Plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N^{os} 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N^o 296, les parcelles N^{os} 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz et les parcelles N^{os} 3423, 3422, 3421 et 3420

Radiation partielle des plans légalisés N^{os} 222, 433, 549 et 574

Radiation des plans légalisés N^{os} 619 et 443

Réponse à la pétition de l'association radicale de la Sallaz et de l'association des commerçants de la Sallaz

Construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades

Etude d'impact sur l'environnement

Crédit d'investissement

Rapport-préavis N^o 2005/83

Lausanne, le 24 novembre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du Rapport-préavis

L'intitulé complexe de ce préavis annonce que ce plan partiel d'affectation dépasse, par ses enjeux, le cadre habituel des plans proposés à l'adoption de votre Conseil. Il se singularise aussi par le fait que la quasi-intégralité de son périmètre appartient à la Commune de Lausanne et recouvre un vaste territoire allant des Ateliers et magasins de la Ville (AMV) jusqu'à l'usine Tridel, en incluant les flancs de la vallée du Flon, y compris le hameau de Montmeillan et le côté Est de la place de la Sallaz. Le nouveau plan radie entièrement ou partiellement pas moins de six plans ; mais c'est surtout le plan N^o 574 de 1975 qui est visé puisqu'il couvre toute la vallée et dessine les limites de la liaison Vennes – Saint-Martin.

Cette procédure de révision de plans avait déjà été entreprise en 1994 avec la mise à l'enquête simultanée d'un plan d'affectation cantonal pour l'usine Tridel et d'un plan partiel d'affectation communal pour le reste de la vallée. Alors que la réalisation de l'usine Tridel allait de l'avant, la procédure de plan partiel d'affectation avait été suspendue, après l'enquête publique, suite au choix du métro m2 et à la nouvelle situation créée par son passage dans la vallée. Au-delà du tracé à prendre désormais en compte, les plus grosses incidences sont venues de la volonté politique d'assurer la nouvelle répartition modale des déplacements en faveur des transports publics, par la création d'un interface de qualité m2-tl sur la place de la Sallaz libérée du trafic de transit, après avoir abandonné définitivement tout projet de liaison routière Vennes – Saint-Martin.

Le présent préavis est donc divisé en deux parties, avec d'abord la présentation du plan partiel d'affectation puis celle de la route de contournement et de son étude d'impact. Le plan partiel d'affectation radie les alignements des anciennes artères supprimées et introduit ceux de la nouvelle route de contournement et du tracé du m2. Il confirme les zones des Ateliers et magasins de la Ville (AMV) et rationalise les zones de dépôts liées auxdits AMV. L'aire forestière inconstructible gagne en superficie ; elle est séparée du site de l'usine Tridel par une zone de sport et de loisirs. Les principales nouvelles constructions autorisées se situent au hameau de Montmeillan et de chaque côté de la station du m2. Il est à noter que l'aménagement futur de la place de la Sallaz, selon l'option décidée suite à un concours, ne fait pas partie du plan et du rapport-préavis.

Le projet de route de contournement exposé dans la deuxième partie du rapport-préavis présente et décrit cet ouvrage situé entièrement dans le périmètre du plan partiel d'affectation. L'étude d'impact sur l'environnement, qui analyse les répercussions du projet routier et son nouveau schéma de circulation, dépasse le cadre du plan en fonction des sites concernés, essentiellement les routes de Berne, d'Oron et de la Feuillère, de la rue du Bugnon et de l'avenue Victor-Ruffly.

Enfin, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 11'214'000 francs pour financer la construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades, pour l'adaptation de l'aménagement de la place de la Sallaz (terminus bus), pour la transformation du carrefour route d'Oron – avenue Victor-Ruffly, pour l'aménagement d'un parking à ciel ouvert, pour la réalisation d'une passerelle destinée aux piétons, ainsi que pour la mise en place des mesures d'accompagnement de lutte contre les nuisances sonores le long de la route de contournement de la Sallaz, à la route de la Feuillère et à la route d'Oron.

Table des matières

1. Objet du Rapport-préavis.....	1
Table des matières	3
2. Préambule	5
2.1 Histoire récente	5
2.2 Abandon du projet de liaison Vennes – Saint-Martin et conséquences sur l’aménagement du territoire, réponse à la pétition de l’association radicale de la Sallaz et	6
de l’association des commerçants de la Sallaz	6
3. Caractéristiques du plan	7
3.1 Périmètre	7
3.2 Objectifs	7
3.3 Description	7
4. Règlement du plan partiel d’affectation.....	8
5. Agenda 21 – Développement durable	13
6. Conventions.....	14
7. Procédure du plan partiel d’affectation	14
7.1 Observation du Parti libéral lausannois, Lausanne	15
7.2 Observation de Pro Natura Vaud, Lausanne	15
7.3 Observation de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise, et la Société coopérative Migros Vaud, par M. Laurent Trivelli, avocat.....	16
7.4 Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, par M. Laurent Trivelli, avocat	17
7.5 Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA et de la Société coopérative Migros Vaud,	18
par M. Laurent Trivelli, avocat	18
7.6 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne.....	20
7.7 Opposition de l’ Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne	24
8. Procédure de défrichement.....	26
9. Route de contournement.....	28
9.1 Bien-fondé du projet	28
9.2 Description du projet.....	30
9.3 Services	34
10. Procédure de la route de contournement et du rapport d’impact sur l’environnement.....	35
10.1 Observation du Parti Libéral lausannois, Lausanne	35
10.2 Observation de Droit de Cité, Lausanne	36
10.3 Observation de la Radio Suisse Romande (RSR), Lausanne	37
10.4 Observation de M. Jean-Pierre Brun, Echandens.....	38
10.5 Observation de Madame Simone Roh, Morgins	38

10.6 Opposition de M. Marc Lavanchy, Morgins	39
10.7 Opposition des propriétaires des parcelles N ^{os} 7254 et 7900, chemin de la Chaumière 1, par Sicos SA, Lausanne	39
10.8 Opposition des propriétaires des parcelles N ^{os} 7253 et 7077, route de Berne 26, par Sicos SA, Lausanne	39
10.9 Opposition de la PPE chemin de la Chaumière 4, par la régie Chapuis SA, Lausanne	40
10.10 Opposition de La Germandrée C SA, chemin de la Chaumière 6, par la régie Chapuis SA, Lausanne.....	41
10.11 Opposition de Mme Anne Brugger, chemin de la Chaumière 8, par la régie Chapuis SA, Lausanne	41
10.12 Opposition de M. Daniel Schwab, chemin de la Chaumière 10, par la régie Chapuis SA, Lausanne	42
10.13 Opposition de Mme Anne Brugger, chemin de la Chaumière 12, par la régie Chapuis SA, Lausanne	42
10.14 Opposition de Mme Anne-Sylvie et M. Philippe Schmid & consorts, Lausanne	43
10.15 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne.....	44
10.16 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne.....	46
10.17 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne.....	46
10.18 Opposition de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise, par Me Laurent Trivelli, avocat, Lausanne.....	52
10.19 Opposition de la SI Wadimo B SA, par Me Laurent Trivelli, avocat, Lausanne.....	52
11. Etude d'impact sur l'environnement (articles 17 à 20 OEIE)	53
11.1 Introduction	53
11.2 Enquête publique.....	53
11.3 Autorité compétente	53
11.4 Pouvoir d'examen de l'autorité compétente	54
11.5 Etude d'impact.....	54
11.6 Chantier.....	62
11.7 Appréciation globale de la conformité du projet de construction de la route de contournement de la Sallaz avec la législation environnementale - Décision finale.....	62
12. Programme des travaux.....	63
13. Aspects financiers	63
14. Charges financières et d'entretien	65
15. Plan des investissements.....	65
16. Conclusions	65
Annexe 1 Plan partiel d'affectation – Plan	
Annexe 2 Plan partiel d'affectation – Coupes et légende	
Annexe 3 Route de contournement – Situation générale / Profil en long	
Annexe 4 Route de contournement – Profils en travers	
Annexe 5 Route de contournement, rapport d'impact – Périmètres d'étude	

2. Préambule

2.1 Histoire récente

La partie de la vallée du Flon concernée par le périmètre du plan partiel d'affectation est restée à l'écart de l'urbanisation jusqu'à une époque récente. Même l'animation touristique qui s'était étendue jusqu'à la place du Vallon dès le début du 18^e siècle (les bains de « La Rochelle », puis le funiculaire de Sauvabelin) ignorait ce territoire agricole et sylvicole. Seul le hameau de Montmeillan a directement intéressé la population de la ville à la fin du 19^e siècle puisqu'on y a trouvé notamment un « tirage », un lazaret et, de 1871 à 1883, la première maternité lausannoise. La vallée du Flon a commencé à perdre son caractère rural et forestier à la hauteur de la Sallaz dans les années 1950 lorsque son comblement par des matériaux de chantiers et des ordures ménagères, amorcé en ville au 19^e siècle, s'est étendu sur ces territoires plus septentrionaux. C'est ainsi que depuis plus d'un demi-siècle ce territoire est le théâtre d'un antagonisme permanent entre la volonté de conserver un état « naturel » et la pression issue de l'extension de l'urbanisation. Il faut toutefois relever que c'est presque toujours la satisfaction de besoins collectifs qui a justifié cette évolution (dépôts, ateliers, traitement des déchets, routes, transports publics, etc.).

La vallée supérieure du Flon est réglementée depuis le 11 juin 1976 par le plan d'extension partiel N° 574¹, dont les caractéristiques principales sont la confirmation du réseau routier à grand gabarit pour la liaison Vennes – Saint-Martin et la « moyenne ceinture » Chailly – Bellevaux, la réalisation d'équipements publics importants (Usine d'incinération des ordures ménagères – UIOM, Ateliers et magasins de la Ville – AMV, terrains de sports) et la construction d'un grand parking public à proximité immédiate de la Sallaz. Il a été complété en 1984 par le plan N° 619² pour permettre la construction des AMV dans un périmètre et un gabarit plus restreints que prévu par le plan N° 574. Ce préavis annonçait aussi le redimensionnement de la liaison Vennes – Saint-Martin et la piétonisation de la place de la Sallaz en cas de réalisation.

En septembre 1994 ont été mis à l'enquête simultanément le plan d'affectation cantonal Tridel (PAC Tridel) et un plan partiel d'affectation communal (PPA) devant remplacer les plans d'extension partiels N° 574 et 619. Ce PPA avait comme principales caractéristiques :

- la confirmation de la liaison Vennes – Saint-Martin, mais avec un gabarit réduit, et un raccordement de celle-ci à l'avenue de la Sallaz par le chemin des Cascades, afin de permettre la création d'une zone piétonne à la Sallaz ;
- la possibilité de construire un immeuble combinant du parking, un centre commercial, du logement et une bibliothèque à proximité de la Sallaz ;
- la définition d'espaces de dépôt pour le service des routes et voirie, en remplacement de ceux qu'ils occupaient sur le terrain affecté à l'usine Tridel ;
- des constructibilités complémentaires à Montmeillan et au bas de la route de Berne.

L'ensemble PAC Tridel et PPA Flon supérieur permettait également d'équilibrer le bilan forestier du vallon, de créer une liaison piétonnière par passerelle entre la Sallaz et Sauvabelin et d'aménager une petite zone de sports et de loisirs.

Après l'enquête publique, la procédure du plan partiel d'affectation a été suspendue, principalement pour permettre l'avancement du projet de métro dont les études avaient entre-temps débuté. Les effets attendus sur la charge du réseau routier n'avaient pas pu être pris en compte dans l'étude de la liaison Vennes – Saint-Martin, tout comme l'hypothèse d'un tracé du métro dans la vallée et son impact sur le territoire.

Depuis cette date, deux événements majeurs sont intervenus avec des conséquences déterminantes sur l'avenir du secteur : l'usine de traitement des déchets Tridel est en construction, ainsi que le métro m2. Si les

¹ Bulletin du Conseil communal, 1975, pages 109 à 124 et 360 à 366

² Bulletin du Conseil communal, 1984, pages 1565 à 1572 et 1690 à 1694

conséquences du premier sont importantes dans le site en raison des volumes réalisés, celles du second le sont encore davantage puisqu'à la présence d'un tronçon aérien de quelque 250 m et d'une station, il faut ajouter des effets induits sur un large périmètre.

2.2 Abandon du projet de liaison Vennes – Saint-Martin et conséquences sur l'aménagement du territoire, réponse à la pétition de l'association radicale de la Sallaz et de l'association des commerçants de la Sallaz

Abandon du projet de liaison Vennes – Saint-Martin

Les nouvelles données d'aménagement du territoire ont amené alors la Municipalité à se déterminer préalablement sur l'opportunité de maintenir le projet de liaison Vennes – Saint-Martin dûment inscrit dans le plan directeur communal du 24 janvier 1996. La Municipalité a finalement décidé d'y renoncer définitivement afin de privilégier les deux objectifs suivants :

- la réorganisation complète du réseau des bus, avec l'installation d'une interface entre ceux-ci et le m2 à la Sallaz ;
- une modification sensible de la répartition modale en faveur des transports publics sur le faisceau nord-est de la ville, avec comme conséquence le renforcement des dispositifs de parkings relais en amont et une redistribution du trafic individuel dans le secteur.

Pour tirer un maximum d'avantages de ces choix, la Municipalité a apporté quelques modifications à la hiérarchie du réseau des transports individuels motorisés dans le nord-est de la ville, en y incluant la suppression du projet de liaison Vennes – Saint-Martin et l'allègement des charges de trafic dans les quartiers habités de Victor-Ruffly. Cette évolution comporte également la construction d'une route de contournement de la Sallaz par l'ouest. Cette infrastructure, véritable pontage de la place de la Sallaz, libère ainsi l'espace public du plateau de la Sallaz de l'entier du trafic de transit, permet d'y aménager une véritable place, de renforcer son image de pôle secondaire et d'améliorer les fonctionnalités d'interface des transports publics.

La révision du plan directeur communal planifiée après la légalisation du plan général d'affectation en tiendra bien évidemment compte. De son côté, l'Etat a déjà supprimé ce projet dans la révision du plan de mesures OPair en cours.

Les conséquences sur l'aménagement du territoire sont décrites dans le présent préavis pour la partie supérieure de la vallée du Flon. Elles le seront également dans la partie inférieure jusqu'à la rue César-Roux, par une deuxième procédure de plan partiel d'affectation qui devra notamment répondre à la réaffectation du site de l'Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM).

Rappel de la pétition

Le 2 juillet 1991³, le Conseil communal renvoyait à l'autorité compétente la pétition de l'association radicale de la Sallaz et de l'association des commerçants de la Sallaz. Les pétitionnaires, excédés par la lenteur des décisions, réclamaient sans délai la réalisation de la liaison Vennes – Saint-Martin afin de détourner le trafic de transit des artères Victor-Ruffly, Béthusy et du Bugnon dans le vallon peu habité, de créer un parking souterrain et une place piétonne à la Sallaz.

Réponse

Même si le plan directeur communal inscrivait encore, dans son plan de hiérarchisation du réseau pour les transports individuels, une liaison Vennes – Saint-Martin pour soulager les artères Victor-Ruffly, Béthusy et Bugnon, les études avançaient parallèlement de bon train pour la réalisation d'un métro Ouchy – Epalinges.

A partir de ce moment-là, la Municipalité était progressivement amenée à se déterminer sur les moyens adéquats pour diminuer progressivement les nuisances excessives du trafic dans les quartiers concernés,

³ Bulletin du Conseil communal, 1991, tome II, pages 85 à 87

sachant qu'elle ne pourrait plus additionner sans limites les investissements des transports publics et privés. La politique menée par la Municipalité depuis plus d'une décennie dans le domaine des transports publics et de la modération du trafic par les zones 30, les zones macarons, les pistes cyclables, etc. l'ont incitée à miser sur une réduction des nuisances entièrement basée sur le report modal par des mesures d'accompagnement du m2 très volontaristes. La réalisation d'une interface de qualité à la place de la Sallaz, doublée d'une place piétonne et d'une interdiction générale pour le trafic privé de transiter, s'ajoute aux mesures d'accompagnement. Cet ensemble de mesures permet à la Municipalité de renoncer définitivement à la liaison Vennes – Saint-Martin pour se contenter de la rocade de la place de la Sallaz pour le trafic de transit subsistant.

Certains objectifs de la pétition étant ainsi satisfaits, certes par d'autres mesures s'agissant de l'accessibilité au centre-ville, la Municipalité estime avoir répondu aux pétitionnaires.

3. Caractéristiques du plan

3.1 Périmètre

Le périmètre du plan partiel d'affectation correspond à peu près à celui qui avait été retenu en 1994. Au sud, sa limite traverse le talus qui sépare la plate-forme des Ateliers et magasins de la Ville (AMV) et l'actuelle Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM), dont le site fera l'objet d'une procédure ultérieure en fonction des options qui seront retenues pour de nouvelles affectations. A l'ouest, le périmètre longe, dans la forêt de Sauvabelin, le flanc droit de la vallée, alors qu'au nord il se superpose avec celle du PAC Tridel. A l'Est, il est en principe déterminé par la rupture topographique existant entre le flanc gauche de la vallée et le plateau de la Sallaz. Une exception à ce principe a cependant été adoptée pour définir les constructibilités des parcelles les plus directement concernées par la nouvelle station du m2 et par ses accès. Sur le plan foncier, le plan partiel d'affectation est caractérisé par le fait que 90 % de sa surface sont constitués par des parcelles appartenant à la Commune de Lausanne.

3.2 Objectifs

Le plan partiel d'affectation vise de nombreux objectifs touchant à des domaines parfois concurrents, mais qui ont le plus souvent comme dénominateur commun de répondre à des besoins ou des aspirations publics. Il doit permettre la réalisation d'infrastructures et d'aménagements d'accompagnement qui sont énumérés à l'article 1 du règlement et se divisent en des buts généraux comme :

- la répartition des zones réservées aux activités et aux espaces verts ;
- la délimitation des aménagements routiers et l'indication du réseau piétonnier ;
- la protection de la forêt, de la faune et de la nature ;

ainsi que des réalisations individuelles et localisées comme :

- l'implantation des constructions complétant le centre secondaire de la Sallaz et valorisant les fonctions d'interface des transports publics ;
- l'harmonisation des espaces environnant l'usine Tridel ;
- la définition des relations entre la Sallaz et Sauvabelin.

3.3 Description

En reprenant cette logique du général au particulier et en analysant le plan selon l'étendue des zones concernées, on peut répertorier les domaines suivants.

L'aire forestière est la zone la plus importante du plan puisque la surface soumise au régime forestier à l'intérieur du périmètre du plan partiel d'affectation (PPA) s'élève à 72'800 m², ce qui représente environ 47 % de la surface totale dudit PPA. Les forêts situées dans le PPA ont essentiellement une fonction paysagère, biologique et d'accueil. Les forêts situées sur les versants les plus raides du vallon ont également

une fonction de protection contre l'érosion et les glissements. Par contre, la fonction de production est secondaire pour l'ensemble de ces forêts.

Dans les conditions actuelles régnant dans ce périmètre (découpage des massifs par les places de travail, dépôts en lisière de forêt, difficultés d'accès pour le public, etc.), on peut affirmer que les forêts ne peuvent remplir pleinement leurs diverses fonctions. Les aménagements planifiés dans le cadre du PPA permettent de concentrer les activités humaines dans des secteurs bien délimités et de donner plus d'espace à la nature et à la forêt en particulier (zone d'aire forestière future). Ainsi, les défrichements de 3'110 m² qui sont nécessaires pour les activités projetées pourront être compensés par des reboisements sur le site de 4'700 m². La surface forestière augmentera donc de 1'590 m².

La zone de verdure à vocation écologique fait la transition entre l'aire forestière et les zones d'affectation du m2, des AMV et de sports et loisirs. Il s'agit d'une zone moins dense et plus variée de prairie naturelle et d'arbustes d'essence indigène. L'entretien sera extensif. Ces zones naturelles prennent leur valeur dans ce plan grâce à la suppression des alignements réservés aux projets de la liaison Vennes – Saint-Martin et son carrefour avec la moyenne ceinture Chailly-Bellevaux (limite des constructions radiée, en bleu sur le plan). La nouvelle route de contournement est tracée, elle, par la limite nouvelle des constructions, en rouge.

La zone d'activités A et B qui recouvre les installations existantes des AMV (A) et les sites de dépôts à ciel ouvert (B) occupe l'essentiel du fond de la vallée. Les changements concernent la zone B car, au fil des ans, plusieurs plates-formes créées par les comblements successifs de la vallée ont été occupées pour déposer des matériaux de construction du service communal des routes et de la mobilité (sable, gravier, pavés, etc.), ainsi que par un hangar où certains de ces matériaux sont mis en œuvre. Le plan détermine une zone dans laquelle ces besoins seront regroupés de manière à en faciliter l'exploitation, à éviter leur éparpillement dans le vallon et à recréer des entités forestières et naturelles cohérentes. L'accessibilité se fait aussi bien depuis la place du Vallon au sud que depuis la route de contournement au nord, par la zone de verdure et d'accès aux activités. Cette zone devra obligatoirement être équipée d'un dispositif construit assurant l'interdiction du transit par les véhicules privés et la partie du chemin des Falaises située dans l'aire forestière sera fermée à la circulation. Le libre passage des piétons et des vélos restera assuré et sera prolongé pour permettre la jonction avec la route de contournement. La zone de verdure et d'accès aux activités entoure la route de contournement sous le plateau de la Sallaz et doit son appellation au fait que les surfaces non directement nécessaires à la route et ses annexes seront assimilées à la zone de verdure.

Les zones de bâtiments nouveaux concernent plusieurs dispositions du plan partiel d'affectation qui sont destinées à renforcer les fonctionnalités et l'image de pôle secondaire de la Sallaz. Il s'agit de la valorisation de la liaison entre le m2 et les bus, et du développement des surfaces commerciales existantes dans cette zone. Les bâtiments D1 et D2 existants peuvent être théoriquement reconstruits dans un gabarit légèrement agrandi mais, surtout, ils sont complétés sur leur façade ouest par une construction basse sur une zone d'aménagements coordonnés qui peut être couverte et construite en sous-sol. La construction basse est destinée au commerce et aux activités tertiaires alors que les étages des bâtiments D1 et D2 sont réservés au logement. La zone du bâtiment existant E peut être reconstruite dans le même gabarit, mais avec éventuellement un niveau de sous-sol créé en liaison avec la zone d'aménagements coordonnés pour la même affectation.

Le nouveau bâtiment C, destiné au logement, est édifié sur une construction basse qui est prévue pour accueillir notamment 120 places de parc (au maximum) destinées à remplacer une partie du stationnement existant sur le plateau de la Sallaz (60), à répondre aux besoins liés aux résidents du quartier (30) et aux nouveaux besoins créés par le plan (30). Le premier niveau du bâtiment C et un niveau de la construction basse peuvent être affectés au commerce jusqu'à un total de 2'000 m². Dans l'attente de la construction de ces bâtiments, les places de parc mentionnées peuvent être réalisées provisoirement sur la surface au sol du périmètre constructible de la construction basse.

Une possibilité de réaliser un petit bâtiment est intégrée au hameau de Montmeillan. Il s'ajoutera aux trois autres bâtiments existants à conserver. Toutes ces constructions sont destinées au logement.

4. Règlement du plan partiel d'affectation

Chapitre I – Dispositions générales, but du plan

- Article 1 Le but de ce plan partiel d'affectation est de déterminer l'aménagement de la partie supérieure de la vallée du Flon, en particulier par :
- la répartition des zones réservées aux activités et aux espaces verts ;
 - l'implantation de constructions complétant le centre secondaire de la Sallaz et valorisant ses fonctions d'interface des transports publics ;
 - l'harmonisation des espaces environnant la future usine de traitement des ordures ménagères TRIDEL ;
 - la protection de la forêt, de la faune et de la nature ;
 - la délimitation des aménagements routiers et l'indication du réseau piétonnier,
 - la définition des relations entre la Sallaz et Sauvabelin.
- Article 2 Le présent plan annule, à l'intérieur de son périmètre, toute disposition de plans légalisés antérieurement.

Chapitre II – Implantations, surfaces constructibles, anticipations

- Article 3 Des bâtiments peuvent être librement implantés dans la zone d'activités A.
- Article 4 La zone d'activités B peut être aménagée en aires de dépôts. Elle sera divisée en trois plates-formes au moins. Une des séparations au moins sera constituée par un talus planté. On se référera également aux dispositions de l'article 26 du présent règlement.
- Des constructions d'une surface totale de 1'500 m² au sol peuvent y être édifiées. Leur implantation devra respecter une distance de 10 m par rapport à la lisière forestière.
- Des modifications du profil du terrain, des petits équipements tels que clôtures, murs de soutènement, etc., ainsi que l'entreposage de matériaux peuvent être autorisés à une distance inférieure à 10 m de la limite de la forêt.
- La zone de verdure à vocation écologique adjacente à la zone d'activité B est réglée exclusivement par l'article 29.
- Article 5 Le bâtiment nouveau C, d'une surface brute de plancher par niveau maximale de 1'000 m², doit être situé à l'intérieur du périmètre d'implantation indiqué en plan.
- Les bâtiments nouveaux D1 et D2, la construction basse 1 et les constructions basses 2 doivent être contenus dans les surfaces définies en plan.
- Article 6 Le bâtiment E existant peut être rénové, transformé ou reconstruit sans dépasser le gabarit et la surface de plancher brute existant au moment de la légalisation du présent plan, sous réserve de l'extension en sous-sol prévue à l'article 7 du présent règlement.
- En outre, dans la zone de circulation et d'accès sise à l'ouest du bâtiment, des aménagements destinés à faciliter les livraisons des marchandises dans le socle du bâtiment tels que monte-charge, quai de livraison, marquise, etc. peuvent être autorisés.
- Article 7 La zone d'aménagements coordonnés doit être aménagée de manière à créer un passage confortable et libre de barrières architecturales entre l'avenue de la Sallaz et la station du métro. Un niveau de construction en sous-sol peut être autorisé par la Municipalité.
- L'article 12 du présent règlement est réservé.
- Article 8 Au hameau de Montmeillan, les bâtiments à maintenir peuvent être entretenus, rénovés ou reconstruits dans leurs gabarits actuels.

- Article 9 Au hameau de Montmeillan, le bâtiment nouveau, d'une surface brute de plancher par niveau maximale de 400 m², doit être situé à l'intérieur du périmètre d'implantation indiqué en plan.
- Les anticipations prévues à l'article 11 sont autorisées.
- La construction enterrée ou semi-enterrée de Montmeillan sera aménagée de manière à maintenir un accès aux immeubles existants. Elle peut être étendue sous le chemin de Montmeillan pour autant qu'elle n'en modifie pas le profil.
- Article 10 Dans la zone de sports et loisirs peuvent être réalisés des aménagements extérieurs nécessaires à la pratique du sport ou des loisirs.
- Un bâtiment lié à l'exploitation de cette zone, d'une surface construite maximum de 100 m², ainsi qu'un couvert d'une surface maximum de 200 m² peuvent également être édifiés. Leur implantation devra respecter une distance de 10 m par rapport à la lisière forestière.
- Des équipements légers pour la pratique du sport ou des jeux, des clôtures, des profilages du terrain peuvent être autorisés à une distance inférieure à 10 m de la limite de la forêt, sous réserve de l'application de l'article 29 concernant la zone de verdure à vocation écologique.
- Article 11 Les balcons, balcons à joues, bow-windows, cordons et bandeaux, piliers et pilastres, porches d'entrée, escaliers de secours, escaliers et rampes d'accès aux immeubles, aménagements extérieurs, etc. peuvent être autorisés par la Municipalité en dehors des surfaces constructibles définies par le plan.
- Au-delà de la limite des constructions, seules sont autorisées les anticipations prévues par le règlement des constructions (RC / RPGA).
- Article 12 En cas de réalisation de constructions en sous-sol sur la parcelle N° 3426, dans la zone d'aménagements coordonnés, la Municipalité pourra exiger la démolition des constructions anticipant sur la limite des constructions à l'Est, teintées en rose sur le plan, au frais du propriétaire.

Chapitre III – Hauteur, élévations, superstructures

- Article 13 La hauteur des constructions de la zone d'activités A, des bâtiments nouveaux C, D1 et D2, et des constructions basses 1 et 2 est fixée par la cote d'altitude maximale figurée sur le plan. Cette cote représente le niveau fini des constructions, y compris l'isolation, l'étanchéité et sa protection, mais sans le parapet, ni la couche de terre végétale pour les toitures aménagées.
- Pour la zone d'aménagements coordonnés, la cote d'altitude maximale figurée sur le plan représente le niveau fini des constructions, y compris l'isolation, l'étanchéité et sa protection. Toutefois, la Municipalité pourra exiger un abaissement partiel de cette cote d'altitude pour assurer une liaison harmonieuse entre l'avenue de la Sallaz et la station de métro. Elle pourra également autoriser des aménagements paysagers (murets, bacs plantés, escaliers ou rampes d'accès, etc.) au-dessus de cette cote, pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la vocation d'espace de liaison.
- Au-dessus de la zone d'aménagements coordonnés, une couverture peut être autorisée par la Municipalité pour autant qu'un gabarit d'espace libre d'une hauteur minimale de 4,50 m soit laissé libre.
- Article 14 Les constructions prévues dans la zone d'activités B et la zone de sports et loisirs ne pourront dépasser la hauteur de 10 m hors tout. Cette hauteur est comptée dès le niveau le plus bas des parties visibles de façade.
- Article 15 La hauteur du bâtiment nouveau de Montmeillan est déterminée par le nombre de niveaux habitables.
- Les niveaux occupés par des locaux communs (buanderie par exemple), le parking, les caves, etc. ne sont pas comptés comme niveaux habitables.

La toiture peut être aménagée. Si des places de stationnement y sont construites, elles seront obligatoirement couvertes.

Article 16 Dans la zone de sports et loisirs, les bâtiments prévus sont limités à un rez-de-chaussée et un sous-sol.

Article 17 Les superstructures à fonction technique (cages d'escaliers et d'ascenseurs, locaux de ventilation et de climatisation, cheminées, etc.) seront groupées, réduites au minimum nécessaire et traitées d'une manière qui soit esthétiquement satisfaisante. Elles pourront dépasser les cotes d'altitude prescrites par le plan. Cette anticipation est limitée à une hauteur de 1,50 m pour les dispositifs d'éclairage zénithaux.

Sur la construction basse 1, la Municipalité pourra autoriser des aménagements dépassant la cote d'altitude prescrite par le plan lorsqu'ils sont destinés à améliorer le confort du public, par exemple la couverture de liaisons piétonnes.

Sur les constructions basses 2, la Municipalité pourra autoriser l'aménagement limité de dispositifs d'éclairages zénithaux dépassant la cote maximale prescrite.

Chapitre IV – Destination des constructions

Article 18 La zone d'activités A est destinée à des constructions d'intérêt public, notamment les Ateliers et magasins de la Ville – AMV (ateliers, garages, places de stationnements, dépôts, bureaux, logement de fonction, etc.).

Article 19 La zone d'activités B est destinée aux mêmes activités que la zone d'activités A, mais en priorité aux dépôts extérieurs de matériaux. Les bureaux et le logement y sont interdits.

Article 20 La zone de sports et loisirs est destinée à des activités de sport, de détente, de loisirs, de jeux.

Article 21 Les constructions du hameau de Montmeillan sont destinées au logement. Des places de stationnement à l'usage des habitants peuvent y être autorisées, au maximum une place pour 100 m² de surface de plancher brute.

Article 22 Le bâtiment nouveau C, au-dessus des constructions basses, est destiné au logement. Toutefois, le niveau situé sur la plate-forme définie par la construction basse 1 peut être affecté au commerce, aux activités tertiaires ou à des équipements publics.

La construction basse 1 faisant socle au bâtiment nouveau C est destinée à l'aménagement :

- de commerces (1 niveau maximum) ;
- d'équipements publics ;
- de places de parc (120 maximum), destinées notamment à remplacer celles qui seront supprimées par le réaménagement du domaine public de la Sallaz, à couvrir les besoins des bâtiments existants et ceux induits par les dispositions du présent PPA.

Toutefois, l'ensemble des surfaces de plancher brut affectées au commerce dans la construction basse 1 et le bâtiment nouveau C ne peut dépasser 2'000 m².

En outre, les places de parc ci-dessus peuvent également être aménagées en surface, dans le périmètre de l'aire constructible, dans l'attente de la réalisation de la construction basse 1.

Le gabarit du bâtiment nouveau C, d'une hauteur de 10 m, permet la construction de trois niveaux. Si le socle déterminé par la construction basse 1 est réalisé à une cote inférieure à la cote maximale prescrite par le plan, un étage supplémentaire au bâtiment C réservé au logement est alors admis sans modifier la part admissible pour d'autres usages, définie aux 1^{er} et 3^e alinéa. La cote d'altitude maximale pour le bâtiment C doit cependant être respectée. Un dispositif architectural devra assurer une liaison piétonne confortable entre le niveau de la toiture du métro et le socle.

Article 23 Les constructions basses 2 sont destinées au commerce et aux activités tertiaires.
Les étages des bâtiments nouveaux D1 et D2 sont destinés au logement.
Les places de parc aménagées sur les parcelles N° 3424 et 3425 à la date de la légalisation du plan peuvent être maintenues, sauf en cas de reconstruction des bâtiments.

Article 24 La construction E est destinée :

- socle : au commerce, aux activités tertiaires ou aux équipements publics ;
- bâtiment haut : aux logements (pour au minimum $\frac{3}{4}$ de sa surface habitable) et aux activités tertiaires.

Chapitre V – Architecture et esthétique

Article 25 La Municipalité pourra refuser tout projet dont l'esthétique ne sera pas satisfaisante.

Une attention particulière sera portée au traitement des toitures et des superstructures, tant du point de vue de l'esthétique générale que de celui des matériaux et revêtement de couverture.

La toiture de la construction basse 1 fera l'objet d'un aménagement paysager.

Chapitre VI – Aménagements routiers et cheminements piétonniers

Article 26 La zone de verdure et d'accès aux activités permet l'aménagement de dessertes pour les activités situées dans le périmètre du plan.

Lors de l'aménagement de la zone d'activités B, un dispositif de filtrage des véhicules (portail par exemple) permettant d'interdire le transit des véhicules privés sera obligatoirement installé et la partie du chemin des Falaises attribuée à l'aire forestière sera fermée à la circulation. Toutefois, le libre passage des piétons et des vélos sera assuré.

Dans la zone de verdure et d'accès aux activités, les surfaces non directement nécessaires pour la route et ses annexes seront assimilées à la zone de verdure.

Article 27 Les cheminements piétonniers, dont le tracé en plan est figuré à titre indicatif, doivent obligatoirement être réalisés lorsque la zone qu'ils traversent est aménagée. Lorsque la topographie et la sauvegarde de la forêt le permettent, ils pourront être aménagés pour le passage des vélos.

Chapitre VII – Zones de verdure, places de jeux et forêts

Article 28 La zone de verdure est inconstructible, à l'exception des anticipations prévues à l'article 11 et des aménagements paysagers tels que chemins, voies d'accès pour l'entretien, murs de soutènements, passerelles, places de jeux, etc.

Article 29 La zone de verdure à vocation écologique est strictement inconstructible. Elle sera, selon l'état souhaité, laissée telle quelle ou aménagée de manière écologique (ensemencement en prairie fleurie, plantation d'arbustes, d'arbres, mise en place d'éléments particuliers tels que murs en pierres sèches, étangs, etc.). Le choix des mélanges de semences et des plantes se portera exclusivement sur des essences indigènes et adaptées à la station. L'entretien sera extensif (fauche tardive, pas d'engrais).

La zone de verdure à vocation écologique doit rester libre de dépôts de matériaux et de clôture.

Article 30 Dans la zone de sports et loisirs, les équipements destinés à la pratique des sports et des loisirs seront accompagnés d'aménagements paysagers destinés à en faciliter l'intégration avec les secteurs naturels voisins.

Article 31 L'aire forestière est régie et définie par les dispositions de la législation forestière fédérale et cantonale. Il est notamment interdit, sans l'autorisation préalable du service forestier, d'abattre

des arbres, de faire des dépôts, d'ériger des clôtures et de bâtir en forêt.

Le présent plan partiel d'affectation constitue le document formel de constatation de la nature forestière et des limites des forêts au terme de la législation forestière fédérale.

Chapitre VIII – Dispositions transitoires et complémentaires

- Article 32 Dans l'ensemble du périmètre, la construction d'ouvrages souterrains permettant le passage de câbles ou de fluides peut être autorisée pour autant qu'il n'en résulte pas d'atteinte permanente à la surface.
- Article 33 Lors de l'aménagement de la zone d'activités B, les zones de dépôts situées en dehors de son périmètre doivent être mises en conformité avec les dispositions du présent plan.
- Article 34 Les constructeurs sont tenus de respecter les niveaux de voirie sur les limites des constructions ainsi que les conditions d'évacuation des eaux usées et de ruissellement fixés par la Municipalité.
- Article 35 La zone du métro est soumise aux dispositions de la Loi fédérale sur les transports publics.
- Article 36 Les degrés de sensibilité au bruit selon l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) sont fixés par le plan.
Une étude acoustique accompagnée d'une description des dispositions architecturales visant à réduire les nuisances sonores et à assurer le respect des exigences de l'article 29 de l'OPB fera obligatoirement partie du dossier d'enquête pour le bâtiment nouveau C.
- Article 37 Les articles du RPE de 1942 et du PGA en cours de procédure concernant le stationnement, la verdure et les places de jeux ne sont pas applicables.
- Article 38 Sont réservées les dispositions légales et réglementations édictées par la Confédération, le Canton et la Commune complétant celles du présent plan.

5. Agenda 21 – Développement durable

Le plan d'affectation faisant l'objet du présent préavis est exclusivement motivé par des projets compatibles avec les principes de l'Agenda 21 et du développement durable. On peut rappeler en particulier :

- la réorganisation des déplacements dans le nord-est de la ville, qui comporte la réalisation du m2, la mise en place du « réseau 08 » des tl et de l'interface des transports publics de la Sallaz, la limitation du trafic individuel motorisé dans ce secteur, ainsi que le contournement de la place de la Sallaz ;
- les effets des dispositifs du plan attendus en dehors de son périmètre, comme l'amélioration des conditions de vie pour les habitants du quartier de Victor-Ruffly ;
- la valorisation du centre secondaire de la Sallaz avec le développement des activités économiques locales et la densification de l'habitat ;
- la réorganisation des activités dans la vallée du Flon de manière rationnelle ;
- le regroupement des entités forestières et la mise en place de principes d'aménagement permettant de reconstituer le maillage écologique et de végétaliser les parcelles non constructibles selon des modèles adaptés aux caractéristiques du lieu.

Les projets sont adaptés d'une part aux objectifs du plan directeur communal (PDC) visant à améliorer l'offre en transports collectifs et l'accessibilité aux centres urbains et secondaires, tout en décourageant le trafic de transit. Ils sont d'autre part cohérents avec le plan cantonal des mesures OPair en cours de révision, notamment avec la suppression de la liaison routière Vennes – Saint-Martin.

Ce chapitre ne nécessite donc pas de longs développements puisque les thèmes des transports publics, de la qualité de vie et de protection de la forêt ont déjà été développés dans la présentation du plan et de ses buts, lesquels répondent objectivement aux critères du développement durable. Preuve en est, si nécessaire encore, la citation de la future place de la Sallaz dans les projets de zones de rencontre qui répondent au programme d'actions issu des conférences de consensus « mobilité et transports publics » de l'opération Quartiers 21⁴. Les raisons d'être du plan se partagent ainsi entre les mesures de protection du milieu naturel et de vie sociale et la réalisation de grosses infrastructures, cela dans le même périmètre. Cette concurrence sur un espace relativement restreint peut paraître antithétique dans une vision superficielle, mais en réalité ces démarches répondent aux doubles critères environnementaux et sociaux, inhérents et indissociables du développement durable. Cette pesée d'intérêts a été faite avec des objectifs politiques clairs et dans le respect des lois et ordonnances concernées, comme en témoigne l'étude d'impact sur l'environnement.

6. Conventions

Trois parcelles privées sont directement concernées par des aménagements publics compris dans le périmètre du plan partiel d'affectation. Il s'agit en particulier des conditions d'utilisation de la « zone d'aménagements coordonnés » qui devra assurer à terme une liaison facile et confortable entre le m2 et les arrêts de bus à réaliser sur la place, ainsi que les relations entre la Sallaz et Sauvabelin.

Le projet d'aménagement de la place, retenu après concours d'architectes, sert de guide à la réflexion en vue de la rédaction des conventions à passer avec leurs propriétaires.

Parcelle N° 3424 COOP :

Une convention a d'ores et déjà été signée. Elle permet l'élargissement à plus de 8 m du passage d'accès au sud de la station du m2, projeté provisoirement avec une largeur de 2,50 m.

Cet élargissement sera effectif au moment où le propriétaire construira les surfaces commerciales prévues dans la zone d'aménagements coordonnés.

Parcelle N° 3425, Caisse de pensions BCV :

Ici également, l'objectif est d'améliorer une liaison entre le m2 et la place de la Sallaz, liaison qui n'est à ce jour assurée que par une servitude d'une largeur de 2,50 m sise sur la parcelle N° 3426 voisine. Les oppositions aux procédures en cours formulées par la société concernée indiquent qu'au moment de l'enquête publique du plan partiel d'affectation, l'accord n'était pas encore trouvé. Toutefois, les négociations en cours devraient conduire prochainement à la finalisation d'un accord.

Parcelle N° 3426, Wadimo SA :

Pour cette parcelle, les conditions de l'aménagement des livraisons du côté ouest s'ajoutent aux problèmes de liaison m2 – Place de la Sallaz. Ici également, les oppositions formulées révèlent que l'accord n'avait pas encore abouti lors de l'enquête publique du plan partiel d'affectation. Toutefois, les négociations en cours devraient également conduire prochainement à la finalisation d'un accord.

7. Procédure du plan partiel d'affectation

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 1^{er} au 30 juin 2005. Il a suscité trois observations et quatre oppositions. Les enquêtes du plan partiel d'affectation et de la route de contournement de la Sallaz étant simultanées, il y a eu quelques

⁴ Mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne, 5^e partie, Transport et mobilité, rapport-préavis 2005/36, page 17

confusions dans les intitulés des oppositions. Celles-ci ont donc été réparties dans ce préavis en fonction de leur contenu et non de leur titre.

Des séances de conciliation ont donné l'occasion à la plupart des opposants de défendre leur position auprès de la Direction des travaux. Certaines ont été renouvelées et ont permis de vérifier que plusieurs points de désaccord avaient été levés.

7.1 Observation du Parti libéral lausannois, Lausanne

« Aménagement du plateau de la Sallaz

Comme dit précédemment, le PLL considère que les travaux d'aménagement de ce secteur auraient dû être mis à l'enquête publique en même temps que les deux autres objets, ceux-ci étant étroitement liés. C'est pour cela que les remarques suivantes sont faites :

- *Alors que l'on parle de rendre la place de la Sallaz aux piétons et de créer un véritable lieu de vie pour les habitants de ce quartier, on ne crée, de fait, qu'une interface bus-m2. En effet, les bus des lignes N° 6 et 14 viendront tourner à cet endroit, créant un véritable danger pour les usagers de cet endroit.*
- *Le revêtement choisi ne semble pas apporter une qualité à cette place qui, en hiver, rappellera d'autres places « ratées » de notre Commune. Le revêtement du sol ne paraît pas adéquat.*

D'une manière générale, le PLL désapprouve les mesures de dissuasion prises à l'encontre des automobilistes sortant de l'autoroute à Vennes. Alors que l'on a voulu, ces dernières années, favoriser l'utilisation de l'autoroute de contournement pour le trafic de transit, l'on peut craindre que les mesures de dissuasion prévues à l'entrée Vennes de la ville incitent les automobilistes venant du sud de la commune et se rendant au nord à abandonner l'autoroute de contournement au profit de la traversée de la ville.

D'autre part, il ne faut pas oublier que de très nombreux lausannois travaillent en dehors de la commune et qu'ils doivent pouvoir regagner facilement leur domicile. »

Réponse

C'est un calendrier tendu à cause des délais impératifs dus à la mise en service du m2 qui ne permet pas la simultanéité des procédures d'enquête de tous les éléments. La procédure de concours pour désigner le mandataire de l'aménagement de la place a cependant déjà donné une image crédible du futur. Il est quand même un peu prématuré de faire des critiques sur des éléments aussi précis que le revêtement définitif.

On comprend mal les craintes exprimées sur le danger que représenterait la cohabitation des passants et des bus sur cette place alors que cette mixité est pratiquée depuis des années à large échelle dans les autres grandes villes suisses, comme les rues basses de Genève, le centre de Berne, la Bahnhofstrasse de Zürich, etc.

La dissuasion critiquée doit être bien comprise et relativisée, puisque dans le cas précis le choix est laissé entre se parquer au parking-relais (P+R) de Vennes et emprunter le m2 ou continuer avec son véhicule par la route de contournement. L'utilisation de l'autoroute de contournement n'est donc pas concernée par le dispositif mis en place.

7.2 Observation de Pro Natura Vaud, Lausanne

*« Vous êtes certainement déjà conscients du fait que la vallée du Flon, objet du PPA, comprend des objets d'une haute valeur naturelle. Ainsi que le mentionne avec justesse l'annexe « Nature et forêt » du plan partiel d'affectation, le fond de la vallée est une zone favorable à des espèces d'amphibiens menacés comme le crapaud sonneur à ventre jaune (*Bombina variegata*), menacé au niveau européen.*

Cependant, nous souhaitons attirer votre attention sur les points suivants :

- 1) *Les cordons boisés situés entre les différentes zones de dépôts et menacés de défrichement correspondent à des zones en friches très favorables au crapaud sonneur à ventre jaune.*

- 2) *D'autre part, la forêt située sur le flanc droit du vallon est une forêt de grande valeur. Le projet d'aménager un espace de sport et de détente ainsi que de faciliter le passage des piétons et des cyclistes le long du sentier entre la forêt de Sauvabelin et la place de la Sallaz augmentera encore la pression humaine sur la faune et la flore qu'elle abrite.*

Nous proposons donc de renoncer aux défrichements des cordons boisés situés entre les différentes zones de dépôts et aux projets d'aménagements d'une surface de loisir au sud de la station Tridel. Ceci permettrait de préserver des milieux naturels déjà suffisamment détériorés par les travaux en cours et de protéger l'habitat d'espèces précieuses dans les conditions les plus favorables possibles. Ces mesures pourraient être aussi considérées comme mesures de compensation pour le projet de route de contournement par la route des Cascades, dont le rapport d'impact a aussi été mis à l'enquête jusqu'au 30 juin 2005.

Compte tenu du fait que le projet n'entraîne que des menaces indirectes pour les valeurs naturelles présentes sur le site, Pro Natura Vaud ne fait pas opposition au projet présent mais demande que ses propositions soient portées comme pièces au dossier.

Cette intervention se fonde sur les lois et les règlements protégeant la nature, le paysage, la faune et la flore. »

Réponse

Les biotopes prévus par le projet Tridel et par l'aménagement du remblai du m2 visent déjà à favoriser ces espèces en créant des milieux propices. Les aménagements liés au plan partiel d'affectation (PPA) visent en priorité à faciliter les déplacements des batraciens, mais d'autres types de milieux sont aussi prévus en faveur d'autres espèces (reptiles, petits mammifères, etc.).

La place située au sud de l'usine Tridel sera aménagée comme zone de sports et loisirs. Cette surface sera aplanie et surélevée d'environ 2 m avec des remblais. Le plan partiel d'affectation réserve une bande d'environ 5 m de large en moyenne en bordure de cette place, en lisière de forêt, pour des aménagements écologiques.

Les aménagements planifiés dans le cadre du PPA permettent de concentrer les activités humaines dans des secteurs bien délimités et de donner plus d'espace à la nature et à la forêt en particulier.

Par ailleurs, se reporter au chapitre 8, "Procédure de défrichement".

7.3 Observation de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise, et la Société coopérative Migros Vaud, par M. Laurent Trivelli, avocat

« La construction basse prévue à l'ouest du bâtiment D1 pourrait atteindre la cote 621.50.

En revanche, le bâtiment bas prévu à l'Est du bâtiment D2 ne pourrait atteindre, quant à lui, que la cote 620.50.

Par cohérence et dans l'optique potentielle de constructions continues tant en sous-sol qu'en surface, le faite du bâtiment prévu à l'Est de l'immeuble D2 devrait, également, atteindre la cote 621.50.

A défaut, il en résulterait un très inopportun décrochement en élévation, sur deux niveaux, qui pourrait rendre, à terme, difficile, voire impossible, une exploitation raisonnable des locaux ainsi créés.

L'élévation à la cote 621.50 demeurerait sans incidence sur la cote du passage au sud du bâtiment D2, qui pourrait conserver son altitude de 615.30. »

Réponse

Contrairement à ce qu'un examen rapide peut faire croire, la place de la Sallaz n'est pas horizontale. Ainsi, entre le futur accès du m2 situé près de la Migros et celui situé au sud de la Coop, il y a environ un mètre de différence. Les cotes d'altitude respectives dans la zone d'aménagement coordonné pour ces deux

emplacements sont fixées en relation avec celles de la place. En conséquence, les constructions basses qui occupent cette zone sont également décalées d'un mètre.

7.4 Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, par M. Laurent Trivelli, avocat

- « 1. Il a été pris note, du bout des lèvres, que la dalle-toiture sise entre le bâtiment E actuel et le bâtiment propriété de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise ne pourra pas dépasser 616.40 m, mais cela avec les précisions apportées à l'article 13, alinéa 2, du projet de règlement.

A cet égard, la phrase « Toutefois, la Municipalité pourra exiger un abaissement partiel de cette cote d'altitude pour assurer une liaison harmonieuse entre l'avenue de la Sallaz et la station du métro » pourrait avoir comme conséquence que l'abaissement partiel envisagé porte sur de trop grandes surfaces, excluant dans les faits la réalisation d'un commerce sous la zone d'aménagements coordonnés (certains futurs niveaux étant en effet imposés par ceux qui existent dans l'immeuble E).

Les opposantes demandent que la zone où la Municipalité pourra exiger un abaissement partiel et progressif de la cote de 616.40 jusqu'à celle de 616.00 ne pourra concerner qu'une bande de 4 m de largeur (suffisante pour assurer une liaison de qualité entre l'avenue de la Sallaz et la station du m2), et cela exclusivement sur la parcelle N° 3425, le long et au droit de l'immeuble sis avenue de la Sallaz 51.

Le plan qui est annexé à ces lignes explique le secteur où la cote pourrait être abaissée de 616.40 à 616.00, progressivement.

Il est rappelé à cet égard que la servitude de passage actuelle ne peut s'exercer que sur une largeur de 2 m seulement.

En outre, les futurs aménagements paysagers mettront à disposition des Lausannois une largeur bien supérieure dans les faits, mais à une cote alors de 616.30 au moins.

Une étude de faisabilité établie par le bureau Retail Rites présente à cet égard deux plans et une vue-perspective explicitant les intentions des intervenants, et l'impérieuse nécessité pour eux que la zone où la cote pourrait être inférieure à 616.40 soit strictement délimitée, conformément au plan joint.

2. Au fil des mois, les projets de plan partiel d'affectation qui ont été présentés à mes clientes colloquaient en zone d'aménagements coordonnés (jaune) la bande de terrain sise le long de la station du m2, immédiatement à l'Est de celle-ci (cf. en particulier les projets des 14 février 2005 et 24 mars 2005).

Or, soudain, cette zone, d'une largeur de quelque 2 m, est colloquée en zone du métro (bleue).

Certes mes mandantes ne sont pas propriétaires de cette bande de terrain, le droit privé étant donc réservé. Mais il apparaît non seulement souhaitable mais indispensable que le droit public ne ferme pas la possibilité que le magasin envisagé en sous-sol entre l'immeuble sis avenue de la Sallaz 51 et la gare du m2 puisse, après accord de droit foncier, utiliser cette bande de terrain de 2 m de largeur.

Mes clientes demandent donc que l'on en revienne aux projets précédents, et que cette bande de terrain soit à nouveau colloquée en zone d'aménagements coordonnés, non seulement sur la parcelle N° 3426 où tel est le cas, mais également et en particulier sur la parcelle N° 3425, propriété de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise.

3. L'article 7 du projet de règlement prévoit, dans la zone d'aménagements coordonnés, que « un niveau de construction en sous-sol peut être autorisé par la Municipalité ».

Cette formule est trop restrictive, et aléatoire. Mes clientes demandent l'adoption d'une formule plus claire, soit : « un niveau de construction en sous-sol est autorisé ».

Les circonstances font que trois sociétés ou coopérative, soit la SI Wadimo B SA, la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise et la Société coopérative Migros Vaud, sont réunies sur quelques centaines de mètres carrés, en un lieu stratégique, soit le passage principal entre la place de la Sallaz et la station du m2. Ces trois institutions, par chance, s'entendent fort bien, et sont en mesure de créer un pôle dynamique

d'intervenants, prêts à investir rapidement soit sur leurs propriétés, soit pour la réalisation du parking prévu sous le bâtiment C, voire même pour la construction de ce dernier.

Il y a là une rare opportunité pour la Commune d'œuvrer de concert avec des partenaires fiables, solides financièrement et prêts à s'engager avec elle sans désenparer dans un projet commun. »

Réponse

Les discussions en cours avec ces sociétés permettent de penser que les problèmes soulevés par les opposants seront résolus dans les projets qu'ils étudient. La Municipalité répond ainsi à cette opposition.

1. La Municipalité ne peut accepter ces conditions qui laissent la portion congrue aux utilisateurs du m2 alors qu'ils doivent jouir de la priorité pour des raisons évidentes. Des activités, de l'animation, des commerces sont certainement préférables à des murs anonymes et des longs couloirs, mais le parcours doit être aussi le plus court et le plus rapide. Les conditions posées par l'opposant ne donnent pas de garanties suffisantes à cet égard.
2. La séparation des zones du plan a été dessinée en cohérence avec les limites de propriétés. Cela n'empêche pas, dans le cas précis, des ajustements dans le sens souhaité par l'opposant puisque la zone du métro relevant de la Loi sur le chemin de fer admet d'autres affectations. Le scénario envisagé reste donc possible, en tenant compte des plantations prévues à cet endroit.
3. La formule incriminée ne doit pas l'être car elle est toujours utilisée dans les règlements de plans partiels d'affectation. Il ne faut donc pas y voir une menace ou une restriction mais une relation avec la première phrase de l'article 7 qui précise que cette zone doit être aménagée de manière à créer un passage confortable et libre de barrière architecturale. Cette responsabilité liée à l'usage public de cette zone est assumée par la Municipalité qui reste persuadée qu'elle est pleinement compatible avec la volonté d'entreprendre affichée par les sociétés citées.

7.5 Opposition de la Société immobilière Wadimo B SA et de la Société coopérative Migros Vaud, par M. Laurent Trivelli, avocat

« 1. *Le plan de quartier N° 443, « La Sallaz – Route de Berne », qu'il est prévu de radier, imposait la création d'un garage-parking d'une contenance de vingt voitures au moins.*

Dans les faits, quelques places de stationnement ont été, au fil des années, affectées à des places pour deux-roues ou à quelques containers. Treize places de stationnement pour voitures subsistent aujourd'hui, sans compter, sur le domaine public le long du trottoir, une quinzaine de places pour voitures et quelques places pour véhicules deux-roues.

C'est dire que les commerces situés dans l'immeuble route de Berne 1, et plus particulièrement la Migros, disposent à proximité immédiate, à niveau, de places de stationnement en suffisance.

Le projet de réaménagement de la place de la Sallaz prévoit la suppression de toute possibilité de stationner au bas de la route de Berne. En outre, le projet de plan partiel d'affectation ici en cause prévoit la suppression de toute possibilité de stationnement sur la propriété de la SI Wadimo B SA. Cela correspondrait à une expropriation matérielle partielle, avec toutes les conséquences juridiques et financières qui pourraient en découler.

Certes est envisagée la possibilité de construire, au-delà et à l'ouest de la station du m2, un parking sous le bâtiment C. Même si mes mandantes sont intéressées à participer à une telle réalisation, les échéances pourraient en être lointaines.

L'opposition sur ce point pourrait être considérée comme réglée à satisfaction par mes clientes si elles obtiennent la garantie – dans l'hypothèse où le socle du bâtiment C ne serait pas exécuté de suite -, dans le cadre de la procédure en cours, que la Commune réalisera rapidement, comme compensation

des places qui sont aujourd'hui disponibles, un parking d'une soixantaine de places pour voitures, en contrebas de la station du m2, avec cela va sans dire les accès utiles et suffisants.

Mes mandantes entreraient en matière sur une prise en charge des liaisons verticales, si leur intention de réaliser les volumes commerciaux sous la zone d'aménagements coordonnés peut se concrétiser.

2. *La partie Nord du bâtiment sis route de Berne 1 abrite plusieurs petits commerces et activités de services, avec d'ailleurs un fort roulement d'activités et de locataires.*

Tant la SI Wadimo B SA que la Société coopérative Migros Vaud jugent indispensable la possibilité de créer, en lieu et place des surfaces dispersées actuelles, un plus vaste espace, plus cohérent, impliquant de gagner quelques mètres carrés soit le long de la route de Berne, soit très éventuellement côté vallée du Flon.

Une étude de faisabilité établie par le bureau Retail Rites explique à cet égard l'intention des intervenants (cf. plans où ces surfaces apparaissent en bleu).

Le projet de plan partiel d'affectation ainsi que l'article 5 du projet de règlement doivent être corrigés en conséquence.

3. *Au début des années 1960, la mode était de placer les tours d'habitation sur quelques piliers, dans l'espoir d'alléger l'ensemble.*

En l'espèce, cette démarche – qui était simplement dans le goût du temps – n'a pas atteint le but escompté dans la mesure où la topographie environnante et surtout la présence du socle-galette font qu'on ne voit jamais « à travers » cet espace interstitiel.

Aujourd'hui, tous les aménagistes du territoire et tous les urbanistes s'entendent sur l'impérieuse nécessité de densifier les milieux urbains et bâtis, partout où cela n'engendre pas une perte significative d'espaces verts ou d'espaces de qualité.

La SI Wadimo B SA et la Société coopérative Migros Vaud souhaitent donc pouvoir occuper la dalle supérieure du socle-galette. On peut imaginer, par exemple, un espace public, un fitness, une antenne de la bibliothèque municipale, etc.

Une conception minimaliste serait d'autoriser au moins les intervenants à fermer, d'une façon légère, les espaces situés directement sous la tour d'habitation.

Une vision plus généreuse conduit les intervenants à demander la possibilité d'utiliser l'entier des toitures de la galette, soit en les fermant, soit simplement en les couvrant. Un plan explicatif (où ces surfaces apparaissent en vert), une coupe longitudinale et une vue-perspective figurent dans l'étude de faisabilité mentionnée ci-dessus.

Le projet de plan partiel d'affectation, ainsi que l'article 5 du projet de règlement doivent ici aussi être corrigés et modifiés en conséquence.

(Il est à cet égard rappelé que l'article 24 du projet de règlement, relatif à l'affectation du bâtiment E en cause, est beaucoup plus restrictif pour la société propriétaire que l'article III, 1 du plan de quartier actuel).

Il est important de souligner que la propriété de la SI Wadimo B SA, située au débouché principal du m2 sur la place de la Sallaz, va sans doute devenir le centre névralgique du quartier. Il faut imaginer une situation à long terme et autoriser, dans le cadre du présent plan partiel d'affectation, une extension raisonnable des surfaces utilisables, en relation avec les espaces publics ou privés. »

Réponse

1. Comme le précise l'article 22 du règlement du plan, « les places de parc prévues dans la construction basse 1 peuvent également être aménagées en surface dans le périmètre de l'aire constructible, dans l'attente de la construction basse ». C'est bien l'intention de la Municipalité comme en témoigne le programme des travaux et son budget. Il est à préciser que, selon le plan N° 443 de 1963, vingt places de parc au moins doivent être réalisées dans le sous-sol du bâtiment route de Berne 1. Les propriétaires ont préféré y installer une partie du magasin Migros. Les conséquences de ce choix ne sont pas de la responsabilité de la Ville qui gère l'espace public pour l'intérêt général.

Les places extérieures actuelles au sud du magasin doivent être remplacées pour un passage des utilisateurs du m2 en direction de la place. Ce transit doit être le plus agréable et rationnel possible, ceci dans l'intérêt de tous et naturellement des commerces adjacents. Une convention doit régler ces problèmes dans l'intérêt général et particulier.

2. L'article 12 du règlement veille à permettre la démolition des constructions existantes en anticipation sur la façade côté place du bâtiment en question. Il ne peut donc être question de prévoir et généraliser cette pratique qui n'a pas de justification puisque, il faut le rappeler, la parcelle de Wadimo B SA représente déjà le coefficient d'utilisation le plus élevé du périmètre.
3. La précision qui termine la réponse précédente doit être naturellement répétée sur un plan général en abordant la demande d'utilisation de cette toiture. En outre, la forme architecturale garde sa pertinence : la préservation d'une lecture de l'ensemble qui dissocie la tour de son socle permet d'éviter un effet massif du bâtiment sur son environnement. La Municipalité propose de ne pas accepter la demande.

7.6 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

« 1. Historique et périmètres

Le PPA mis à l'enquête remplace partiellement l'actuel N° 574. Celui-ci incluait le périmètre de Tridel ainsi que celui de l'ancienne usine d'incinération.

- 1.1 *Il est important d'inclure à nouveau au Sud le périmètre de l'ancienne UIOM dans le nouveau PPA Flon supérieur.*
- 1.2 *L'entier du périmètre Tridel figurait dans le PPA N° 574 comme zone de verdure inconstructible incluant des secteurs à arboriser. Il faut en tenir compte et en trouver compensation dans le nouveau PPA (environ 165 m x 125 m), soit environ 20'000 m² au minimum.*

Tenir compte aussi des surfaces déboisées pour le passage du m2.

- 1.3 *Le dépôt actuel du service de la voirie a été construit sans autorisation. Il se situe dans un périmètre de verdure inconstructible du PPA N° 574. Il en va de même pour une partie des dépôts sauvages à ciel ouvert des mêmes services, ainsi que des parkings pour les véhicules privés dans un périmètre se situant au Nord-Est des ateliers de la ville.*

Toutes ces installations de la Ville de Lausanne construites hors des zones à bâtir ont grandement contribué à la dégradation du site du vallon du Flon.

2. Affectations actuelles diverses du périmètre du PPA

2.1 Le plan directeur communal

- 2.1.1 *Le plan directeur communal reconnaît la face Ouest du vallon du Flon comme ligne de force du paysage lausannois. Elle se doit d'être traitée avec grand soin. C'est loin d'être le cas. La proposition faite est une juxtaposition de plusieurs projets sans liens entre eux, générant un traitement spatial et paysager abominable. Murs antibruit de 3,5 m à 4,5 m de haut avec retour horizontal, parois gunitées, parois verticales en terre armée, murs en béton armé de 4,0 m à 7,0 m de hauteur, etc...*

- 2.1.2 *Milieu naturel, paysage : maillage écologique. Une connexion à rétablir en première priorité existe au carrefour avenue de Beaumont – place de la Sallaz. C'est le contraire qui est proposé avec le tracé de*

la route de contournement qui s'inscrira comme une véritable coupure dans le maillage écologique à rétablir en priorité. En détruisant une partie de la promenade arborisée vis-à-vis du collège de la Sallaz, partie intégrante de ce maillage.

2.1.3 Transports individuels motorisés, hiérarchisation du réseau. « Mesures complémentaires indispensables. Réalisation de la route Vennes – Saint-Martin qui représente le seul moyen de hiérarchiser le secteur Nord-Est de la ville et de tranquilliser les quartiers d'habitation actuellement soumis à de fortes nuisances des voitures accédant au centre-ville ». Cet axe Nord-Sud constitue le réseau principal A. Le contournement de la Sallaz / hôpitaux place de l'Ours figure comme réseau de distribution. Le haut de Victor-Ruffy / Vallonnette / Pont-de-Chailly comme réseau principal B.

Le choix de la suppression de l'axe principal Nord-Sud fait par la Municipalité annule de fait le contournement, partie intégrante et secondaire de ce réseau principal A.

L'entier du réseau est donc à redéfinir, sans le contournement.

2.2 Le plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit selon l'OPB, articles 43 et 44, approuvé par la Municipalité le 31 mai 2000, par le Conseil communal ainsi que par le Département des infrastructures, attribue à tout le périmètre du projet de ce nouveau PPA, excepté Tridel et les ateliers de la ville, les valeurs sans attribution, jardins familiaux, espaces verts, équipements sportifs de plein air, ainsi que forêts, cordons boisés.

Le passage d'une route à fort trafic au travers de ce dispositif n'est pas acceptable. Ce tracé demandera la modification de ce plan approuvé. Cette route générera de nouvelles nuisances importantes dans un périmètre où toutes les valeurs limites sont déjà dépassées tant au niveau de l'OPB que de l'OPair (voir rapport d'impact).

Nous demandons le respect du plan actuel d'attribution des degrés de sensibilité au bruit.

2.3 Le plan général d'affectation, annexe D – rapport OAT, plan de synthèse, affectations légalisées, regroupées par type, affecte l'entier du périmètre concerné par le nouveau PPA en aire et zone forestières, ainsi qu'en parc et espaces de détente, excepté le périmètre Tridel et les ateliers de la ville qui sont en zone d'utilité publique.

Nous demandons le respect du plan actuel cité.

2.4 Le PPA N° 574 se doit d'être remis sur le métier et modifié de la façon suivante (intention) :

- a) à radier certaines limites des constructions (pénétrante et contournement) ;*
- b) à attribuer des affectations à ces nouveaux périmètres en zone de verdure et à arboriser ;*
- c) à maintenir un accès routier par le Sud aux ateliers de la ville, ainsi qu'à Tridel, voirie à une piste avec aire pour croisement ; maintenir le chemin des Cascades dans son tracé et gabarit actuel ;*
- d) à attribuer une nouvelle affectation au périmètre A de l'ancienne usine d'incinération, les nouveaux dépôts pourraient y prendre place ;*
- e) à éviter toutes autres constructions majeures dans le périmètre du plan ;*
- f) à étudier une mise en relation piétonne entre le bas et le haut de la ville ;*
- g) à étudier la mise en place de la présence de l'eau dans ce périmètre.*

Cette étude pourrait être réalisée sous la forme d'un concours d'architecture paysagère, voire jardins 2007-2008.

Nous demandons la refonte de ce PPA dans le sens des intentions ci-dessus et l'annulation de celui mis à l'enquête actuellement.

3. Nouveaux aménagements en cours et projetés

3.0 Tridel / m2

- *Tridel en cours de réalisation. Confirme une erreur urbanistique majeure. Construction à masquer par un cordon boisé et des buttes aménagées. Desserte par une voirie minimale par le bas de la ville. Le gros des déchets arrivant en tunnel par le train.*
- *m2 en cours de réalisation. A couvrir à partir de la sortie du tunnel (côté hôpitaux) jusqu'à la gare actuelle par une dalle permettant l'accès aux piétons et aux véhicules (comme celle de la station de la Sallaz). Une couverture transparente a été prévue lors de la mise à l'enquête du projet.*

Cette couverture en dur permettra une diminution des nuisances sonores et un aménagement intéressant pour la détente et d'autres activités. Elle formera une véritable esplanade avec vue sur le lac et le vallon du Flon nouvellement arborisé.

Un aménagement contournant le bâtiment de la Migros côté vallon permettra l'accès aux bus qui arriveront directement à la sortie de la station du métro. L'interface bus/m2 sera optimale. »

3.2 Nouveaux dépôts dans le vallon du Flon et défrichage

La proposition d'occuper un périmètre d'environ 10'000 m2 par des constructions ayant une surface au sol de 1'500 m2 et une hauteur de 10 m dans ce qu'il reste du vallon est parfaitement inapproprié et déroge aux différentes règles rappelées ci-dessus.

Ce d'autant qu'un nouveau défrichage est nécessaire pour ce faire. Ces dépôts peuvent prendre place dans le périmètre de l'ancienne UIOM.

Périmètre qui doit être inclus dans ce nouveau PPA (voir 574).

Ces surfaces ainsi libérées sont à aménager en zone de verdure et à arboriser (voir proposition ci-dessus). Les défrichements ne sont plus nécessaires.

3.3 Nouvelle construction parking et autres bâtiments

En maintenant seulement deux voies de circulation sur le plateau de la Sallaz et faisant tourner les bus autour du bâtiment de la Migros, il est possible d'y maintenir le même nombre de places de stationnement qu'actuellement tout en y aménageant une place intéressante pour les piétons.

La possibilité de construire un parking de 120 places, véritable verrue dans le vallon du Flon, n'est donc plus nécessaire. L'accès et la sortie de ce dernier ne sont pas étudiés.

Lors de la mise à l'enquête de Tridel, la Municipalité avait insisté en précisant que c'était la dernière construction dans ce site. Merci de ne pas s'en tenir qu'aux promesses.

Le bâtiment d'habitation en partie supérieure n'a plus de raison d'être. Implanter du logement à cet endroit avec la route de contournement en contrebas est un non-sens.

La plate-forme et la sortie du métro se doivent d'être aménagées en pensant que c'est le côté « jardin » de la place de la Sallaz avec un bon ensoleillement et un dégagement sur le lac et la forêt de Sauvabelin.

La sortie du m2 pourrait être couplée avec des arrêts pour bus à proximité immédiate, les bus contournant le bâtiment de la Migros.

3.4 Aménagement de la place

L'aménagement retenu par la Municipalité n'a rien de convivial, au contraire, il correspond à un aménagement d'une mini-gare routière.

Faire croire aux habitants que cette place est piétonne est un leurre. Les cyclistes ne sont pas acceptés dans les couloirs de bus, comment alors prétendre que les piétons seront les bienvenus dans un périmètre de manœuvre des bus qui seront fréquents à cet endroit.

Sept jours sur sept, ces bus manoeuvreront de 6 h 00 à 24 h 00 sur cette place qui finira par être délimitée par des barrières pour éviter son franchissement par des piétons et d'éventuels accidents.

Un des schémas d'aménagement propose bien des passages piétons seulement dans ses extrémités Nord et Sud.

Le revêtement du sol proposé en bandes alternées de béton et de bitume ne résistera pas dans ces zones de manœuvre.

Un aménagement convivial est possible en maintenant seulement deux voies de circulation. Le parcage sera également de proximité pour les commerçants, voir aménagements du Pont-de-Chailly, de la gare CFF et d'autres, à Genève entrée de la ville en direction de la gare Cornavin.

3.5 Terrain de jeux

Terrain de jeux bien mal placé à proximité de cette UIOM. Une étude sur l'entier du périmètre doit permettre de définir les priorités dans les activités recherchées dans ce secteur. Le reboisement partiel du périmètre avec pour objectif de retrouver l'image du vallon, tout en masquant la nouvelle UIOM semble être prioritaire.

3.6 Aménagement non pris en compte et nécessaire

Le projet de route de contournement mis à l'enquête se doit d'inclure la route d'Oron, le chemin de la Feuillère, ainsi que la place de la Sallaz. Ces secteurs subiront d'importantes modifications construites, rond-point et parois antibruit entre autres.

3.7 Participation de la population, article 4 LAT

La population a été informée de ce projet, sans participation possible. Pour preuve, la prise de position de notre association s'est traduite par une lettre de « menace » et nos arguments balayés d'un revers de la main. »

Réponse

Cette opposition a fait l'objet d'une tentative de conciliation au sens de l'article 58 LATC à la Direction des travaux le 26 juillet 2005. Cette démarche n'a pas abouti, la séance ayant été interrompue en raison de l'attitude intransigeante du président de l'association.

- 1.1 Inclure le périmètre de l'Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) aurait été prématuré puisque les études concernant ce site et celui des anciens Ateliers et magasins de la Ville (AMV) à la rue de l'Industrie n'ont pas encore débuté. Le plan actuel devait accompagner l'ouverture du m2 prévue pour 2008.
- 1.2 Le dossier du périmètre de l'usine Tridel a été réglé dans le cadre du Plan d'affectation cantonal (PAC N° 296) qui lui est consacré. Il n'a donc pas à être repris dans ce plan partiel d'affectation (PPA) qui, lui, présente un solde positif sur le plan forestier.
- 1.3 Contrairement à ce qu'affirme l'opposant, une autorisation a été donnée, mais à titre provisoire. Il est abusif de parler de dégradation puisque, avec le PPA, une partie de ces terrains va être réaffectée à l'aire forestière sans problème particulier.
- 2.1.1 Les infrastructures de transport qui vont coller au flanc Est du plateau de la Sallaz ne vont pas porter atteinte à la vision globale de la vallée du Flon comme ligne de force du paysage. C'est en empruntant ces nouvelles infrastructures, dont le lien est l'intérêt public, que leurs utilisateurs vont en prendre

conscience, encore plus qu'avant avec une vue directe sur la forêt continue du flanc ouest de la vallée s'inclinant vers le lac.

- 2.1.2 On peine à croire que, sur la portion de vallée du PPA qui dépasse le demi-kilomètre, le maillage écologique dépende d'un passage de quelques dizaines de mètres. En outre, ce maillage a précisément fait l'objet d'une étude spécifique comme en témoigne l'annexe au rapport OAT.
- 2.2 Les degrés de sensibilité sont attribués à des zones constructibles où des humains séjournent dans des locaux à usage sensible au bruit (logement, bureau, commerce, etc.). Ils évoluent donc conformément aux règles de l'OPB et en même temps que l'affectation de ces zones. Les zones de forêt et d'espaces verts n'en connaissent logiquement pas. Les valeurs de planification de l'OPB à respecter dans le cas d'une nouvelle route sont aussi plus sévères que celles d'une artère existante.
- 2.3/4 Accéder aux vœux de l'opposant serait renoncer à l'entier de la démarche d'accompagnement autour du m2, visant la réorganisation des déplacements et la tranquillisation de la place, telle qu'elle est exposée au chapitre 5 – Développement durable.
3. L'aménagement autour de l'usine Tridel ne peut être précisé dans une procédure de PPA. Une butte est prévue dans la zone de verdure et d'accès aux activités qui sépare la zone de sports et loisirs de la route de contournement. Il est par ailleurs illusoire de vouloir masquer une construction comme l'usine Tridel. La couverture complète du m2 est envisageable dans le futur, selon les expériences qui seront faites ; mais la proposition de l'opposant paraît en contradiction avec les propos tenus précédemment (2.1.1) sur l'atteinte au site par les constructions.
- 3.2 Il est prématuré et peu crédible d'affecter le périmètre de l'Usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) à des dépôts alors que cet emplacement proche du quartier du Vallon devrait permettre une valorisation plus urbaine et intensive.
- 3.3 Une étude spécifique a montré que l'aménagement esquissé par l'opposant ne permet pas d'organiser correctement toutes les fonctions indispensables de la future interface. On comprend aussi mal comment une route avec moins de trafic, située en contrebas, serait plus dommageable que le voisinage actuel des bâtiments autour de la place encombrée. Comment juger un trafic fluide et réduit sur la route de contournement incompatible avec du logement et estimer que l'encombrement actuel de la place est compatible avec tout le logement qui l'entoure et peut être « intéressant » pour les piétons ? Le PPA actuel prévoit déjà un parking au même endroit pour répondre aux demandes réitérées des utilisateurs et commerçants de la place. Sa capacité est réduite dans le nouveau PPA.
- 3.4 La réponse au point 7.1 précédent a déjà relevé que la mixité entre piétons et transports publics se pratique sans problèmes depuis longtemps déjà dans des espaces encore plus fréquentés des villes de Genève, Berne et Zürich.
Les détails d'aménagement (revêtement, etc.) ne sont pas choisis dans cette procédure.
Le parcage maintenu sur la partie sud de la place en fait déjà un parking de proximité.
- 3.5 Les terrains de sports et de jeux répondent à une demande constante de la part des usagers du quartier.
- 3.6 Ces aspects sont traités où ils le doivent, dans l'étude d'impact et ses conclusions. Ils ne peuvent faire partie du PPA puisque leurs aspects réglementaires ne sont pas concernés.
- 3.7 L'effort d'information a été exceptionnel à travers la presse, les concertations préalables avec les associations locales et les séances publiques. Quelle participation peuvent espérer des opposants qui rejettent tout en bloc en se référant au passé et en refusant d'entrer dans les problématiques actuelles et les solutions réellement praticables ?

7.7 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne

« Plan partiel d'affectation

Il aurait été utile de mieux préciser l'affectation des zones, en particulier de la zone de détente, qui ne fait que remplacer celle qui est supprimée par la route en face du collège de la Sallaz. On ne sait même pas quels sont les projets pour aménager cette place, il est pourtant indispensable pour les habitants de la Sallaz de savoir plus précisément ce qu'on propose en compensation de tout le gâchis actuel.

Délimitation de l'aire forestière

Pas de remarques particulières.

Demande de défrichement

On constate que la mise à l'enquête de la route est utilisée pour demander des déboisements largement à l'extérieur de la zone intéressée, ce qui n'est pas très correct.

On constate également que certains déboisements sont nécessaires pour améliorer la route privée de la Commune, ce qui montre que cette route va être réaménagée.

Enfin, on peut se demander si le défrichement des zones 1 et 2 est vraiment indispensable ; en effet, ces deux zones permettent de mieux isoler la zone de détente des zones de dépôt et de travail relatives aux ateliers de la Ville.

Les reboisements de compensation proposés sont pour une fois situés sur le site ou à sa proximité immédiate, contrairement aux compensations qui ont été faites pour Tridel ou pour le m2, c'est un des rares points positifs du dossier qui nous est soumis.

Notre conclusion

On doit constater que le projet présenté comporte plus de points négatifs que d'éléments positifs, c'est pourquoi nous nous y opposons formellement. C'est en fait plus un avant-projet qu'un projet tant il y a de points qui n'ont pas été étudiés ou, s'ils l'ont été, c'est d'une manière trop sommaire. Ce qui nous conforte dans notre opposition.

Remarque complémentaire

Depuis des siècles, la Sallaz a été le point de passage obligé pour l'entrée en ville de Lausanne pour les voyageurs venant des directions de Berne et d'Oron. On ne peut rien changer à cette évidence et il ne faut rien changer. Plutôt que de transformer la place de la Sallaz en place du Tunnel N° 2, il serait préférable de réaliser une route de déviation à l'horizontale, passant au-dessus du m2, destinée uniquement aux transports publics avec un arrêt au droit de celui du m2. Si l'ouvrage serait peut-être un peu plus coûteux, on économiserait par ailleurs des montants considérables tels que les isolations contre le bruit, les revêtements spéciaux, l'aménagement de la place, etc. »

Réponse

Cette opposition a fait l'objet d'une séance de conciliation au sens l'article 58 LATC le 7 septembre 2005 à la Direction des Travaux. A l'issue de la rencontre, l'opposante a décidé, compte tenu des précisions apportées, de transformer son opposition au défrichement en observation.

L'affectation des zones est conforme à la pratique utilisée dans tous les plans partiels d'affectation dans lesquels il n'est pas donné plus de précisions, en l'occurrence ici pour les terrains publics. Celles-ci sont fournies en détail le moment venu dans les préavis de demande de crédit qui permettent une analyse et un débat au Conseil communal.

Les points soulevés concernant le défrichement ont été abordés et éclaircis lors de la séance de conciliation au sens de l'article 58 LATC, qui s'est tenue à la Direction des travaux. Sur ces points, l'opposant a transformé son opposition en observation (cf chapitre 8, "Procédure de défrichement" ci-dessous).

La proposition faite d'utiliser le toit du m2 pour le passage des bus n'est pas réalisable car les coûts importants nécessaires ne se justifient pas pour une solution qui ne règle pas le problème des interférences avec le trafic individuel.

Une route de contournement au niveau de la place n'est pas réaliste tant économiquement que par ses aspects négatifs pour les voisins.

8. Procédure de défrichement

Un des éléments principaux du plan partiel d'affectation est la réorganisation de l'occupation du sol de manière à créer des entités cohérentes en lieu et place de la répartition éclatée et de type résiduel qui prévaut aujourd'hui.

Le plan de constatation des limites forestières exprime cet état. Trois affectations sont susceptibles d'être réaménagées en impliquant une modification du territoire forestier :

- La zone de dépôts des AMV : pour être réorganisées et regroupées dans un seul secteur (zone d'activités B), les nombreuses petites surfaces actuellement éparpillées dans le vallon nécessitent un défrichement de 2'279 m².
- Route privée : l'assise de la route privée qui dessert les AMV est légèrement modifiée par rapport à l'état actuel, de manière à s'intégrer de manière harmonieuse aux remblais du m2, et un trottoir y sera aménagé. Cette transformation implique un défrichement 698 m².
- Route de contournement : la réalisation de cette nouvelle infrastructure ne nécessite pas de défrichement. Cependant, les espaces de dégagement proches à laisser libre pour la sécurité et l'entretien entraînent un défrichement de 113 m².

Au total, ce sont donc 3'110 m² qui seront défrichés. Ils seront compensés par des boisements compensatoires, sur le site, pour 4'700 m².

Le bilan forestier final sera donc un gain quantitatif (+ 1'590 m²), mais surtout qualitatif puisque les surfaces boisées ne seront plus résiduelles, mais constitueront au contraire des entités homogènes.

Conformément à la législation en la matière, le dossier de défrichement a été soumis à l'enquête publique simultanément à la procédure de planification, soit le plan partiel d'affectation, du 1^{er} au 30 juin 2005.

L'autorité compétente pour ce domaine est le Département de la sécurité et de l'environnement (DSE).

Dans le cadre du traitement des oppositions du plan partiel d'affectation, le Service cantonal des forêts, de la faune et de la nature (SFFN), section conservation des forêts (COFO), se détermine comme suit sur les éléments forestiers.

1. Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF)

Suite à la séance d'audition des opposants du 7 septembre 2005, sous la direction du Municipal des travaux, il ressort que l'ASVF ne fait pas formellement opposition sur les questions forestières ou sur le défrichement. Les éléments forestiers contenus dans la lettre signature du 30 juin 2005 de l'ASVF sont donc transformés en remarques. Aussi le SFFN n'a-t-il plus besoin de statuer sur ces points qui ne forment désormais plus une opposition « forestière ».

Le SFFN apporte toutefois les commentaires suivants au texte de l'ASVF :

a) Remarque forêt

Le plan partiel d'affectation (PPA) du Flon supérieur porte sur un périmètre plus étendu que la seule construction de la route de contournement de la Sallaz. Il vise à réaménager les différents usages du sol dans le secteur. De ce fait, il contient une demande de défrichement ayant trait aux dépôts et ateliers de la Ville qui fait partie intégrante du PPA, ce qui est tout à fait admissible du point de vue de la législation forestière.

b) Demande de défrichement

Comme mentionné plus haut, le PPA porte sur une portion plus large de la vallée du Flon que le seul projet routier du contournement de la Sallaz. En conséquence, les défrichements concernant les ateliers de la Ville et la route privée font partie intégrante du PPA.

c) Défrichement, zones 1 et 2

Les défrichements des zones 1 et 2 sont nécessaires pour affecter une surface cohérente et rationnelle au réaménagement de la place de dépôt de la Ville. A l'heure actuelle, l'utilisation de la vallée du Flon est assez éparse (usine d'incinération des ordures ménagères – UIOM, Ateliers et magasins de la Ville – AMV, place de dépôt, hangar de la Ville, usine Tridel). Le PPA propose une réorganisation des différentes utilisations en les concentrant dans des périmètres précis et en définissant de nouvelles affectations pour la voirie, les loisirs ou la nature. Dans ce contexte, l'affectation d'une surface de 10'000 m², pour centraliser les activités de stockage et de dépôt dans la vallée du Flon, constitue une nette amélioration de l'utilisation du sol par rapport à la situation actuelle. Elle implique, certes, le défrichement de plusieurs restes de forêt, mais leur gestion et leur conservation sont actuellement problématiques. La solution proposée permettra non seulement une utilisation plus rationnelle du sol, mais renforcera également la conservation et la gestion des surfaces forestières situées à l'ouest du dépôt où la forêt revêt une plus grande valeur.

2. Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL)

Parmi les nombreux points soulevés dans sa correspondance du 29 juin 2005, le Mouvement pour la Défense de Lausanne fait opposition aux nouveaux dépôts et au défrichement qui y est lié.

Il est à noter que le SFFN n'a pas participé, en raison des vacances, à la séance d'audition du MDL par les représentants de la Ville de Lausanne. Les aspects forestiers ne sont pas abordés dans le procès-verbal de cette séance dont le but était de débattre de l'opportunité des projets et réaménagements du site. Cela dit, l'opposition du MDL est également considérée par le SFFN comme une opposition au défrichement. Après analyse de celle-ci et examen des documents à disposition, le SFFN-COFO se détermine comme suit.

Les défrichements des zones 1 et 2 sont nécessaires pour pouvoir affecter une surface cohérente et rationnelle au réaménagement de la place de dépôt de la Ville. A l'heure actuelle, l'utilisation de la vallée du Flon est assez éparse (usine d'incinération des ordures ménagères – UIOM, Ateliers et magasins de la Ville – AMV, place de dépôt, hangar de la Ville, usine Tridel). Le PPA propose une réorganisation des différentes utilisations en les concentrant dans des périmètres précis et en définissant de nouvelles affectations pour la voirie, les loisirs ou la nature. Dans ce contexte, l'affectation d'une surface de 10'000 m², pour centraliser les activités de stockage et de dépôt dans la vallée du Flon, constitue une nette amélioration de l'utilisation du sol par rapport à la situation actuelle. Elle implique certes le défrichement de plusieurs restes de forêt, mais leur gestion et leur conservation sont aujourd'hui problématiques. La solution proposée permet donc non seulement de viser une utilisation plus rationnelle du sol, mais aussi de renforcer la conservation et la gestion des surfaces forestières situées à l'ouest du dépôt où la forêt revêt une plus grande valeur.

En conclusion, sur la base des éléments du projet mis à l'enquête, le SFFN informe les autorités de la Ville qu'il procédera, lors de l'élaboration de l'autorisation de défrichement, à la levée de l'opposition du MDL (pour les éléments liés au défrichement). Celle-ci sera élaborée à l'issue de la décision du

Conseil communal et sera notifiée lors de l'approbation préalable du PPA par le Chef du Département des institutions et des relations extérieures (DIRE).

3. Pro Natura

Pro Natura ne fait pas opposition mais souhaite que ses remarques soient inscrites au dossier. A leur sujet, le SFFN-COFO précise :

a) Cordons boisés

Les cordons boisés mentionnés par Pro Natura ont certes une valeur écologique mais leur situation actuelle, entre des plaines de dépôts de la voirie, n'est pas favorable à leur bon fonctionnement en tant que biotopes. Le ripage de la zone de dépôt plus à l'Est et la constitution, en lisière, d'un peuplement forestier de valeur, d'une zone écologique de transition, constituent, à terme, un meilleur maillage écologique des milieux naturels d'intérêt de ce secteur et une meilleure possibilité de les préserver.

b) Place de sports

Pour ce qui est de l'impact de la place de sport sur la faune et de la flore, le réaménagement ne devrait pas créer une augmentation forte des nuisances. Par contre, la remarque de Pro Natura est tout à fait pertinente, car si on veut favoriser l'accès au Bois de Sauvabelin aux VTT en rendant ce cheminement attractif, la pression sur la faune et la flore pourrait être dommageable.

En conclusion, la seule opposition « forestière » déposée par le MDL sera levée par le SFFN lors de l'élaboration de l'autorisation de défrichement et les deux autres remarques sont à verser au dossier.

9. Route de contournement

9.1 Bien-fondé du projet

9.1.1 Concept général

Le métro m2 va transformer en profondeur l'organisation des déplacements dans l'agglomération lausannoise. Il s'accompagnera notamment d'une restructuration du réseau tl et impliquera le réaménagement d'un nombre important d'espaces publics servant d'interface avec les transports publics.

La place de la Sallaz constitue un des points-clés de cette réorganisation dans le nord-est. En effet, l'idée de construire une route de contournement de la place est apparue comme une solution permettant de libérer celle-ci du trafic de transit pour en faire une véritable place, centre de quartier du plateau de la Sallaz et pôle d'échange des transports publics.

C'est dans ce contexte que votre Conseil a été informé en date du 12 août 2004 de l'ouverture d'un compte d'attente pour financer les diverses études préliminaires (N° 4201.581.496), compte porté à 240'000 francs le 16 décembre 2005. C'est ainsi qu'une étude approfondie de réorganisation des déplacements dans le nord-est, la Sallaz, a pu être menée.

Cette étude s'est basée sur les objectifs fixés dans le Plan directeur communal voté par votre Conseil en septembre 1995 et sur le Plan cantonal des mesures contre la pollution de l'air en y intégrant la décision municipale préalable d'abandonner définitivement la liaison Vennes – Saint-Martin.

D'autre part, la construction du m2 doit s'accompagner d'un ensemble de mesures qui ont trait aussi bien à l'extension du parking relais (P+R) de Vennes qu'à la réorganisation du réseau des transports publics et à la réaffectation générale de la voirie.

Sur le plan de la gestion des transports individuels, l'objectif fixé est la diminution des charges de trafic de l'ordre de 15 % à 20 % sur les axes structurants dans le couloir du m2. Cet objectif a été fixé dans l'Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) de l'Etat de Vaud relatif au financement du projet de m2. Il pourra être atteint avec des mesures de gestion du trafic (régulation) sur les axes principaux en ville (routes de Berne et d'Oron).

L'étude entreprise a permis de vérifier la faisabilité du concept. Elle s'est étendue sur tout le secteur formé par la rue du Bugnon, la place de la Sallaz, les routes de Berne et d'Oron, ainsi que les avenues Victor-Ruffy et de la Vallonnette.

La démarche de l'étude a consisté, dans un premier temps, à la génération de toutes les variantes possibles de réorganisation des circulations en les classant en deux familles :

- variantes de la famille A sans route de contournement ;
- variantes de la famille B avec route de contournement.

9.1.2 Variante retenue

Après une première sélection, trois variantes furent retenues comme "possibles" : une variante conservant le trafic de transit sur le plateau de la Sallaz et 2 variantes préconisant la création d'une route de contournement. A l'issue d'une deuxième sélection, c'est la variante dite B4 qui a été retenue grâce notamment au potentiel qu'elle offre de réaménagement de la place et à l'abaissement du trafic (environ 5'000 véhicules/jour) plus important dans le quartier fortement habité de Victor-Ruffy, et ce malgré l'augmentation du trafic attendue à la route de la Feuillère (environ 8'000 véhicules/jour). La pertinence de ce choix a été confirmée par l'évaluation des impacts environnementaux. En effet, à côté des vérifications usuelles, une évaluation a été effectuée portant sur les impacts sur les populations concernées. Ainsi, le nombre d'habitants résidant dans les bâtiments longeant le réseau structurant a été multiplié par les augmentations et/ou diminutions des impacts (en décibels) dégagés par les deux dernières variantes retenues et par l'état actuel (référence). Il en découle un potentiel d'assainissement nettement supérieur pour la variante B4.

Du point de vue de l'organisation des circulations, cette variante se caractérise par les éléments principaux suivants :

- la place de la Sallaz est interdite à la circulation générale et voit la totalité de son trafic de transit motorisé supprimé par détournement, ce qui facilite notamment l'aménagement de l'interface des transports publics ;
- deux secteurs bien distincts sont définis : un secteur nord réservé aux piétons et aux bus et un secteur sud où le stationnement sera maintenu et l'accès automobile garanti par l'avenue de la Sallaz ;
- dans le secteur nord l'accès pour les livraisons et autres ayants droit sera garanti comme dans les zones piétonnes ;
- le trafic empruntant le bas de la route de Berne ne peut plus circuler en direction de l'avenue Victor-Ruffy ni s'engager sur la place mais doit obligatoirement contourner celle-ci par la nouvelle route ;
- le trafic à destination des avenues du Temple et de Victor-Ruffy, descendant la route de Berne, doit emprunter la route de la Feuillère puis la route d'Oron. De ce fait, le carrefour route de Berne – route de la Feuillère devient le carrefour principal de répartition du trafic ;
- de même, le trafic entre l'avenue Victor-Ruffy et la place de la Sallaz est dévié par la route de la Feuillère ;
- cette réorganisation des circulations implique une modification du plan de hiérarchisation du réseau routier communal qui faisait partie intégrante du Plan directeur communal voté par votre Conseil en 1995. Cette modification sera intégrée à la prochaine révision de ce plan.

9.1.3 Organisation de l'interface TC

La place de la Sallaz deviendra un pôle d'interface des transports publics très important. La création de la station du m2 permettra le rabattement de plusieurs lignes tl sur cette place et la fonction de transbordement entre celles-ci et le m2 revêt une importance particulière.

Selon les estimations réalisées, le nombre de mouvements sera d'environ 15'000 voyageurs par jour et de 1'600 à l'heure de pointe du matin. Sur ce total journalier, environ 8'000 voyageurs seront en transbordement entre les lignes tl et le m2.

La future structure des lignes tl sur cette place sera la suivante :

- la nouvelle ligne desservant les quartiers Praz-Séchaud et Isabelle-de-Montolieu passera dans les deux sens par la place ;
- la ligne régionale N° 65 qui dessert Savigny, Forel et Servion y aura son terminus ;
- une nouvelle ligne venant du centre-ville desservira Victor-Ruffy et aura son terminus sur cette place ;
- une nouvelle ligne reliant les quartiers de Chailly et de la Sallaz aura son terminus sur cette place et arrivera par l'avenue du Temple.

Toutes les lignes décrites ci-dessus rebrousseront sur la place, ce qui impose d'y réserver un espace important pour les transports publics.

9.2 Description du projet

9.2.1 Catégorie de route

L'ouvrage de contournement est classé, sur la base des normes VSS en vigueur, en tant que route principale (RP) ouverte à tous véhicules en trafic non séparé. Les convois exceptionnels en sont exclus. Administrativement, la route est communale, classée en réseau principal B et la vitesse y est limitée à 50 km/h.

9.2.2 Géométrie, disposition

L'avenue de la Sallaz dévie sur la route de contournement environ 120 m à l'aval du giratoire de Beaumont et part à l'ouest en empruntant partiellement l'ancien chemin des Cascades. Elle descend dans la vallée du Flon en passant sous le m2 avec une déclivité d'environ 9,5 %. Après 200 m environ, elle remonte avec une pente de 7,5 % en s'incurvant vers le nord-est. Elle passe sur le tunnel du m2 et rejoint le bas de la route de Berne au terme d'un parcours total d'environ 500 m.

Au passage, elle raccorde la route desservant en cul-de-sac la partie sud de la future place de la Sallaz (av. de la Sallaz), la route privée donnant accès aux installations de la Ville sises à la rue du Vallon, le parking de compensation pour les places de parc supprimées sur le plateau de la Sallaz, l'accès à l'usine Tridel ainsi que la voie menant au quai de déchargement de la Migros. Tous les accès en présence d'un trottoir se font en trottoir continu, à savoir avec priorité aux piétons.

La largeur de la chaussée varie entre 7 m et 10,90 m en fonction de la disposition des voies, des présélections et des bandes cyclables. Les présélections « tourner à gauche » sont disposées pour les accès à l'usine Tridel et au parking public.

Les bandes cyclables, larges de 1,40 m, sont disposées uniquement à la montée.

Les trottoirs, de 1,80 m de large, sont prévus en fonction de la circulation piétonne :

- côté ouest, trottoir continu sur toute la longueur de la route pour donner l'accès à quatre cheminements piétonniers ;
- côté Est, limité à la liaison directe entre le parking public et le bas de la route de Berne.

Le tracé routier laisse entre la future station du m2 de la Sallaz et la route de contournement une surface constructible de 1'900 m² environ, où est implanté un parking de plein air de 63 places, payant,

dont 30 places compensent celles supprimées sur la « place » de la Sallaz. Celles qui sont encore possibles par les dispositions du plan partiel d'affectation seront cas échéant réalisées par des investisseurs privés en liaison avec le développement commercial du quartier. Le dégagement de cette surface nécessite la construction d'une paroi en terre armée ou en éléments ciment ayant une hauteur moyenne de 4,50 m et de 95 m de long.

Une passerelle pour piétons de 2,80 m de large et d'environ 50 m de long enjambe le parking et la route de contournement. Elle assure la continuité d'un passage piétonnier entre la place de la Sallaz et Sauvabelin. Accessible depuis le toit de la station du m2 Sallaz par un ascenseur et par des escaliers franchissant 6,50 m de dénivelé, elle est aussi desservie par un chemin contournant la station. L'accès à la zone de sports et détente sise au sud de l'usine Tridel se fait ainsi hors trafic.

La coupure de trafic individuel entre l'avenue Victor-Ruffly et la route de Berne engendre également le réaménagement du carrefour Victor-Ruffly – route d'Oron. Pensé en premier lieu pour optimiser l'accès et le départ des bus tl du terminal de la Sallaz, l'aménagement intègre les contraintes du trafic individuel et celles, architecturales, du projet « Tilia », primé lors du concours d'architecture. L'aménagement permet également le passage, sur l'itinéraire Victor-Ruffly – route d'Oron classé comme tel, des convois exceptionnels, raison pour laquelle les dispositifs de balisage sont amovibles.

9.2.3 Chaussée

La chaussée est construite sur des sols présentant des caractéristiques très différentes et sa fondation est adaptée en conséquence :

- sur chaussée existante (carrefours), fondation existante, en grave compactée, gardée en l'état ;
- sur molasse, 40 cm de grave I ;
- sur remblais compactés (m2), 40 cm de grave I + géotextile ;
- sur sol en place, 40 cm de grave I + géotextile + 30 cm de grave II stabilisée au ciment ;
- transition molasse-remblais, par dalle de transition en béton armé.

La superstructure de la chaussée se compose d'un enrobé de support de 14 cm et d'une couche de roulement en enrobé phonoabsorbant de 4 cm, pour tenir compte de la protection des riverains contre les nuisances sonores.

9.2.4 Circulation piétonne

La circulation piétonne nord-sud actuelle est maintenue. Elle est nettement améliorée par la suppression du trafic de transit sur la « place » de la Sallaz. Les autres cheminements sont tous maintenus mais peuvent être éventuellement déplacés. Les accès au chemin privé de la Ville de Lausanne, à la future zone de sport et détente, à Sauvabelin, à l'usine Tridel et au chemin forestier remontant le vallon du Flon se font par le trottoir ouest, qui est disposé sur toute la longueur de la route. Le trottoir Est, d'une longueur de 140 m environ, relie le parking public et le bas de la route de Berne et dessert au passage l'entrée du quai de déchargement Migros. Un cheminement pour piétons donnant l'accès au parking à partir du toit de la station du m2 est prévu. Il est créé dans le talus au nord de la dite station et aura une pente d'environ 10 %.

9.2.5 Circulation des cycles

Peu de cycles emprunteront la route de contournement, ceux-ci préférant sans doute transiter par l'avenue de la Sallaz qui leur reste ouverte. Toutefois, on peut penser qu'un trafic local va l'utiliser pour se rendre à la zone de sports et loisirs, à l'usine Tridel, à Sauvabelin. La sécurité des cyclistes est assurée à la montée uniquement, par le balisage d'une bande cyclable de 1,40 m de large.

9.2.6 Mesures d'accompagnement concernant le bruit

Les conclusions du rapport d'impact sur l'environnement (chapitre 11) précisent « que les impacts sur l'environnement sont faibles pour l'ensemble des domaines étudiés à l'exception du bruit ». Les mesures d'accompagnement liées à la construction de la route de contournement sont donc essentiellement des mesures de protection contre les nuisances sonores. L'étude identifie les zones où les valeurs limites d'immissions sonores seront dépassées et propose des mesures tendant à les diminuer.

Les zones sur lesquelles ces mesures doivent être appliquées sont :

- route de la Feuillère ;
- tronçon sud de la route d'Oron ;
- le long de la route de contournement.

Trois mesures sont proposées, à appliquer individuellement ou conjointement :

- pose d'une couche de roulement en enrobé phonoabsorbant ;
- mise en place de parois antibruit ;
- isolation des locaux à usage sensible au bruit pour les façades exposées à la source sonore.

L'étude détaillée d'assainissement du bruit exécutée suite à l'établissement du rapport d'impact sur l'environnement précise et complète l'étendue et la nature des mesures de protection à intégrer au projet pour lutter contre les nuisances sonores. Elle définit pour chaque tronçon la solution optimale respectant les contraintes de l'OPB et celles de la Ville de Lausanne.

Pour la route de contournement :

- revêtement de roulement phonoabsorbant ;
- couverture de la chaussée et fermeture de la paroi nord-est pour un tronçon d'environ 80 m, allant du profil 7 au profil 15 ;
- pose d'une paroi antibruit d'une longueur totale de 110 m par 4.25 m de haut, allant du profil 18 au profil 29 ;
- pose d'une paroi antibruit de 35 m de long par 4 m de haut, au sud du bâtiment sis à la route de Berne 7 ;
- pose d'une paroi antibruit de 40 m de long par 2 m de haut, le long du virage nord de la route ;
- isolation partielle des façades nord et ouest pour l'immeuble sis à la route de Berne 1 (environ 130 fenêtres) ;
- isolation partielle des façades sud et ouest pour les niveaux supérieurs des immeubles sis à la route de Berne 7, 9 et 13 (environ 25 fenêtres).

Pour la route d'Oron, tronçon sud :

- revêtement de roulement phonoabsorbant ;
- pose d'environ 155 fenêtres isolantes sur les immeubles de la route d'Oron qui le nécessite.

Pour la route de la Feuillère :

- revêtement de roulement phonoabsorbant ;
- pose d'une paroi antibruit au sud de la route, en trois tronçons décalés en quinconce, ayant les dimensions suivantes :
 - a) vers le carrefour route de Berne, au sud du trottoir – longueur 15 m, hauteur 1.50 à 2.00 m ;
 - b) de la précédente jusqu'à la limite entre les N^{os} 19 et 21 du chemin de Chantemerle, au nord du trottoir – longueur 127 m, hauteur variable, de 1.20 à 2.80 m ;

- c) de la précédente jusqu'après le N° 23 du chemin de Chantemerle, au sud du trottoir – longueur 83 m ;
- isolation de fenêtres de la façade sud pour l'immeuble du chemin de la Chaumière N° 3.

9.2.7 Evacuation des eaux de chaussée

La nature généralement hétéroclite et peu saine du terrain du fond du vallon du Flon est peu propice à une infiltration des eaux météoriques de chaussée. Celles-ci sont récoltées et acheminées vers un collecteur public existant qui prend en charge les eaux du plateau de la Sallaz pour les déverser dans le Flon. Le système de récolte des eaux de la route et du parking est classique (grilles, sacs dépotoirs, collecteurs) et comprend une zone de rétention créée sous le parking. Un dessableur et un séparateur d'hydrocarbures disposés juste avant l'introduction des eaux dans le collecteur communal complètent le système.

9.2.8 Aménagements paysagers

Les aménagements paysagers proposés pour accompagner la future route de contournement de la Sallaz, en particulier autours de la zone constructible, au sud-est de l'usine Tridel, au nord de la route en lisière de forêt et au niveau des points d'accroche de la route de contournement avec la place et l'avenue de la Sallaz, sont divers et s'adaptent aux contraintes de la topographie du lieu tout en s'intégrant à un concept d'ensemble et de continuité avec la végétation en place, afin de conserver les qualités des lieux existants.

Ces plantations seront coordonnées avec les autres projets prévus sur le site, à savoir :

- Le projet d'aménagement des abords de l'usine Tridel, en particulier au sud-est de cette dernière;
- La mise en valeur du remblai du m2 plus au sud ;
- Les différents aménagements biologiques proposés dans le plan partiel d'affectation de la vallée supérieure du Flon ;
- L'aménagement futur de la place de la Sallaz.

Concept général de plantation

L'accompagnement végétal proposé doit favoriser l'intégration paysagère de la route de contournement dans la vallée du Flon. Le traitement paysager doit contribuer à « fondre » la nouvelle route dans le site qui l'entoure. Il s'agit ici d'effectuer un travail de « couture » qui doit être le plus discret possible.

Pour y arriver, chaque entité traversée par la route, ainsi que la végétation qui l'accompagne, doit être prolongée jusqu'aux abords de cette dernière.

Description des aménagements

Zone aval de la station m2 - autour de la zone constructible :

Prolonger la mise en valeur du remblai par l'implantation d'une prairie maigre et la plantation d'arbustes indigènes adaptés au site.

Zone devant l'usine Tridel :

Prolonger le concept de plantation proposé par l'usine Tridel au sud-est de cette dernière.

Zone au nord de la route, en lisière de forêt :

Reconstituer une lisière forestière

Zones des points d'accroche de la route de contournement sur la place et l'avenue de la Sallaz :

Au niveau des points d'accroche de la route de contournement, les zones qui constituent aussi les portes d'entrée de la place de la Sallaz devront être retravaillées. Le projet d'aménagement devra tenir

compte du concept global lié au projet lauréat du concours d'architecture de la future place de la Sallaz.

9.2.9 Régulation

La régulation nécessite le changement du contrôleur de trafic de la place de la Sallaz, trop ancien pour envisager sa modification. Pour la place, un nouveau contrôleur qui gèrera le trafic des véhicules, des piétons et des bus sera mis en place. De plus, il sera pré-équipé pour satisfaire la prise en compte des véhicules d'urgence de la police et du service de secours et d'incendie. De nouvelles boîtes à feux en technologie LED sont prévues, et les mâts seront remplacés.

Le contrôleur du passage à piétons près de l'école sur l'avenue de la Sallaz sera enlevé. Une borne escamotable limitera les accès aux ayants droit sur la place, et une seconde à ceux du vallon. Le montant inclut les travaux de génie civil pour ces nouveaux câblages.

Les contrôleurs de part et d'autre du pont de la Feuillère seront modifiés et adaptés pour gérer les nouvelles orientations du trafic.

Une caméra de surveillance du trafic est également prévue : elle servira à la police, aux tl et à l'office de la mobilité pour visualiser les conditions de trafic de deux importants points d'accès, la route d'Oron et la route de Berne.

9.3 Services

9.3.1 Assainissement

Le service d'assainissement dispose d'un réseau public unitaire existant récoltant les eaux du plateau de la Sallaz et les amenant dans le voûtage du Flon. Le tracé de ce collecteur entrant en conflit avec l'assise de la future route de contournement, le réseau devra donc être localement modifié et approfondi sur 25 m environ. Ces travaux nécessiteront, en outre, la pose d'un puits de chute et d'une chambre de contrôle.

9.3.2 Electricité – Réseau

Le projet du service électrique de distribution consiste à équiper la nouvelle route et ses accès pour créer un bouclage facilitant les interventions dans la zone et alimenter l'éclairage public.

En fonction des tronçons du projet, ces équipements sont composés d'une batterie de 1 à 8 tubes de protection en polyéthylène, de 60 à 100 mm de diamètre, situés à environ 0.80 m sous le niveau de la route.

9.3.3 Electricité – Eclairage public

L'éclairage public est réalisé au moyen de candélabres distants de 30 mètres environ, posés derrière le trottoir nord-ouest longeant la route. Les accès à la route, la zone du futur parking, ainsi que les cheminements pour piétons sont également prévus éclairés. Globalement, le projet prévoit la pose d'environ 53 candélabres.

9.3.4 eauservice

eauservice saisit l'opportunité que représente la construction de la route de contournement pour compléter et sécuriser son réseau de distribution d'eau. La pose d'une conduite de 200 mm de diamètre dans la future chaussée permet de réaliser un bouclage sécurisant l'approvisionnement de l'usine Tridel. Il permet aussi de raccorder le futur réseau de défense incendie du m2, ceci à la sortie du tunnel des Falaises. La conduite alimente également deux bornes hydrantes demandées par le service de secours et d'incendie et posées aux extrémités du futur parking. **eauservice** prévoit à terme de prolonger une conduite laissée en attente dans le chemin privé du Vallon. Celle-ci, d'un diamètre de 150 mm, viendra se raccorder à la conduite de bouclage pour mieux desservir les futures plates-formes

de la Ville de Lausanne. Pour ce faire, un tronçon de tube est mis en attente au droit du futur raccordement.

9.3.5 Gaz et chauffage à distance

Les conduites du gaz et du chauffage à distance n'entrent pas en conflit avec les travaux prévus.

10. Procédure de la route de contournement et du rapport d'impact sur l'environnement

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF), conformément aux dispositions de l'article 10 de la Loi sur les routes (LRou), ce projet a été soumis à l'enquête publique du 1^{er} au 30 juin 2005. Il a suscité cinq observations et quatorze oppositions. Les enquêtes du plan partiel d'affectation et de la route de contournement étant simultanées, il y a eu quelques confusions dans les intitulés des interventions. Celles-ci ont donc été réparties dans ce préavis en fonction de leur contenu et non de leur titre.

Comme dans la procédure du plan partiel d'affectation, des séances de conciliation ont donné l'occasion à la plupart des opposants de défendre leur position auprès de la Direction des travaux. Certaines ont été renouvelées et ont permis de vérifier que plusieurs points de désaccord avaient été levés.

10.1 Observation du Parti Libéral lausannois, Lausanne

« Route de détournement »

Bien que ne désirant pas revenir indéfiniment sur la construction de l'usine Tridel, fort est de constater que la construction de cette route de détournement lui est intimement liée puisqu'elle permettra à plus de 30 camions à ordures d'accéder journallement à cette usine. Elle permettra, selon la mise à l'enquête, le transport de matières dangereuses.

Il faut également constater que les pentes prévues sur cette route : 9,3 % dans le sens Nord-Sud et 7,4 % dans le sens Sud-Nord, semblent peu opportunes pour une route principale à fort trafic et située dans un quartier de la ville connaissant de fortes chutes de neige en hiver. La déclivité de cette route est, en moyenne, bien supérieure à celles connues en ville de Lausanne, et sur des axes similaires comme l'avenue du Bugnon ou celle du Grey. Même si ces axes sont classés prioritaires lors du déneigement, sur quelles rues sera détournée la circulation en cas de problèmes de déneigement ?

Les services d'urgences, comme les ambulances, très nombreuses à emprunter aujourd'hui l'avenue de la Sallaz au sortir de l'autoroute pour se rendre au CHUV, auront-ils l'autorisation d'emprunter le même chemin qu'auparavant ou devront-ils passer par la nouvelle route de contournement, au risque de perdre de précieuses minutes pour la survie des patients qu'ils transportent ?

Report de trafic

Il faut malheureusement constater qu'il n'obéit à aucune logique mathématique et reporte le trafic sur des zones plus peuplées que le plateau de la Sallaz, comme par exemple sur l'avenue du Temple et l'avenue de la Vallonnette, cette dernière devant au contraire être assainie.

D'autre part, l'avenue de la Feuillère devra subir une augmentation de trafic de plus de 80 %, soit 7'400 véhicules/jour. Il en va de même du tronçon Sud de la route d'Oron : + 1'300 véhicules/jour, alors même que celui-ci devrait également être assaini.

Le report de trafic engendrera une augmentation des nuisances sonores dans ces secteurs, avenue de la Feuillère : + 2,7 dB(A) de jour et + 3,5 dB(A) la nuit, engendrant un dépassement des valeurs limites d'émissions, et sur le tronçon Sud de la route d'Oron : de 0,7 dB(A) le jour et 1,7 dB(A) la nuit. A relever que, dans le projet mis à l'enquête du rapport d'impact, il est clairement dit que « le report de trafic sur la route d'Oron n'est pas compatible avec les objectifs visés et les territoires traversés ». Ces reports de trafic

occasionneront la pose de mesures antibruit comme des vitrages isolants, qui ne protègent que si l'on vit fenêtres fermées (!), ou parois antibruit. Ces mesures auront un coût financier important. »

Réponse

En référence à l'étude d'impact sur l'environnement (voir point 11.5.9) l'itinéraire pour le transport des matières dangereuses est maintenu, tel qu'aujourd'hui.

La pente de la route projetée n'est nullement en contradiction avec sa future fonction de route principale. En effet, d'autres rues lausannoises jouent parfaitement leur rôle de route principale B en ayant des pentes similaires (rue du Valentin 11.6 %, avenue de Beaulieu 10 %, avenue du Grey 13 %).

Les services d'urgence, en fonction de leur destination, peuvent avoir avantage ou non à utiliser l'itinéraire passant par la place de la Sallaz. En effet, il ne faut pas négliger le fait que leur progression serait fortement perturbée à travers l'interface des bus à cause, notamment, de la forte densité des piétons. Les itinéraires appropriés pour les différents types de véhicules d'urgence seront donc choisis avec les responsables de ces transports.

Contrairement à ce qui est affirmé ici, le concept de circulation retenu (voir point 9.1) représente une amélioration globale pour les riverains du périmètre élargi concerné. En effet, l'évaluation effectuée sur l'impact des populations concernées fait ressortir un bilan global positif pour le concept retenu. Ce dernier fait bénéficier de baisses importantes de trafic les nombreux habitants du quartier de Victor-Ruffly et du bas de la route de Berne et ces avantages ne sont pas annulés par les augmentations de trafic attendues sur le bas de la route d'Oron et sur la route de la Feuillère.

10.2 Observation de Droit de Cité, Lausanne

« L'association Droit de Cité (DDC) salue la volonté de la Municipalité de diminuer les nuisances dues au trafic automobile pour les habitantes et les habitants de Lausanne. Dans cette optique, elle se réjouit que l'idée de réaménager la place de la Sallaz aboutisse enfin et qu'une nouvelle centralité forte puisse être créée. La transformation de la place de la Sallaz permettra en outre de souligner sa situation stratégique dans l'agglomération comme centre de quartier et comme entrée de la ville depuis le Nord. Droit de Cité estime enfin qu'il est important de profiter de ce réaménagement ainsi que de l'arrivée du m2 pour augmenter la densité d'emplois et d'habitants à proximité de la place.

Pourtant, Droit de Cité considère qu'il n'est pas nécessaire de construire une route de contournement pour contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie dans le quartier de la Sallaz, et que cette nouvelle route à proximité du centre-ville portera des atteintes graves et irréversibles au développement du Nord de la ville. Elle ne peut s'empêcher d'y voir un signal contradictoire et trompeur, contribuant à rendre plus difficile encore la mise en œuvre de la volonté de la Municipalité de réduire le trafic individuel le long de l'axe du m2. Une fois la nouvelle route construite, la capacité de l'axe Vennes-Bugnon sera au moins aussi importante qu'aujourd'hui (vraisemblablement plus importante puisque l'axe sera débarrassé d'un de ses carrefours les plus encombrés : celui de la place de la Sallaz) et seule une modération par les feux de signalisation permettra d'atteindre les objectifs de réduction de trafic. Or ces mesures dépendent uniquement de la volonté politique. Des modifications plus durables seraient souhaitables afin de garantir que les efforts entrepris avec la construction du m2 ne soient réduits à néant.

De plus, la construction d'une nouvelle route hypothèque l'avenir du vallon, alors qu'aucune étude d'envergure n'a encore été entreprise pour réfléchir à son avenir. Elle contribue également à déplacer les activités en direction de la vallée. En effet, un deuxième pôle commercial devrait voir le jour au-dessus de la station du métro, à l'arrière de la place. Si, de plus, les supermarchés s'ouvrent en direction du métro et qu'un parking est construit le long de la nouvelle route (comme le prévoit le PPA), la place de la Sallaz réaménagée risque d'être désertée au profit de cette nouvelle zone, ce qui constituerait un gâchis indéniable. C'est pourquoi il paraît préférable de renoncer à une affectation commerciale du nouveau bâtiment sur la station du m2 et au « retournement » des supermarchés en direction de ce même métro. Selon Droit de Cité, si l'emplacement de la station est malheureux, c'est le métro qui doit venir à la place et pas le contraire !

Concernant le concours pour le réaménagement de la place, Droit de Cité regrette que la Municipalité ait fixé comme contrainte la création de la nouvelle route et qu'on ne se soit pas laissé l'opportunité d'une réflexion envisageant toutes les solutions possibles. Cela est d'autant plus regrettable que certaines solutions relativement simples et permettant de renoncer à la construction d'une nouvelle route n'ont pas été abordées dans l'étude de Transitec. La séparation des flux route d'Oron – Bugnon et Vennes – Victor-Ruffy, -comme préconisé par la solution retenue-, combinée au maintien du trafic Vennes – Bugnon sur la place de la Sallaz modérée n'a pas été prise en considération, bien qu'elle aurait certainement permis un gain significatif d'espace permettant ainsi un réaménagement convivial de la place.

Pour toutes ces raisons, Droit de Cité demande à la Municipalité d'abandonner le projet de route de contournement et de réexaminer le réaménagement de la place en y maintenant la circulation – accompagné de mesures de modération du trafic – de manière à renforcer le rôle de centre de quartier de la place de la Sallaz. »

Réponse

Trafic

L'observation est semblable aux oppositions du MDL et de l'ASVF, ci-dessous. Il convient donc de se référer aux réponses données aux points 10.15, 10.16 et 10.17.

10.3 Observation de la Radio Suisse Romande (RSR), Lausanne

« Comme convenu et après consultation des mises à l'enquête du plan partiel d'affectation et de la construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades, nous nous permettons de formuler quelques-unes de nos inquiétudes et préoccupations qui n'ont pas valeur d'opposition formelle.

Notre premier point concerne l'avenue du Temple que nous utilisons quotidiennement et qui est de toute évidence déjà à l'heure actuelle très dangereuse et surchargée aux heures de pointe et qui permet difficilement des croisements du fait notamment de la fréquentation de nombreux camions. Elle le sera encore davantage demain, car votre projet prévoit de la classer dans la catégorie « des flux principaux », d'où un accroissement significatif de la circulation sans compter la nouvelle ligne de bus. La situation pourrait être d'autant plus inquiétante avec l'ouverture de la garderie qui va entraîner un trafic supplémentaire et de nouveaux risques.

Nous plaidons donc pour la mise en sens unique de l'avenue du Temple à partir de l'entrée de notre parking ou, à défaut, la mise en place de mesures de modération du trafic. Une mesure préventive devrait quoiqu'il en soit être prise dans le virage en face de notre parcelle.

Après l'étude du plan partiel d'affectation, nous constatons qu'il ne sera plus possible d'accéder à l'avenue Victor-Ruffy depuis la RSR. Cette situation obligerait donc les collaborateurs de la RSR (600 personnes) à emprunter l'avenue du Temple pour se rendre en ville, ce qui ne peut que contribuer à aggraver la situation décrite dans le paragraphe précédent. Il ne nous serait plus possible également de nous rendre directement à la station-service Avia de l'avenue Victor-Ruffy avec nos véhicules de service sans faire un détour considérable. Nous aimerions donc que vous mainteniez l'accès actuel.

Notre dernière préoccupation concerne l'accès à l'autoroute A9. Nous recevons quotidiennement de nombreux invités à qui nous remettons un plan d'accès précis avec l'estimation du temps nécessaire pour rejoindre nos studios. Sur ce point, nous aimerions connaître votre estimation du temps d'accès et de la distribution du trafic passant par la route de la Feuillère. Si ce point n'est pas encore intégré dans la réflexion actuelle du plan d'affectation principal du quartier, nous aimerions être consultés sur ce sujet, notamment afin de faire un nouveau balisage de l'autoroute à nos studios. »

Réponse

Cette opposition a fait l'objet d'une procédure de conciliation lors d'une séance le 27 juillet 2005 à la Direction des travaux.

D'autres séances d'information ont suivi, pour aboutir à la réponse écrite de la Ville de Lausanne datée du 17 octobre 2005 dont les principaux points sont repris ci-après.

- L'accès à la ville sera organisé par le réseau principal, soit par la route de Berne, puis par la route de contournement de la Sallaz et la rue du Bugnon.
- Le classement de l'avenue du Temple en route de distribution est donc tout à fait compatible avec sa géométrie et avec l'existence de places de parc latérales. La récente introduction de la zone « macarons » M permet de faciliter le stationnement prolongé des habitants du quartier. Quant à la prochaine ouverture de la garderie, celle-ci ne devrait engendrer aucune dégradation perceptible des conditions de circulation.
- L'accessibilité aux studios depuis l'autoroute sera toujours garantie, ceci dans des conditions similaires à celles qui prévalent aujourd'hui. Elle s'effectuera par la route de la Feuillère et la route d'Oron. Les temps de parcours depuis la jonction d'autoroute ne varieront pas significativement.
- Concernant l'accès à l'avenue Victor-Ruffly depuis le siège de la RSR et donc depuis le débouché de l'avenue du Temple, les aménagements planifiés ne prévoient aucune restriction par rapport à la situation actuelle. En outre, il n'est pas prévu de restreindre l'accès à la station-service Avia.

10.4 Observation de M. Jean-Pierre Brun, Echandens

« Dans la délai qui nous est imparti au 30 juin, en qualité de propriétaire de l'immeuble cité en marge, je me permets de faire toute réserve quant au projet présenté. En effet, l'augmentation prévisible de plus de 80 % du trafic circulant sur la route de la Feuillère entraînera un surcroît important de nuisances sonores et autres vis-à-vis des locataires de l'immeuble, tout comme elle aura une incidence particulièrement négative, soit une diminution non négligeable de la valeur de l'immeuble en soi.

Au vu de ce qui précède, cet immeuble étant, semble-t-il, un des plus prétérités, si ce n'est le plus de cette artère, eu égard à son implantation toute proche du Pont de la Feuillère et me basant sur l'ordonnance fédérale en la matière, je demande instamment de prendre toute mesure utile, par le remplacement de fenêtres à doubles vitrages ainsi que par la pose de murs antibruit au niveau de ce tronçon, afin de préserver mes droits. »

Réponse

L'immeuble concerné par cette observation se situe à la route de Berne N° 26. M. J.- P. Brun a été reçu en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

L'observation étant identique à celle de Mme S. Roh ci-dessous, il convient donc de se référer à la réponse au point 10.5.

10.5 Observation de Madame Simone Roh, Morgins

« Dans la délai qui nous est imparti au 30 juin, en qualité d'usufruitière d'une demie de l'immeuble cité en marge, mes enfants Marc et Catherine Lavanchy, en étant nu-propriétaires, ainsi qu'au nom de mon neveu Stéphane Brun, propriétaire de l'autre demie, je me permets de faire toute réserve quant au projet présenté. En effet, l'augmentation prévisible de 80 % du trafic circulant sur le Pont de la Feuillère entraînera un surcroît important de nuisances auditives et autres vis-à-vis des locataires de l'immeuble, tout comme elle aura une incidence particulièrement négative, soit une diminution non négligeable de la valeur de l'immeuble en soi.

Au vu de ce qui précède, cet immeuble étant, semble-t-il, un des plus prétérités, si ce n'est le plus de cette artère, eu égard à son implantation toute proche du Pont de la Feuillère et me basant sur l'ordonnance fédérale en la matière, je demande instamment de prendre toute mesure utile, par le remplacement de

fenêtres à doubles vitrages sur l'immeuble ainsi que par la pose de murs antibruit au niveau de ce tronçon, afin de préserver nos droits. »

Réponse

L'immeuble concerné par cette observation se situe au chemin de la Chaumière N° 1. Mme S. Roh a été reçue en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle elle a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informée qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

Les conséquences des reports du trafic sur la route de la Feuillère ont été examinées de manière approfondie dans le domaine acoustique. En référence aux exigences légales (OPB), il est retenu la pose d'un nouveau revêtement phonoabsorbant pour la chaussée, sur toute sa longueur. Cette disposition d'accompagnement, intégrée au projet de route de contournement, participe à l'atténuation du bruit à la source. En complément et suite à une étude locale, la Municipalité a opté pour la mise en place d'une paroi antibruit, en bois, le long du bord sud de la chaussée. Avec cette mesure d'accompagnement complémentaire, le bruit diminuera de manière perceptible pour les riverains situés au sud de la paroi, de l'ordre de 4dB (A) par rapport à l'état actuel, soit le respect des valeurs limites d'immissions. En conséquence, il n'y aura pas d'intervention sur le bâtiment et les conditions d'habitabilité seront améliorées.

10.6 Opposition de M. Marc Lavanchy, Morgins

« Il me semble indispensable de prévoir des fenêtres antibruit sur le pourtour de l'immeuble et non pas seulement sur la face Nord comme proposé dans votre rapport. En effet, les chambres à coucher donnent dans les angles Nord de l'immeuble, soit également contre le pont.

La pose d'un mur antibruit est tout à fait possible selon votre collaborateur. En effet, l'usage des balcons donnant au Sud ne sera plus possible lors des soirées d'été et d'automne, comme c'était le cas jusqu'à présent avec une augmentation de trafic de 10'000 à 18'000 véhicules (et encore, je ne parle pas de l'augmentation du nombre de démarrages en côte des camions et motos juste sous nos fenêtres).

De plus, concernant le nouveau revêtement de la route qui est prévu pour le passage dans la place du Flon (derrière la Migros), qui a déjà été testé en d'autres endroits de la ville, il semble que ce tablier donnerait pleinement satisfaction quant à l'atténuation importante du bruit roulant des véhicules. Votre collaborateur m'a également parlé de ce revêtement pour le Pont de la Feuillère, qu'en est-il ? Merci de me tenir au courant.

En effet, l'augmentation prévue de 80 % du trafic circulant sur le Pont de la Feuillère entraînera un surcroît très important de nuisances sonores et de pollution vis-à-vis des locataires de l'immeuble, tout comme elle aura une incidence particulièrement négative et non négligeable sur la valeur de l'immeuble.

Il va de soi qu'en cas de satisfaction de nos différentes demandes, ladite opposition sera sans autre levée. »

Réponse

L'immeuble concerné par cette observation se situe au chemin de la Chaumière N° 1. M. M. Lavanchy a été reçu en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

L'opposition est semblable à l'observation formulée ci-dessus par Mme S.Roh, il convient donc de se référer à la réponse au point 10.5.

10.7 Opposition des propriétaires des parcelles N°s 7254 et 7900, chemin de la Chaumière 1, par Sicos SA, Lausanne

10.8 Opposition des propriétaires des parcelles N°s 7253 et 7077, route de Berne 26,

par Sicoso SA, Lausanne

« Nous formons oppositions pour les raisons suivantes :

- *Le fait de ne pas avoir été englobé dans le rapport d'impact concernant la route de la Feuillère alors que les parcelles se situent en bordure de cette dernière.*
- *Nuisances accrues en raison de l'augmentation de plus de 80 % de la circulation sur la route de la Feuillère.*
- *Dépassement des valeurs limites du bruit sur ladite route, selon l'OPB.*
- *Perte de valeur des immeubles.*
- *Perte locative éventuelle.*
- *Transit d'une route principale dans un quartier résidentiel tranquille, ce qui dénature ce dernier.*

Nous faisons également toutes réserves sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées et doutons que ces dernières soient suffisantes.

Dès lors, nous réservons d'ores et déjà :

- *D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant les travaux et après ces derniers sur la qualité et la suffisance des travaux envisagés pour remédier au dépassement de la valeur limite du bruit.*
- *Le coût de ces derniers et les éventuelles répercussions sur l'immeuble (fenêtres, façades).*
- *L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades de l'immeuble.*
- *La répercussion à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux envisagés à l'extérieur.*

Nous demandons par ailleurs une expertise neutre sur le rapport d'impact dont nous contestons certaines données.

Nous contestons ce projet plus politique que nécessaire et notamment l'intitulé de la mise à l'enquête qui ne touche pas seulement le chemin des Cascades, mais plusieurs quartiers, comme par ailleurs l'absence de panneaux sur les immeubles touchés par cette mise à l'enquête.

Nous nous réservons le droit de développer d'autres arguments ultérieurement dans toute procédure. »

Réponse

Les immeubles concernés par ces oppositions se situent au sud de la route de la Feuillère. Le représentant de Sicoso SA a été reçu en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

L'opposition est semblable à l'observation formulée plus haut par Mme S. Roh, il convient donc de se référer à la réponse au point 10.5. Pour le surplus le rapport d'impact examine les effets du projet dans le périmètre restreint qui englobe la route de la Feuillère.

10.9 Opposition de la PPE chemin de la Chaumière 4, par la régie Chapuis SA, Lausanne

« Les raisons de notre décision sont notamment les suivantes :

- *Nuisances accrues pour nos copropriétaires et locataires, soit augmentation d'environ 50 % de la circulation.*
- *Dépassement des valeurs limites du bruit sur la route de la Feuillère, selon l'OPB.*
- *Perte de valeur de l'immeuble.*
- *Perte locative éventuelle.*

- *Dénature le quartier par un transit accru de la circulation dans un secteur relativement tranquille.*
- *Réserve sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées, etc.*

De plus, nous réservons d'ores et déjà :

- *D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant et après la durée des travaux.*
- *La qualité et la suffisance des travaux envisagés, le coût et les éventuelles répercussions sur l'immeuble, autres façades, fenêtres, etc.*
- *L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades, etc.*
- *Les répercussions à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux préconisés à l'extérieur, etc.*

D'autre part, nous sommes surpris du manque d'information de votre part à l'intention des propriétaires fonciers touchés par ces importantes modifications.

En effet, dans l'avis que vous avez fait paraître dans la FAOV, il n'est pas fait mention des autres quartiers touchés par ces mises à l'enquête.

De plus, nous émettons également des réserves sur les chiffres avancés concernant le trafic et les retombées futures du rapport d'impact. »

Réponse

L'immeuble concerné par cette opposition se situe au chemin de la Chaumière N° 4. Le représentant de la régie Chapuis SA a été reçu en séance de conciliation le 15 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger l'immeuble concerné conformément à l'OPB.

Etant donné que le bâtiment en question est situé dans le même contexte que le bâtiment voisin, chemin de la Chaumière N° 1, il convient de se référer à la réponse au point 10.5.

10.10 Opposition de La Germandrée C SA, chemin de la Chaumière 6, par la régie Chapuis SA, Lausanne

10.11 Opposition de Mme Anne Brugger, chemin de la Chaumière 8, par la régie Chapuis SA, Lausanne

« Les raisons de notre décision sont notamment les suivantes :

- *Nuisances accrues pour nos locataires, soit augmentation d'environ 50 % de la circulation.*
- *Dépassement des valeurs limites du bruit sur la route de la Feuillère, selon l'OPB.*
- *Perte de valeur de l'immeuble.*
- *Perte locative éventuelle.*
- *Dénature le quartier par un transit accru de la circulation dans un secteur relativement tranquille.*
- *Réserve sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées, etc.*

De plus, nous réservons d'ores et déjà :

- *D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant et après la durée des travaux.*
- *La qualité et la suffisance des travaux envisagés, le coût et les éventuelles répercussions sur l'immeuble, autres façades, fenêtres, etc.*
- *L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades, etc.*
- *Les répercussions à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux préconisés à l'extérieur, etc.*

D'autre part, nous sommes surpris du manque d'information de votre part à l'intention des propriétaires fonciers touchés par ces importantes modifications.

En effet, dans l'avis que vous avez fait paraître dans la FAOV, il n'est pas fait mention des autres quartiers touchés par ces mises à l'enquête.

De plus, nous émettons également des réserves sur les chiffres avancés concernant le trafic et les retombées futures du rapport d'impact. »

Réponse

Les immeubles concernés par ces deux oppositions se situent au chemin de la Chaumière N° 6 et 8. Le représentant de la régie Chapuis SA a été reçu en séance de conciliation le 15 août 2005 à la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger les immeubles cités conformément à l'OPB.

Les conséquences de l'augmentation du trafic annoncé sur la route de la Feuillère ont fait l'objet d'un examen approfondi dans le domaine acoustique. En référence aux exigences légales (OPB), il est retenu la pose d'un nouveau revêtement phonoabsorbant pour la chaussée, sur toute la longueur de l'artère. Cette disposition d'accompagnement, intégrée au projet de la route de contournement, participe à l'atténuation du bruit à la source.

En complément, et suite à une étude acoustique locale, la Municipalité a opté pour la mise en place d'une paroi antibruit le long du bord Sud de la chaussée. Ces deux dispositions d'accompagnement diminueront le bruit perçu sur la façade des immeubles en question par rapport à l'état actuel ; elles permettent le respect des valeurs limites d'immissions, et ce malgré l'augmentation du trafic annoncé.

10.12 Opposition de M. Daniel Schwab, chemin de la Chaumière 10, par la régie Chapuis SA, Lausanne

10.13 Opposition de Mme Anne Brugger, chemin de la Chaumière 12, par la régie Chapuis SA, Lausanne

« Les raisons de notre décision sont notamment les suivantes :

- *Nuisances accrues pour nos locataires, soit augmentation d'environ 50 % de la circulation.*
- *Dépassement des valeurs limites du bruit sur la route de la Feuillère, selon l'OPB.*
- *Perte de valeur de l'immeuble.*
- *Perte locative éventuelle.*
- *Dénature le quartier par un transit accru de la circulation dans un secteur relativement tranquille.*
- *Réserve sur les travaux préconisés par le rapport d'impact et sur les mesures générales envisagées, etc.*

De plus, nous réservons d'ores et déjà :

- *D'éventuelles indemnités demandées par les locataires pendant et après la durée des travaux.*
- *La qualité et la suffisance des travaux envisagés, le coût et les éventuelles répercussions sur l'immeuble, autres façades, fenêtres, etc.*
- *L'absence de mesures d'isolation sur les autres façades, etc.*
- *Les répercussions à l'intérieur du bâtiment suite aux travaux préconisés à l'extérieur, etc.*

D'autre part, nous sommes surpris du manque d'information de votre part à l'intention des propriétaires fonciers touchés par ces importantes modifications.

En effet, dans l'avis que vous avez fait paraître dans la FAOV, il n'est pas fait mention des autres quartiers touchés par ces mises à l'enquête.

De plus, nous émettons également des réserves sur les chiffres avancés concernant le trafic et les retombées futures du rapport d'impact.

D'autre part, nous constatons que vous n'avez pris aucune mesure particulière pour cet immeuble afin d'atténuer les nuisances, comme cela a été prévu pour les immeubles du chemin de la Chaumière 6 et 8. »

Réponse

Les immeubles concernés par ces deux oppositions se situent au chemin de la Chaumière N° 10 et 12. Le représentant de la régie Chapuis SA a été reçu en séance de conciliation le 15 août 2005 à la Direction des travaux, lors de laquelle il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'une étude acoustique de détail permettrait de définir les mesures à prendre pour protéger les immeubles cités conformément à l'OPB.

Etant donné que les bâtiments se situent en retrait de la route de la Feuillère, ainsi qu'à l'arrière des bâtiments chemin de la Chaumière N° 6 et 8, l'augmentation des nuisances sonores n'est pas perceptible. Pour le surplus, il convient de se référer à la réponse au point 10.10 ci-dessus.

10.14 Opposition de Mme Anne-Sylvie et M. Philippe Schmid & consorts, Lausanne

« Aucune paroi antibruit n'est prévue pour protéger notre quartier (côté droite en descendant la route de Berne – Boissonnet – Sallaz). Le tapis antibruit ne peut au mieux amener que 2-3 dB de moins. Il ne peut donc s'agir que d'une mesure complémentaire.

Pour notre quartier, il y aura une augmentation nette du bruit puisque celui-ci n'est actuellement pas (ou peu perceptible) pour le trafic de la place. Il y a donc nette péjoration de la qualité de la vie, et ceci après l'arrivée d'une usine Tridel rejetée en bloc par le quartier.

Les maisons limitrophes du projet recevront, selon le projet, des fenêtres antibruit. Il va de soi que cette mesure n'est pas suffisante pour les habitants du quartier. Rien ne sert de posséder un balcon, un jardin si on ne peut en bénéficier en toute tranquillité comme avant. Sommes-nous sensés vivre toutes fenêtres closes ?

La venue de l'usine Tridel, décidée par la Ville, a diminué considérablement la valeur du quartier et nous amènera un bruit supplémentaire. La ville est en train de transformer un quartier initialement tranquille et résidentiel en zone limitrophe d'une zone industrielle. Ce projet de route ne fera qu'empirer la situation.

Au niveau écologique général (pollution sonore et atmosphérique), le bilan de cette route de contournement en comparaison à une voie plate (le cas actuellement) est mauvais.

Si le but réel de la route de contournement est d'apporter un mieux à tous les niveaux et de permettre un réaménagement de la place de la Sallaz, une solution serait de la réaliser pour le bien de tous, en conséquence totalement couverte, ou à défaut entourée sur tout son tracé de parois antibruit, de sorte à revaloriser tous les logements du quartier et de la place, et de ne pas en faire seulement bénéficier une petite partie.

Nous notons que la tendance actuelle est de réaliser des tunnels ou des tranchées couvertes lors de nouvelles liaisons urbaines (ex. Neuchâtel). Nous estimons que si l'on est capable de dépenser plus de 80 millions pour un tunnel servant à convoier des ordures, il est possible de prévoir une fraction de ce montant pour une liaison correcte en milieu à forte densité d'habitations. »

Réponse

L'opposition émane des habitants du quartier situé à l'ouest de la route de Berne et au sud du chemin Louis-Boissonnet. Si l'inquiétude est justifiée pour les proches riverains de la future route de contournement, l'augmentation des nuisances acoustiques pour les plus éloignés, qui se situent à plus de 150 m du tracé, n'est pas perceptible selon les critères de l'OPB. Les opposants ont été reçus en séance de conciliation le 24 août 2005 par la Direction des travaux, lors de laquelle ils ont reçu toutes les réponses à leurs questions et ont

été informés qu'une étude acoustique de détail permettrait de préciser pour quels immeubles une protection serait nécessaire, et quelles mesures seraient les plus appropriées.

Selon les exigences légales de la protection contre le bruit, la route de contournement de la Sallaz doit satisfaire à des contraintes plus sévères que celles relatives au réseau routier existant. Les conséquences de la charge de trafic sur cette artère ont été examinées de manière détaillée notamment dans le domaine acoustique. Aussi, les mesures d'accompagnement intégrées au projet sont :

- La pose d'un revêtement phonoabsorbant sur toute la chaussée, qui participe à l'atténuation du bruit à la source.
- En complément et en référence à l'étude de détail, la Municipalité a retenu la mise en place d'un écran phonoabsorbant d'une hauteur de 2 m, à l'arrière du trottoir nord, soit entre les profils 38 et 42, ainsi que d'une paroi antibruit d'une hauteur de 4,00 m située sur le mur existant, au sud du bâtiment route de Berne 7. Aux étages supérieurs de cet immeuble et des N^{os} 9, 7 et 13, le changement de quelques fenêtres pourra cas échéant compléter le dispositif.

Ainsi, cet ensemble de mesures d'accompagnement permettra de respecter les valeurs de planification sur les façades des bâtiments avec vue directe sur la route de contournement. En ce qui concerne les propriétés situées plus au nord, l'ensemble du dispositif diminuera les nuisances acoustiques actuelles et permettra d'améliorer encore plus les conditions d'habitabilité d'une bonne partie de ce secteur résidentiel qui ne nécessitait pas d'assainissement selon l'OPB.

10.15 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

- « 1. Dans son concept, cette route de contournement est une réminiscence de l'ancienne pénétrante Vennes – Saint-Martin qui a fait et fait toujours l'unanimité contre elle. Il s'agissait d'une bretelle à cette route. Son abandon s'impose avec l'abandon de la pénétrante.
2. Dans la mesure où le choix a été fait de placer la station du m2 de la Sallaz dans le vallon du Flon, il s'impose de réaliser l'interface des transports publics de surface à proximité immédiate de cette station. L'interface prévue sur la place serait quant à elle une solution péjorant la qualité des transports en commun. Cette option augmenterait notablement les temps de transbordement.
3. La route de contournement est-elle à même de diminuer le trafic qui entrera en ville ? La réponse est à notre avis négative. L'expérience montre que toute nouvelle voirie conduit irrémédiablement à un accroissement du trafic. Les projections établies par les bureaux d'étude ne sont que des vues conjecturelles régulièrement infirmées par la réalité du terrain.
4. La route de contournement est-elle à même de diminuer le trafic sur l'avenue Victor-Ruffy ? La réponse est aussi négative : on peut atteindre le même but simplement en supprimant le tourner à gauche au bas de la route de Berne.
5. La route de contournement diminue-t-elle globalement les nuisances ? La réponse est toujours négative : à trafic égal, la pollution est augmentée en raison des fortes déclivités de la route de contournement. De plus, les zones où une diminution sensible de trafic est prévue sont remplacées par des zones où aujourd'hui existe un certain calme qui, elles, subiront de plein fouet de fortes nuisances nouvelles. Il y a donc à la fois aggravation et report de nuisances.
6. La route de contournement améliore-t-elle la qualité de vie du quartier ? C'est encore non, car la zone du Flon, la promenade et la zone de verdure des Cascades sont détruites ou subiraient de très graves nuisances.
7. La supposée convivialité de la place de la Sallaz justifie-t-elle ces sacrifices urbanistiques, environnementaux et financiers ? Là encore, la réponse est négative, non seulement dans la pesée d'intérêts, mais aussi par le fait que la Sallaz n'est pas une place. La convivialité prévue n'est objectivement qu'une vue de l'esprit. Les revêtements de sol et les quelques plantations planifiées ne génèrent pas une fonction de place.

8. *Cette route est-elle intégrée avec satisfaction dans le paysage. Non, au contraire, son impact sur le paysage de la vallée serait encore une grave et irréversible balafre. Il s'agirait d'une atteinte majeure au patrimoine urbain. »*

Réponse

(Cf. remarque préliminaire à la réponse à l'opposition 7.6)

1. Il n'y a aucune comparaison possible entre le projet de pénétrante Vennes – Saint-Martin et la route de contournement de la Sallaz. Leur fonction, leur géométrie, leur influence sur le quartier de la Sallaz sont fondamentalement différentes. Le projet de la pénétrante amenait l'automobiliste directement à la rue César-Roux sans entraves majeures sur une longueur de plus d'un kilomètre. La route de contournement a une fonction locale. Elle est beaucoup plus courte et s'insère dans un concept de trafic différent du précédent, tendant à diminuer pour l'automobiliste l'attractivité de l'entrée en ville, au profit de l'utilisation des transports en commun.
2. L'option a été analysée et n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :
 - Compte tenu des contraintes dues aux rayons de braquage des bus et de leur besoin de s'aligner aux quais, il n'est pas possible de placer sur la station m2 environ 110 m de quais.
 - La solution suggérée amènerait une circulation aussi bien côté m2 que sur la future place, alors que le projet mis à l'enquête laisse toute sa partie ouest exclusivement aux piétons et aux bus.
 - Dans le pire des cas, l'usager devra parcourir 100 m pour se rendre à la station m2. Cela représente moins de deux minutes. Ce laps de temps est largement compensé par la facilité d'approche des véhicules sur la place par rapport à la complication d'approche sur la station m2.
3. La diminution du trafic entrant en ville ne peut être obtenue qu'en offrant à l'usager une alternative commode pour ses déplacements. C'est le but recherché par le projet qui, lié à l'offre de parkings périphériques, veut créer une interface conviviale bus-m2 sur la future place à aménager. Bien qu'elle y contribue de façon indirecte, la fonction de la route de contournement n'est pas de diminuer le trafic qui entre en Ville de Lausanne mais de libérer la place de la Sallaz du trafic de transit résiduel, au bénéfice de l'aménagement de celle-ci en un lieu d'échange des moyens de transport collectifs.
4. C'est l'ensemble du concept de trafic, incluant l'utilisation de la route de contournement, qui apporte une diminution d'environ 4'500 véhicules/jour sur l'avenue Victor-Ruffly. L'interdiction de tourner à gauche au bas de la route de Berne, étudiée en variante A3 de l'étude de trafic, soulage aussi l'avenue précitée mais maintient le statu quo sur la place et n'améliore en rien l'attractivité des transports en commun.
5. Avec l'utilisation de la route de contournement et du m2, le trafic global sera diminué et distribué de manière différente au bénéfice ou au détriment de telle ou telle artère mais avec un bilan global positif. C'est ce que démontre clairement l'étude de trafic. Le projet comprend les mesures nécessaires au maintien du bien-être des riverains, notamment en contenant les nuisances en dessous des valeurs légales là où le trafic augmente (cf. étude d'impact).
6. Ce sont les mesures liées à la construction de la route de contournement qui apporteront une amélioration de la qualité de vie du quartier, notamment la future place de la Sallaz. Les gains en terme d'aménagement verts sont décrits dans la procédure du PPA.
7. La convivialité espérée doit effectivement naître de l'esprit des usagers, qu'ils soient résidents du quartier ou de passage. Encore faut-il que les conditions soient réunies pour que cela soit possible. La réalisation du projet donne cette possibilité en supprimant le trafic de transit et en créant une zone piétonne sur la place.
8. Dans la zone de la Sallaz, les ouvrages construits pour le m2 occupent tout le flanc Est du vallon du Flon. La route de contournement y est également prévue et son tracé se trouve en grande partie dans les talus du métro. En contrebas se trouve l'usine Tridel. Dans le plan partiel d'affectation soumis à l'enquête publique en parallèle, la route est principalement cernée par une surface classée en zone de

verdure et d'accès aux activités. Dans ce contexte, l'intégration de la route dans un paysage déjà très urbanisé se fait au travers d'une arborisation judicieuse des talus, créant ainsi un rappel avec la proche forêt. Dans cette zone d'activités industrielles vouées au service de la communauté, l'atteinte au patrimoine urbain n'a pas lieu d'être invoquée.

10.16 Opposition du Mouvement pour la Défense de Lausanne (MDL), Lausanne

« 3.1 Route de contournement

Cette route de contournement déplacera et augmentera les nuisances dans un secteur où les valeurs limites sont toutes dépassées et prêtertera une zone de détente pour tous les Lausannois, le bois de Sauvabelin (voir rapport d'impact, normes OPB et OPAIR).

Elle fonctionnera comme une véritable invitation à l'usage de la voiture, elle ira dans le sens contraire du but recherché, qui est une meilleure utilisation des transports publics.

En tenant compte d'une diminution du trafic de l'ordre de 15 % à 20 %, la variante maintenant le tracé actuel avec une limitation de la vitesse par un marquage au sol et deux voies de circulation, une montante et une descendante, est parfaitement adaptée, réalisable et la plus optimale, voir rapport Transitec (sans contournement).

Le report du trafic sur la route d'Oron et la Feuillère n'est pas souhaitable. Les aménagements liés à ces modifications, giratoires et parois antibruit n'ont pas été mis à l'enquête. Elles font pourtant partie intégrante du contournement de la Sallaz.

Dans le rapport d'impact, il apparaît certaines lacunes ou erreurs dans les reports de trafic dans ce périmètre avec la variante retenue du contournement.

Si les nuisances sur Victor-Ruffy sont théoriquement diminuées, elles augmenteront fortement sur les autres axes cités, sans parler de l'axe des hôpitaux où la question du passage d'un côté à l'autre de la route se posera toujours, sortie CHUV / m2, sans solutions définies à ce jour. D'autre part, le nouveau tracé de cette route de contournement ne respecte pas les normes usuelles en la matière (voir rapport technique, page 5/16, point 4.2 et page 6/16, point 4.6, géométrie du tracé, dérogations). Ce qui tend à démontrer que ce projet n'est pas adapté à ce périmètre. (Rayons en plan et pentes de 7,5 % à 9,4 %).

Sans parler de son insertion dans le site avec des parois antibruit allant d'une hauteur de 3,5 m sur 65 m de long à 4,5 m de haut sur une longueur de 75 m avec des retours horizontaux et autres aménagements nécessaires pour se prémunir contre les nuisances qui finiront de défigurer ce site.

Idem pour la sortie côté hôpitaux où une partie importante de la promenade arborisée actuelle sera condamnée.

Cette route de contournement n'est donc pas adaptée, son tracé se doit d'être annulé. »

Réponse

Comme développé au chapitre 9, le concept retenu est celui qui offre le plus grand nombre d'avantages :

- potentiel d'aménagement de la place de la Sallaz en faveur des piétons, des TC et des autres activités locales;
- diminutions importantes des nuisances liées au trafic aux endroits les plus densément habités;
- diminution générale de la circulation automobile de l'ordre de 15 % à 20 %, sans apporter des effets négatifs dans les autres secteurs de la ville.

10.17 Opposition de l'Association pour la Sauvegarde du Vallon du Flon (ASVF), Lausanne

« Remarques générales »

Nous nous opposons à ce que la construction de la route soit dissociée du projet d'aménagement de la place de la Sallaz. En effet, ces deux objets forment un tout qu'on ne saurait examiner séparément.

Il en est de même pour les carrefours situés de part et d'autre de la route de la Feuillère, ces échangeurs font partie du même projet de circulation, on ne peut pas les séparer du reste de la mise à l'enquête.

Enfin, cette route est le début de la réalisation de la pénétrante que tous voulaient éviter.

Construction de la route de contournement

On doit tout d'abord constater que seule la mise à l'enquête du plan d'affectation a été signalée sur la place de la Sallaz, alors que la mise à l'enquête de la route ne figure nulle part bien que ce soit la règle.

On doit ensuite constater que les pentes prévues sur cette route, 9,3 % sur la partie chemin des Cascades et 7,4 % sur la partie remontant vers la route de Berne, sont pour le moins inhabituelles pour une route de cette importance et pour le trafic qu'elle doit supporter.

Il s'ensuivra, en cas de chutes de neige, fréquentes à la Sallaz, un blocage complet de la circulation qui obligera l'évacuation des véhicules par la route menant vers les ateliers de la ville, la pénétrante sera ainsi réalisée au moins de nombreux jours par an en hiver.

Ces mêmes pentes vont provoquer des pollutions tant atmosphériques que sonores beaucoup plus importantes que celles de la circulation actuelle, alors que le quartier est déjà saturé. Pour la pollution atmosphérique, il faut encore compter que Tridel viendra l'augmenter quoi qu'on en dise.

On constate aussi que les accès au parking sont mal étudiés, on ne voit pas comment et pourquoi les usagers l'utiliseraient alors qu'il sera presque inaccessible tant à la sortie pour aller du côté ville que pour l'entrée en venant de Vennes. Il en est de même concernant l'accès à Tridel. Vos propositions montrent d'emblée que cette route de contournement deviendra un tel goulet que les pendulaires, venant de Lausanne ou y allant, choisiront d'autres itinéraires au grand détriment des commerçants de la Sallaz.

Lors des précédentes mises à l'enquête, vous nous aviez affirmé qu'il n'y aurait plus de constructions dans le vallon du Flon et maintenant vous proposez, non seulement le parking, mais également de le surmonter par un bâtiment, ce qui est inacceptable.

Le seul accès prévu pour aller au bois de Sauvabelin par une passerelle nous paraît bien compliqué par les tours et détours qu'il comporte, on peut penser qu'il avait été oublié et qu'il a été ajouté en dernière minute. On nous avait pourtant promis deux accès.

On doit encore ajouter que la petite promenade en face du collège de la Sallaz sera pratiquement complètement éliminée, ce qu'on a omis de faire apparaître. C'est une perte conséquente pour les habitants de la Sallaz.

Enfin, dans tout ce projet, on a complètement omis que cet axe est un important accès pour le CHUV. On voit mal les ambulances emprunter les détours qui sont proposés.

Tous ces éléments nous amènent à faire une opposition à cet avant-projet mal ficelé et incomplet.

Rapport d'impact sur l'environnement

Le rapport d'impact aurait dû, dans la règle, être mis à l'enquête préalablement à toute autre procédure, ce qui aurait permis de constater que le projet proposé est irréaliste.

Il est examiné ci-après en notant les pages qui amènent des remarques importantes.

On y indique que c'est une nouvelle mesure qui est introduite dans le plan directeur de la ville de Lausanne, et que le projet est coordonné avec le réaménagement de la place de la Sallaz et la mise en place des mesures du plan directeur des déplacements dans la ville. Ces mesures forment un tout et il n'est pas pensable de les mettre à l'enquête séparément, tant elles ont d'influence les unes sur les autres. La politique du « saucissonnage », qui est une mauvaise habitude des autorités communales, a ses limites. En outre, cette mesure n'est pas un accompagnement nécessaire du m2, mais essentiellement une desserte pour l'usine Tridel, avec le même tonnage que pour l'usine actuelle.

Page 5 – Démarches

On note : « Le rapport d'impact est établi pour le projet routier ». Le projet étant un projet complet y compris l'aménagement de la place de la Sallaz, on ne peut donc se satisfaire d'un rapport partiel négligeant des éléments importants. En outre, il aurait été utile de produire les remarques formulées par les services.

Page 5 – Description du projet

On ne voit pas la nécessité de faire descendre la route dans le vallon du Flon avec tous les inconvénients que cela provoque au point de vue du bruit et de la pollution atmosphérique en particulier, alors qu'une route à l'horizontale serait possible. On précise que c'est une route communale principale alors que, dans le rapport technique joint à l'enquête, il est précisé que cette route ne correspond pas aux mesures minimales propres à ce type de voirie. Le projet n'est donc pas conforme aux règles usuelles pour ce type de route.

Page 6 – Trafic

On note le leitmotiv qui apparaît tout au long du rapport d'impact : apporter de la tranquillité aux quartiers de Victor-Ruffly et de la Vallonnette. Mais cette tranquillité doit se faire aux dépens des habitants des routes d'Oron et de la Feuillère. Il est impensable d'imaginer que les autorités fassent une telle discrimination entre les habitants d'une même ville. L'étude Transitec n'est pas produite dans ce dossier, elle proposait cependant un autre aménagement possible sans la construction de la route de contournement mais cette possibilité a été escamotée alors qu'elle était sûrement très intéressante.

Page 6 – Justification du projet

On prétend, par le réaménagement de la place de la Sallaz, redonner un lieu de vie aux habitants. C'est complètement faux, il y aura d'abord une vaste surface destinée uniquement aux transports publics 18 heures par jour, surface inaccessible aux piétons, c'est la seule priorité donnée à ce projet. Le reste de l'aménagement proposé n'est que de la cosmétique pour faire avaler la couleuvre. On n'a même pas prévu de possibilités pour les visiteurs des habitants du quartier d'accéder à proximité des bâtiments, ne serait-ce que pour déposer des personnes âgées. Les accès aux commerces sont compliqués et prendront autant de temps qu'actuellement. En outre, le plan de circulation, tel que proposé, sera une grande entrave pour le passage des ambulances, pour lesquelles on sait que, la plupart du temps, chaque minute compte.

Page 6 – Conformité avec l'aménagement du territoire

Si le projet de détournement est conforme au schéma de l'organisation urbaine future du Plan directeur communal, il est indispensable que ce futur soit connu et accepté par les habitants concernés avant d'en faire une règle.

Page 7 – Bruit

Le rapport précise « actuellement, les valeurs limites d'immission sont atteintes, voire dépassées le long de la majorité des axes de l'étude... ». A la place de réduire les nuisances, le choix du présent projet tend donc au contraire à les augmenter dans des proportions considérables le long de la route d'Oron et de celle de la Feuillère. Il est évident que le projet ne tient pas compte du Plan général d'affectation approuvé par le Conseil communal le 22 septembre 2003.

L'assainissement de la place de la Sallaz n'est en fait qu'un report de charge sur le versant vallon du Flon des bâtiments concernés. Compte tenu des pentes importantes du projet, il y aura certainement une

augmentation générale du bruit qui se répercutera certainement aussi sur la tranquillité du bois de Sauvabelin par effet de résonance et sur la place de détente qui est projetée.

L'étude des pollutions sonores fait apparaître un nombre important de façades à isoler, de revêtement phonoabsorbant et de parois antibruit, ce qui représente certainement une dépense considérable. La solution proposée est certainement, de ce point de vue, inacceptable, elle obligerait les habitants à vivre fenêtres fermées.

L'assainissement du tronçon Sud de Victor-Ruffy est purement théorique, l'accroissement des niveaux sonores le long des routes d'Oron et de la Feuillère sera bien réel avec ce projet.

Les façades des bâtiments donnant sur la place de la Sallaz ne seront pas épargnées, elles devront subir le bruit du trafic des bus manoeuvrant sur la place, ce qui n'est pas à négliger ; en effet, ces bruits dépassent et de loin ceux du reste de la circulation.

Page 7 – Air

Le projet permet peut-être de soulager quelque peu la place de la Sallaz et l'avenue Victor-Ruffy, mais certainement au détriment de la pollution du bois de Sauvabelin qui est pourtant considéré comme une zone de détente pour les Lausannois. En particulier, la place de détente prévue sera en plein dans la pollution de la route de contournement.

Page 8 – Faune et flore

Il est évident que la description faite dans ce paragraphe est pour le moins tendancieuse si l'on songe au bruit et à la pollution supplémentaires qui perturberont la tranquillité du bois de Sauvabelin. Sur le site des chantiers actuels, il n'y a plus d'espèces présentes.

Page 8 – Forêt

On doit noter que certains déboisements ne sont pas en rapport direct avec la construction de la route. Beaucoup se rapportent aux zones de travaux et de dépôt situées à l'amont des ateliers de la ville.

Page 8 – Paysage

Le paysage a effectivement déjà été massacré par les constructions de Tridel et du m2, seuls les quelques reboisements prévus permettront peut-être de l'améliorer dans une très faible mesure.

Page 9 – Mesures

Dire que 24 mesures sont nécessaires pour répondre aux exigences de la Loi sur la protection de l'environnement et autres lois en matière de protection de la nature et du paysage, c'est reconnaître que le projet est vraiment mauvais. C'est donc bien un autre projet qu'il faut étudier et développer. Ce simple aveu des nombreuses mesures nécessaires montre que le projet n'est pas abouti.

Page 9 – Conclusions

On peut revenir sur l'amélioration de la qualité de vie des quartiers de Victor-Ruffy et de la Vallonnette, au large détriment de celle des quartiers proches de la Sallaz. Le projet montre qu'on ne pense qu'aux transports publics sans se préoccuper des habitants concernés. La route de contournement avec tous ses aménagements contribuent à une dégradation importante du site concerné à tous points de vue.

Page 11 – 1.3 Contexte historique

Cet historique relève que le PAC Tridel prévoyait expressément un accès à l'usine d'incinération depuis la route de Berne, mais cet accès n'a jamais été mis à l'enquête. Il y a tout lieu de penser que c'est la nécessité de cet accès qui a motivé le choix du tracé de la route de contournement, alors que d'autres options auraient permis d'éviter d'emprunter le vallon du Flon que la Municipalité s'ingénie à massacrer au maximum.

Relevons au passage qu'une manière de ménager l'environnement aurait été de ne pas construire Tridel à l'endroit choisi, ce qui aurait évité une pollution supplémentaire par les gaz et le bruit des camions accédant à l'usine d'incinération. Ajoutons encore que, quelles que soient les mesures prises, Tridel ne contribuera certainement pas à l'amélioration de l'air du quartier.

Page 19 – 3.3 Brève description du chantier

Prétendre apprécier l'impact de la circulation du chantier en divisant le nombre total de camions par la durée du chantier est une pure plaisanterie. Heureusement que les phrases suivantes donnent une vue plus réaliste de l'impact.

Page 22 – 4.1.2 Rappel du concept retenu par le plan directeur

Le projet présenté ne répond manifestement pas à « une politique de stationnement privilégiant les habitants et les clients des commerces et services ». L'accès des véhicules à la Sallaz étant rendu très compliqué, que ce soit directement ou par le parking prévu, il est manifeste que le public renoncera à fréquenter les commerces de la Sallaz et se rendra dans des endroits plus accessibles et plus accueillants, ce qui, en définitive, contribuera à accroître les nuisances en d'autres endroits.

Page 27 – 4.3.1 Contraintes et objectifs pour l'élaboration du concept

« L'objectif ambitieux de diminution des charges du trafic est cohérent avec la politique volontariste... ». Ces deux adjectifs fort courtois démontrent en fait que l'objectif ne sera pas atteint, l'ambition et la volonté ne représentent rien de concret et n'étant pas en mesure d'aller contre les faits qui, eux, sont têtus.

Page 29 – 4.4 Synthèse des concepts

Nous relevons que le rapport admet que « l'affectation actuelle des circulations est la plus efficace ». Pourquoi dès lors en changer ? Car contrairement à ce qu'affirme le rapport et qui n'est qu'une assertion sans justification, on peut imaginer des tracés de circulation qui permettraient de réaménager la place de la Sallaz sans construction de la route de contournement. Comme dit plus haut, si l'on prétend que celle-ci s'impose, c'est parce qu'il faut desservir Tridel. On constate aussi que cette route est liée à l'aménagement de la place de la Sallaz et que ces deux projets n'en font qu'un et doivent être examinés ensemble. Le rapport d'impact est lacunaire à cet égard et doit être revu.

On ne voit pas en quoi la variante B1/4 provoquera une diminution du trafic sur Victor-Ruffy. Comme les automobilistes qui utilisent actuellement Victor-Ruffy n'auront aucune raison d'utiliser à l'avenir la route de contournement, on ne voit pas ce qui justifie l'hypothèse d'une baisse massive du trafic sur cette avenue. Là encore, le rapport d'impact est lacunaire et doit être complété.

Dans le même ordre d'idée, on ne comprend pas, au chapitre 4.6 Charges de trafic, figure 4.10, pourquoi le trafic diminue de 2'600 à l'amont de Boissonnet, puis de 6'200 à l'aval de ce carrefour sans que le rapport soit équivalent ou approchant sur le bas de la route d'Oron. Là encore une explication doit être donnée.

Page 43 – Justification du projet

On renvoie aux remarques faites sous le même titre en page 3 de cette lettre.

Page 49 – Sensibilité au bruit

Comme l'indique l'auteur du rapport, les valeurs des bruits ont été calculées en adaptant au trafic prévu sur la route de contournement les valeurs admises dans le rapport d'impact Vennes – Saint-Martin. Ce faisant, il n'est pas tenu compte du projet en U et de la pente de la route qui impliquent accélérations, décélérations et changements de vitesse qui accentuent très fortement les émissions sonores et la pollution atmosphérique.

Lacunes du rapport

Outre les lacunes déjà signalées plus haut, il y a lieu de relever que le rapport n'étudie pas les problèmes importants qui vont se poser aux carrefours route de Berne – Boissonnet – Feuillère et route d'Oron – Feuillère avec l'accroissement du trafic sur la Feuillère.

D'autre part, il ne porte aucune attention au problème de l'accès au CHUV des personnes venant en visite de l'extérieur et devant se rendre au parking de l'hôpital. Il néglige complètement, en outre, le problème des ambulances, du SMUR et de toutes les urgences.

Enfin, comme déjà signalé plus haut, les accès au parking et à Tridel n'ont fait l'objet d'aucun examen ou étude sérieuse alors qu'il s'agit d'un problème sérieux et directement lié à la fluidité du trafic.

Compte tenu de tout ce qui précède, le rapport d'impact est un avant-projet de rapport qui mériterait une étude beaucoup plus approfondie sur de très nombreux points. »

Réponse

La séance du 7 septembre 2005 réunissant l'opposant et la Direction des travaux, malgré un sain climat d'échanges d'idées, n'a pas abouti à une conciliation. Les réponses données sur la question des chemins piétonniers ont cependant été satisfaisantes et l'opposition est retirée sur ce point.

Rapport d'impact sur l'environnement

Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) élaboré conformément aux exigences légales de la Confédération et du Canton de Vaud doit être mis à l'enquête publique selon les mêmes modalités et en même temps que le projet de route de contournement, voir du plan partiel d'affectation. La coordination des procédures est ainsi assurée.

La majorité des prises de position de l'association sont basées principalement sur l'appréciation de la synthèse des chapitres respectifs du rapport d'impact.

Or, ces derniers sont élaborés d'une manière détaillée, conformément aux exigences légales et participent à la description complète des effets du projet dans le périmètre élargi comme dans le périmètre restreint. De plus, pour chaque domaine les mesures d'accompagnement prévues pour la protection de l'environnement et des riverains sont explicitées et répondent aux demandes de l'association. L'ensemble de ces dispositions intégrées au projet de route de contournement sont regroupées dans le catalogue des mesures de protection (voir tableau 9 – 1 du RIE). En outre, les informations fournies dans le RIE sont fiables et vérifiables. Les méthodes utilisées pour l'évaluation des effets, dans chaque domaine, sont reproductibles et agréées par les services spécialisés de l'Etat.

Pour le surplus, l'étude d'impact figurant au paragraphe 11.5 du présent préavis complète les éléments de réponse ci-dessus.

Annonce d'enquête

L'annonce de la mise à l'enquête publique de la route de contournement et de son rapport d'impact sur l'environnement est conforme à la procédure selon la Loi sur les Routes (LRou). L'information, parue le 31 mai 2005 dans la Feuille des avis officiels et dans le journal 24 heures Lausanne et région, a été affichée dès le 1^{er} juin au pilier public et au secrétariat municipal. Tous les riverains directement concernés par le projet ont reçu au préalable une lettre signature les informant de la mise à l'enquête. Celle-ci a également paru sur Internet pendant tout le mois de juin. Aux carrefours situés aux extrémités de la route de la Feuillère, seules des modifications de balisage et de régulation, non soumises à enquête publique, sont envisagées.

Trafic

Les motivations de l'opposition en ce qui concerne le trafic sont semblables à celles du MDL (voir point 10.15). Les réponses étant les mêmes, prière de se référer au chapitre cité.

L'étude Transittec est une étude préliminaire conçue comme aide à la décision de la Municipalité. A ce titre, elle ne devait pas en tant que telle être soumise à l'enquête publique. Au demeurant, le rapport d'impact en faisait un résumé et la citait comme annexe. Elle pouvait donc être consultée sur demande pendant le délai de l'enquête.

Pentes longitudinales

Les pentes longitudinales de la route projetée sont dictées par la topographie locale, par les contraintes liées au m2 et les divers besoins de raccordements. Bien que relativement importantes, ces pentes sont loin d'être uniques à Lausanne et nous citons pour l'exemple :

Rue du Bugnon	7,5 %
Route de Berne	7,0 %
Avenue d'Ouchy	8,3 %
Avenue de Beaulieu	10,0 %
Avenue de Tivoli	10,3 %
Rue du Valentin	11,6 %
Avenue du Grey	13,0 %
Avenue du Mont-Blanc	13,3 %

Le trafic sur ces axes ne pose pas de problèmes, si ce n'est de manière tout à fait exceptionnelle en hiver et souvent en raison d'un mauvais équipement ou d'un comportement inadapté des usagers. Le déneigement de la route de contournement se fera en parallèle à celui de la route de Berne et de la rue du Bugnon, ainsi le blocage de la circulation ne saurait se produire. La crainte de la déviation du flux automobile par la route privée du Vallon n'est pas fondée car le gabarit de cette dernière a été intentionnellement réduit et ne correspond pas à celui d'une route principale. De plus, elle sera fermée au trafic général (cf. PPA) par des mesures matérielles.

Accès à la route

Pour le projet d'exécution, tous les accès à la route de contournement seront mis en conformité aux normes VSS en vigueur et permettront la circulation des poids lourds.

Transit des urgences

Le dossier de mise à l'enquête précise sans ambiguïté que tous les véhicules des urgences pourront traverser la place comme aujourd'hui. Il est prévu d'installer un dispositif d'arrêt de la circulation escamotable à télécommande. Le chauffeur du véhicule des urgences aura donc le choix, en fonction de sa destination, d'emprunter la route de contournement ou de passer à travers la future place piétonne.

10.18 Opposition de la Caisse de pensions de la Banque Cantonale Vaudoise, par Me Laurent Trivelli, avocat, Lausanne

10.19 Opposition de la SI Wadimo B SA, par Me Laurent Trivelli, avocat, Lausanne

« Ma cliente n'entend pas se prononcer sur l'opportunité ou la légalité du projet de contournement aujourd'hui à l'enquête publique. Ce sera aux autorités politiques, et cas échéant à la justice, d'en décider.

Ma mandante entend toutefois réserver ici expressément ses droits à l'encontre de la Commune, en particulier mais non exclusivement dans l'hypothèse où l'un ou l'autre des locataires de son immeuble faisait valoir des prétentions en baisse de loyer.

En effet, aujourd'hui, les appartements situés dans l'immeuble de la Caisse de pensions de la BCV [respectivement de la SI Wadimo B SA] bénéficient – et les chambres à coucher en particulier – d'une grande tranquillité, donnant à l'Ouest sur la vallée du Flon, particulièrement calme la nuit.

Si la route de contournement se réalise, c'en sera fini de la tranquillité nocturne des locataires, qui risquent fort de demander une baisse de loyer, conforme en cela avec la jurisprudence en matière de baux à loyer.

Ma mandante entend donc réserver ses droits à l'encontre de la Commune de Lausanne, notamment pour expropriation des droits de voisinage, cela tant pour la période du chantier que pour la suite et le très long terme. »

Réponse

L'ensemble du projet représente au contraire une amélioration significative des conditions d'habitation dans les immeubles mentionnés. S'il est vrai que des bruits routiers nouveaux existeront côté ouest, ils seront réduits puisque la route doit respecter les valeurs limites de planification très restrictives d'exposition au bruit. Le bruit maîtrisé de la route de contournement est par ailleurs très largement compensé par les gains spectaculaires (jusqu'à 16 dB) obtenus en façade Est. En outre, il convient de relever la plus-value indéniable que représente l'arrivée du m2 et son interface avec le réseau des bus pour ces immeubles.

11. Etude d'impact sur l'environnement (articles 17 à 20 OEIE)

11.1 Introduction

Le rôle et la situation dans le réseau routier de la route de contournement du centre secondaire de la Sallaz constituent une installation soumise à l'étude d'impact sur l'environnement (ci-après EIE), selon le chiffre 11.3 de l'annexe à l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE). De plus, en vertu de l'article 5 du Règlement d'application de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (RVOEIE) du 25 avril 1990, l'étude d'impact, qui peut s'effectuer en deux étapes, a été mise en œuvre dès l'élaboration du plan partiel d'affectation « Flon supérieur ». En parallèle, le projet de la nouvelle route de contournement a été mis au point. Ainsi, le rapport d'impact a été élaboré pour la demande d'autorisation de cette infrastructure, pour un périmètre "élargi" qui englobe la jonction de Vennes, le pont de Chailly, la place de l'Ours et la partie Est du Bois de Sauvabelin.

Avant la remise, le 16 mars 2005, du projet de route de contournement et de son rapport d'impact sur l'environnement (RIE) au Département des infrastructures (DINF) pour l'examen préalable, selon l'article 3, respectivement 10 de la Loi sur les routes (LRou), des séances de concertation ont réuni, à plusieurs reprises, les services communaux et les mandataires, ainsi que les services cantonaux spécialisés, afin d'élaborer les bases dudit dossier d'impact, notamment l'enquête préliminaire (article 8 OEIE) qui a été avalisée lors de la séance de la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) du 14 janvier 2005.

11.2 Enquête publique

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF) et conformément à l'article 13 de la Loi sur les routes (LRou) ainsi qu'à l'article 57 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), la route de contournement a été soumise à l'enquête publique du 1^{er} au 30 juin 2005.

En complément, et selon l'article 11 RVOEIE, le rapport d'impact sur l'environnement (CEP, 17 mai 2005) a été mis en consultation publique selon les mêmes modalités et en même temps que l'enquête publique de la route de contournement de la Sallaz. Parallèlement, le plan partiel d'affectation « Flon supérieur » a également été mis à l'enquête publique, accompagné de la demande de défrichement.

Les observations et les oppositions concernant les thèmes du rapport d'impact sont traitées au chapitre 10, Procédure de la route de contournement et du rapport d'impact sur l'environnement.

11.3 Autorité compétente

L'autorité compétente doit s'assurer que toutes les prescriptions fédérales et cantonales applicables au projet sont respectées. Selon l'article 5 OEIE, l'étude d'impact sur l'environnement est effectuée par l'autorité qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet. En

l'occurrence, conformément à l'article 13, alinéa 3 LRou, c'est le Conseil communal qui adopte le projet de route de contournement et qui devient, par définition, l'autorité compétente au sens de l'article 2 RVOEIE. En outre, les articles 57 à 62 LATC sont applicables par analogie.

11.4 Pouvoir d'examen de l'autorité compétente

L'autorité compétente détermine, sur la base des éléments d'appréciation mentionnés à l'article 17 OEIE, si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, en statuant dans le cadre de la procédure décisive sur l'installation soumise à l'EIE. Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, applicables au projet de la route de contournement de la Sallaz, sont les suivantes :

- la Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE) ;
- l'Ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair) ;
- l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) ;
- l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE) ;
- le Règlement d'application de l'OEIE du 25 avril 1990 (RVOEIE) ;
- l'Ordonnance pour le traitement des déchets du 10 décembre 1990 (OTD) ;
- la Loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1991 (LFo) ;
- la Loi forestière vaudoise du 19 juin 1996 (LVLFo) ;
- la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 20 février 1996, modifiant celle du 4 décembre 1985 (LATC) ;
- la Loi cantonale sur les routes du 23 avril 1991 (LRou).

11.5 Etude d'impact

Le projet de route de contournement est soumis à l'étude d'impact sur l'environnement en application de l'article 1 OEIE et de son annexe, sous chiffre 11.3, respectivement du RVOEIE.

Selon l'article 17 OEIE, l'étude d'impact sur l'environnement, à savoir l'examen de compatibilité du projet aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection de l'environnement, s'effectue notamment sur la base :

- du rapport d'impact ;
- de l'avis de l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de défricher ;
- des avis et conditions des services spécialisés ainsi que de la CIPE ;
- du résultat de l'enquête publique.

Le rapport d'impact (RIE), daté du 17 mai 2005, a été élaboré par les bureaux CEP (Communauté d'Etudes Pluridisciplinaires), Transitec SA et Sede SA. Il comporte, outre une description de l'infrastructure et une justification du projet, une analyse de l'accessibilité multimodale dans le secteur nord-est, une étude de bruit, une évaluation de la pollution de l'air, ainsi que le défrichement de la forêt et l'analyse des impacts paysagers.

Des mesures d'intégration sont proposées pour réduire les atteintes à l'environnement, à la nature et au paysage. L'ensemble des mesures liées au projet routier est décrit sous la forme d'un catalogue (tableau 9-1 RIE). La plupart de ces mesures devront obligatoirement être mises en œuvre en cas de réalisation de l'infrastructure.

11.5.1 Trafic

a. Rapport d'impact

Le chapitre 4 RIE explicite l'accessibilité tant routière que par les transports publics dont dispose le nord-est. La place de la Sallaz constitue le lieu de vie central d'un quartier important de Lausanne, ainsi qu'un carrefour pour le réseau routier et les lignes de transports collectifs. Cette place sera directement touchée par l'arrivée du métro m2 en 2008 puisqu'elle constituera une interface multimodale importante en relation avec la station « Sallaz » en cours de réalisation.

Une étude de réorganisation des déplacements dans le secteur nord-est / la Sallaz a été réalisée par le bureau Transitec SA avec pour buts :

- définir les concepts multimodaux d'organisation des déplacements ;
- examiner la faisabilité des concepts multimodaux, notamment pour des solutions avec ou sans contournement de la place de la Sallaz.

Au terme de cette étude des déplacements, les variantes sans contournement de la place de la Sallaz ont été écartées. Au sein des variantes avec contournement de la place de la Sallaz, le choix des autorités lausannoises s'est porté sur la variante supprimant tout trafic de transit individuel entre le bas de la route de Berne et les avenues Victor-Ruffly et de la Sallaz. Cette variante retenue, appelée B4, est celle qui, tout en répondant aux objectifs de la restructuration du réseau tl lié au m2, apporte le meilleur bilan pour la tranquillité du quartier de Victor-Ruffly ainsi que pour le réaménagement du pôle secondaire de la Sallaz.

C'est donc cette variante qui sert de base pour l'analyse des impacts sur l'environnement dans le rapport d'impact (RIE). Les dispositions d'aménagement et de gestion du trafic en entrée, comme en sortie, de la future infrastructure assurent une sécurité optimale des usagers et une exploitation cohérente de la nouvelle interface pour les transports publics à la Sallaz. En complément, il conviendra de renforcer la maîtrise du trafic individuel motorisé (TIM) par la redéfinition du système de la régulation lumineuse des carrefours qui induiront les diminutions du trafic planifiées lors du processus d'élaboration du m2, entériné lors de la votation cantonale relative au financement du m2 fin novembre 2002.

b. Les avis exprimés

Le service de la mobilité de l'Etat de Vaud (SM) est d'avis que la solution retenue, nettement « volontariste », est plus favorable aux modes doux et sur le plan de l'exploitation rationnelle de l'interface des transports publics (TC) de la place de la Sallaz. De plus, il souligne l'importance d'une gestion appropriée des carrefours dans l'optique d'une politique de mobilité multimodale caractérisée par la limitation nécessaire du trafic individuel motorisé et une utilisation accrue des TC. Ces dispositions de gestion des intersections devront toutefois bien prendre en compte les possibles reports de trafic sur le réseau routier et garantir les conditions de sécurité sur l'autoroute A9.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis exprimé par le service cantonal de la mobilité qui donne un préavis favorable à la réalisation de l'ensemble du projet. En particulier, ce dernier exige que des dispositions particulières soient mises en place pour gérer la baisse du trafic individuel motorisé dans ce secteur urbain qui sera desservi efficacement par les transports publics dès le deuxième semestre 2008.

11.5.2 Protection contre le bruit

a. Rapport d'impact

Le chapitre 7.1 du rapport d'impact examine les immissions sonores diurnes et nocturnes générées par le trafic routier sur la nouvelle artère. En complément, les incidences sonores sur les bâtiments existants le long des voies de report, liées au trafic supplémentaire, ont été évaluées en fonction des degrés de sensibilité (DS) au bruit légalisés, principalement le DS III.

L'étude acoustique a analysé les effets directs de la nouvelle route de contournement de la Sallaz, ainsi que les effets indirects dus à la nouvelle répartition des charges de trafic sur le réseau routier existant compris dans le périmètre élargi.

Actuellement, les valeurs limites d'immissions sont atteintes, voire dépassées le long de la majorité des axes existants dudit périmètre d'étude.

Par l'organisation des circulations et la réalisation de la nouvelle artère, la répartition des charges de trafic entraînent :

- une diminution globale des niveaux sonores le long de la plupart des artères existantes ;
- un assainissement de la place de la Sallaz (300 habitants), ainsi que du tronçon sud de l'avenue Victor-Ruffly (520 habitants) ;
- un accroissement des niveaux sonores le long de la route de la Feuillère, ainsi que le long du tronçon sud de la route d'Oron.

La nouvelle infrastructure provoque, à elle seule, un dépassement important des valeurs de planification sur les façades des bâtiments situés à l'ouest de la place de la Sallaz.

Une panoplie de mesures intégrées à l'ensemble du projet et mise à l'enquête publique, telles que pose de revêtement phonoabsorbant, construction d'une couverture et de parois antibruit, ainsi que pose de fenêtres isolantes, permettront de diminuer les niveaux sonores et de les ramener à des seuils respectant les valeurs limites pour des bâtiments. La mise en œuvre de l'ensemble des dispositions permet d'assurer le respect de l'OPB pour le projet de route de contournement, en particulier les articles 7 (limitation des émissions des nouvelles installations fixes) et 9 (utilisation accrue de voies de communication) et, pour certains bâtiments, de déroger aux conditions prévues aux articles 10 et 11 OPB.

b. Les avis exprimés

Le service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN, service cantonal spécialisé dans le domaine de la lutte contre le bruit au sens de l'article 13 OEIE) s'est déterminé comme suit en tant qu'autorité d'application de l'OPB.

En regard des charges de trafic prévisibles engendrées par la réalisation de la nouvelle infrastructure, ainsi que par la réorganisation des circulations, seules les augmentations des niveaux sonores pour les routes de la Feuillère et d'Oron, tronçon sud, ne respectent pas les exigences de l'article 9 OPB. Cependant, pour l'ensemble du périmètre élargi, la variante retenue est plus favorable en terme d'assainissement du bruit du trafic. Aussi le SEVEN accepte-t-il d'accorder une dérogation à l'article 9 selon les conditions des articles 10 et 11 OPB pour les bâtiments les plus exposés le long de ces deux artères. Ainsi, la pose d'un revêtement phonoabsorbant et l'isolation acoustique des bâtiments riverains ne respectant pas ledit article 9 devront être réalisées avant la mise en service de la nouvelle route. Ces derniers devront être insonorisés selon les critères de l'annexe 1 OPB.

Conformément au principe de prévention de la LPE (article 11) et en regard des exigences de l'OPB, les niveaux d'évaluation, dans le voisinage de la route de contournement, ne devront pas dépasser les valeurs de planification (Vp, article 7, alinéa 1 OPB). Ainsi, à l'exception du futur bâtiment C, planifié dans le plan partiel d'affectation, et des deux bâtiments existants, route de Berne 1 et 7, les Vp peuvent être respectées à la double condition de poser un revêtement phonoabsorbant sur tout le tracé de la route, ainsi que de construire des parois antibruit et une couverture partielle de la chaussée. De plus, l'infrastructure présentant un intérêt public prépondérant, l'autorité d'exécution peut accorder des allègements, conformément à l'article 7, alinéa 2 OPB.

En conséquence, pour les deux bâtiments situés au bas de la route de Berne, des mesures d'isolation acoustique devront être entreprises au sens de l'article 10 OPB, de manière à ce que les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit possèdent un indice d'affaiblissement apparent pondéré $R'w$ selon l'annexe 1 OPB, soit 35 dB(A) mesuré in situ. Le SEVEN accepte d'accorder des allègements au présent projet aux conditions susmentionnées et pour autant que le changement de fenêtres soit effectué dès le début du chantier afin que les habitants puissent en bénéficier. Pour le surplus, le SEVEN est l'autorité d'exécution au sens de l'article 10 OPB ; il devra donc être associé aux travaux d'isolation acoustique des bâtiments existants, au cours desquels seront déterminées les fenêtres à changer.

En regard des oppositions reçues lors de l'enquête publique et en référence aux séances de conciliation tenues avec les intervenants, une étude acoustique complémentaire, basée sur une campagne de mesures in situ, a permis de déterminer les niveaux sonores actuels. De plus, cette étude a optimisé les mesures de protection contre le bruit intégrées au projet de route de contournement mise à l'enquête et décrites dans le paragraphe 7.1.4 RIE. A l'issue de cette étude, la Municipalité complète le dispositif de protection de la manière suivante :

- Le long de la route de la Feuillère, construction d'une paroi antibruit implantée au sud de l'artère et d'une longueur d'environ 225 mètres. Cette disposition, en complément du revêtement phonoabsorbant, permettra une baisse de la perception du bruit par rapport à l'état actuel et ce sans aucune aggravation des conditions acoustiques pour les bâtiments au nord de la rue.

En ce qui concerne la route de contournement, elle préconise que les mesures d'accompagnement intégrées au projet soient renforcées et complétées par les dispositions suivantes, certaines allant au-delà des exigences de l'OPB :

- La couverture des 2 voies de la route, sur une longueur de 80 m (profils 7 à 15).
- Une paroi de 4,25 m de hauteur au dessus du niveau de la route, implantée à 5,50 m à l'Est de son axe sur une longueur supplémentaire de 45 mètres (profils 18 à 29). Ce prolongement remplace, sur le plan acoustique, l'effet de protection du socle du futur bâtiment « C » planifié dans le plan partiel d'affectation.
- Un écran acoustique de 4 m, devant les bâtiments route de Berne N° 9 et N° 7, d'une longueur de 35 m.
- Une paroi antibruit de 2 m de haut et de 40 m de long (profils 38 à 42) implantée à 5,50 m au nord de l'axe de la route.
- Les faces des parois de protection côté route seront absorbantes (coefficient d'absorption α moyen 0,85) afin de réduire les réflexions sur les bâtiments.
- Une isolation partielle des façades sud et ouest pour les niveaux supérieurs des bâtiments route de Berne N° 9 et 13 sera réalisée.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis exprimé par le service cantonal (SEVEN), qui donne un préavis favorable à l'ensemble du projet. En particulier, il précise que la part du trafic imputable à la réalisation de la nouvelle infrastructure est admissible et que les exigences des articles 7 et 9 OPB sont respectées pour le projet compte tenu de l'ensemble des dispositions de protection des riverains.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection contre le bruit.

11.5.3 Protection de l'air

a. Rapport d'impact

Le chapitre 7.2 du rapport d'impact détermine les impacts sur la pollution atmosphérique dans le périmètre élargi, il examine la compatibilité du projet avec le Plan des mesures (PDML).

L'impact du projet sur la qualité de l'air a été évalué par rapport à l'état de référence 2008, avant la mise en service du m2. Une comparaison a également été effectuée par rapport à deux variantes d'exploitation du réseau routier dans le nord-est lausannois.

Les calculs effectués pour le projet montrent une diminution significative des émissions de NO_x (3,7 t/an) par rapport à l'état de référence (2008 sous m2 / 68.7 t/an) et une très forte diminution par rapport à l'état actuel (20,1 t/an) due à l'évolution de la technique.

En terme de pollution, le projet permet de décharger la place de la Sallaz et l'avenue Victor-Ruffly au détriment de la vallée supérieure du Flon. Il présente l'avantage de déplacer partiellement la pollution en des lieux moins sensibles car moins habités. Il est notamment relevé que les valeurs d'immissions de dioxyde d'azote (NO₂) dans le périmètre d'étude élargi se situent entre 34 et 47 µg/m³ qui dépassent donc la valeur limite d'immissions de 30 µg/m³ (OPair, article 2, alinéa 5).

En complément, le Plan des mesures (PDML) en vigueur, qui s'applique à l'agglomération lausannoise dans son ensemble, retient que la maîtrise du trafic accompagnée d'un usage accru des TC représente une part prépondérante du respect des dispositions du PDML.

La nouvelle infrastructure et la réorganisation du trafic par l'adaptation de la régulation lumineuse sont également compatibles avec le Plan des mesures OPair 04 (PDM04). Elles s'insèrent parfaitement dans la mesure M0-14 (Mise en œuvre des mesures d'accompagnement au m2 favorisant le report modal) qui est une mesure centrale de l'assainissement de la qualité de l'air dans le nord-est lausannois notamment.

b. Les avis exprimés

Le service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN, service cantonal spécialisé dans le domaine de la lutte contre la pollution atmosphérique au sens de l'article 13 OEIE) s'est déterminé de la manière qui suit. Sur le plan local, il constate que la baisse des émissions est bien due à la réalisation du projet de contournement et du m2, elle ne peut donc pas être attribuée à la seule réalisation de l'infrastructure routière.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de protection de l'air. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure et relève que le projet de route de contournement est en adéquation avec la réalisation du Plan des mesures de l'agglomération lausannoise (PDML), approuvé le 21 juin 1995 par le Conseil d'Etat.

En complément, l'examen de compatibilité avec le Plan des mesures OPair 04 est assuré. Toutefois, il conviendra, lors du suivi de ce dernier, d'évaluer l'adéquation entre les concentrations de polluants et l'évolution du trafic dans le nord-est. Dans le cas d'inadéquation, des dispositions touchant à la gestion et à l'exploitation du trafic devraient vraisemblablement être imposées dans le périmètre élargi.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection de l'air.

11.5.4 Protection des eaux

a. Rapport d'impact

Le projet est situé hors zone ou secteur de protection des eaux. Aucun captage n'est recensé dans son périmètre d'influence.

Le cours d'eau le plus proche est le Flon, situé dans un voûtage sous l'ancienne décharge du Vallon et dont les eaux ont été en partie détournées vers la Vuachère.

Par l'augmentation des surfaces revêtues, le projet contribuera à diminuer les infiltrations pluviales dans les remblais pollués du Flon.

Les eaux de surface seront collectées en un seul point et conduites, après passage dans un dépotoir et séparateur d'hydrocarbures, jusque dans le voûtage du Flon. L'impact sur les eaux souterraines et de surface sera donc négligeable.

b. Les avis exprimés

Le service des eaux, sols et assainissement, division économie hydraulique (SESA, service cantonal spécialisé dans le domaine de la protection des eaux au sens de l'article 13 OEIE), prend note de la récolte des eaux de route dans un dépotoir et qu'en conséquence il n'y a pas de rejet direct dans un cours d'eau.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de protection des eaux. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection des eaux.

11.5.5 Protection de la faune et de la flore

a. Rapport d'impact

Le périmètre du projet est dépourvu de milieux naturels matures, car la majeure partie des surfaces a été bouleversée par les chantiers Tridel et m2.

Sur l'emprise de la route, seules des espèces animales pionnières ont été recensées. Par contre, à proximité dans la vallée du Flon, on note la présence d'espèces intéressantes (insectes, faune forestière) et en particulier d'une population de crapauds sonneurs à ventre jaune (amphibiens protégés).

Les espèces présentes sont peu sensibles au dérangement et assez tolérantes aux perturbations.

Le projet routier ne provoquera pas de coupure pour la faune, car il est pratiquement collé, sur son flanc ouest, à une zone densément bâtie.

Les aménagements biologiques prévus dans le cadre du plan partiel d'affectation « Flon supérieur » pour créer des biotopes favorables aux amphibiens, pour améliorer la diversité des milieux et pour renforcer le corridor biologique entre les deux versants de la vallée du Flon auront un impact positif sur les milieux naturels.

b. Les avis exprimés

Le service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN) relève que les aménagements prévus permettront, à terme, d'augmenter les qualités naturelles du site, malgré la réalisation de projets

importants. Ces dispositions d'aménagement sont en outre coordonnées avec celles autorisées à proximité de l'usine Tridel, ce qui garantit un lien avec le vallon du Flon encore naturel, en amont du chantier de l'usine d'incinération.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de conservation de la faune et de la nature. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la conservation de la faune et de la nature.

11.5.6 Protection de la forêt

a. Rapport d'impact

Sur l'emprise du projet routier, toutes les surfaces forestières ont été défrichées dans le cadre des projets Tridel et m2.

L'infrastructure routière n'aura pas d'impact direct sur la forêt.

Cependant, 113 m², doivent être défrichés pour laisser une bande de sécurité non boisée d'une largeur suffisante, conformément à la loi sur les routes.

Ces défrichements sont prévus dans le cadre du plan partiel d'affectation (procédure permettant de libérer les espaces nécessaires à la construction de la route).

Le projet routier n'aura pas d'autre impact sur la forêt (pas de risque de déstabiliser les lisières, pas d'entrave à la gestion des forêts).

Les impacts sur la forêt sont donc minimes et ne nécessitent pas de mesures de compensation autres que celles prévues dans le cadre du plan partiel d'affectation.

b. Les avis exprimés

Le service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN), centre de conservation de la forêt, délivre les préavis favorables à la demande de défrichement et aux chapitres traitant des aspects forêt, nature et paysage du RIE. Le dossier de défrichement, établi dans le cadre du plan partiel d'affectation en collaboration avec l'inspection des forêts du 18^e arrondissement, est complet. Il montre l'intérêt prépondérant des zones à défricher et les boisements compensatoires à réaliser, à proximité.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente est le service SFFN en matière de conservation de la forêt, qui donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure. Il constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la conservation de la forêt.

11.5.7 Protection du paysage

a. Rapport d'impact

Le paysage traversé par la route projetée est déjà fortement marqué par diverses infrastructures, dont les plus importantes sont l'usine Tridel et le m2 avec la station « Sallaz ». L'infrastructure routière sera donc perçue comme un élément supplémentaire d'un vaste réaménagement urbain au pied du centre de quartier.

La situation topographique réduit cependant la visibilité de cet ouvrage. Les mesures d'aménagement dans le cadre du plan partiel d'affectation « Flon supérieur » pour restructurer des espaces dévolus à la nature et aux activités humaines permettront d'atténuer fortement l'impact paysager de la route.

b. Les avis exprimés

Le service des forêts, de la faune et de la nature (SFFN) relève que les aménagements prévus permettront, à terme, d'augmenter les qualités naturelles du site, malgré la réalisation de projets importants. Ces dispositions d'aménagement sont en outre coordonnées avec les équipements en cours de réalisation.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé en matière de conservation de la faune et de la nature. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la conservation de la faune et de la nature.

11.5.8 Evaluation des sites pollués

a. Rapport d'impact

La vallée du Flon a été remblayée sur une épaisseur de 20 m à 40 m à partir de 1954. Les études effectuées dans le cadre des projets Tridel et m2 montrent que ces remblais contiennent des matériaux pollués et que des dégagements de méthane y sont possibles.

En principe, le projet routier ne nécessitera pas de terrassement dans les remblais pollués. Le recouvrement des remblais en place avec une route revêtue peut être considéré comme un assainissement partiel qui tend à améliorer la situation actuelle.

Il faudra par contre disposer d'un système de collecte et d'évacuation des gaz dans le tronçon situé au niveau de la planie supérieure des remblais.

b. Les avis exprimés

Le service des eaux, sols et assainissement, division déchets (SESA, service cantonal spécialisé dans le domaine des déchets au sens de l'article 13 OEIE), prend note de l'absence d'infiltration dans les remblais pollués. Il précise que les éventuels matériaux excavés sont soumis à une filière de traitement et d'élimination conforme à l'OTD.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service spécialisé dans le domaine des déchets. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la gestion des déchets.

11.5.9 Evaluation des risques d'accidents majeurs

a. Rapport d'impact

Avec la mise en service de la route de contournement de la Sallaz, le statut et l'itinéraire de la route cantonale principale RC 601a ne sera pas modifié. Cette route cantonale, en traversée de localité, reste l'axe utilisé pour le transport des matières dangereuses et la signalisation de l'itinéraire est maintenue.

Sur cette base, en accord avec le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), la route de contournement n'est pas assujettie à l'OPAM.

b. Les avis exprimés

Le service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN), service cantonal responsable de l'application de l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), accepte la conclusion du chapitre et convient que le projet de route de contournement n'est pas assujetti à l'OPAM.

c. Appréciation et conclusion de l'autorité compétente

L'autorité compétente prend acte de l'avis du service responsable de l'application de l'OPAM. Elle donne un préavis favorable à la réalisation de cette infrastructure routière.

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le projet de route de contournement est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection contre les accidents majeurs.

11.6 Chantier

Le déroulement du chantier a également fait l'objet d'une concertation auprès des services cantonaux compétents dont les demandes sont décrites dans le RIE et les exigences spécifiées lors de l'examen préalable.

La limitation des nuisances sonores et la protection de l'air sont soumises à des directives proposant plusieurs mesures décrites par le RIE. Le SEVEN exige que ces directives soient respectées dans leur intégralité, les entreprises devant en être averties au stade de la soumission déjà. Le RIE envisage également des mesures portant sur la protection des eaux pendant le chantier et sur la gestion des déchets de chantier. Le SESA a repris, sous forme de conditions impératives, les mesures proposées. Lesdites exigences sont donc répétées dans la présente décision finale.

11.7 Appréciation globale de la conformité du projet de construction de la route de contournement de la Sallaz avec la législation environnementale - Décision finale

L'impact du projet routier de contournement de la Sallaz a été analysé en détail aussi bien dans un périmètre restreint (impacts directs de l'ouvrage) que dans un périmètre élargi (impacts indirects résultant du report de charge de trafic).

Pour répondre aux exigences de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) et autres lois en matière de protection de la nature, du paysage, des eaux et de la forêt, l'ensemble des mesures sont intégrées au projet dans le but de réduire les impacts (mesures de protection) ou de compenser les impacts résiduels (mesures de remplacement). Le financement de ces mesures est intégré dans le coût des travaux. La Ville de Lausanne possède la maîtrise foncière de tous les terrains où il est prévu de prendre des mesures ayant un impact sur le territoire.

La réalisation de cette route de contournement participe au développement et à l'attractivité des transports publics, autorise la réalisation de l'interface métro m2-bus à la Sallaz, permet de réaménager la place de la Sallaz et d'améliorer la qualité de vie dans le nord-est.

En fonction du rapport d'impact et de son évaluation par les services spécialisés et la Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE), l'autorité compétente conclut

à la conformité du projet avec la législation sur l'environnement, pour autant que les conditions émises par les différents services spécialisés de l'Etat soient respectées. Sa décision sera soumise en consultation publique pendant trente jours, conformément aux articles 10 OEIE et 15 RVOEIE.

12. Programme des travaux

Comme les autres mesures accompagnant la mise en service du m2 en 2008, ce chantier devra être terminé avant cette date. La durée totale des travaux est planifiée sur 24 mois mais peut varier quelque peu en fonction des contraintes dues au chantier m2. Il est prévu de débiter en mars 2006 par la partie sud de la route. Au début 2007, l'accès au m2 par la galerie couverte sise au nord de la station Sallaz sera fermé et les travaux de construction de la route de contournement pourront être entrepris en direction de la route de Berne. L'aménagement des deux zones de raccordement et du carrefour Victor-Ruffy – route d'Oron devra se faire sous trafic. Il est prévu un travail par étapes successives garantissant le maintien d'au minimum une voie de circulation dans chaque sens. Les accès aux bâtiments riverains seront également assurés en tout temps. De même, les liaisons piétonnes seront maintenues durant le chantier. Le basculement du trafic de transit sur la route de contournement est prévu pour février 2008.

Les travaux concernant les mesures d'accompagnement sont planifiés en parallèle et débiteront par ceux servant à protéger les riverains du chantier. Sera ensuite entreprise la protection des riverains de la route de la Feuillère, puis de la route d'Oron.

13. Aspects financiers

Le coût total des travaux, devisé sur la base des prix en vigueur en mars 2005 est de 11'214'000 francs. Ce montant comprend des dépenses effectuées par le biais du compte d'attente N° 4201.581.496 limité à 240'000 francs ouvert, comme votre Conseil en a été informé en date du 7 février 2005, pour couvrir les études préliminaires. Les travaux seront pris en charge de la manière suivante :

Direction des travaux

Etudes préliminaires, compte d'attente	fr.	240'000.-	
Travaux de construction routière	fr.	4'161'000.-	
Parking ouest, bassin de retenue, paroi terre armée	fr.	772'000.-	
Cage d'escaliers et ascenseur	fr.	460'000.-	
Passerelle à piétons	fr.	558'000.-	
Aménagement provisoire de la place	fr.	189'000.-	
Signalisation verticale et marquage	fr.	291'000.-	
Signalisation lumineuse, régulation	fr.	463'000.-	
Mesures d'accompagnement sur la route de contournement	fr.	1'600'000.-	
Mesures d'accompagnement sur la route d'Oron	fr.	500'000.-	
Mesures d'accompagnement sur la route de la Feuillère	fr.	865'000.-	
Total			fr. 10'099'000.-

Service d'assainissement :

Travaux de génie civil	fr.	120'000.-	
Total			fr. 120'000.-

eauservice :

Les travaux d'**eauservice** sont financés par son crédit cadre pour un montant de 196'000 francs.

Direction de la sécurité sociale et de l'environnement*Service des parcs et promenades :*

Abattages, travaux de génie civil, arborisation, surfaces vertes	fr.	530'000.-	
Total			fr. 530'000.-
Sous-total			<u>fr. 10'749'000.-</u>

Direction des services industriels lausannois*Service de l'électricité – réseau :*

Les travaux du service de l'électricité (réseau) sont financés par son crédit cadre pour un montant de 250'000 francs.

Service de l'électricité – éclairage public :

Génie civil route de contournement	fr.	65'000.-	
Matériel route de contournement	fr.	135'000.-	
Socles route de contournement	fr.	25'000.-	
Génie civil accès et parking	fr.	105'000.-	
Matériel accès et parking	fr.	115'000.-	
Socles accès et parking	fr.	20'000.-	
Total			fr. 465'000.-
TOTAL GENERAL DES TRAVAUX			fr. 11'214'000.-

14. Charges financières et d'entretien

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 4.0 % l'an, sont les suivantes :

- Service des routes et de la mobilité (génie civil), pendant 20 ans - (9'345'000)	fr.	687'650.-
- Service des routes et de la mobilité (circulation), pendant 5 ans - (754'000)	fr.	169'400.-
- Service d'assainissement, pendant 20 ans - (120'000)	fr.	8'850.-
- Service des parcs et promenades, pendant 10 ans - (530'000)	fr.	65'350.-
- Service de l'électricité (éclairage public), pendant 30 ans - (465'000)	fr.	26'900.-

S'agissant des charges d'entretien, pour le service des routes et de la mobilité, les tâches supplémentaires d'entretien pourront être réalisées avec les effectifs en place. Pour le service des parcs et promenades, les travaux supplémentaires d'entretien des zones revitalisées (essentiellement de la taille) pourront être réalisés avec les effectifs en place.

15. Plan des investissements

Le montant de ce crédit se subdivise en trois parties :

- montant de 8'000'000 francs figurant au Plan des investissements pour les années 2006 et 2007 ;
- montant de 1'300'000 francs reporté sur le présent crédit à partir du crédit de construction des mesures d'accompagnement m2 (voir rapport-préavis N° 2005/78, point 15.5) ;
- le solde, soit 1'914'000 francs, sera absorbé par le décalage d'autres projets moins prioritaires.

L'écart important entre le montant inscrit au Plan des investissements et celui demandé s'explique essentiellement par :

- l'accroissement des mesures antibruit, déterminé suite à l'étude acoustique complémentaire ;
- la plus-value générée par l'application de mesures d'accompagnement volontaristes pour la lutte contre les nuisances sonores, en plus de celles nécessaires au strict respect de l'OPB ;
- la prise en compte d'une cage d'escalier avec ascenseur pour accéder à la station m2 depuis le parking sous-jacent.

16. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2005/83 de la Municipalité, du 24 novembre 2005,

où le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire,

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

- d'approuver comme fraction du plan général d'affectation le plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N^{os} 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N° 296, les parcelles N^{os} 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz et les parcelles N^{os} 3423, 3422, 3421 et 3420 ; radiation partielle des plans légalisés N^{os} 222, 433, 549 et 574 ; radiation des plans légalisés N^{os} 619 et 443 ;
- de radier du plan général d'affectation les fractions dudit plan votées antérieurement et qui ne correspondent plus au projet ;

3. d'approuver la réponse de la Municipalité aux interventions et aux oppositions au plan partiel d'affectation déposées pendant l'enquête publique ;
4. de prendre acte de la procédure de défrichement ;
5. de prendre acte de la décision de la Municipalité d'abandonner définitivement la liaison routière Vennes-St-Martin dont la révision du Plan directeur communal tiendra compte ;
6. d'approuver la réponse à la pétition de l'association radicale de la Sallaz et l'association des commerçants de la Sallaz ;
7. d'approuver le projet de route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades ;
8. d'approuver la réponse de la Municipalité aux interventions et aux oppositions au projet de route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades déposées pendant l'enquête publique ;
9. d'approuver l'étude d'impact relative à la route de contournement qui est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement.
10. 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 ;
11. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 10'749'000 francs pour l'aménagement de la route de contournement de la Sallaz et des mesures d'accompagnement liées, réparti comme suit :
 - a) 9'345'000 francs pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 754'000 francs pour le service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) 120'000 francs pour le service d'assainissement ;
 - d) 530'000 francs pour le service des parcs et promenades ;
12. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
 - a) 467'250 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 150'800 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) 6'000 francs par la rubrique N° 4602.331 du service d'assainissement ;
 - d) 53'000 francs par la rubrique N° 6600.331 du service des parcs et promenades ;
13. balancer le compte d'attente N° 4201.581.496 ouvert afin de couvrir les études préliminaires par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 9a ;
14. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 465'000 francs pour le service de l'électricité, éclairage public ;
15. d'amortir annuellement la dépense ci-dessus à raison de 15'500 francs par la rubrique N° 7640.331 du service de l'électricité, éclairage public ;
16. de faire figurer sous les rubriques N°s 4201.390, 4602.390, 6600.390 et 7640.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;
17. de donner à la Municipalité les pleins pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées dans le cadre des procédures citées dans le présent préavis, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;

-
18. de porter le coût des indemnités éventuelles des procédures au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
 19. 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 15 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche