Réaménagement de la rue de Genève (tronçon place de l'Europe - rue de la Vigie) et de la rue de la Vigie (tronçon rue de Genève - rue des Côtes de Montbenon)

Préavis n° 2003/01

Lausanne, le 16 janvier 2003

Madame la Présidente, 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 4'132'000 francs pour financer le réaménagement de la rue de Genève (tronçon place de l'Europe - rue de la Vigie) et de la rue de la Vigie (tronçon rue de Genève - rue des Côtes de Montbenon), ainsi que l'équipement et l'exploitation de la régulation lumineuse du carrefour rue de Genève – rue de la Vigie.

2. Généralités

Ce réaménagement est compatible avec le Plan partiel d'affectation n° 697 (PPA) "Plate-forme du Flon"¹ adopté par votre Conseil en 1999. Il a notamment pour but de réorganiser la voirie autour du nouveau quartier actuellement en construction, de gérer les accès du nouveau parking mis en service en novembre 2002 et de créer des arrêts de bus pour la nouvelle ligne tl entre Prilly-Renens et la place de l'Europe, planifiée à l'horizon 2004.

Le projet soumis dans ce préavis est basé sur une étude de trafic des axes du centre-ville, dont notamment l'axe rue de Genève – rue Saint-Martin. Le 16 mai 1995², la Municipalité informait votre Conseil de l'ouverture d'un compte d'attente limité à 180'000 francs destiné à couvrir l'étude en question. Cette étude avait pour but de réexaminer le calibrage général des rues et des carrefours, en conformité avec le Plan directeur des déplacements (PDD) et de faire des propositions d'exploitation et de réaménagement. Il était prévu de balancer ce compte d'attente dans une demande de crédit de réalisation. L'étude étant achevée, les dépenses effectives, qui s'élèvent actuellement à 150'000 francs, peuvent être balancées dans la présente demande de crédit.

---

¹ BCC 1999, tome I, page 513

² BCC 1995, tome I, page 1124

3. Historique

3.1 Vallée du Flon

La rue de Genève est intimement liée au développement industriel de Lausanne dans la deuxième moitié du XIXe siècle. C'est notamment à l'initiative de J.-J. Mercier, industriel lausannois, que la vallée du Flon va être transformée en un vaste ensemble (gare, dépôts de marchandises, établissements industriels). La création de ce nouveau quartier implique la réalisation d'une grande surface plane qui a pu être obtenue grâce au comblement de la vallée du Flon en aval du Grand-Pont. Cette zone, qui est reliée par voies ferrées à la gare CFF et au port d'Ouchy, a l'avantage d'être à proximité immédiate du centre de la ville.

La "Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret" est constituée en 1874³. Une convention entre la Commune et la Compagnie fixe les tâches respectives en matière de comblement. La Commune réalise le voûtage du Flon et la Compagnie remblaie la vallée. Réalisé par étape, le comblement absorbe, dès 1874, l'arcature inférieure du Grand-Pont. Le comblement à la limite extrême de la propriété (rue de la Vigie actuelle) sera atteint en 1915. La gare du Flon, au bout de la ligne du "Lausanne-Ouchy" est inaugurée en 1877. Dès cette date, la Compagnie et des tiers élèvent des entrepôts. Les premiers bâtiments en maçonnerie se construisent en avant du front de comblement : l'entrepôt fédéral en 1886 et les Magasins du Lausanne-Ouchy (LO) en 1894-1896 (rue de Genève n°17 et 19-21). La foi dans le "progrès" qui caractérise les promoteurs du LO s'exprime dans la confiance qu'ils accordent à l'ingénieur dont l'étude technique pour leurs constructions propose une réalisation "pilote" en béton armé. Ainsi, le premier magasin du LO est la plus importante des sept premières constructions de béton armé exécutées en Suisse.

3.2 Rue de Genève

Au gré des comblements de la vallée, de nouvelles voies de communication sont créées en direction de l'ouest. Une première rue relie le bas des Escaliers de Bel-Air à la tête nord du pont Chauderon. Elle se nommera naturellement la rue des Entrepôts. Cette rue disparaîtra en 1972, lors de la construction du bâtiment administratif communal de la place Chauderon n° 7. Le chemin de Boston date également de cette époque. La rue de Genève sera réalisée par étapes. Les premières démarches pour acquérir les terrains commencent en 1906⁴. Le crédit pour réaliser la construction définitive de la rue de Genève, jusqu'à la rue de Morges, sont accordés en 1912⁵. Les travaux se poursuivront jusqu'en 1919⁶. La rue de Genève est ainsi nommée en 1916 par la Commune de Lausanne qui se devait de rendre la politesse à la cité genevoise qui lui avait dédié une rue quelques années auparavant⁷.

3.3. Rue de la Vigie

C'est en 1929 que le Conseil communal décide de relier la rue de Genève à l'avenue de Tivoli par une nouvelle voie, parallèlement et à l'Est du pont Chauderon. Le but est "d'améliorer la circulation automobile et de dégager les artères présentement disponibles, en reliant la rue de Genève à la Gare Centrale"⁸. La rue de la Vigie doit son nom à la caserne des pompiers construite en 1953. Ces "vigiles" modernes ont été ainsi à l'origine de cette dénomination⁹.

---

³ INSA *Inventaire Suisse d'Architecture 1850-1920 – Lausanne*, p. 262,263,335

⁴ *Rapport de Gestion 1908*

⁵ *BCC 1912*, p. 692

⁶ *Rapport de Gestion 1919*

⁷ *Dictionnaire des rues de Lausanne*, de E. Corbaz et F. Vallotton

⁸ *BCC 1929*, p. 403

⁹ *Dictionnaire des rues de Lausanne*, de E. Corbaz et F. Vallotton

4. Situation actuelle

4.1 Rue de Genève

Selon la hiérarchisation du réseau définie par le Plan directeur communal (PDC), la rue de Genève, sur le tronçon considéré, fait partie du réseau de distribution modéré. Les charges actuelles du trafic journalier moyen (moyenne de la semaine) sur la rue de Genève sont de l'ordre de 16'900 véhicules¹⁰. Le trafic individuel augmente d'environ 10 % (+ 2.2 % par an) sur cet axe par rapport à 1995, puisqu'à cette date on y dénombrait 15'200 véhicules par jour. Cette augmentation est à prendre en compte avec réserve. En effet, durant cette même période, d'une part la route de Bel-Air a été fermée à la circulation et a modifié la répartition du trafic dans ce secteur et, d'autre part, les résultats de la campagne de comptages organisée par la COREL montre une diminution du trafic, tant sur la rue Centrale (- 6,6 %) que sur la rue Jean-Jacques Mercier (- 14 %). En outre, il faut également relever l'arrivée du LEB jusqu'à la place de l'Europe. Ainsi, une tendance à la baisse devrait se confirmer dans ce secteur à moyen et long terme, compte tenu des futures interventions principales suivantes :

- planification à court terme d'une nouvelle ligne de bus tl entre Prilly, Renens et la place de l'Europe, empruntant la rue de Genève ;
- réaménagement de la rue Centrale ;
- métro M2 ;
- concentration de l'offre en stationnement aux deux extrémités de l'axe (parkings du Flon et du Rôtillon).

Actuellement, la rue de Genève compte deux voies de circulation, une dans chaque sens. Des présélections sont balisées pour l'accès aux parkings "Métropole 2000" , "Chauderon" et "du Centre". Le côté nord de la rue est pourvu d'un trottoir dont le tronçon "Escaliers de Bel-Air - place de l'Europe" est actuellement réalisé de manière provisoire. Par contre, au sud, le trottoir est inexistant sur plusieurs tronçons ou occupé par du parage. Cette route fait partie des voies d'approvisionnement et doit respecter les gabarits des "transports exceptionnels".

Le carrefour rue de Genève - rue de la Vigie est géré par une signalisation lumineuse et constitue le dernier contrôle d'accès avant l'hypercentre. L'exploitation de cette installation, modernisée en 1998, tient compte notamment de la prise en compte des sorties des véhicules du service de secours et d'incendie (SSI). En aval du pont Chauderon, la rue de Genève fait partie du réseau principal B, selon le PDC.

4.2 Rue de la Vigie

La rue de la Vigie n'a pas de statut particulier dans le Plan directeur communal. Toutefois, elle relie la rue de Genève à l'avenue de Tivoli, au pont Chauderon et à l'avenue Ruchonnet. Ces artères font parties du réseau principal selon le PDC. Ce réseau a pour fonction d'assurer les liaisons entre la ville et l'extérieur, ainsi qu'entre les quartiers de la ville. Durant la campagne de comptages de 1995, on dénombrait quelque 5'000 véhicules par jour en moyenne hebdomadaire. Actuellement, le tronçon considéré de la rue de la Vigie (Côtes-de-Montbenon – rue de Genève) compte une voie de circulation pour le sens rue de Genève – avenue de Tivoli et deux présélections pour l'accès au carrefour rue de la Vigie - rue de Genève. Cette artère est pourvue d'un seul trottoir étroit côté ouest. A noter que les véhicules du SSI doivent empiéter sur la parcelle située en face de la caserne pour sortir de leur garage, la largeur de la chaussée étant trop étroite pour permettre la manœuvre par les véhicules lourds.

---

¹⁰ Corel - campagne de comptages 2000

5. Considérations sur les options retenues pour le projet

5.1 Plan directeur communal

Selon la hiérarchisation définie dans le Plan directeur communal (PDC), l'axe traversant le centre-ville dans son niveau inférieur, entre les ponts Chauderon et Bessières, comprenant le tronçon supérieur de la rue de Genève et l'ensemble de la rue Centrale, fait partie du réseau de distribution modéré. Les objectifs et caractéristiques du réseau de distribution sont principalement « d'assurer l'accessibilité aux quartiers ainsi que les liaisons entre elles, de limiter les capacités des tronçons (transports individuels), de favoriser la mixité avec la circulation des cycles et de promouvoir les traversées piétonnières ».

5.2 Contexte local

La rue de Genève constitue un "corridor" encaissé dans la vallée du Flon et sépare le quartier de la Plate-forme du Flon en pleine reconstruction. Dans ce contexte, à savoir la situation d'axe du centre-ville et la nécessité de limiter les nuisances pour des raisons évidentes de protection de l'air et des nuisances sonores, le PDC impose, d'une part, de modérer le trafic et, d'autre part, de dissuader les trajets de transit ainsi que de minimiser les perturbations en améliorant la fluidité. Cet axe est parcouru par quelque 16'900 véhicules par jour (trafic journalier moyen 2000). De par la proximité et la densité des commerces existants et futurs, de la concentration de l'offre en stationnement, des besoins en livraison des commerces, la gestion des mouvements de circulation doit être revue. De plus, une nouvelle ligne tl entre Prilly-Renens et la place de l'Europe nécessitera la construction d'arrêts et l'adaptation du carrefour rue de Genève – rue de la Vigie.

Ce tronçon de la rue de Genève est également le couloir principal utilisé par les véhicules d'intervention du SSI. En effet, la caserne étant située sur la rue de la Vigie, les véhicules d'urgence empruntent la rue de Genève en direction de la rue Centrale lors de toutes les interventions en direction du nord-est de la ville (CHUV, Sallaz-Chailly, réseau autoroutier, etc.). Or, ces dernières années, le personnel rencontre une plus grande difficulté à progresser à certaines heures sur ce tronçon, alors qu'en intervention d'urgence, chaque minute peut compter. Enfin, la densité des piétons, en constante augmentation, en liaison avec le développement du nouveau quartier de la Plate-forme du Flon, met en évidence l'absence de trottoir au sud de la rue et les carences au niveau des traversées piétonnes.

La rue de la Vigie est quant à elle fortement conditionnée par la présence de la caserne du SSI, d'une part, et, d'autre part, par la nouvelle sortie du parking du Centre.

