l'observation de l'ATE (Association Transport et Environnement) concerne la commune de Lausanne. Par ailleurs, une opposition a été retirée. La Municipalité de Pully, par le biais du préavis portant sur ce même projet, a traité directement toutes les oppositions et observations spécifiques à sa commune. Certaines d'entre elles ont été retirées ou sont devenues sans objet, le préavis présenté répondant à leurs attentes.

La demande de défrichement nécessaire à la réalisation du projet a été mise à l'enquête publique, en complément à l'enquête principale, du 3 janvier 2001 au 23 janvier 2001. Elle n'a fait l'objet d'aucune observation ou opposition.

6.1 Observation de l'Association Transport et Environnement (ATE Section Vaud, à Brenles)

Dans son courrier, l'ATE fait part en particulier des observations suivantes :

1. crainte de conflits entre piétons attendant le bus (sens Pully-Lausanne) et véhicules entrant ou sortant du chemin privé desservant les bâtiments de l'avenue de Lavaux 3, 5 et 7 ;
2. le passage pour piétons situé à l'Est du giratoire Lavaux/Guillemin/Cerisiers est trop éloigné de l'avenue Guillemin, respectivement de l'avenue des Cerisiers, et impose des détours inacceptables pour les piétons;
3. le carrefour giratoire est un bon dispositif pour les véhicules motorisés mais il n'est pas toujours adéquat en milieu urbain. L'effet modérateur de trafic dans le sens Lausanne-Pully n'est par ailleurs pas assuré;
4. l'avenue du Léman et l'avenue de Lavaux font partie de la RC 780. Selon la "Planification des aménagements pour les deux-roues légers", document dont le Grand Conseil a pris acte en novembre 1995, cette dernière fait partie des axes à aménager. Or, le traitement réservé aux cyclistes ne leur paraît pas clair dans le projet;
5. la réorganisation du carrefour de la Perraudettaz devrait aussi être l'occasion de rendre possible le "contresens vélo" sur l'avenue des Cerisiers dans le sens Perraudettaz-Trabandan.

Pour donner suite à cette observation, une séance s'est tenue le 5 avril 2001 entre les représentants de l'ATE et ceux des Communes de Lausanne et Pully. Suite à cette discussion, et aux différentes études qui ont été menées, il a été confirmé par écrit à l'ATE ce qui suit :

Intégration des cyclistes à la circulation :

– sur le tronçon montant de l'avenue de Lavaux, direction Lausanne

La chaussée a une largeur totale de 10.50 m (répartie en trois voies de circulation respectivement de 3 m, 3.75 m et 3.75 m). La largeur de la voie bus existante (3 m) permet la mixité bus/vélo sans dépassement, selon la norme VSS et en fonction des conditions locales (pente, distance entre arrêts, fréquence des bus). Mais la mixité bus/vélo est loin d'être officialisée dans la mesure où le syndicat des chauffeurs TL est opposé à toute expérimentation en la matière. La seule variante à la situation existante - compte tenu du fait que le gabarit de la voie de bus existante est insuffisant pour assurer les dépassements et que le débat sur la mixité n'est pas encore clos - serait de choisir entre une voie bus et une bande cyclable ou d'accepter l'utilisation du trottoir par les vélos à la montée sur le tronçon compris entre l'arrêt de bus vers le chemin du Tirage et le futur giratoire de la Perraudettaz. Au vu de la faible largeur du trottoir à certains endroits, cette dernière solution ne serait envisagée qu'en dernier recours, en l'absence de toute autre solution.

– sur le giratoire

On envisage uniquement des traversées piétonnes régulées. Aucun aménagement particulier n'est prévu pour les cyclistes dans la mesure où ces derniers prennent leur place dans le trafic pour franchir le giratoire.

– sur le tronçon montant en direction de Lausanne (avenue du Léman)

Il a été décidé de supprimer une voie montante (à partir de l'avenue du Léman jusqu'à 50 m avant l'avenue des Platanes) au profit d'une voie large. Cette mesure permet d'améliorer la sécurité des cyclistes à la montée, de réorganiser le stationnement sur la chaussée et de redonner de l'espace aux piétons sur le trottoir.

