

**Plan partiel d'affectation "Flon supérieur" / PPA concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles nos 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, les parcelles nos 3426, 3425, 3424, 3422, 3421 et 3420
Addenda au PPA n° 721 du 21 février 2007**

Préavis N° 2008/09

Lausanne, le 6 mars 2008

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Par décision du 27 juin 2006¹, le Conseil communal adoptait le plan partiel d'affectation de la partie supérieure de la Vallée du Flon au droit de la place de la Sallaz. Mis en vigueur par le Département des institutions et des relations extérieures le 21 février 2007, ce plan était notamment justifié par le passage du m2 le long du plateau de la Sallaz. Il fut sujet à polémique à cause du projet de route de contournement et de la fermeture de la place de la Sallaz au trafic automobile, mis à l'enquête simultanément. Le présent complément qui amène cette nouvelle procédure ne traite pas de ces aspects, mais de la réponse à un vœu de densification émis par le Conseil communal lors de l'adoption du plan.

En effet, lors des débats de la commission du Conseil communal chargée de l'examen du préavis traitant du premier PPA, plusieurs voix se sont faites entendre pour regretter la faiblesse de la densification proposée, en particulier à proximité immédiate du m2. A l'ouest de celui-ci, un bâtiment-socle, dont l'altitude est limitée au niveau de la place de la Sallaz (niveau des accès à la station), peut être surmonté d'un bâtiment dont la hauteur est limitée à 10 m (3 niveaux).

Ces trois niveaux sont affectés à du logement, mais cette part donnée aux nouveaux habitants dans tout le dispositif du plan a paru trop congrue aux yeux de commissaires venant des deux bords de l'échiquier politique. La Municipalité s'est déclarée prête à compléter le plan dans ce sens et, après vérification in situ, elle propose de rehausser de deux niveaux le nouveau bâtiment, offrant ainsi plus de 2000 m² de logements supplémentaires.

Bien que cet amendement puisse être estimé mineur par rapport aux autres enjeux soulevés par le plan initial, une nouvelle mise à l'enquête était légalement nécessaire pour respecter le droit des tiers. Les

¹ BCC 2006, N° 20/I, p. 1172 à 1186

oppositions enregistrées ont cependant repris les anciens points de litige concernant le schéma de circulation et ont donc été écartées, puisque ne relevant pas de l'objet même du présent addenda au plan.

2. Préambule

Le bâtiment nouveau « C » du plan partiel d'affectation n° 721 se situe sur la construction basse qui flanque, côté ouest, la station semi-enterrée du m2. Selon l'art. 22 du plan n° 721, la construction basse est affectée à l'aménagement de commerces (un niveau maximum), d'équipements publics, de places de parc (120 maximum) destinées à remplacer celles qui seront supprimées par le réaménagement de la place de la Sallaz et à couvrir les besoins des bâtiments existants. Le gabarit du bâtiment C, d'une hauteur de 10 m, permet la construction de trois niveaux. Ils sont destinés au logement. Toutefois, le niveau situé sur la plate-forme définie par la construction basse peut être aussi affecté au commerce, aux activités tertiaires ou à des équipements publics. Cette possibilité donnée s'explique par le fait que ce niveau représente la référence imposée pour les circulations piétonnes entre la gare du m2 et la place de la Sallaz. Dans cette configuration, il ne resterait plus que deux étages de chacun 1000 m² de surface maximale brute de plancher réservée au logement. C'est cette disproportion entre l'ampleur des bouleversements apportés par le plan et la relative modestie de l'offre de nouveaux logements créés qui a suscité la réaction de la commission du Conseil communal chargée de l'examen du plan et le vœu par le Conseil communal que plus de possibilités de nouveaux logements soient créés sur ce site contigu à la gare du m2.

Si la Municipalité partage les intentions exprimées concernant les logements, elle rappelle qu'une pesée d'intérêt est inévitable entre une offre maximale et l'impact de la nouvelle construction dans son contexte. La proposition faite dans le plan n° 721 reflète aussi le souci d'accompagner l'implantation de la station du m2 dans la vallée du Flon en lui donnant un environnement urbain et en reconstituant un tissu bâti de part et d'autre. La coupe B-B qui accompagne le plan, illustre le problème posé et le choix fait de retenir une volumétrie de transition avec un gabarit pour le bâtiment C inférieur à celui des constructions sur la place (D1 et D2). Il faut aussi préciser que la tour à l'arrière-plan ne peut faire référence puisqu'il s'agit précisément d'une tour alors que le bâtiment C équivaut en longueur aux deux bâtiments existants D1 et D2.

De telles appréciations ne sont pas absolues et relatives selon les critères dominants, en l'occurrence, la densité de logement justifiée par la présence de la gare du m2. La surélévation proposée par l'addenda de deux niveaux amène la corniche du bâtiment C à la hauteur des immeubles existants D1 et D2 (cote 631.5), qui est inférieure à la cote 634 autorisée par le plan n° 721 en cas de reconstruction de ces deux bâtiments.

La société Wadimo SA, propriétaire des bâtiments D1 et E, qui a déjà signé avec la Ville une promesse de constitution de droit de superficie pour le bâtiment C et son socle, a confirmé son intérêt et son accord pour la surélévation amenée par l'addenda. La future convention prévoit la recalculation de la redevance pour prendre en compte l'augmentation de valeur obtenue.

3. Caractéristiques du plan

L'addenda proposé n'étant qu'un amendement localisé du plan voté n° 721, il se limite strictement aux éléments modifiés soit, sur le plan, l'altitude maximale autorisée pour le bâtiment C qui passe de 625,5 à 631,50 et, dans le règlement, à l'article 22, la mention de la hauteur maximale qui passe de 10 m à 16 m et permet la construction de 5 niveaux au lieu de 3.

4. Agenda 21 – Développement durable

L'addenda renforce l'effet du principe, énoncé dans le plan n° 721, de valorisation du centre secondaire de la Sallaz avec la densification de l'habitat, idéalement placé sur la gare du m2.

5. Règlement

Article 1 : Le but du présent addenda est de permettre de renforcer la constructibilité du bâtiment nouveau situé à proximité immédiate de la station de métro de la Sallaz.

Article 2 : La cote d'altitude maximale du bâtiment C figurée sur le plan et les coupes est portée à 631,50 m.

Article 3 : Le règlement du PPA est modifié comme suit : article 22, al. 5, première phrase, nouvelle rédaction : « le gabarit du bâtiment nouveau C, d'une hauteur maximale de 16 m, permet la construction de 5 niveaux ».

Article 4 : Toutes les dispositions contenues dans le plan légalisé 721 qui ne sont pas modifiées par le présent addenda restent applicables.

6. Procédure

Préalablement examiné par le Département des institutions et des relations extérieures (DIRE), 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 7 novembre au 6 décembre 2007. Il a suscité trois oppositions.

6.1 Opposition de M. Pierre Santschi, ch. du Couchant 40, 1007 Lausanne

Je m'oppose à l'addenda pour les raisons suivantes :

1) Se fondant sur un PPA (approuvé par le DIRE le 21.02.07) qui repose lui-même sur un PPA dont la décision d'approbation, tant du DINF que du Conseil communal de Lausanne, a été annulée par arrêt du Tribunal administratif (TA) du 04.07.2007 (décision III dudit arrêt), notamment pour cause de « saucissonnage » de projet empêchant d'autres bordiers d'intervenir (voir dernier paragraphe du point 5 de l'arrêt du TA du 04.07.07), cet addenda n'est donc pas légal. En outre, il amplifie ce « saucissonnage » que réproouve le TA.

2) Sur le fond, la poursuite de ces procédures est due au projet de route de contournement de la Sallaz dont la réalisation irait à l'encontre des dernières connaissances scientifiques sur les causes du réchauffement climatique. C'est le devoir des autorités de contrôle (dont les conseillers communaux) de prendre des mesures face aux dérèglement climatiques, de chercher à les limiter et de prévenir leur aggravation ; le fait que le Conseil communal ne connaissait pas les derniers développements alarmants à ce sujet (rapport du GIEC, publié le 4 mai 2007) lors de sa prise de décision du 27 juin 2006 impose encore davantage le passage devant lui de toutes les décisions prises le 27.06.06 qui ont été annulées par le TA le 04.07.07.

Réponse

1) L'arrêt cité du Tribunal administratif ne remet en cause ni le PPA, ni l'opportunité et le choix du tracé de la route de contournement, ni l'étude d'impact sur l'environnement. Ces projets sont, dès lors, acquis et le projet pourra voir le jour, après que, selon la demande du Tribunal, les aménagements, proposés pour mieux protéger les riverains aient été mis à l'enquête. Ceci vient d'être fait dans une procédure parallèle à celle de l'addenda.

2) Les décisions prises dans les procédures d'enquête, telle que celle de la route de contournement de la Sallaz, se basent sur des lois, des règlements d'application et la jurisprudence qui en découle. La sécurité du droit exige qu'elles ne soient pas influencées par les dernières informations médiatisées sur le sujet.

6.2 Opposition du Mouvement pour la défense de Lausanne (MDL) par son président, Monsieur Eric Magnin, domicilié à Boissonnet 16, 1010 Lausanne

Le Mouvement pour la défense de Lausanne s'oppose au projet d'addenda du PPA n° 721 pour les raisons suivantes :

Ce plan est contraire aux décisions du TA / AC 206.0243,

Ainsi qu'aux différents articles des lois, règlements et préavis ci-dessous, à savoir : rapport préavis, PGA, LATC, Loi sur la protection de l'environnement.

I. Tribunal administratif (extrait)

I. 1. Dans son arrêt du 4 juillet 2007, le Tribunal administratif arrêt sur point III : « les décisions rendues le 29 juin 2006 par le Conseil communal de Lausanne et le 13 septembre par le Département des infrastructures sont annulées ».

De fait le PPA n° 721 n'est pas en vigueur, un addenda n'est pas déposable. C'est l'entier du projet qui doit être remis à l'enquête, aménagements de la place compris, avec résolution des carrefours Feuillère, route de Berne et d'Oron (loi sur les routes).

II. Rapport préavis (rappel)

Texte extrait du rapport-préavis n° 2005/83 du 24.11.05, point 11.5.2 Protection contre le bruit.

A Rapport d'impact

Al. 3. « Actuellement, les valeurs limites d'immissions sont atteintes, voire dépassées le long de la majorité des axes existants du dit périmètre d'étude... »

Al. 5. « 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... ».

On constate dans tout le quartier, une augmentation des nuisances sonores, le non respect des normes OPB. Les exigences de l'article 9 ne sont pas respectées pour la route d'Oron et la Feuillère, y compris pour le seul nouveau bâtiment C, qui doit faire l'objet de « dérogation », d'allègements au sens de l'al. 2 OPB. Pour ce bâtiment, le SEVEN propose même le changement d'affectation (pas de logement).

Nous soutenons cet avis, pas de logement à cet endroit. Sans route de contournement, le secteur côté Vallon supérieur du Flon mérite d'être étudié dans son ensemble avec couverture praticable du m2 de la station Sallaz à la sortie du Tunnel CHUV (projet ASVF/MDL).

III. Le PGA (en bref)

Art. 1. But

Le plan général d'affectation a pour but d'assurer une occupation mesurée et rationnelle, ainsi qu'un aménagement cohérent du territoire communal dans le respect des impératifs du développement durable. Il fixe à cet effet les règles destinées à :

a) créer et maintenir un milieu harmonieusement bâti, b) protéger le paysage, les sites, les ensembles bâtis et le patrimoine architectural et végétal, c) définir l'ordre et les dimensions des constructions, d) assurer l'esthétique, la qualité, la sécurité et la salubrité des constructions.

Ce plan ne respecte par l'article 1 ci-dessus dans son entier. Ne sont pas respectés également, les articles 51 espaces verts, 52 places de jeux pour enfants, 53 plantations, 54 aménagement sur dalle toiture, 63 stationnement places pour résidents.

Art. 69. Intégration des constructions

1. Les constructions, transformations ou démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un quartier, d'un site, d'une place ou d'une rue, ou de nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, culturel ou architectural sont interdites.

2. Les constructions, quelle que soit leur destination, ainsi que les aménagements qui leur sont liés doivent présenter un aspect architectural satisfaisant et s'intégrer à l'environnement.

Cet addenda est en contradiction avec l'article 69 dans son entier.

Art. 74. Protection contre le bruit

Les degrés de sensibilité au bruit applicables dans chaque zone, selon l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986, sont définis par le plan d'attribution des degrés de sensibilité.

Ce plan n'a pas été modifié dans ce sens. Le rapport OAT ne dit rien au sujet de l'article 29 OPB (respect des valeurs de planification pour une nouvelle construction + 2 étages).

IV. La LATC

Nous demandons, selon l'article 16 de la LATC, l'avis de la commission cantonale consultative d'urbanisme et d'architecture pour ce projet.

Art. 17. La Municipalité est chargée de l'information et de la participation de la population.

Point non respecté, projet non présenté.

Art. 63. Révision. Les plans d'affectation sont réexaminés et adaptés lorsque les circonstances ont sensiblement changés.

Conditions pas remplie. Pas de changement.

V Loi fédérale sur la protection de l'environnement (Loi sur la protection de l'environnement, LPE)

Art. 24. Exigences requises pour les zones à bâtir.

25.1. Les nouvelles zones à bâtir destinées à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes, ne peuvent être prévues qu'en des endroits où les immissions causées par le bruit ne dépassent pas les valeurs de planification, ou en des endroits dans lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettent de respecter ces valeurs.

Pour respecter les valeurs de planification et permettre la possibilité de construire du logement à cet endroit, l'entier du tronçon de la route de contournement devrait être couvert. Les modifications du rapport d'impact ne sont pas au dossier.

Réponse

I. La décision du Tribunal administratif, doit se comprendre selon les considérants qui ne remettent en cause ni l'opportunité, ni le choix du tracé de la route de contournement, ni l'étude d'impact qui lui était liée. Si le chiffre III du dispositif n'est pas d'une absolue clarté, il ne peut pas être interprété autrement, cela pour les motifs suivants :

- L'objet des recours est clairement déterminé par l'arrêt en page 9. Le recours Claude Monod et consorts, devait être compris comme interjeté contre la décision finale relative à l'étude d'impact sur l'environnement, mais ce recours a été déclaré irrecevable. Quant au recours de Stéphane Brun et consorts, il est mentionné qu'il est dirigé « contre les décisions rendues par le Conseil communal le 29 juin 2006 et par le DINF le 13 septembre 2006 en ce qui concerne le projet de route de contournement, en concluant à leur annulation ». Il faut mettre ces termes en relation avec le chiffre III du dispositif de l'arrêt du Tribunal administratif et l'on constate bien qu'il s'agit de la même chose.
- Si on examine les divers considérants, il n'est nulle part indiqué qu'il faudrait procéder à une nouvelle étude d'impact ou qu'il faudrait remettre en cause le PPA. Il est simplement expliqué qu'il aurait fallu mettre à l'enquête publique les éléments complémentaires, plus précisément les ouvrages complémentaires au projet de route de contournement, projet qui n'était ainsi pas complet. Le Tribunal conseille donc la mise à l'enquête publique de ces mesures d'accompagnement, l'étude acoustique paraissant également nécessaire au vu des considérants.

Le chiffre 7, page 26, est aussi capital. Il précède le dispositif. Il explique ce que doit être la lecture du dispositif. Il explique que ce sont les décisions « entreprises » qui doivent être annulées, soit celles attaquées par les recours. Lorsqu'on parle de décision « entreprises », on pense, dans le langage juridique commun, aux décisions « attaquées ». Or, les décisions finalement attaquées par Stéphane Brun et consorts concernaient la route de contournement uniquement. Un peu plus loin d'ailleurs, toujours sous le chiffre 7, le Tribunal confirme encore la relation avec la « soumission à l'enquête publique de divers ouvrages, même si l'opportunité au projet litigieux, sous réserve des objets de cette enquête, n'est pas niée. » En définitive, il insiste sur le fait que la route de contournement est opportune, mais qu'il faut pallier aux carences de l'enquête publique.

II. La citation du rapport d'impact est tronquée puisque ce même rapport admet l'affectation logement avec des mesures de protection nécessaire. C'est ce qui a été fait et proposé dans le plan n° 721 et que le Conseil communal a accepté et confirmé par sa demande de densification pour que plus de logement soit offert à cet endroit.

III. IV. V. Ces références ne sont pas opposables à ce stade de la procédure. C'est le canton, par l'analyse préalable de ses services, qui juge si un projet de PPA respecte ces principes et peut continuer la procédure de mise à l'enquête publique. En l'occurrence, la réponse est déjà donnée puisque le plan n° 721 a terminé sa procédure d'approbation est attend sa mise en vigueur complète une fois les derniers aménagements routiers mis en conformité par une enquête complémentaire qui a lieu parallèlement à celle de l'addenda.

6.3. Opposition de M. Claude Monod (av. de la Sallaz 76), au nom de dix-neuf signataires, domiciliés route de Berne n° 1, 9 et 59

Nous ne pouvons que faire opposition à cet addenda à un plan qui n'est plus légalisé. En effet, si le plan partiel n° 721 a bien été accepté par le Conseil communal le 27 juin 2006, cette décision a été cassée par le

Tribunal administratif le 4 juillet 2007. Le point III des conclusions du Tribunal administratif (page 27) est évident sur ce point, il est libellé comme suit : « Les décisions rendues le 29 juin 2006 par le Conseil communal de Lausanne et le 13 septembre 2006 par le Département des infrastructures sont annulées » :

Il est évident qu'il y a une erreur de date, car le Conseil communal s'est prononcé le 27 juin et non pas le 29 qui est la date où la Municipalité de la Ville de Lausanne a entériné la décision du Conseil. Mais cela ne change rien à l'esprit de l'arrêt qui a été prononcé. La décision du Conseil communal a bel et bien été annulée avec toutes les autres décisions qui auraient pu être prises par la suite par d'autres services.

Le plan partiel d'affectation était partie intégrante des décisions du Conseil communal qui ont été abrogées, il n'est, par conséquent, pas légalisé comme vous le prétendez dans le libellé de la mise à l'enquête.

Comme on ne peut pas faire un addenda à un plan qui n'a pas été légalisé, nous devons pour cette première raison essentielle nous opposer à l'objet de cette mise à l'enquête.

Une raison importante de la décision du Tribunal administratif est expliquée en page 13 de l'arrêt, au début du point 4, où on peut lire : « Selon les art. 11 et 13 al. 3 de la loi vaudoise sur les routes (LRou ; RSV 725.01), un projet de construction de route qui comporte son tracé et les ouvrages nécessaires, doit être soumis à l'autorité législative communale, la procédure applicable par analogie étant celle des art. 57 LATC relative aux plans d'affectation.... ».

L'article 11 de la loi sur les routes est libellé comme suit :

« Tout projet de construction de route comporte le tracé et les ouvrages nécessaires, notamment les points d'accès et de croisement, ainsi que les raccordements aux routes existantes.

L'article 13 de cette même loi dit : « Les projets de construction sont mis à l'enquête publique durant trente jours dans le ou les communes territoriales intéressées. Pour les plans communaux, l'autorité d'adoption est le conseil général ou communal et le recours s'exerce auprès du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports. Les articles 57 à 62 LATC sont applicables par analogie. Pour les plans cantonaux, l'autorité d'adoption est le Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports et le recours s'exerce auprès du Département de la justice, de la police et des affaires militaires. Les articles 73 et 74 LATC sont applicables par analogie. »

On peut également citer l'article 2 de la loi sur les routes qui définit tout ce qui doit figurer dans un projet de route et qui est libellé comme suit : « En règle générale, la route comprend, outre la chaussée proprement dite, les trottoirs, les accotements, les pistes cyclables, les talus, les murs qui ne font pas partie de la propriété privée, les ouvrages de protection antibruit, les places rattachées au domaine public, les aires de repos, de ravitaillement ou de stationnement, les baies d'arrêt des transports publics, ainsi que toutes les installations accessoires nécessaires à son entretien ou son exploitation. Les ouvrages nécessaires tels que les ponts ou tunnels font également partie de la route, ainsi que les espaces libres supérieurs ou inférieurs à la chaussée. »

Ce libellé montre que tout doit être mis à l'enquête en même temps et qu'un projet de route ne peut pas être saucissonné. Le plan partiel d'affectation fait partie intégrante du projet de la route de contournement, de même que la place de la Sallaz, ils ne peuvent pas en être séparés lors d'une mise à l'enquête. Ce que le Tribunal administratif reproche, entre autre, à la Commune de Lausanne, c'est de ne pas avoir mis à l'enquête dès le départ tous les ouvrages nécessaires, y compris l'aménagement de la place de la Sallaz. Dès lors, l'addenda n'a plus aucune pertinence, car l'ensemble des travaux et le plan d'affectation partiel qui l'accompagne doivent être remis à l'enquête avec l'ensemble du projet.

C'est donc une deuxième raison d'opposition à cette mise à l'enquête.

D'autre part, il a été dit que les deux nouveaux étages projetés dans l'addenda sont destinés à du logement ce qui a d'ailleurs été relevé par le Tribunal administratif en page 3 de l'arrêt, au deuxième paragraphe, où on lit : « Parallèlement à ce projet routier, la Municipalité a élaboré un plan partiel d'affectation « Flon supérieur » (ci-après : le PPA) dont le périmètre comprend dans la vallée du Flon les Ateliers et magasins de la Ville, le hameau de Montmeillan, la route de contournement, la station du métro et les bâtiments à proximité de celle-ci. Ce plan prévoit à l'ouest de la station du métro une zone de « constructions basses » destinée à des commerces, des équipements publics et des places de parc, dans laquelle il est possible d'ériger sur une surface quelque peu réduite un nouveau bâtiment C d'une hauteur de 10 mètres. Selon

l'art. 22 du règlement du PPA, ce bâtiment est destiné au logement, son premier niveau pouvant toutefois être affecté notamment aux commerces ».

Dans cette même page 3, l'arrêt du Tribunal administratif donne sous point B, lettre b, les renseignements suivants : « Pour le service de l'environnement et de l'énergie (ci-après : SEVEN), il n'était pas judicieux que le PPA prévoie à l'ouest de la station de métro une zone permettant la construction du bâtiment C destiné notamment au logement, vu les nuisances sonores provenant à la fois de l'usine Tridel, de la route de contournement et du métro. Il proposait que le logement soit exclu ou que le PPA impose des mesures de protection permettant de respecter les valeurs de planification (VP) ».

Autant dire que les mesures de protection nécessaires amèneraient les habitants potentiels à vivre confinés dans leur appartement. En effet, étant donné la qualité de l'air qui existera dans cette zone on ne pourra même pas envisager une ventilation artificielle. Comme le dit le SEVEN ce n'est pas un endroit où construire du logement. C'est une troisième raison d'opposition à l'addenda mis à l'enquête.

Enfin, le rapport OAT ne permet pas de savoir dans quelles mesures les dispositions de la loi sur la protection de l'environnement et en particulier de l'ordonnance sur la protection contre le bruit sont satisfaites. En effet, s'agissant d'une nouvelle zone à bâtir destinée à des bâtiments comprenant des locaux d'habitation, les valeurs de planification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit doivent être respectées (art. 29 OPB). Le rapport précité ne permet pas de savoir dans quelle mesure ces dispositions sont respectées. Cette lacune est une quatrième raison d'opposition à l'addenda mis à l'enquête.

Les raisons exposées ci-avant montrent, en résumé, qu'on ne peut pas en même temps : effacer les décisions du Tribunal administratif, faire un addenda à un plan qui n'est plus légalisé, saucissonner un projet de route, négliger les décisions du SEVEN, oublier les problèmes d'environnement et espérer qu'il n'y aura pas d'opposition.

Réponse

Il a été exposé en réponse à l'opposition précédente du MDL que le Tribunal administratif n'a retenu que des lacunes de procédure concernant un défaut d'enquête publique des aménagements routiers complémentaires. Les autres motifs amenés par l'opposant n'ont pas été retenus, il en va donc de même pour la présente opposition.

Ce n'est pas dans un PPA que l'on peut vérifier si les dispositions de l'OPB sont respectées par une nouvelle construction, mais lors de la mise à l'enquête publique du projet de construction. La demande des membres de la commission du Conseil communal de renforcer l'offre de logement du bâtiment C après avoir accepté le plan n° 721 répond d'elle-même aux arguments outranciers de l'opposant.

7. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2008/09 de la Municipalité, du 6 mars 2008 ;
ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'adopter comme fraction du plan général d'affectation le plan partiel d'affectation "Flon supérieur" / PPA concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles nos 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, les parcelles nos 3426, 3425, 3424, 3422, 3421 et 3420. Addenda au PPA n° 721 du 21 février 2007 ;
2. 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 trois oppositions déposées pendant l'enquête publique ;
4. de donner à la Municipalité les 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 ;
5. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
6. de charger la Municipalité de fixer un amortissement annuel à porter au budget de la Direction des travaux, rubrique N° 4300.331, lorsque les dépenses résultant des pouvoirs mentionnés sous chiffre 4 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;
7. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce préavis à cinq ans à partir du vote du Conseil communal, ce dernier étant informé des expropriations ou des achats à l'amiable faits au cours de cette période.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

Philippe Meystre