5.3 Organisation de la voirie projetée

5.3.1 Circulation et modération du trafic

L'aménagement proposé de la rue de Genève est intégré dans un concept général de modération du trafic du centre-ville. Le projet fait partie d'un tout, en cohérence directe avec celui de la rue Centrale adopté par votre Conseil le 7 mai 2002. Les voies de circulation sont optiquement rétrécies par la présence d'une bande centrale polyvalente. En plus de réduire visuellement la largeur de la voie de circulation, la bande centrale permet de préserver un espace en tout temps pour le passage des véhicules du SSI et de gérer le dépassement à vitesse réduite des véhicules de livraisons ou des cyclistes. L'absence de balisage contribue à diminuer le contexte routier de l'axe.

Au niveau des débits de circulation, l'exploitation lumineuse du carrefour rue de Genève – rue de la Vigie permet de consolider la fonction de contrôle d'accès afin, d'une part, de maîtriser le flux des véhicules pénétrant au centre-ville et, d'autre part, de favoriser la progression des bus et des véhicules d'urgence.

5.3.2 Circulation des piétons

Des trottoirs sont prévus de chaque côté des rues, notamment sur les tronçons où ils sont actuellement inexistant. Ils sont élargis au bénéfice des piétons et de la qualité de l'espace public, permettant la plantation de deux arbres à des endroits suffisamment dégagés. Aucun stationnement de véhicules n'est prévu sur les trottoirs. Des traversées piétonnières nouvelles sont créées et le flux de piétons traversant la chaussée au bas des escaliers de Bel-Air est protégé par une signalisation lumineuse comme c'est le cas actuellement.

5.3.3 Livraisons

Le système de livraisons est adapté en fonction des possibilités d'accès des immeubles. Ainsi, tous les bâtiments situés au sud de la rue sont desservis par les rues intérieures du nouveau quartier, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Les centres commerciaux situés au nord utilisent leurs propres dépôts sous leurs bâtiments, seules des manœuvres sont effectuées sur le domaine public. Au droit de la tour Métropole, la zone de parcage actuelle est maintenue pour permettre l'exploitation des locaux situés au rez-de-chaussée, et notamment le fonctionnement de la salle de spectacle Métropole. Au droit du bâtiment de "la banane" situé au nord de la rue, entre la place de l'Europe et les Escaliers de Bel-Air, les livraisons s'effectuent en bordure de chaussée sur la voie de circulation pour les commerces n'ayant pas d'autres possibilités d'accès. La largeur de la rue est adaptée pour permettre la livraison en l'absence de tout balisage. Cette absence de cases balisées minimise les abus et diminue également le temps de stationnement des véhicules de livraisons. La possibilité de permettre ou de favoriser l'arrêt d'un véhicule sur le trottoir est abandonnée, cette éventualité allant à l'encontre des objectifs d'augmentation de la surface piétonnière et d'amélioration de la qualité de l'espace public. De plus, pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment, il est certain que cet espace de trottoir serait "squatté" par d'autres véhicules et que finalement nombre de livreurs seraient obligés de stationner sur la voie de circulation.

5.3.4 Circulation des cycles

Comme le préconise le PDC, et en collaboration avec le délégué "deux-roues" de la Ville, l'option de la mixité avec le trafic motorisé a été choisie. Celle des bandes cyclables latérales n'a pas été retenue. Premièrement, il a été tenu compte de la volonté claire d'introduire dans ce projet une modération des vitesses de circulation par la mixité des modes de déplacement et une simplification du balisage routier. Le balisage des pistes aurait contribué à conférer à cet axe un caractère routier et aurait également entraîné une augmentation de l'espace attribué aux voies de circulation, allant à l'encontre des objectifs de modération. Deuxièmement, lors des réflexions qui ont permis la réalisation du PPA du Flon, la possibilité aux cyclistes d'emprunter la voie centrale dite du "chariot", entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe, a été privilégiée, offrant ainsi un itinéraire hors des flux de circulation générale. En revanche, des présélections pour les deux-roues, complétées par des lignes d'arrêts avancées, sont prévues sur la rue de Genève aux abords du carrefour régulé. Des bandes cyclables sont à l'étude sur la partie inférieure de la rue de Genève, permettant ainsi une certaine cohérence avec le traitement prévu de l'itinéraire cyclable traversant le niveau inférieur du centre-ville. En effet, si l'on considère le tronçon rue de Genève – rue Saint-Martin, la planification prévoit des bandes cyclables sur la rue de Genève jusqu'au pont Chauderon, une mixité entre les ponts Chauderon et Bessières (centre-ville, réseau de distribution modéré) et à nouveau des pistes cyclables apparaissent dans les avant-projets de réaménagement futur de la rue Saint-Martin (axe à forte déclivité, changement de contexte urbain).

6. Projet

Le réaménagement des rues de Genève et de la Vigie est dicté par la reconstruction du nouveau quartier de la "Plate-forme du Flon", dont les accès et sorties du nouveau parking de 640 places modifient considérablement les mouvements de circulation, et par la future ligne tl qui nécessite la construction

d'arrêts et l'adaptation de la signalisation lumineuse du carrefour rue de Genève – rue de la Vigie. Le but de ce réaménagement est de donner à ces deux rues un aspect correspondant au statut d'axe du "réseau modéré" et de valoriser l'espace public. Ce projet issu d'une réflexion pluridisciplinaire tient compte des exigences multiples et d'une vision globale de l'ensemble des contraintes et des objectifs. La solution présentée résulte d'un consensus acceptable pour l'ensemble des usagers du domaine public. En outre, la superstructure des chaussées et des trottoirs, actuellement en mauvais état, doit être reconstruite. De même, les réseaux de canalisations et de conduites d'alimentation devront être adaptés et complétés.

6.1 Rue de Genève

Le réaménagement de la rue de Genève s'étend de la place de l'Europe au carrefour de la rue de la Vigie, sur une longueur d'environ 460 m. L'option générale consiste à conserver une voie de circulation par sens, comme c'est le cas actuellement, plus une voie centrale polyvalente. Ce réaménagement s'inscrit dans la même logique que le projet de la rue Centrale, adopté par votre Conseil le 7 mai 2002. La bande centrale fait office de surlargeur permettant notamment aux véhicules du SSI de ne pas être bloqués dans des files d'attente. Elle sert également à dépasser les véhicules de livraison. La voie centrale est entrecoupée par les îlots de protection des passages piétons. Ces îlots sont franchissables par les véhicules des services d'urgence. La largeur de la rue est variable, en fonction de l'espace disponible entre les bâtiments.

De la place de l'Europe aux Escaliers de Bel-Air, la largeur de 9.50 m prévue pour la chaussée permet aux véhicules de livraison de s'arrêter, en l'absence de tout balisage, sur la voie de circulation sans perturber trop sensiblement le trafic. Cette possibilité de livraison est nécessaire pour le fonctionnement du bâtiment situé au nord de la rue dont les magasins du rez-de-chaussée n'ont pas d'autre accès. Au droit de la tour Métropole, la chaussée a une largeur de 7.65 m. en plus de la zone de parcage existante au nord de la rue. Cette zone de parcage est maintenue pour permettre l'exploitation des locaux situés au rez-de-chaussée, notamment le fonctionnement de la salle de spectacles Métropole. En effet, certains spectacles nécessitent des emplacements temporaires pour des livraisons de matériels ou le stationnement de cars de télévision. La disposition et l'exploitation des places de parc actuelles ont été négociées entre la Commune, les administrateurs de la tour Métropole et la Fondation Métropole qui gère la salle de spectacles. Seule la place de parc située au pied des Escaliers de Bel-Air sera supprimée et remplacée par un arbre. Par ailleurs, le dégagement situé en face de la sortie de la salle sera maintenu pour faciliter l'évacuation des spectateurs en cas d'urgence.

Le tronçon de route qui va du Passage des Jumelles au carrefour de la Vigie est conditionné par la création d'un giratoire au droit de l'accès des parkings Métropole 2000 et Chauderon et du nouvel accès du parking du Centre mis en service en novembre 2002. De part et d'autre du giratoire, des arrêts de bus de la nouvelle ligne tl sont créés.

Les accès aux parkings du Centre, de Chauderon et du Métropole 2000 sont gérés par la réalisation du giratoire. L'option du giratoire a été préférée à celle d'une régulation lumineuse en raison des critères suivants : meilleure souplesse d'exploitation, notamment en raison de la proximité du carrefour régulé rue de Genève – rue de la Vigie, meilleure capacité à gérer l'ensemble des contraintes (seule alternative possible répondant aux contraintes géométriques des camions - accès aux quais de Métropole 2000) et modération des vitesses. Le giratoire dispose d'un diamètre minimum de 24 m. afin que l'ensemble des véhicules lourds puissent l'emprunter. La géométrie légèrement ovalisée est dictée par les contraintes de ces véhicules et notamment celle des camions accédant aux quais de déchargement du Métropole 2000. Les îlots médians ainsi que la pastille centrale sont franchissables par les véhicules lourds (véhicules d'urgence, convois exceptionnels, ...). Les modifications prévues dans le cadre de l'exploitation du carrefour rue de Genève – rue de la Vigie tiennent compte des modifications de voirie réalisées sur la rue de la Vigie. De plus, les améliorations et adaptations prévues dans ce réaménagement sont les suivantes : réalisation d'une nouvelle traversée piétonnière sur la rue de Genève (branche Est), création de deux bandes cyclables d'accès à une ligne d'arrêt avancée et la prise en compte de la future ligne tl en parallèle à la mise en place d'un contrôle d'accès. Il est à noter que les améliorations prévues, tant pour les piétons (nouvelle traversée) que pour les

bus (circulation des bus sur la voie de tourner à droite Genève - Vigie), entraînent une augmentation de la capacité utilisée du carrefour de l'ordre de 30 %. Le système d'exploitation du carrefour devrait être à même d'absorber ces contraintes supplémentaires. Les trottoirs existants situés au nord de la rue seront conservés dans leur largeur actuelle. Le trottoir nord de la place de l'Europe aux Escaliers de Bel-Air, sera élargi à 2.50 m. Au sud de la rue, un trottoir, actuellement inexistant sur plusieurs tronçons, sera créé de la place de l'Europe au carrefour de la Vigie. La chaussée sera entièrement reconstruite. Le revêtement bitumineux sera de type macrorugueux, matériaux phonoabsorbant, particulièrement avantageux du point de vue acoustique.

6.2 Rue de la Vigie

Le réaménagement de la rue de la Vigie s'étend de la rue de Genève à la rue des Côtes-de-Montbenon, sur une longueur d'environ 130 m. Les trois voies de circulation sont conservées, une pour le sens rue de Genève – avenue de Tivoli et deux présélections au carrefour rue de la Vigie – rue de Genève. Le gabarit de la chaussée, actuellement de 8.40 m, sera élargi à 10.00 m et la chaussée sera déplacée vers l'ouest. Ce déplacement est indispensable pour permettre aux véhicules du SSI de sortir de la caserne sans empiéter sur le trottoir situé en face. L'élargissement des voies est rendu nécessaire par la nouvelle sortie du parking et du quartier de la Plate-forme du Flon, ainsi que par le gabarit des véhicules du SSI. Par ailleurs, cette modification permet également d'élargir le trottoir côté ouest qui verra sa largeur actuelle portée de 1,50 m. à 3.00 m. Un nouveau trottoir d'une largeur de 3.00 m sera créé côté ouest. La sortie située en face de la caserne des pompiers devient la sortie principale du nouveau quartier. Elle sera munie d'une signalisation lumineuse qui ne fonctionnera que lors de la sortie des véhicules d'urgence. A l'instar de ce qui est actuellement en service pour le débouché de la route des Côtes-de-Montbenon, les véhicules débouchant de la Plate-forme du Flon sont stoppés par un feu rouge lors des sorties d'urgence des véhicules du feu.

7. Places de stationnement voitures

A ce jour, sur l'ensemble de la zone à réaménager, il y a 18 places publiques pour voitures, gérées par horodateur, 1 place pour handicapé et une zone livreurs dans l'accès en cul-de-sac du parking Chauderon. Dans ce projet, 7 places de parc pour voitures sont maintenues au nord de la rue, au droit de la tour Métropole, ainsi que la place pour handicapés. Le bilan des places de parc de stationnement publiques se solde par une diminution de 13 unités. Ces places sont largement compensées par le nouveau parking du Flon, d'une capacité de 640 places.

8. Places de stationnement deux-roues

Actuellement, il y a 54 places deux-roues à disposition, réparties comme suit : 19 places au nord de la rue, à proximité de la place de l'Europe, 10 places au sud de la rue en face des Escaliers de Bel-Air, 10 places au sud de la rue en face du passage des Jumelles, 9 places dans l'impasse du parking Chauderon et 6 places sur le trottoir nord de la rue, à proximité du futur giratoire. Dans ce projet, 9 places sont conservées dans l'impasse du parking Chauderon, les autres places sont supprimées. Une compensation est actuellement à l'étude dans l'environnement de la place de l'Europe. De plus, une soixantaine de places deux-roues seront disponibles sur la Plate-forme du Flon.

9. Végétation

A la rue de Genève, le gabarit aérien disponible de cette rue étroite et fortement bâtie est très faible. Les marquises hautes de la plupart des immeubles situés au nord de la chaussée disposent d'avancement de toiture qui limitent les nécessaires apports d'eau de pluie et de lumière directe. D'une façon générale, les conditions de croissance ne sont pas idéales (ensoleillement, courant d'air). C'est pourquoi, le projet d'aménagement ne prévoit pas d'alignement d'arbres. Par contre, il est prévu la plantation de deux arbres à

développement libre dans le but de valoriser les deux accès piétonniers à la Plate-forme du Flon depuis la rue des Terreaux. L'un est positionné au pied des Escaliers de Bel-Air, l'autre au sud-ouest du passage des Jumelles. L'îlot de végétation fortement arboré situé au nord-ouest du futur giratoire est bien entretenu.

A la rue de la Vigie, aucune plantation n'a été prévue dans le cadre de ces travaux. La plantation d'arbres du côté ouest de la chaussée n'est pas possible à cause des accès à la caserne du SSI. Du côté Est, les possibilités de plantation sur le domaine public sont limitées par l'étroitesse du trottoir, l'encombrement du sous-sol par des conduites et des canalisations souterraines et par la nécessité de maintenir des accès au futur quartier. Toutefois, une arborisation, du côté Est de la rue, fera l'objet d'une étude dans le cadre de la construction des futurs bâtiments, ces derniers étant situés en retrait de l'arrière trottoir.

10. Eclairage public

Dans le cadre de ce réaménagement, l'éclairage public est réadapté. A la rue de la Vigie, l'installation aérienne existante est remplacé par cinq candélabres posés dans le trottoir Est. A la rue de Genève, entre le carrefour de la Vigie et le giratoire, les candélabres existants sont remplacés. Ils sont disposés en fonction du nouvel arrêt de bus et du nouveau giratoire. Sur le tronçon place de l'Europe - giratoire, l'éclairage existant, réalisé par des consoles fixées contre les façades des bâtiments, sera maintenu.

11. Conduites souterraines

A la rue de la Vigie, les services du gaz, des eaux et de l'électricité profitent des travaux pour compléter leurs réseaux et réaliser des conduites de liaison entre la rue de Genève et celle des Côtes-de-Montbenon. Le service de la circulation complète son réseau de signalisation lumineuse liée au carrefour "rue de Genève – rue de la Vigie", à la future signalisation contrôlant la sortie du parking et à la signalisation d'urgence liée à la sortie des véhicules du SSI.

A la rue de Genève, le service de l'électricité et celui de la circulation complètent leurs réseaux, du carrefour "rue de Genève – rue de la Vigie" à la place de l'Europe. Le service d'assainissement reconstruit un tronçon de collecteur sur environ 60 m. Les travaux pour le service du gaz et celui des eaux se limiteront au remplacement de branchements d'immeubles.

12. Agenda 21 – développement durable

Le réaménagement des rues de Genève et de la Vigie est conforme à l'état d'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport préavis n° 155 du 8 juin 2000¹¹ relatif à la "Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne". Le projet satisfait aux objectifs de la politique des transports en favorisant les déplacements des piétons et ceux des transports publics. Il améliore la qualité de l'environnement du centre-ville grâce à l'accroissement des surfaces de trottoirs, à la création de nouvelles traversées piétonnières, à la plantation d'arbres et à l'utilisation de revêtements routiers réduisant les nuisances sonores.

---

11 BCC 2000, tome II

13. Programme des travaux

La durée totale des travaux est estimée à 14 mois. Les travaux seront réalisés en trois tronçons distincts qui seront entrepris successivement, avec un chevauchement des étapes.

1. Tronçon rue de Genève (de la rue de la Vigie au giratoire) : le but est de mettre en service le plus rapidement possible le nouveau giratoire. Durée estimée à 4 mois.
2. Tronçon rue de la Vigie : les travaux d'extension des conduites d'eau, de gaz, ainsi que l'extension des réseaux d'électricité et de la signalisation lumineuse sont relativement importants. Durée estimée à 4 mois.
3. Tronçon rue de Genève (du giratoire à la place de l'Europe) : la durée est estimée à 6 mois.

La planification des travaux tient compte de la forte concentration de véhicules. Durant toutes les étapes du chantier, une voie de circulation est maintenue dans chaque sens. Les accès aux bâtiments riverains, notamment ceux des parkings, sont également assurés en tout temps. De même, les liaisons piétonnes sont maintenues durant le chantier.

14. Aspects financiers

Le coût des travaux porte sur un montant de 4'773'000 francs, estimé sur la base des prix en vigueur au début 2002, dont 641'000 francs pris en charge par les budgets de fonctionnement ou les crédits d'extensions ordinaires des services.

a) Travaux financés par le présent préavis : (en francs)

Direction des travaux

Service des routes et voirie

- travaux rue de la Vigie.....	800'000	
- travaux rue de Genève	2'300'000	
- études préliminaires (compte d'attente)	150'000	3'250'000

Direction de la sécurité publique

Service de la circulation

- génie civil.....	310'000	
- signalisation	410'000	720'000

Direction de la sécurité sociale et de l'environnement :

Service des parcs et promenades

- génie civil.....	20'000	
- plantations	2'000	22'000

Direction des services industriels lausannois :

Service de l'électricité, réseau et télé-réseau

- génie civil.....	140'000	140'000

Crédit total demandé

4'132'000

16. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis n° 2003/01 de la Municipalité, du 16 janvier 2003 ;

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'adopter dans sa globalité le projet de réaménagement de la rue de Genève et de la rue de la Vigie;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 4'132'000 francs, pour la réalisation du réaménagement de la rue de Genève et de la rue de la Vigie, réparti comme il suit :
  - a) 3'250'000 francs pour le service des routes et voirie
  - b) 720'000 francs pour le service de la circulation
  - c) 22'000 francs pour le service des parcs et promenades
  - d) 140'000 francs pour le service de l'électricité
3. d'amortir annuellement le crédit susmentionné, à raison de :
  - a) 162'500 francs par la rubrique 4200.331 pour le service des routes et voirie
  - b) 144'000 francs par la rubrique 2600.331 pour le service de la circulation
  - c) 2'200 francs par la rubrique 6600.331 pour le service des parcs et promenades
  - d) 7'000 francs par la rubrique 7600.331 pour le service de l'électricité
4. de balancer le compte d'attente n° 4000.581.465 ouvert pour couvrir les frais d'études préliminaires par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 2 a) ci-dessus.
5. de faire figurer sous les rubriques 4200.390, 2600.390, 6600.390, et 7600.390, les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

François Pasche