– sur l'avenue des Cerisiers (contresens cyclable)

Le gabarit actuel de cette avenue n'offre aucune possibilité d'intégration d'un contresens cyclable. Seule la création d'un cheminement piétonnier permettrait de remplacer le faux trottoir par un éventuel contresens cyclable. Un tel réaménagement, qui impliquerait des mesures lourdes (terrassement), sort du cadre de ce préavis. Quant à l'accrochage du chemin des Cerisiers au giratoire, il n'est pas incompatible avec une telle mesure puisque le débouché du chemin des Cerisiers est à double sens.

Accès au garage situé derrière l'arrêt de bus (sens Pully-Lausanne) :

L'emplacement de cet arrêt de bus n'est certes pas idéal du fait de sa localisation au droit d'un chemin donnant accès à trois villas. Toutefois, il constitue la solution la moins pénalisante puisqu'il présente l'avantage d'être situé au centre du quartier et donc d'offrir un accès aisé à tous les usagers du quartier. Sa position en face de l'arrêt opposé, donc juste devant un passage pour piétons, comporterait un certain nombre d'inconvénients. Dans une telle configuration, le fait de traverser la chaussée lorsque le bus est à l'arrêt présenterait un réel danger pour les piétons, sans oublier que le bus devrait s'arrêter plus longtemps pour laisser passer les piétons. Cette solution déplacerait la problématique de l'accès au domaine privé des garages du bâtiment locatif de l'avenue Guillemin 20. Quant aux autres emplacements possibles (sur l'avenue du Léman ou avant le premier giratoire donnant accès à l'avenue Guillemin), ils présentent tous l'inconvénient d'être trop éloignés du cœur du quartier de la Perraudettaz et trop proches du prochain arrêt.

Passage pour piétons le plus au Sud, sur l'avenue de Lavaux, trop excentré du cheminement naturel "Cerisiers" :

Dans son ensemble, le projet améliore la plupart des cheminements piétonniers dans le quartier, notamment en offrant aux usagers un nouveau passage pour piétons au cœur du quartier. Seul le cheminement piétons "Cerisiers-Lavaux-Guillemin", utilisé par un nombre restreint de piétons, est péjoré par rapport à la situation actuelle. Afin d'éviter l'auto-blocage des giratoires sur des grands axes tels que celui de l'avenue de Lavaux, il est en effet nécessaire de prévoir une zone d'attente pour quatre à cinq véhicules à la sortie du giratoire avant un passage piéton. En plus de perturber le trafic, le blocage d'un giratoire peut avoir de fâcheuses conséquences pour les transports d'urgence et occasionner des retards pour les transports publics.

7. Aspects financiers

7.1 Coût des travaux

Les travaux prévus portent sur un montant à la charge de la Ville de Lausanne estimé à 3'510'000 francs qui se décompose comme il suit :

Nature des travaux	Coûts TTC (en milliers de francs)		
	Total	Pully	Lausanne
1. Service des routes et voirie			
Passage inférieur routier sous les voies de la ligne CFF de Berne	1'500.0	750.0	750.0
Déviations du Liaudoz sur le giratoire au nord du passage inférieur (PI)	600.0	600.0	
Déviations du chemin du Levant sur le giratoire au Nord du PI	400.0		400.0
Tronçon Nord-Sud	600.0	300.0	300.0
Réaménagement de la Perraudettaz	1'800.0	1'800.0	
Réaménagement de l'avenue du Léman	900.0		900.0
Dévestiture de la Vuachère	100.0	50.0	50.0
Achat de terrains et indemnités	1'325.7	1'110.7	215.0
Honoraires et frais divers	165.0		165.0
Total 1 : Service des routes et voirie	7'390.7	4'610.7	2'780.0
2. Service de la circulation			
Travaux de génie civil			20.0
Signalisation			100.0
Total 2 : Service de la circulation			120.0
3. Service des parcs et promenades			
Travaux de génie civil			60.0
Arbres et terre végétale			40.0
Total 3 : Service des parcs et promenades			100.0

4. Service des eaux	
Travaux de génie civil	180.0
Appareillage	100.0
Total 4 : Service des eaux	280.0
5. Service de l'électricité	
Travaux de génie civil	250.0
Appareillage	180.0
Total 5 : Service de l'électricité	430.0
Total général	3'710.0

Il faut préciser que le coût des installations de régulation des feux de signalisation sera partagé entre Pully et Lausanne, en proportion du nombre de groupes de feux installés sur chaque commune. Notons encore que les travaux du service du gaz mentionnés au chapitre 4 seront financés par le biais du crédit 2001 de remplacements et d'extensions ordinaires des réseaux pour un montant estimé à 400'000 francs. Un crédit supplémentaire deuxième série 2001 sera sollicité par le service des eaux pour le remplacement de la conduite de refoulement Lutry – Montalègre.

Des demandes de subventions sont pendantes auprès du canton et des CFF. Une demande préalable a été effectuée dans le même but, en 1996 déjà, auprès de l'Office fédéral des routes. Dans un premier temps, cet office est entré en matière sur la base de l'ordonnance fédérale sur la séparation des courants de trafic. Il s'est rétracté plus tard à la suite du moratoire décrété par mesure d'économie pour ces subventions. Il convient de relever encore que la part financière de la Commune de Pully a déjà été accordée par son Conseil communal.

Un montant de 2'800'000 francs est prévu au Plan des investissements 2002-2005 pour les services des routes et voirie, de parcs et promenades et celui de la circulation, ainsi que 300'000 francs pour le service des eaux. La différence provient, d'une part des travaux à entreprendre par les autres services des Services industriels (430'000.--) et, d'autre part, des frais d'acquisition (215'000.--) de la parcelle 6595, propriété de l'Etat.

7.2 Charges financières et d'entretien

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes, au taux de 4^{3/4} % l'an, sont les suivantes :

Service	Montant du crédit	Durée	Annuité
Routes et voirie	2'580'000	20 ans	202'660
Circulation	120'000	5 ans	27'526
Parcs et promenades	100'000	10 ans	12'793
Eaux	280'000	20 ans	21'994
Electricité	430'000	20 ans	33'777

Les tâches supplémentaires d'entretien pourront être réalisées avec les effectifs en place. Néanmoins, l'augmentation des charges peut être estimée à 25'000 francs par an, compte tenu de l'augmentation de la surface du domaine public à entretenir.

8. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,
vu le préavis n° 233 de la Municipalité, du 23 août 2001 ;
où 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'adopter le projet de construction d'un nouveau passage sous la voie ferrée Lausanne – Berne, à la limite de la commune avec Pully, de la déviation du chemin de Levant vers ce passage, de la création d'une nouvelle dévestiture à la Vuachère et des aménagements induits sur l'avenue du Léman ;
2. d'approuver les déterminations de la Municipalité relatives à l'intervention formulée lors de la mise à l'enquête publique du projet ;
3. d'allouer à la Municipalité pour la réalisation du projet cité sous 1 ci-dessus, un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 3'000'000 francs réparti comme il suit :
 - a) 2'780'000 francs pour le service des routes et voirie
 - b) 120'000 francs pour le service de la circulation
 - c) 100'000 francs pour le service des parcs et promenades
4. d'amortir annuellement le crédit susmentionné, à raison de :
 - a) 139'000 francs par la rubrique 4200.331 pour le service des routes et voirie
 - b) 24'000 francs par la rubrique 2600.331 pour le service de la circulation
 - c) 10'000 francs par la rubrique 6600.331 pour le service des parcs et promenades
5. de porter en amortissement du crédit mentionné sous 3 a) les participations financières de tiers ;
6. de balancer le compte d'attente No 4000.581.472 ouvert pour couvrir les frais d'études par prélèvements sur le crédit prévu sous chiffre 3a ci-dessus ;
7. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 710'000 francs pour le remplacement des conduites des Services industriels, à savoir :
 - a) 280'000 francs pour le services des eaux
 - b) 430'000 francs pour le service de l'électricité
8. d'amortir annuellement ce crédit à raison de :
 - a) 14'000 francs par la rubrique 7500.331 pour le service des eaux
 - b) 21'500 francs par la rubrique 7600.331 pour le service de l'électricité
9. de faire figurer sous les rubriques 4200.390, 2600.390, 6600.390, 7500.390 et 7600.390, les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités.

Au nom de la Municipalité :
Le syndic :
Jean-Jacques Schilt

Le secrétaire :
François Pasche

