

Direction des travaux  
Direction de la sécurité publique  
et des affaires sportives

**Plan partiel d'affectation concernant les terrains compris  
entre la route de Romanel (RC 448a) et la route du Châtelard  
Radiation partielle des plans légalisés N° 360 et 598**

**Préavis N° 254**

Lausanne, le 29 novembre 2001

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du préavis**

Le but de ce plan est de permettre la réalisation d'un parking-relais (P+R) pour les voitures sortant de l'échangeur autoroutier de la Blécherette. Il est situé dans le triangle formé par le carrefour de la route du Châtelard et celle de Romanel, face au terminus de la ligne TL N° 1. Ce terrain, actuellement un pré, est rattaché à la ferme de la Petite Tuilière et sert de parking temporaire lors d'événements exceptionnels à Beaulieu ou au stade olympique. Ce nouveau parking-relais s'inscrit dans la politique du stationnement définie dans le plan directeur communal et permet, par sa localisation, de se rapprocher de la sortie de l'autoroute, en amont du carrefour de la Blécherette. Les travaux projetés se limitent au périmètre nécessaire à loger 180 véhicules au maximum entouré d'une haie sur deux côtés.

Un plan partiel est indispensable puisque ces parcelles sont classées en zone intermédiaire depuis 1980, c'est-à-dire en zone d'attente inconstructible.

Par la modestie de son format et de l'investissement occasionné, ce parking n'est pas un obstacle au développement futur du site stratégique de la Blécherette, qui prévoit de nombreux équipements dont un parking de 1'000 places. Les grands objectifs d'aménagement du plateau de la Blécherette sont déjà répertoriés, mais font l'objet d'une procédure qui échappe en partie à l'autorité communale, puisque cette zone appartient, selon le plan cantonal des pôles de développement économique du Canton, au pôle *Lausanne, La Blécherette – Couloir de Vernand* touchant trois communes. Un schéma intercommunal d'aménagement est en cours d'élaboration.

## 2. Préambule

### 2.1 Historique

Le périmètre du plan fait partie du domaine agricole de la Petite Tuilière, ferme située au milieu d'une vaste parcelle qui descend depuis le tracé de l'autoroute pour se terminer en pointe dans le carrefour formé par les routes du Châtelard et de Romanel. C'est la création de l'aéroport, en 1914 et des hangars à avions dix ans plus tard qui dévia la route de Romanel dans sa courbe actuelle alors qu'auparavant, elle traversait tout droit le carrefour de la Blécherette en longeant le collège sur son côté Sud. Les bâtiments de l'aéroport restèrent les seules constructions du site jusqu'à l'édification de la série de locatifs au Sud de la route du Châtelard, dès 1955.

C'est pour accompagner cette urbanisation du quartier du Bois-Gentil que le plan de quartier N° 360, de 1956, s'étendit jusque sur le périmètre du présent plan. Il crée un grand carrefour, avec un prolongement du chemin du Bois-Gentil qui traverse la route du Châtelard pour se brancher sur la route de Romanel, en dessinant un triangle à l'intérieur duquel sont prévues des habitations de trois étages. Ce sont les limites des constructions radiées (lignes violettes) du plan actuel.

Ces projets ne connaîtront pas de réalisation et la densification du quartier du Bois-Gentil ne dépassera pas la route du Châtelard. Une piste en dur est réalisée sur le tracé du nouveau carrefour, mais ne sert qu'au parcage occasionnel des voitures sur les prés, lorsque Beaulieu ou le Stade olympique connaissent de grosses affluences et que le temps sec le permet.

C'est donc une nature pratiquement intacte que le plan N° 598 des zones périphériques et foraines de 1980 place en zone intermédiaire inconstructible afin de réserver l'avenir de ce secteur. Cette zone intermédiaire couvre toute la partie du plateau de la Blécherette comprise entre l'aéroport et la route du Châtelard.

En 1993, un référendum confirme le plan N° 661 qui maintient l'aéroport et généralise la zone agricole pour tous les terrains au Sud de la piste. Pour le secteur situé entre la piste et la commune du Mont, le plan directeur communal de 1996 relève la situation stratégique du site et le rôle privilégié qu'il doit jouer dans le futur. Les options d'aménagement prévoient un développement en continuité urbaine avec le quartier du Bois-Gentil et de nouveaux équipements publics et commerciaux le long de la route de Romanel au tracé modifié.

Le concept des parkings-relais constitue une des bases de la politique du stationnement à Lausanne, telle que présentée et votée par le rapport-préavis N° 108, du 26 juin 1991<sup>1</sup>. Le dispositif détaillé de cette politique est présenté dans le rapport-préavis N° 104, du 24 mars 1995<sup>2</sup>, sur la gestion du stationnement. Il comprend aussi une demande de crédit qui explique, au point 7.1, que dans l'attente d'une planification définitive, un parking provisoire sera réalisé à la Tuilière. Son financement est donc déjà prévu dans le crédit d'investissement de 9'498'000 francs mentionné dans le préavis N° 104.

---

<sup>1</sup> Bulletin du Conseil communal, 1992, tome I, pages 975 à 1030

<sup>2</sup> Bulletin du Conseil communal, 1995, tome III, pages 891 à 932

## 2.2 Etat des études et raisons du plan partiel

La zone intermédiaire du plateau de la Blécherette fait désormais partie, selon le plan cantonal des pôles de développement économique du Canton de Vaud, de décembre 1997, du pôle N° 7a : *Lausanne La Blécherette – Couloir de Vernand*. Celui-ci est classé comme site stratégique prêt à moyen terme. Un schéma intercommunal d'aménagement, financé par le crédit cantonal des pôles, est en cours d'élaboration afin, d'une part, de définir l'ampleur de la zone d'activités et, d'autre part, de préciser les infrastructures routières indispensables qui permettront le développement de ce dernier. En effet, il se situe dans un secteur où la capacité du réseau est limitée, voire saturée aux heures de pointe.

Les grands objectifs d'aménagement du plateau de la Blécherette sont connus et colloqués dans les divers documents précités. Cependant, la maîtrise de son développement effectif échappe partiellement aux autorités communales impliquées dans le dossier du pôle de développement économique N° 7a. En effet, le potentiel de développement important sur les trois communes de Lausanne, de Romanel et du Mont-sur-Lausanne est assujéti à des investissements cantonaux, voire fédéraux dans les réseaux routier et autoroutier. L'affectation par plan partiel d'affectation de la zone intermédiaire est donc prématurée tant que les différents acteurs n'auront pas précisé leurs intentions et les moyens qu'ils souhaitent mettre en œuvre à court, moyen et long terme.

Dans l'attente de l'urbanisation à moyen terme du secteur Blécherette et afin de réaliser à court terme un parking-relais, il est proposé de légaliser, dans cet unique but, une portion de la parcelle située à proximité immédiate du terminus de la ligne N° 1 des TL. La surface réservée à cet égard est limitée à moins de 5'600 m<sup>2</sup>, permettant ainsi de réaliser environ 180 places de parc. La modification des limites des constructions est, par ailleurs, nécessaire pour permettre cette réalisation.

Rappelons que le parking-relais actuel du Vélodrome offre 210 places. Si la notice d'impact sur l'environnement prévoyait le remplacement du parking-relais du Vélodrome par celui de la Tuilière, une étape de transition avec exploitation simultanée des deux parkings-relais s'avère toutefois judicieuse pour plusieurs raisons. D'une part, le comportement des usagers méritera d'être étudié, notamment en relation avec la mise en place des mesures TVR<sup>3</sup> sur cet axe d'entrée en ville. D'autre part, bien que l'emplacement du parking-relais actuel ne soit pas idéal, le maintien de celui-ci reste néanmoins intéressant dans le cadre des nombreuses manifestations organisées à Beaulieu qui engendrent des problèmes de stationnement dans ce secteur de la ville. Par conséquent, il est souhaité, dans un premier temps au moins, d'exploiter les deux parkings-relais simultanément en procédant à une évaluation du fonctionnement général du stationnement dans un périmètre englobant ces deux installations. Enfin, la création de nouvelles places dans l'opération parking-relais de la Tuilière permettra aussi de compenser la suppression de places le long de la route des Plaines-du-Loup, induites par la mise en place de la première étape du TVR.

## 3. Caractéristiques du plan

Le périmètre du plan déborde sur le secteur réservé au parking car il est nécessaire de reprendre les limites du plan N° 360, de 1956, afin de les radier. Ces alignements, qui dessinaient le carrefour envisagé alors, sont remplacés par des limites de constructions qui confirment l'état existant des voiries et la présence de la tête de la ligne TL N° 1. La zone du nouveau parking-relais occupe la partie Sud du plan et s'étend une dizaine de mètres en amont du chemin d'accès existant servant au parcage occasionnel. Ce dispositif d'accès depuis les deux routes limitrophes sera reconduit dans son principe.

