

AVENUE DE COUR
Réaménagement de la chaussée et des trottoirs
Renouvellement des conduites industrielles

Préavis n° 2005/72 bis

Lausanne, le 1^{er} décembre 2005

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 3'385'000 francs pour financer le réaménagement de l'avenue de Cour et le renouvellement du réseau électrique local, sur le tronçon compris entre les avenues des Figuiers et des Bains.

2. Généralités

Le projet de réaménagement objet du présent préavis est l'aboutissement d'un processus de consultation, engagé en juillet 1999, année de la commémoration du 150^{ème} anniversaire de l'avenue de Cour. C'est de cette époque que date la première prise de contact formelle avec ses habitants. Grâce aux renseignements recueillis par sondage auprès de ceux-ci, un groupe technique pluridisciplinaire de l'administration a été constitué, avec mandat d'atteindre les objectifs suivants :

- amélioration du confort et de la sécurité des usagers ;
- amélioration de la qualité de l'espace public ;
- amélioration de la circulation des tl ;
- diminution des vitesses ;
- diminution des charges de trafic.

Le site d'intervention étant inscrit dans un environnement économique et social actif, le groupe pluridisciplinaire devait en outre tenir compte d'un certain nombre de contraintes, notamment :

- la protection du réseau local de desserte ;
- la conservation de l'offre en places de stationnement ;
- la valorisation de l'itinéraire cyclable ;
- la préservation de l'arborisation ;
- la garantie d'un niveau optimum de desserte en transports publics ;
- l'élaboration d'un projet d'aménagement économiquement acceptable.

Pour satisfaire à l'ensemble des objectifs définis, dans les limites imposées par les contraintes énumérées ci-dessus, le groupe technique avait la possibilité d'agir sur les trois paramètres suivants :

- la largeur et l'affectation des voies de circulation ;
- l'adaptation des carrefours "clés" ;
- la redistribution de l'espace public.

Le présent projet est à la fois conforme au plan directeur communal, qui définit l'avenue de Cour comme un axe à modérer. Il est aussi une synthèse des désirs exprimés par les riverains. En effet, pour parvenir au projet final, la direction des travaux a initié un processus de consultation formelle associant les habitants, les commerçants et artisans du quartier. Grâce au concours de la Société de développement Sous-Gare - Cour, les séances d'informations réunissant les acteurs du quartier ont permis aux concepteurs du projet de prendre en compte, dans la mesure du possible, les aspirations des habitants du quartier.

Ce projet a été approuvé, sans remarque particulière, par le Département des infrastructures du Canton de Vaud, conformément aux dispositions des articles 3 et 10 de la Loi sur les routes, du 10 décembre 1991.

3. Situation actuelle

L'avenue de Cour, dans sa configuration actuelle, est une route composée d'une chaussée et de deux trottoirs adjacents, avec du trafic bidirectionnel. Le long de l'artère, une partie de la largeur de la chaussée est balisée en cases de stationnement.

Le projet d'aménagement, objet du présent préavis, n'intervient pas sur le régime des vitesses mais sur la distribution de l'espace public. Il peut être considéré comme une étape majeure dans le processus de modération du trafic de cette artère importante du réseau routier communal. Le premier acte de ce dispositif a été posé en 1999, sous la forme du réaménagement du carrefour reliant les avenues des Bains, de Cour et de Milan. Cette première intervention visait à rendre prioritaires les flux de trafic sur les avenues des Bains et de Milan, de manière à permettre une diminution du trafic sur l'avenue de Cour. Les résultats des campagnes quinquennales de comptages du trafic routier, organisées par la Communauté de la région lausannoise (Lausanne Région) ont confirmé une diminution du trafic sur le tronçon concerné de l'avenue de Cour. En effet, le trafic journalier moyen (TJOM) qui était de 18'600 véhicules en 1995, a été mesuré à 17'800 en 2000. Cette diminution, qui peut paraître a priori faible en première lecture (4%), est à comparer en relation avec l'augmentation du trafic observée durant cette même période sur l'ouest lausannois. En effet, les avenues de Rhodanie et des Figuiers ont vu en comparaison leurs charges augmenter de l'ordre de plus de 10% entre 1995 et 2000.