---

<sup>3</sup> TVR : transport en voie réservée, cf. préavis n° 149 du 18 mai 2000 – Amélioration des transports collectifs dans le couloir Plaines-du-Loup – Mont-Blanc

La zone du parking-relais est limitée à une capacité maximale de 180 places et réservée à ce seul usage avec les pavillons, édicules, etc. nécessaires à son exploitation. Une zone de verdure doit être constituée d'une haie basse le long de la route de Romanel et d'une rangée d'arbustes et d'arbres de taille moyenne le long de la route du Châtelard.

Le reste du périmètre demeure en zone intermédiaire inconstructible, comme en vigueur depuis le plan N° 598, de 1980. Son affectation reste à définir dans le cadre des études de planification évoquées dans le préambule.

#### **4. Agenda 21 – Développements durables**

Avec un total autorisé de 180 places, ce parking n'est pas soumis à l'obligation d'une étude d'impact sur l'environnement, au sens de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE), du 19 octobre 1988, qui l'exige dès 300 places. Néanmoins, une notice d'impact sur l'environnement a été effectuée par un bureau spécialisé afin de ne prendre aucun risque. Sur le plan bruit et pollution, les effets sont imperceptibles et ceux sur le milieu naturel et le paysage sont équilibrés par les mesures de compensation exigées par le règlement du plan concernant la zone de verdure. Le parking de la Tuilière est l'un des parkings-relais préconisés par le plan directeur des déplacements et représente un des maillons indispensable du train de mesures sur la gestion du stationnement tendant à diminuer la circulation en ville et les nuisances qu'elle engendre. Accessoirement, la pose de mobilier en bois est prévue, y compris les poteaux pour l'éclairage et les TL.

#### **5. Règlement**

Le plan est complété par le règlement ci-après.

##### **Chapitre I – But du plan**

1. Le présent plan prévoit la construction d'un parking-relais de surface. Il annule, à l'intérieur de son périmètre, toute disposition de plan légalisé antérieurement.

##### **Chapitre II – Zone de parking**

2. Cette zone est réservée à la construction d'un parking et à ses accès, ainsi qu'à des constructions de petites dimensions permettant son exploitation telles que petits pavillons, édicules, couverts, abribus, sous-stations électriques, bassin de rétention.
3. Le nombre de places de stationnement pouvant être réalisées est limité à 180. Elles seront aménagées à ciel ouvert.

##### **Chapitre III – Zone de verdure**

4. Cette zone est inconstructible. Lors de la réalisation du parking-relais, il sera planté une haie basse le long de la route de Romanel et une rangée d'arbustes et d'arbres de taille moyenne le long de la route du Châtelard.

##### **Chapitre IV – Zone intermédiaire**

5. Cette zone est inconstructible. Elle comprend les terrains dont la destination sera définie ultérieurement par des plans d'affectation ou de quartier.

##### **Chapitre V – Dispositions complémentaires**

6. Le titre VII bis du Règlement concernant le plan d'extension (RPE) n'est pas applicable.

7. Conformément à la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) ainsi qu'à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB), articles 43 et 44, le degré de sensibilité III est attribué à l'intérieur du périmètre du plan.
8. La Municipalité fixera les niveaux de voirie sur les limites des constructions et les conditions d'évacuation des eaux usées et de ruissellement.
9. Sont réservées les dispositions légales et réglementaires édictées par la Confédération, le Canton ou la Commune, complétant ou modifiant celles du présent plan.

## 6. Procédure

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF), conformément aux dispositions de l'article 56 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), ce plan a été soumis à l'enquête publique du 8 novembre au 7 décembre 2000. Il a suscité une intervention et une opposition.

### 6.1 Intervention de Mme Elisabeth Müller, avenue Vinet 11, 1004 Lausanne

*« Il me semble que le parking que la Ville veut aménager à la Tuilière sera beaucoup trop proche des habitations et apportera, de ce fait, trop de nuisances aux riverains.*

*Ne serait-il pas possible de l'éloigner davantage de la ville ou de le placer de l'autre côté de la route de Romanel, du côté de l'aéroport ?*

*En outre, je me demande quelles sont les intentions de la Ville en ce qui concerne les parkings-relais dans ce quartier. Est-ce que le nouveau parking de la Tuilière n'abritera jamais plus de 180 voitures ? Est-il destiné à compléter le parking du Vélodrome ou à le remplacer à moyen terme ? »*

### Réponse

La notice d'impact sur l'environnement dément l'impression exprimée par l'intervenante puisqu'elle conclut que « le bruit dû à l'exploitation du parking sera imperceptible et couvert par le bruit de la circulation sur la route du Châtelard. » Le même phénomène est valable pour les émanations.

Le choix de l'emplacement d'un parking-relais revêt une importance capitale dans son succès futur et doit répondre à un certain nombre de contraintes. Il tient compte notamment de la hiérarchisation du réseau routier et des charges de trafic, celles venant de l'autoroute par la route du Châtelard s'élevant à plus du double de celles arrivant par la route de Romanel. Le voisinage immédiat de la tête de la ligne des TL est aussi un critère fondamental.

Comme développé dans le préambule du préavis, différentes raisons incitent à compléter le parking du Vélodrome par un parking-relais spécifique à la Tuilière. Il sera limité réglementairement à 180 places. Dans le futur, tant le parking de la Tuilière que celui du Vélodrome seront remplacés par une installation plus importante sur un site choisi dans le cadre de la planification globale du plateau de la Blécherette.

### 6.2 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne

*« 1. Ce PPA n'est élaboré que dans le but explicitement déclaré de construire un parking d'échanges à caractère provisoire. En effet, il se trouve dans la zone de développement de la Blécherette, qui devra faire l'objet d'une élaboration plus poussée en collaboration avec la Commune du Mont. Nous estimons qu'en l'état, il n'y a pas d'urgence qui pousserait à s'engager dans une solution provisoire, mais qu'au contraire, il est urgent de planifier soigneusement les aménagements que l'on prévoit dans cet espace qualifié d'en « situation stratégique » par le plan directeur.*

2. *Ce même plan directeur envisage la réalisation d'un parking d'échanges de 1'000 places dans cette zone. Il ne prévoit en revanche pas de le morceler en deux entités, à savoir une partie à la Tuilière, le solde au Vélodrome. Ce parking d'échanges doit être planifié dans sa globalité, et il est nécessaire également d'envisager comment faire évoluer le parking actuel du Vélodrome : site unique du parking d'échanges, construction souterraine, reconversion pour le logement, ou zone réservée à d'autres équipements d'intérêt général ? L'absence de vision sur ces points est un argument en faveur du statu quo également pour la Tuilière.*
3. *Le site de la Tuilière est aujourd'hui une entrée de ville. Or, selon les intentions du plan directeur, ces entrées doivent être soignées (cf. plan directeur, page 38). Un parking en surface serait donc contraire au principe retenu et ne valoriserait pas l'image du lieu.*
4. *Historiquement parlant, le parking de la Tuilière a été envisagé pour compenser la perte des places de parc engendrée par la possible construction d'un vélodrome. Celui-ci trouvant place aujourd'hui dans le Chablais, le projet de PPA devient par conséquent caduc.*
5. *En été 1997, notre association s'est jointe au comité référendaire qui s'opposait à la construction d'un vélodrome pour éviter, entre autres, le bétonnage du site de la Tuilière. Une part des voix contre ce projet est donc liée à la sauvegarde de cet espace. Compte tenu du caractère récent de ce scrutin populaire et de son issue, le maintien de cet espace vert n'est actuellement pas négociable.*
6. *Le secteur Nord-Ouest de la ville est suffisamment doté en places de parc. Les places supplémentaires prévues sont essentiellement destinées aux manifestations ponctuelles qui se déroulent à Beaulieu. Pour notre part, nous estimons que si des besoins accrus sont nécessaires pour ces manifestations, des navettes de bus doivent être organisées avec les sites existants autour de la ville, y compris le P+R de Vennes qui a encore des capacités surnuméraires.*
7. *L'exemple du P+R de Vennes nous pousse avec encore plus de pertinence à refuser celui de la Tuilière. En effet, l'occupation du P+R de Vennes ne correspond à l'évidence pas aux prévisions qui avaient été faites lors de sa planification. L'offre P+R dans le Nord de la ville est aujourd'hui pléthorique et avant la réalisation effective d'axes de transport vraiment performants, il n'y a pas lieu d'augmenter cette offre.*
8. *Dans une vision plus globale de la gestion des déplacements, en ne considérant pas seulement la ville seule mais la région dans son ensemble, le transfert modal est une nécessité reconnue. Il est dès lors important de ne pas augmenter les surfaces de stationnement disponibles mais de mettre en place une politique active d'incitation à l'usage des TC. Cette manière de faire est aussi plus correcte par rapport aux problèmes que rencontrent en matière de circulation non pas Lausanne, mais les communes avoisinantes, spécialement celles de l'Ouest lausannois. L'urgence réside à notre sens non pas dans la réalisation de parkings de dissuasion, mais dans l'effort de persuasion à développer pour convaincre le citoyen à utiliser plus largement les TC. En comparaison avec diverses grandes villes alémaniques, Lausanne souffre dans ce domaine d'un immense retard à combler. »*

## Réponse

1. *Selon le plan cantonal des pôles de développement économique du Canton de Vaud, de décembre 1997, le pôle 7a « Lausanne La Blécherette – Couloir de Vernand » est classé comme site stratégique prêt « à moyen terme ». Un schéma intercommunal d'aménagement est en cours, mais on peut déjà dire aujourd'hui que de gros investissements dans les infrastructures routières à créer et à dévier seront un préalable à toutes mises en oeuvre. Il n'y a donc pas de réelles alternatives, à court terme, pour résoudre les problèmes de gestion du parcage dans cette région de Lausanne.*

La construction du parking-relais de la Tuilière est un aménagement provisoire qui n'hypothèque pas l'avenir du pôle de développement de la Blécherette. Il est impératif de procéder, dans les meilleurs délais, à sa mise en place afin de répondre aux objectifs communaux fixés en matière de gestion des déplacements.

2. Le parking-relais du Vélodrome, dispose de 210 places. Lors des nombreuses manifestations du Palais de Beaulieu, la gestion du parking-relais du Vélodrome est rendue difficile par la proximité de places en zone libre. Il est donc prévu de le compléter par celui de la Tuilière et à terme de le remplacer, en ayant au préalable étudié globalement la problématique du stationnement dans ce secteur de la ville. Dans le Plan directeur communal, il a toujours été question de faire un seul parking-relais comprenant, à long terme, 1'000 places dans le secteur de la Tuilière. L'avenir de l'aire de stationnement du Vélodrome est donc indépendant de la construction dudit parking.
3. La notice d'impact relativise ces arguments et les compense par des plantations. Rappelons que ce parking est provisoire et que le plan directeur communal prévoit aussi que cette portion du chemin du Châtelard sera fermée et remplacée par une autre route d'entrée dans le nouveau quartier, située plus au Nord.
- 4-5. La non-réalisation d'un nouveau vélodrome ne règle pas les problèmes pendants du parcage dans ce secteur et en particulier la mauvaise localisation du parking-relais. Le projet de la Tuilière s'inscrit plutôt dans une conception générale des déplacements adoptée au travers du Plan directeur communal et du Plan des mesures d'assainissement OPair de l'agglomération lausannoise. Il permet également de compenser une partie des places perdues par la création du futur TVR. En effet, sa planification prévoit, à terme, la suppression d'un certain nombre de places le long de la route des Plaines-du-Loup.
6. La construction dudit parking n'apporte pas une réponse directe aux nombreux problèmes de stationnement occasionnés par les manifestations du Palais de Beaulieu. Ce thème sera traité ultérieurement sur la base des résultats d'une étude en cours.
7. L'offre des parkings-relais doit à terme être augmentée sur le site de la Blécherette. Dans un premier temps, la capacité du parking-relais de la Tuilière a été fixée à 180 places et tient compte également de l'amélioration des prestations des transports en commun prévue prochainement dans le Nord-Ouest de la ville par la mise en place du futur TVR. On estime que pendant 120 jours par an, les besoins créés par les manifestations de Beaulieu provoquent des pointes allant jusqu'à 3'000 places. Le total des places du parking du Vélodrome étant actuellement de 1'184, il existe déjà un déficit objectif en places à l'heure actuelle.

En ce qui concerne le parking-relais de Vennes, il faut préciser que son taux d'occupation est passé de 18,6 % en 1999 à plus de 45 % en 2000. Sa progression se poursuit et vient confirmer les prévisions et attentes. En effet, même si les changements d'habitudes ne s'opèrent pas du jour au lendemain, la tendance est positive. De plus, ce parking-relais ne saurait, à l'évidence, remplacer l'offre de celui projeté à la Tuilière.

8. Il paraît évident que toute la politique de déplacements à Lausanne est orientée vers une meilleure répartition modale. Pour le Canton, le message général qui entoure la promotion du futur métro M2 va aussi dans le même sens. Tout ceci n'empêche pas qu'une offre minimale doit être offerte aux portes de la ville pour faciliter le transfert aux transports publics.

## 7. Conclusions

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

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le préavis N° 254 de la Municipalité, du 29 novembre 2001 ;  
ouï le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'approuver comme fraction du plan d'extension le plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre la route de Romanel (RC 448a) et la route du Châtelard ; radiation partielle des plans légalisés N° 360 et 598 ;
2. de radier du plan d'extension les fractions dudit plan votées antérieurement et qui ne correspondent plus au projet ;
3. d'approuver les réponses de la Municipalité à l'intervention et à l'opposition déposées pendant l'enquête publique ;
4. de donner à la Municipalité les pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;
5. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
6. 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 pouvoirs mentionnés sous chiffre 4 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;
7. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce 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.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
*Jean-Jacques Schilt*

Le secrétaire :  
*François Pasche*