Toutefois, malgré les résultats encourageants obtenus, considérant les difficultés financières que rencontre notre commune depuis quelques années, la Municipalité avait décidé de repousser la réalisation de la suite du programme de modération au delà de 2005. Cette décision de report se fondait aussi sur le fait qu'aucun service gestionnaire des réseaux souterrains de la ville n'avait annoncé son intention de renouvellement des conduites industrielles à court terme.

Cependant, suite à une série d'avaries consécutives à l'état de dégradation avancée des conduites de gaz et d'eau sur l'avenue de Cour, les gestionnaires des réseaux concernés ont été obligés d'engager des travaux urgents de remise en état sur les tronçons compris entre l'avenue de Bains et le chemin de Primerose (tronçon Fontenay-Primerose, en 2003, et Fontenay-Bains, en 2004). Le constat de dégradation avancée établi lors des investigations menées sur le tronçon compris entre le chemin de Primerose et l'avenue de Figuiers, a conduit les services concernés à établir immédiatement un programme de modernisation de leurs conduites, afin de retrouver un niveau de sécurité d'exploitation optimum. C'est l'importance des travaux de fouilles planifiés dans le cadre de ce programme de renouvellement des conduites industrielles qui est à l'origine de l'accélération du calendrier de mise en œuvre du présent projet de réaménagement.

Les travaux de renouvellement des conduites souterraines ont été engagés, en procédure d'urgence, de février à juillet 2005, sans attendre la fin de la procédure de mise au point et d'approbation du projet d'aménagement de la chaussée. En effet, pour des considérations liées à la nécessité de garantir la sécurité d'exploitation des conduites industrielles locales, les gestionnaires des réseaux souterrains ont diligenté un programme de renouvellement de leurs conduites en ne prévoyant qu'une réfection provisoire du revêtement, sous la forme d'une couche bitumineuse de couverture provisoire, de l'ordre de 10 cm.

4. Travaux projetés

Le réaménagement projeté vise à poursuivre la modération du trafic et à mettre en valeur le domaine public, entre les avenues des Bains et des Figuiers. L'ensemble de l'intervention couvre une surface totale d'environ 10'000 m² (chaussée et trottoirs).

4.1 Aménagement

Le principe du réaménagement proposé s'articule autour de deux actes forts : l'aménagement de deux bandes latérales structurant optiquement la chaussée, cette dernière, d'un gabarit constant, permettant le maintien d'îlots de protection au droit des traversées piétonnières et la réalisation d'arrêts de bus sur la chaussée.

Avec un gabarit constant de 8,70 m sur la majorité du tronçon réaménagé, la chaussée se compose d'une bande de roulement d'une largeur comprise entre 5,50 m et 6,30 m, et de deux bandes teintées latérales, de 1,20 m chacune. Ces dernières, de part et d'autre de la bande de roulement des véhicules, produisent un effet optique qui diminue l'emprise visuelle de la chaussée et participent ainsi à la modération du trafic. Ce type de changement de revêtement incite les automobilistes à rouler sur la partie gauche des voies de circulation de manière à favoriser les usagers non motorisés et contribue à une conduite plus prudente et prévenante.

Ce dispositif simple permet à la fois à deux véhicules légers de se croiser sur la bande de roulement, tout en offrant un gabarit d'espace libre suffisant pour le croisement de deux poids lourds, en mordant éventuellement sur la bande polyvalente. Le dispositif de modération est complété par l'aménagement des arrêts des bus sur la chaussée. Ceux-ci, de même que l'adjonction de trois nouvelles traversées piétonnières avec îlots de protection, participent également à une certaine modération des vitesses.

Le régime des vitesses de l'aménagement projeté sera de 50 km/h, conformément à la décision municipale du 4 mai 2005, qui stipule que « *l'avenue de Cour, entre l'avenue des Figuiers et l'avenue de Milan, sera réaménagée en rue de desserte modérée, sans modification de la limite générale de vitesse* ».

En effet, dans la nouvelle configuration projetée, l'avenue de Cour remplira la fonction locale de rue « charnière », distribuant les accès entre les deux nouvelles zones 30 « Mont-d'Or » et « Primerose ».

Ainsi, la Municipalité projette, dans le cadre des travaux de renouvellement des conduites industrielles, planifiés au-delà de 2008 sur l'avenue du Mont-d'Or, de mettre en place, au nord de l'avenue de Cour, la zone 30 « Mont-d'Or ». Le secteur concerné est celui constitué par l'avenue du Mont-d'Or (tronçon Milan - Reposoir), le chemin du Reposoir (tronçon Cour - Mont-d'Or), le chemin de Fontenay (tronçon Cour - Mont-d'Or), le chemin des Bruyères et l'avenue Marc-Dufour (tronçon Reposoir - Mont-d'Or).

Les études de détails qui sont en cours permettront de définir plus exactement les mesures d'accompagnement liées à cette intervention. Pour limiter l'impact des travaux sur les riverains et minimiser le coût de réalisation, les interventions liées à la mise en place de cette zone seront intégrées dans le planning des travaux du chantier de renouvellement des conduites souterraines et de reconstruction de chaussée.

Quant à la partie située au sud de l'avenue de Cour, la Municipalité projette de mettre en place la zone 30 « Primerose ». Elle sera constituée des chemins de Primerose, des Plaines et du Stade. Cette nouvelle zone 30 sera installée à la suite des travaux de réaménagement de l'avenue de Cour.

4.2 Chaussée et trottoirs

Au droit des artères débouchant sur l'avenue de Cour, la priorité sera donnée aux piétons par l'aménagement de trottoirs continus.

Circulation automobile

Dans le carrefour Cour – Bains – Milan, un mouvement de tourner à gauche pour les véhicules en provenance de l'est de l'avenue de Cour et circulant en direction de l'avenue des Bains est créé, afin d'augmenter les possibilités de report du trafic sur le réseau principal.

Dans le giratoire Cour – Figuiers, l'exploitation du carrefour est simplifiée par la suppression de la voie bus en sortie de ville. Le gain dû à cette simplification favorise la fluidité du trafic et la progression des nombreux bus, notamment ceux de l'avenue de Cour qui régulent par eux-mêmes le trafic en effectuant les arrêts sur la chaussée.

Déplacements des cyclistes

L'avenue de Cour fait partie d'un itinéraire horizontal à valoriser pour les déplacements des cyclistes. Elle offre en effet des liaisons directes en direction de l'est (future station Délices du métro m2, collège de l'Elysée, piscine de Montchoisi) et en direction de l'ouest (accès au littoral et aux Hautes écoles via l'avenue des Figuiers ou le chemin des Plaines). A ce titre, l'avenue de Cour fait partie des itinéraires cyclables définis dans le Plan directeur communal.

Les aménagements proposés ont fait l'objet d'une présentation et d'un soutien au sein du Groupe « deux-roues légers » de la Ville qui intègre les représentants des usagers cyclistes.

Déplacements des piétons

L'aménagement proposé favorise considérablement les piétons par l'amélioration et l'accroissement des surfaces qui leur sont dévolues, ainsi que la création de trottoirs continus et de nouvelles traversées équipées d'îlots de protection. Devant l'école, le passage piéton régulé est dédoublé afin d'améliorer les transversalités et la sécurité.

Stationnement

L'aménagement proposé satisfait totalement à la condition de modération de trafic. Le bilan global en places de stationnement présente en outre un gain de l'ordre d'une quinzaine d'unités pour les places voitures et d'une vingtaine pour les deux roues. Il y a lieu de noter que de nombreuses places de parc seront supprimées à l'avenue des Figuiers pour la mise en place de deux passages piétons. Le bilan en places de parc sur le secteur ouest de l'avenue de Cour est quasiment neutre.

4.3 Aménagements paysagers

La végétation actuelle a été repensée pour faire place à une arborisation renforcée à certains endroits, ce qui permettra d'harmoniser l'ensemble de l'aménagement. Sur l'avenue de Cour, 17 arbres souffrant de sénescence et blessés seront abattus. A la place, 22 nouveaux arbres seront plantés, dont 7 viendront compléter l'alignement au droit du chemin du Reposoir. De plus, un arbre à grand développement animera la placette à l'entrée de la rue qui relie l'avenue de Cour au chemin de Primerose.

4.4 Conduites souterraines - Electricité

Réseau souterrain

Le réseau local du service de l'électricité compte 7 postes de transformation reliés entre eux par des câbles de moyenne tension (MT) et de basse tension (BT). Toutes les liaisons sont placées dans des enveloppes (caniveaux ou tuyaux en béton) qui ne satisfont plus aux exigences actuelles en matière de sécurité.

Les liaisons MT, qui datent des années 1960 et sont dimensionnées pour un réseau exploité à 6 kV (le réseau de l'Exposition Nationale) doivent être adaptées pour être alimentées à 11 kV. Un renouvellement intégral du réseau local MT, composé de huit liaisons, est indispensable, compte tenu de l'importance des travaux engagés dans le cadre du réaménagement de cette artère.

Le site d'intervention du service de l'électricité se situe intégralement à l'intérieur du périmètre défini par les travaux du service des routes et de la mobilité. Les travaux consistent à poser 5'000 m de tubes, 1'900 m de câbles MT et 1'600 m de câbles BT.

Eclairage Public

Le service de l'électricité ne prévoit pas d'intervenir massivement sur l'éclairage public existant. Toutefois, pour améliorer l'éclairage des passages piétons, quelques nouveaux candélabres seront mis en place.

5. Agenda 21 - développement durable

Comme la plupart des aménagements du domaine public réalisés ces dernières années, le projet du réaménagement de l'avenue de Cour est conforme à l'état d'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport préavis n° 155 du 8 juin 2000 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, des cyclistes et des transports publics. En outre, il améliore la qualité de l'environnement du quartier grâce à l'accroissement des surfaces piétonnes, à la plantation d'arbres supplémentaires et à la réduction des nuisances sonores par l'utilisation de revêtements appropriés.

6. Procédure

Ce projet a été approuvé sans remarque particulière par le Département des infrastructures du Canton de Vaud, conformément aux dispositions des articles 3 et 10 de la Loi sur les routes du 10 décembre 1991. De plus, pour se conformer aux dispositions fixées par la Loi sur les routes (LRou) et la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), ainsi que leurs règlements d'application, ce projet a été soumis à l'enquête publique, du 3 juin au 4 juillet 2005. Celle-ci a suscité cinq oppositions formelles - dont trois ont été retirées suite à une conciliation en cours de procédure - et quatre observations, dont une envoyée hors délai. En résumé, deux oppositions subsistent et portent essentiellement sur le régime des vitesses.

6.1 Opposition de l'Association Transports et Environnement (ATE)

L'ATE a examiné avec attention le projet de réaménagement de l'avenue de Cour et reconnaît en ces termes que le projet proposé par la Municipalité représente une réelle avancée en matière de modération sur l'avenue de Cour : *« L'ATE tient toutefois à saluer les réelles améliorations que représente le projet par rapport à la situation actuelle. Notamment le principe des arrêts de bus sur la chaussée qui constituent un dispositif simple et astucieux pour réduire l'espace occupé par le trafic routier et contribueront à améliorer le fonctionnement du carrefour des Figuiers. On peut se réjouir d'une application plus générale de ce principe à Lausanne. De même, nous approuvons les éléments tels que la mise à largeur constante de la chaussée, et son apparent rétrécissement au moyen d'une 'bande polyvalente', ainsi que l'élargissement et la mise en continu des trottoirs ».*

Néanmoins, elle propose une limitation de vitesse à 30 km/h : *« L'ATE regrette que le tronçon mis à l'enquête soit réaménagé sans modification de la limitation générale de vitesse (50 km/h) et ne soit pas aménagé en zone 30 km/h. Une telle mesure permettrait des gains incontestables en matière d'émission de bruit et de gaz d'échappement, et irait dans le sens des 59 mesures d'assainissement OpAir. Ces mesures demandent notamment une mise en place réfléchie d'une tranquillisation des vitesses, accompagnée d'une réduction du volume de trafic. Un projet de l'ampleur du réaménagement de l'avenue de Cour ne saurait l'ignorer ».*

En outre, elle estime contradictoire le fait de concevoir un dispositif de modération et la volonté d'améliorer l'offre en places de stationnement, sans limitation de vitesse : « *Le projet prévoit une augmentation du nombre de places de stationnement de 15 unités pour les voitures. Pour l'ATE, cet aspect du projet va à l'encontre du principe même du réaménagement qui veut limiter le trafic de transit. Aujourd'hui déjà, un nombre de place suffisant garantissent un accès optimal aux commerces de la rue et les habitants de la zone disposent de places de parc dans les rues adjacentes. Dès lors, nous ne pouvons admettre cette augmentation de l'offre en stationnement qui compromet de fait une limitation du trafic dans cette rue.* »

6.2 Opposition de Monsieur Jean-Daniel Sonnard

Monsieur Jean-Daniel Sonnard, avenue des Figuiers 20 à 1007 Lausanne, a examiné le projet de réaménagement de l'avenue de Cour et a déposé une opposition dont l'essentiel est résumé dans l'extrait suivant : « *Le soussigné a examiné avec attention le dossier d'enquête susmentionné et s'oppose aux insuffisances, voire l'inefficacité, de ce projet dit de modération du trafic. Tant au regard des exigences d'assainissement imposées par les Ordonnances fédérales de Protection de l' Air et contre le Bruit (OPair et OPB), qu'en ce qui concerne les demandes des habitants et des engagements pris par la Municipalité dans le cadre du projet Quartiers 21, ce projet n'est visiblement pas conforme.* »

Quant aux attentes de l'opposant, il les a rassemblées dans sa conclusion « *..., je demande que le projet d'aménagement tienne compte des conditions d'insécurité, de pollution de l'air, de bruit excessif et de l'engagement de la Municipalité à l'égard de Quartiers 21 pour proposer une diminution de la limitation de la vitesse à 30km/h et inclure un aménagement urbain adéquat (soit des chicanes, soit des radars permanents ou encore tout autre moyen dont l'efficacité serait prouvée) afin que cette limitation ne puisse pas facilement être franchie.* »

6.3 Réponse globale aux oppositions

La Municipalité partage les objectifs de modération du trafic sur ce tronçon de l'avenue de Cour, tant du point de vue des attentes des riverains que des buts d'Agenda 21. Elle propose un aménagement qui contribue sensiblement à la diminution tant de la charge du trafic que de la vitesse de circulation. Toutefois, si elle opte pour une incitation active à la baisse des vitesses, la Municipalité estime que la situation locale de l'avenue de Cour ne se prête pas à la mise en place d'une signalisation de type zone 30.

En effet, l'aménagement d'une zone 30 doit répondre à des critères précis, définis notamment dans la Loi sur la circulation routière (LCR), et plus particulièrement dans l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre.

Les principales caractéristiques routières liées à une zone 30 sont :

- un réseau routier homogène ;
- une généralisation du principe de la priorité de droite ;
- un renoncement, saufs exceptions, aux passages pour piétons ;
- une limitation des marques routières et renoncement aux feux de signalisation ;
- un aménagement des conditions nécessaires à l'abaissement de la vitesse à 30 km/h.

Or, sur plusieurs critères déterminants, la situation caractéristique de ce tronçon de l'avenue de Cour ne répond pas à ces conditions. En effet :

- il y a un manque d'homogénéité flagrant entre l'avenue de Cour et les différentes rues transversales qui y débouchent ;
- le principe de la priorité de droite serait très difficile, voire impossible à mettre en application ;
- compte tenu de la charge de trafic qui subsistera sur l'avenue de Cour, le renoncement aux traversées piétonnières protégées est assurément irréaliste ;
- la présence de deux lignes de bus majeures sur l'avenue de Cour, dans le cadre du réseau 08, ne permet pas de mettre en place toutes les mesures constructives propres à une zone 30 (multiplication des décrochements verticaux ou horizontaux).

En conclusion, si la Municipalité partage les objectifs recherchés par les intervenants en prônant la mise en place d'une zone 30, elle est persuadée qu'objectivement cette signalisation est inapplicable dans ce cas

précis. En définitive, elle propose un projet optimum, qui tient compte des réalités des différentes contraintes et des objectifs en présence, et qui tend finalement au même résultat. En ce qui concerne les places de parc, une compensation est prévue à l'avenue des Figuiers.

6.4 Observation de la Société de développement du sud-ouest Lausanne

L'observation arrivée hors délai, émanant de la Société de développement du sud-ouest Lausanne, représentée par Monsieur Jean-Daniel Henchoz, résidant au chemin du Grillon n° 5, portait essentiellement sur la possibilité de tourner à gauche de l'avenue de Cour en direction de l'avenue des Bains.

6.5 Observation du Collectif d'habitants Sous-Gare et Cour

Le collectif d'habitants Sous-Gare et Cour, représenté par Monsieur Roland Wetter, résidant à l'avenue du Mont-d'Or 11, a procédé à l'examen minutieux du projet de réaménagement de l'avenue de Cour et reconnu en ces termes que le projet proposé par la Municipalité apporte, globalement, des réponses satisfaisantes aux problèmes de sécurité : *« De façon générale, le projet présenté offre, en terme de tranquillisation, quelques aménagements intéressants: arrêt de bus sur chaussée, avec îlot empêchant le dépassement, accès aux rues latérales avec seuil. En terme de sécurité routière, nous relevons la bande cyclable sur une portion du tronçon concerné, l'adjonction de quelques passages piétons. En terme de confort pour les piétons, nous saluons les trottoirs continus ».*

Toutefois, le collectif estime que le projet n'apporte pas de réponse appropriée aux exigences contenues dans deux ordonnances fédérales sur l'environnement. Il écrit : *« Deux objectifs majeurs du réaménagement ne sont cependant pas vraiment abordés par le projet, ou seulement comme effet secondaire : l'assainissement du secteur pour mise en conformité avec les normes OPair et OPB ».*

Le collectif estime également que le concept de modération proposé devrait être complété par une limitation de vitesse à 30 km/h pour répondre, selon lui, au vœu de la majorité des habitants du quartier.

Outre la remarque portant sur le 30 km/h, le collectif souhaite apporter quelques améliorations au projet, en particulier sur :

les aspects de sécurité :

- il relève les risques d'accidents entre les cyclistes et les automobiles sortant des places de parc en épi projetées au droit du n° 74 ;
- il propose l'adjonction d'une bande polyvalente centrale ;
- il craint que l'implantation de panneaux publicitaires de la Société Générale d'Affichage (SGA) sur le trottoir ne pose des problèmes de sécurité ;
- il craint qu'en raison de la disparition de la zone tampon entre le cheminement piétonnier et le flux de trafic, les piétons ne soient exposés à une plus grande proximité du trafic sur le trottoir sud, au droit des n°s 75 à 89.

les aspects esthétiques :

- le collectif souhaite le remplacement de quelques potelets projetés par des arbres ;
- il propose d'adopter des potelets en bois pour remplacer le métal ;
- il souhaite le renforcement de l'arborisation à divers endroits.

6.6 Observation de M. Claude Thomas

Monsieur Claude Thomas, résidant au n° 40 de l'avenue du Mont-d'Or, a examiné avec attention le projet de réaménagement de l'avenue de Cour et le juge bon dans sa globalité. Il écrit : « *Je tiens tout d'abord à vous féliciter pour ce projet de modération de trafic sur l'avenue de Cour. Les volontés exprimées par le Plan directeur, approuvé en janvier 1996, de faire de cet axe une rue modérée et de valoriser le centre de quartier "Cour", sont ainsi enfin sur la voie de la concrétisation* ».

Toutefois, M. Thomas estime que les prévisions de diminution de la charge de trafic attendue ne permettront pas d'abaisser les pollutions sonore et atmosphérique en dessous des limites légales. En outre, il souhaite que le concept de modération de vitesse soit étendu à un périmètre englobant l'avenue du Mont-d'Or.

6.7 Observation de M. René Stucki

Monsieur René Stucki, résidant au n° 58 de l'avenue Marc-Dufour, a examiné avec attention le projet de réaménagement de l'avenue de Cour et ne le conteste pas. Toutefois, il s'interroge sur le risque de report de charge de trafic sur l'avenue du Mont-d'Or, induit par les mesures de modération projetées, ainsi que sur la position des arrêts de bus et leur influence sur la vitesse commerciale.

En outre, il souhaite que des mesures soient prises pour décharger le bas du chemin de Fontenay, notamment en réintroduisant le tourner à gauche de l'avenue de Milan vers l'avenue de Cour ou en aménageant un giratoire au croisement Cour-Bains-Milan.

6.8 Réponses aux observations

La Municipalité prend acte du préavis favorable exprimé par les auteurs des observations sur le concept d'aménagement proposé. S'agissant de leurs observations sur le 30 km/h, elle les renvoie au point 6.3 du présent préavis « réponse globale aux oppositions ». Pour le surplus, elle répond de la manière suivante :

6.8.1 Réponse à l'observation de la Société de développement du sud-ouest Lausanne

En ce qui concerne le carrefour Cour-Bains-Milan, la Municipalité informe que la remarque de la Société de développement du sud-ouest Lausanne a été prise en compte en cours d'élaboration du projet et renvoie au paragraphe 4.2 du présent préavis.

6.8.2 Réponse à l'observation du Collectif d'habitants Sous-Gare et Cour

La Municipalité prend acte de la conclusion du collectif qui affirme qu'il accepte son projet en l'état : « *La présente lettre ne doit en aucun cas être considérée comme une opposition au projet. Nous sommes preneurs de la proposition municipale, même si elle est en deçà de nos attentes* ».

S'agissant des autres remarques relatives aux divers autres aspects du projet, la Municipalité estime que l'aménagement proposé constitue un tout dont il convient de sauvegarder la cohérence. Toutefois, elle apporte les compléments d'explication suivants :

- le maintien du dispositif de stationnement en épi au droit du n° 74 a été conditionné par la présence de nombreux commerces aux alentours. Le balisage d'une bande polyvalente, qui servirait également de cheminement sécurisé pour les cyclistes, devrait inciter les automobilistes sortant des places de parc à plus de vigilance. De plus, le concept prévoit une marge de 40 cm le long du stationnement longitudinal (ouverture des portières) et en épi (dégagement supplémentaire améliorant la visibilité) ;
- l'effet de rétrécissement recherché par le balisage de deux bandes polyvalentes latérales permet d'atteindre les objectifs de modération attendus. L'adjonction d'une bande centrale n'aurait pas d'impact supplémentaire en terme de réduction de vitesse ;
- l'implantation de panneaux publicitaires de la SGA sur le trottoir est soumise à un certain nombre de règles, afin de minimiser la gêne sur les cheminements piétonniers et le champ de vision des

- automobilistes ;
- s'agissant des problèmes de sécurité des piétons cheminant sur le trottoir sud, entre les n^{os} 75 et 89, la Municipalité signale que ce trottoir est élargi par rapport à l'état actuel et que l'effet de cet élargissement, combiné avec le balisage de la bande polyvalente latérale, reporte le trafic au-delà de la position du stationnement actuel. En effet, la bande polyvalente devrait inciter les automobilistes à circuler naturellement sur la gauche de leur voie de roulement, s'écartant ainsi du trottoir et libérant également un espace au bénéfice des deux-roues. La sécurité des piétons sur ce trottoir est encore renforcée par la présence d'un alignement d'arbres qui « protègent » le cheminement des piétons ;
 - l'arborisation a été étudiée en prenant en compte diverses contraintes d'ordre technique ou paysager (canalisations, accès privés, gabarits insuffisants, présence de places de stationnement ou de livraison, esthétique, façades, conflits avec d'autres végétations...). Toutefois, par rapport au projet mis à l'enquête, l'analyse complémentaire suscitée par cette intervention a conduit à rajouter un nouvel arbre en face du n° 74 ;
 - quant au choix des potelets pour cet aménagement, le bois n'est pas exclu et la Municipalité informe que la décision sera prise en fonction de critères architecturaux et d'entretien. Elle prendra en considération le bilan d'une première évaluation des bornes de même type posées récemment à la rue de la Borde et à Chailly.

S'agissant de l'assainissement du secteur en conformité avec les normes sur l'environnement, la Municipalité se rapporte à la détermination du Service cantonal de l'environnement et de l'énergie, du 30 août 2005, (rapport de l'examen préalable du projet d'aménagement de l'avenue de Cour, selon l'article 3, alinéa 2 de la Loi sur les routes du 10 décembre 1991) dans laquelle on peut lire : « *les mesures de réaménagement prévues devraient permettre de réduire les vitesses des véhicules et donc diminuer les nuisances sonores* ». De plus, la mise en place d'un revêtement de type phonoabsorbant devrait induire une réduction du bruit de l'ordre de 3 dB. Cette réduction serait comparable au résultat obtenu après la mise en place d'un revêtement du même type à l'avenue du Mont-d'Or.

Quant au respect de l'ordonnance OPair, la Municipalité informe que le projet d'aménagement est conforme au plan OPair 2004 de l'agglomération Lausanne-Morges. En effet, le projet satisfait, d'une part, aux exigences de la fiche MO1 (hiérarchisation et aménagement du réseau routier de l'agglomération) et, d'autre part, à celles de la fiche MO2 (adaptation de l'exploitation du réseau routier à sa hiérarchisation).

6.8.3 Réponse à l'observation de M. Claude Thomas

La Municipalité renvoie au paragraphe ci-dessus, pour la problématique des normes sur l'environnement et au chapitre 4.1 pour le projet de la zone 30 « Mont-d'Or ».

6.8.4 Réponse à l'observation de M. René Stucki

La Municipalité renvoie au chapitre 4.2 (circulation automobile) pour ce qui concerne la progression du bus à l'approche du giratoire Cour/Figuiers et au chapitre 4.1 pour le projet de la zone 30 « Mont-d'Or ». Elle précise, comme déjà indiqué dans le paragraphe 6.4.5.2, que le revêtement sera de type phonoabsorbant.

S'agissant des propositions de modification du carrefour Cour-Bains-Milan, la Municipalité estime que celles-ci ne sont pas réalisables du point de vue géométrique ou de la capacité du carrefour à gérer l'ensemble des flux.

En conclusion à toutes ces observations et comme pour les oppositions, la Municipalité partage les objectifs poursuivis par les intervenants. En définitive, le projet tend globalement vers les mêmes résultats, mais doit tenir compte des nombreuses contraintes locales et des intérêts parfois divergents des riverains.

7. Programme des travaux

Les travaux de réaménagement de l'avenue de Cour seront engagés dès l'octroi des crédits d'investissement par le Conseil communal, en coordination avec le chantier de l'aménagement d'un giratoire au carrefour Dalcroze/Rhodanie. Les travaux se réaliseront en étapes successives, afin de maintenir la circulation dans le deux sens pendant toute la durée du chantier, moyennant quelques restrictions ponctuelles de stationnement. Les accès aux bâtiments riverains seront également assurés en tout temps tout comme les liaisons piétonnes.

8. Aspects financiers

Le coût total des travaux, devisé sur la base des prix en vigueur en février 2005 est de 3'385'000 francs TTC. Cet investissement se décompose comme suit :

	Montant	Total
Direction des travaux		
<i>Service des routes et de la mobilité</i>		
Travaux de construction routière	1'800'000.-	
Signalisation, marquage, régulation et stationnement	350'000.-	
▪ Total pour la Direction travaux		2'150'000.-
Direction de la sécurité sociale et de l'environnement		
<i>Service des parcs et promenades</i>		
Abattage, travaux de génie civil, plantation d'arbres et surface verte	190'000.-	
▪ Total pour la Direction de la sécurité sociale et de l'environnement		190'000.-
Direction des services industriels		
<i>Service de l'électricité</i>		
Réseau : Travaux de génie civil	700'000.-	
Réseau : Appareillage	170'000.-	
Réseau : Main-d'œuvre interne, études et réalisation	130'000.-	
Eclairage public : Travaux de génie civil	30'000.-	
Eclairage public : Appareillage	15'000.-	
▪ Total pour la Direction des services industriels		1'045'000.-
Coût total des travaux		3'385'000.-

Un montant de 3'300'000 francs figure au Plan des investissements pour les années 2006-2007. Il est prévu d'engager ces travaux au printemps 2006.

9. Charges financières et d'entretien

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 4^{1/4} % l'an, sont les suivantes:

- Service des routes et de la mobilité (génie civil), pendant 20 ans	135'400.-
- Service des routes et de la mobilité (circulation), pendant 5 ans	79'200.-
- Service des parcs et promenades, pendant 10 ans	23'700.-
- Service de l'électricité, pendant 20 ans	78'600.-

10. 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 préavis n° 2005/72 bis de la Municipalité, du 1^{er} décembre 2005 ;
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'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif 2'340'000 francs pour financer le réaménagement de l'avenue de Cour, sur le tronçon compris entre les avenues des Figuiers et des Bains, réparti comme suit :
 - a) **1'800'000** francs pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) **350'000** francs pour le service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) **190'000** francs pour le service des parcs et promenades ;
2. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
 - a) 90'000 francs par la rubrique 4201.331 pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 70'000 francs par la rubrique 4201.331 pour le service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) 19'000 francs par la rubrique 6600.331 pour le service des parcs et promenades ;
3. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 1'045'000 francs pour le renouvellement du réseau électrique local :
 - a) **1'045'000** francs pour le service d'électricité ;
4. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
 - a) 52'300 francs par la rubrique 7630.331 pour le service de l'électricité ;
5. de faire figurer sous les rubriques 4201.390, 6600.390 et 7630.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche