

Réponse à deux motions, trois postulats et une pétition concernant la Direction des travaux

Rapport-préavis N° 2010/2

Lausanne, le 6 janvier 2010

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

En règle générale, la Municipalité réunit deux fois l'an, dans un seul rapport-préavis, les réponses aux initiatives de conseillers communaux et aux pétitions renvoyées en application de l'art. 73 a RCCL¹ qui ne nécessitent pas de longs développements. En date du 18 novembre 2009, la Municipalité a adopté le rapport-préavis no 2009/59 répondant à trois motions, sept postulats et une pétition. A la fin du mois de décembre 2009, le Conseil communal lui a fait part des difficultés que soulevait l'examen d'un document présentant une telle diversité. Sans renoncer au principe des rapports-préavis groupant les réponses à des initiatives appelant des réponses brèves, la Municipalité s'est résolue à répondre partiellement à la demande de l'organe délibérant en rassemblant dans trois rapports-préavis distincts la matière contenue dans le document contesté. Le présent rapport-préavis — qui reçoit un nouveau numéro et une nouvelle date d'adoption — est circonscrit aux objets concernant la Direction des travaux. Il apporte une réponse aux initiatives et à la pétition suivantes :

- Postulat Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare
- Postulat Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé
- Motion Alain Hubler — μ m5 : un micro-métro pour le Vallon
- Postulat Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne
- Pétition du collectif *Danger de vie* — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine d'incinération du Vallon
- Motion Isabelle Truan — La place des Bergières

¹ L'art. 73 a du Règlement du Conseil communal de Lausanne permet de renvoyer à la Municipalité, pour étude et rapport-préavis, des pétitions adressées à l'organe délibérant.

2. Table des matières

1. Objet du préavis	1
2. Table des matières	2
3. Postulat Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare	2
3.1 Rappel de la motion	2
3.2 Réponse de la Municipalité	3
4. Postulat Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé	4
4.1 Rappel du postulat	4
4.2 Réponse de la Municipalité	5
5. Motion Alain Hubler — mm5 : un « micro-métro » pour le Vallon	7
5.1 Rappel de la motion	7
5.2 Réponse de la Municipalité	7
6. Postulat Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne	9
6.1 Rappel du postulat	9
6.2 Réponse de la Municipalité	9
7. Pétition du collectif Danger de vie — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine incinération du Vallon	11
7.1 Contexte de la pétition	11
7.2 Rappel de la pétition	12
7.3 Réponse municipale	12
8. Motion Isabelle Truan — La place des Bergières	13
8.1 Rappel de la motion	13
8.2 Réponse de la Municipalité	13
9. Conclusions	14

3. Postulat Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare

3.1 Rappel de la motion

Le 9 novembre 2004², Mme Zuercher déposait la motion susmentionnée demandant à la Municipalité « d'étudier puis de mettre en œuvre la création de zones 30 et de zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare. L'une des zones 30 pourrait pour le moins englober le réseau constitué de la rue du Simplon, le passage des Saugettes, le boulevard de Grancy, l'avenue du Rond-Point, l'avenue de l'Eglise-Anglaise (côté ouest de l'avenue d'Ouchy), l'avenue Dapples, le chemin du Pré-fleuri, la rue Jean-Jacques-Cart, la rue Voltaire, la rue du Crêt, l'avenue William-Fraisse, l'avenue de la Harpe (jusqu'à l'avenue de Cour), l'avenue Beauregard, le passage de Montriond, la rue de Bons, l'avenue Floréal, l'avenue du Grammont (jusqu'à l'avenue de Cour), le chemin des Délices, le chemin de la Ficelle et le chemin de la Joliette. »

² BCC 2004-2005, tome II, p. 189 (dépôt); pp. 748 ss (développement et discussion préalable).

Elle précisait en outre que « compte tenu des modifications de législation en matière de zones 30 — permettant d'intégrer dans les zones des axes principaux sur un tronçon — et compte tenu de la hiérarchie du réseau routier tel que définie dans le plan directeur des déplacements, d'autres zones sont à étudier (avenue du Mont-d'Or, avenue de la Dent-d'Oche, chemin de la Bruyère, avenue de Cour entre les avenues des Bains et des Figuiers, chemin de Primerose, ...) ».

Cette motion a été étudiée en commission le 17 mai 2005 et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport par délibéré du Conseil communal du 4 octobre 2005³.

3.2 Réponse de la Municipalité

En 1995, le Conseil communal adoptait le Plan directeur communal (PDC) dont le chapitre 4 «accessibilité et mobilité» définit une hiérarchisation du réseau selon quatre types d'axes, à savoir : les réseaux de niveau principal, de distribution, modéré ou de desserte. Il est spécifié dans le PDC que seuls les axes appartenant au réseau modéré ou à celui de desserte peuvent être mis sous le régime d'une zone modérée (zone à 30 km/h ou zone de rencontre) ou encore bénéficier d'aménagements physiques exclusivement.

Comme le souligne Mme Zuercher une révision de la législation fédérale a été introduite depuis 2002 afin de simplifier la mise en place des zones 30 et des zones de rencontre et de favoriser ainsi une généralisation des mesures de modération du trafic à l'intérieur des quartiers. Dès lors, c'est l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) qui constitue la base légale régissant la mise en place des zones modérées. Dans cette ordonnance, il est spécifié par exemple que les zones ne peuvent être admises que sur des routes secondaires présentant le caractère le plus homogène possible.

Depuis 1995, la Ville a mis en place, en zone urbaine, quelque 36 zones sous le régime de la limitation à 30 km/h. Ainsi, environ 40% des habitants du territoire urbain résident actuellement à l'intérieur d'une zone modérée.

Enfin, la Municipalité tient à souligner que l'instauration d'une zone de modération du trafic n'est pas un but en soi mais un outil parmi d'autres permettant d'atteindre des objectifs de sécurité routière ou de qualité de vie. Ainsi, des solutions alternatives axées sur la conception de l'espace public sont-elles possibles, à l'exemple des récents aménagements réalisés :

- à l'avenue de Cour, sur le tronçon compris entre les chemins des Figuiers et des Bains, permettant non seulement une diminution du trafic mais également une diminution des vitesses de circulation comparable à celle d'une zone 30 ;
- à l'avenue du Mont-d'Or où la mise en place des rehaussements de la chaussée a permis à la fois la diminution des volumes de trafic et celle de la vitesse moyenne à 35 km/h ;
- à la rue Centrale où la requalification de la chaussée et des trottoirs a également permis une maîtrise des vitesses de circulation avec des vitesses moyennes actuelles de 30 km/h.

Pour répondre plus précisément à la motion Zuercher, la Municipalité rappelle que plusieurs zones modérées ont été réalisées depuis le dépôt de cette initiative en novembre 2004. Cela a notamment été le cas dans le périmètre désigné par l'auteur de la motion, à savoir les zones 30 Stade, Primerose et Funiculaire.

Dans les autres secteurs de la ville, de nouvelles zones 30 ont également été réalisées depuis 2004 dont celles du Maupas, des Bossons, de la Rouvraie, de Marterey et de Vers-chez-les-Blanc.

Il convient aussi de préciser que, d'ici la fin de l'année 2009, les zones 30 Abeilles–Montolieu et Bruyères–Fontenay devraient voir le jour, la dernière étant également située dans le secteur désigné par l'auteur de la motion. La future zone Malley est également en cours d'étude dans le cadre du projet de nouveaux logements Malley–Provence.

Comme on peut le constater, la Municipalité maintient son effort dans la mise en place des zones 30, ceci malgré les grands projets en cours et à venir qui occupent particulièrement les services techniques

³ BCC, 2005-2006, tome I, pp. 794 ss.

responsables des aménagements urbains (aménagements liés au m2, grands projets liés au Plan d'agglomération Lausanne–Morges /PALM), Métamorphose).

La Municipalité rappelle également que durant la deuxième partie de l'année 2006 et l'hiver 2007, la Ville a fait réaliser un audit de ses zones 30 par un bureau spécialisé, dont les résultats ont permis de mettre en évidence les éléments caractéristiques suivants :

- du côté des points forts, il convient de souligner la cohérence de l'approche fondée sur l'application d'une politique coordonnée entre les objectifs d'aménagement définis par le Plan directeur communal et le concept global de circulation ;
- s'agissant des points à améliorer, il faut tenir compte du sentiment d'insécurité qui semble manifester dans certains quartiers ;
- en comparant les premières zones 30 réalisées avec les derniers aménagements exécutés, on notera que, du point de vue de la signalisation, des différences sont très marquées sur les principes d'application de la priorité de droite et le maintien des traversées piétonnières qui nuisent à la bonne compréhension du fonctionnement des zones 30 par les usagers.

Sur cette base, le rapport d'audit recommandait à la Municipalité :

- de corriger et d'adapter les aménagements pour qu'ils répondent tous aux critères définis dans l'Ordonnance fédérale en matière de signalisation par zone ;
- d'uniformiser la gestion des priorités et la suppression des passages piétons sur l'ensemble des zones ;
- de réaliser en priorité des mesures d'aménagement complémentaires dans les secteurs où des vitesses trop élevées sont enregistrées.

Pour se donner les moyens de réaliser cette mise à jour systématique des zones 30 et permettre la poursuite d'une politique en leur faveur d'une part tout en profitant de l'occasion offerte par la réponse à la présente motion d'autre part, la Municipalité a inscrit au Plan des investissements un montant de l'ordre de 700 000 francs destiné aux zones 30 pour les années 2010 à 2013. Un préavis spécifique sera donc présenté à votre Conseil en 2010. Il concernera notamment les quartiers Languedoc, Dapples, Grancy, Villamont (en relation avec l'agrandissement du collège), Tissot et Devin (tronçon inférieur) pour ne citer que les secteurs actuellement identifiés.

4. Postulat Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé

4.1 Rappel du postulat

Le 24 octobre 2006, M. Doepper déposait un postulat intitulé « Pour des P+R plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé »⁴. Ce postulat a été renvoyé à une commission qui a siégé le 23 octobre 2007 et s'est déterminée en faveur de sa prise en considération et de son renvoi à la Municipalité pour étude et rapport-préavis. Le Conseil communal a suivi l'avis de sa commission en sa séance du 23 octobre 2007⁵.

Dans son postulat, M. Doepper précise qu'il partage l'objectif de la Municipalité visant à « encourager les pendulaires à se rendre au centre-ville par les transports publics en prévoyant à leur intention des parkings aux abords de la ville ». Par contre, il regrette un certain nombre d'inconvénients découlant de cette politique municipale, à savoir :

- les contribuables lausannois financeraient les équipements,

⁴ BCC 2006-2007, tome I, p. 282 (dépôt), pp. 883 ss (développement et discussion préalable).

⁵ BCC, 2007-2008, tome I, pp. 231 ss.

- les P+R n'auraient qu'une faible influence sur l'ensemble des déplacements urbains,
- il n'existerait aucune coordination régionale sur une politique globale.

Par ailleurs, l'auteur du postulat demande que la Ville se dote d'outils plus efficaces de maîtrise du stationnement sur le domaine privé car il existerait actuellement selon lui une disponibilité trop importante de places de stationnement sur le lieu de travail. De plus, M. Doepper demande l'application de conditions d'octroi des abonnements pour les usagers des P+R, afin de ne pas exercer une concurrence coûteuse par rapport aux transports publics.

4.2 Réponse de la Municipalité

Les parkings-relais (P+R) de la Ville de Lausanne sont en exploitation depuis 1998 avec, en septembre 2009, 1 614 places à disposition des usagers. En moyenne, plus de 1 000 abonnements mensuels et 4 500 tickets journaliers sont vendus par mois. Le nombre de clients progresse constamment et certains P+R sont saturés. En terme de circulation, cela représente chaque jour plus de 1 200 voitures qui ne circulent plus au centre-ville, soit plus de 2 400 mouvements par jour.

En fonction de l'origine du trajet (en général le domicile) des utilisateurs des P+R, la voiture reste une composante vitale de la chaîne des déplacements pour rejoindre une station efficiente de transports publics. Or, en 2009, si le réseau urbain (jusqu'aux limites de l'agglomération) présente de réelles alternatives au transfert modal, il faut reconnaître que plusieurs régions sont encore insuffisamment desservies par les transports publics.

Ces P+R répondent à un besoin de la population pendulaire résidant en dehors de Lausanne et qui ne peut pas forcément se déplacer en transports en commun (TC) au vu de la déficience de ces derniers hors de l'agglomération lausannoise.

Bien que, hors de l'agglomération lausannoise, des lignes ferroviaires (CFF et LEB) desservent le territoire, force est de reconnaître que l'organisation actuelle des parkings relais régionaux, également appelés « Park and Rail », n'offre pas assez de capacités pour accueillir l'ensemble des utilisateurs potentiels. Par ailleurs, les fréquences des trains régionaux sont trop peu attrayantes pour inciter un nombre suffisant d'automobilistes à effectuer le transfert modal. De plus, les taxes de parage sur ces infrastructures sont fixées sans coordination régionale.

En attendant de meilleures fréquences du RER, du LEB et l'implantation de P+R régionaux, il est nécessaire d'arrêter les automobilistes pendulaires aux « portes » de la ville en proposant aux conducteurs un stationnement en périphérie avant qu'ils ne circulent en zone urbaine. Cette solution permet à la Ville de Lausanne de gérer la circulation en maîtrisant la capacité de son réseau routier. Il convient de préciser que l'amélioration du réseau RER n'est pas prévue dans un avenir proche. La desserte entre Allaman, Cossonay, Palézieux et Cully ne sera pas renforcée avant 2018 (voir : « Les RER du futur en Suisse Romande / Réseau Express Régional Vaudois » — plaquette éditée conjointement par le Canton de Vaud et les CFF).

En attendant cette coordination régionale que la Municipalité appelle de ses vœux, une planification globale sur la politique du stationnement va être lancée par l'agglomération Lausanne-Morges. Dans ce contexte, la Ville de Lausanne recueille actuellement les données qui lui serviront de base. Cet inventaire permettra notamment de mieux connaître le profil des utilisateurs actuels des P+R lausannois. La problématique des conditions d'octroi des abonnements sera traitée dans cette étude et devra tenir compte d'un certain nombre de paramètres, tels que :

- Ratio temps entre un trajet en voiture et son équivalent en transports publics
- Zone d'exclusion autour du P+R
- Horaire de travail de l'utilisateur
- Qualité de la desserte / efficacité / couloir TC de l'origine à la destination de l'utilisateur

Pour être efficace dans l'application des conditions d'octroi des abonnements, il faut mettre en œuvre une analyse de chaque demande d'utilisateur afin de déterminer l'opportunité de l'attribution. En cas de refus, les modalités devront être justifiées avec des arguments solides. Il faut relever que ces analyses

impliqueront un travail administratif nouveau. De plus, pour être performante et équitable, cette demande devra être renouvelée chaque année.

Dans un souci de cohérence avec la politique globale qui découlera de l'étude PALM (Projet d'agglomération Lausanne–Morges) et au vu des délais, il n'est pas encore pertinent d'introduire des conditions d'octroi aux usagers des P+R.

Il convient de préciser qu'un refus d'octroyer une possibilité de stationnement dans les P+R pourrait avoir des conséquences négatives sur la circulation. En effet, des utilisateurs éconduits pourraient être tentés de revenir stationner au centre-ville dans des parkings privés (Riponne, Centre, Montbenon, etc.).

De plus, afin de ne pas pénaliser les visiteurs occasionnels du centre et pour des raisons de surcharge administrative, les conditions d'octroi ne seront pas appliquées aux cartes journalières. En ce qui concerne la « concurrence coûteuse » invoquée dans le postulat, il convient de rappeler les conditions de vente émises par *tI/Mobilis* à l'égard des abonnements mensuels et des tickets journaliers en usage dans les parkings relais.

P+R en surface : zone 11 Mobilis	Abonnement mensuel	Carte journalière
Tarif pour l'utilisateur	98.—	10.—
Redevance Mobilis	60.—	7.60
Recettes pour le stationnement	38.—	2.40

La Ville de Lausanne ne bénéficie d'aucun rabais de la part de *tI/Mobilis* hormis la commission de 3% sur la vente des abonnements et l'octroi de la zone 11 pour le P+R de Vennes alors qu'il est en zone 12. A ce stade, il semble clair que les P+R ne constituent pas une concurrence déloyale aux transports publics d'agglomération puisque l'utilisateur paye entièrement le coût de son transport. En ce qui concerne le futur P+R de Vennes, les tarifs — encore à l'étude — pourraient être les suivants :

P+R de Vennes : zone 12 Mobilis	Abonnement mensuel	Carte journalière
Tarif pour l'utilisateur	150.—	15.—
Redevance Mobilis	60.—	7.60
Recettes pour le stationnement	90.—	7.40

Comme indiqué ci-dessus, la Ville de Lausanne ne bénéficiera d'aucune réduction sur les prix des abonnements de transports publics. Les nouveaux tarifs qui seront appliqués au P+R de Vennes devront être inférieurs à ceux pratiqués dans les parkings privés du centre-ville afin qu'ils constituent une réelle alternative pour leurs usagers.

Il convient de préciser qu'en introduisant des conditions d'octroi des abonnements, les avantages liés au covoiturage offerts à ce jour dans les P+R de surface disparaîtront.

En conclusion, la Municipalité pense que s'il est intéressant d'établir des conditions d'octroi aux abonnements des usagers des P+R, il est prématuré de les introduire actuellement, pour les raisons suivantes :

- Cohérence avec la stratégie régionale des P+R
- Coordination des conditions d'octroi au niveau du PALM
- Construction des P+R régionaux
- Augmentation de l'attractivité des transports publics régionaux (RER)

En ce qui concerne le recours à de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur le domaine privé, il convient de préciser que les possibilités de parcage prévues lors des constructions sont réglementées par le PGA (Plan général d'affectation). Les conditions appliquées dans ce cadre peuvent être qualifiées de restrictives puisqu'elles vont au-delà des valeurs recommandées par les normes.

Enfin, la Ville s'engage à œuvrer dans le sens souhaité par l'auteur du postulat dans le futur éco-quartier de la Blécherette dont elle maîtrisera les aspects fonciers. Sur le reste du territoire communal, elle continuera de se plier à l'application du PGA.

5. Motion Alain Hubler — mm5 : un « micro-métro » pour le Vallon

5.1 Rappel de la motion

Le 4 septembre 2007, M. Hubler déposait une motion demandant « d'étudier, de planifier et de réaliser un ascenseur incliné, accessible aux piétons, handicapés et vélos, permettant de connecter le quartier Vallon-Industrie avec la station CHUV du m2 »⁶.

Cette motion a été renvoyée à une commission qui a siégé le 3 mars 2008. Le 7 octobre 2008, le Conseil communal décidait de prendre cette motion en considération et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport-préavis⁷.

Dans sa motion, M. Hubler explique qu'« avec la mise en place du réseau 08 des tl, le quartier Vallon-Industrie (...) se retrouve dans un vide relatif de desserte. Et pourtant, la place du Vallon se trouve à moins de 200 mètres à vol d'oiseau de la station CHUV du m2. (...) Le seul problème est (...) les 50 mètres de dénivelé qui séparent les deux lieux qui sont liés par le fameux chemin du Calvaire. »

L'auteur de la motion propose un tracé indicatif mesurant environ 75 mètres et présentant une dénivellation de 50 mètres, de la place du Vallon (au nord des anciens Ateliers et Magasins de la Ville) jusqu'à l'arrière des bâtiments de la rue du Bugnon 25 et 27 de la Cité hospitalière. Il en estime le coût à un peu moins de 500 000 francs, sans le génie civil.

5.2 Réponse de la Municipalité

Un tel projet n'est pas tout à fait nouveau. En effet, un message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, du 31 mai 1889, proposait déjà d'attribuer une concession pour l'exploitation d'un chemin de fer (funiculaire) du Vallon au Calvaire. On y apprenait entre autres que le Conseil d'Etat vaudois avait préavisé favorablement à cette demande de concession en 1898 déjà et que la demande avait été formulée en 1896 par un certain Fritz Zbinden. Il faut peut-être chercher le motif de l'abandon de cette liaison dans le début de réalisation du réseau de tramway lausannois qui, dès l'année 1896, a connu un fort développement et qui a sans doute rendu ce projet caduc.

La population du quartier actuellement concernée par la création d'un tel transport est de l'ordre de 1000 habitants. Les enfants et personnes âgées y sont moins nombreux que sur l'ensemble de la commune ; la taille des ménages est également plus petite, soit environ 1.8 personne par ménage. Les emplois du secteur sont estimés à 500.

Au niveau de l'accessibilité en transports publics, le quartier du Vallon, avant la mise en place du réseau 08 des tl (R08), était desservi en direction du CHUV par les lignes n° 5 et 6. L'arrêt «Place du Nord» était atteignable en trois minutes environ, à pied, depuis la place du Vallon. Les statistiques à cet arrêt donnent une moyenne journalière de 415 montées (janvier à octobre 2008). Il n'est toutefois pas possible de déterminer combien de ces personnes sont descendues à l'arrêt CHUV ni combien provenaient du Vallon. Depuis la mise en service du R08, le quartier du Vallon est desservi tangentiellement par les lignes n°22 (Clochette-Bellevaux-Tunnel-Flon) et 60 (Froideville-Cugy-Flon) qui permettent d'accéder au m2 à la station Bessières ou au Flon.

⁶ BCC 2007-2008, tome I, p. 13 (dépôt) ; tome II, pp 105 ss (développement et discussion préalable).

⁷ BCC, 2008-2009, tome I, pp. 164 ss.

En ce qui concerne l'urbanisme, plusieurs hypothèses de développement de ce quartier allant dans le sens souhaité d'une densification de la ville ont déjà été évoquées. Il est cependant encore trop tôt pour se prononcer sur le nombre de logements supplémentaires futurs de même que sur l'horizon à prendre en compte. En effet, un projet de Plan partiel d'affectation (PPA) est à l'étude sur un secteur élargi autour de l'ancienne usine d'incinération. Il pourra être présenté au plus tôt en 2011 à votre Conseil. Ce PPA pourrait permettre la construction de nouveaux logements sur le site de l'ancienne usine. Au maximum, cela représenterait quelque 300 habitants supplémentaires. Il faut toutefois considérer que, même avec cette augmentation hypothétique des habitants, la demande totale justifie difficilement un tel projet dans le contexte de desserte en transports en commun (TC) existant dans ce quartier.

Le tracé de ce moyen de transport de surface devrait bien entendu s'intégrer dans le bâti existant et tenir compte de la topographie des lieux. Le point de départ se situerait à proximité de la place du Vallon, actuel « centre de quartier » ; dans le secteur haut, sans toucher à l'habitat existant. Seule est envisageable une arrivée sur la parcelle appartenant au CHUV, à l'arrière des bâtiments de la rue du Bugnon 25-27. Prenant en compte la distance la plus courte, le tracé proposé par l'auteur de la motion répond à ces exigences. Il présente toutefois l'inconvénient de traverser plusieurs parcelles privées.

Par ailleurs, il convient de rappeler que dans le cadre du projet *Axes forts des transports publics urbains* (AFTPU), le réseau des transports publics est appelé à évoluer et aura un impact sur les temps de parcours des accès au centre-ville. L'itinéraire du tramway entre la place du Flon et le bas de la route des Plaines-du-Loup, dans la variante N1 du projet, prévoit un arrêt dans le secteur de la place du Tunnel. Dans le cas de la variante N5, c'est une réorganisation des lignes de surface qui aura lieu dans le secteur. Le choix entre ces deux variantes n'est à ce jour pas formulé et devrait intervenir d'ici la fin de cette année. Indépendamment de ce choix, il est important de préciser que cet ambitieux projet de développement des transports publics va améliorer les conditions de desserte de ce quartier, aussi bien en termes de fréquence que de temps de parcours.

D'après les *tl*, consultés pour une expertise, si l'objectif est d'améliorer la desserte de ce quartier en direction du CHUV et compte tenu de la fréquentation des lignes n° 5 et 6 (avant R08) en direction du nord, il semble disproportionné de construire une installation spécifique pour un trafic journalier certainement très largement inférieur à 400 personnes.

Si l'objectif est de raccorder le quartier du Vallon au m2, il convient alors de se poser la question des temps d'accès. Sur la base de relevés *in situ* et des horaires *tl*, le temps de parcours moyen entre la place du Vallon et la station CHUV (quai d'accès à la rame) est de l'ordre de huit minutes à pied via le chemin du Calvaire, pour une distance de 500 m. environ. Avec une installation mécanique, le temps de parcours est estimé à une à deux minutes pour rejoindre la station inférieure de l'ascenseur, un temps d'attente moyen de trois minutes selon la forme d'exploitation la plus souple (sur appel), un temps de parcours sans doute proche de trois minutes également et enfin environ deux minutes de marche à pied entre la future station supérieure et la station CHUV du m2 (traversée de la rue du Bugnon), soit un total d'une dizaine de minutes environ.

Entre la place du Vallon et la station Bessières du m2, soit environ 700 m. les temps d'accès moyens actuels sont de l'ordre de neuf minutes à pied et de dix minutes (compris entre sept et quatorze minutes) en empruntant le bus. En ajoutant un temps d'attente moyen du m2 de une minute et demie aux heures de pointe et de trois minutes aux heures moyennes, ainsi qu'une durée de trajet jusqu'à la station CHUV d'environ trois minutes, le temps total moyen pour relier la place du Vallon au CHUV est d'environ treize minutes et demie à seize minutes.

Il ressort de ce qui précède que l'accès au CHUV depuis le quartier serait facilité. En revanche, l'accès au métro m2 se révélerait globalement équivalent en termes de temps par la station Bessières à pied ou par la station CHUV en « micro-métro ».

De plus, il faut évoquer l'absence de réflexion globale sur ce type d'installation. Celle-ci s'intégrera dans la problématique plus générale des déplacements piétons, dans le cadre de la révision à venir du Plan directeur communal (PDC) par exemple.

En résumé, le potentiel de ce micro-métro ($\mu m5$) est très faible si l'on se base sur la demande actuelle et future. En effet, au regard du projet encore incertain de développement du secteur, il n'apparaît pas

cohérent d'engager aujourd'hui de telles dépenses pour une mesure « ponctuelle », au risque qu'elle ne soit pas adaptée aux réels besoins futurs.

6. Postulat Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne

6.1 Rappel du postulat

Le 11 mars 2008, Mme Litzistorf déposait une motion intitulée « Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne » demandant à la Municipalité de présenter la candidature de Lausanne auprès de la Confédération pour obtenir l'autorisation de mener à bien un essai⁸.

Cette motion a été renvoyée à une commission qui a siégé le 15 juillet 2008. A cette occasion l'auteure a accepté de transformer sa motion en un postulat demandant une étude de faisabilité sur la mise en place d'un péage urbain. Le 25 novembre 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport-préavis⁹.

6.2 Réponse de la Municipalité

La demande d'une étude sur le thème du péage urbain n'est pas nouvelle à Lausanne. En effet, entre le moment où votre Conseil a pris ce postulat en considération et la rédaction du présent chapitre, le rapport-préavis N° 2009/7 du 18 février 2009 répondait à la motion Alain Hubler et Evelyne Knecht « Un péage urbain pour financer la gratuité des tl : étude d'une solution écologique et sociale pour Lausanne »¹⁰. L'objectif de l'introduction du péage était cette fois clairement explicitée : le financement des transports publics. Dans sa réponse, la Municipalité se montrait sceptique sur les péages et annonçait qu'une étude serait réalisée par la Direction des travaux.

Comme annoncé, la Direction des travaux a mené cette réflexion et procédé à une analyse détaillée de l'état des connaissances actuelles sur la question des péages urbains. Elle a également effectué des comparaisons avec d'autres villes telles que Londres et Stockholm, puis évalué différents scénarios (périmètre et système) pour Lausanne.

Au fond, la question est de savoir si la mise en place d'un péage urbain est une mesure judicieuse pour une ville de 130 000 habitants telle que Lausanne, voire pour agglomération de 310 000 habitants en élargissant le périmètre pris en considération et, dans l'affirmative, quel type de péage mettre en place et pour quels objectifs.

Les principaux buts poursuivis par un système de péage urbain sont :

- Réduire les phénomènes de saturation du réseau routier dans l'agglomération, principalement durant les périodes de pointe, et garantir des performances accrues pour le réseau de transports collectifs (vitesse commerciale, régularité)
- Inciter les usagers à effectuer des déplacements avec des modes de transports alternatifs
- Diminuer les nuisances environnementales (bruit et pollution de l'air) générées par le trafic automobile
- Récolter des fonds permettant de financer par exemple des projets d'infrastructures de transports « tous-modes » dans l'agglomération

Pour réduire les nuisances induites par le trafic individuel motorisé, la Municipalité dispose d'un outil efficace avec le Plan directeur des déplacements (PDD) voté en 1995. Il est important de préciser que la diminution ou le contrôle du trafic urbain peut se faire au moyen de diverses mesures, dont plusieurs sont actuellement déjà mises en œuvre à Lausanne. Il s'agit de mesures qui visent une diminution du recours à la

⁸ BCC 2007-2008, tome II, p. 460 (dépôt) ; p. 911 (développement et discussion préalable).

⁹ BCC 2008-2009, tome I, pp. 555 ss.

¹⁰ BCC, à paraître.

voiture individuelle. Depuis l'approbation du Plan directeur par le Conseil communal, les services de l'administration s'occupent de la mise en place des mesures proposées avec des résultats probants. Outre de nombreuses réalisations, il convient de rappeler que des axes forts de transports publics sont à l'étude en direction de l'ouest et du nord-ouest, ce qui provoquera une réorganisation complète de la circulation au centre-ville et renforcera l'attractivité des transports publics à l'horizon 2015.

Réfléchir à un péage urbain signifie analyser la tarification de la mobilité et notamment évaluer, d'une part, l'influence du prix sur la demande de mobilité et, d'autre part, la répartition actuelle des coûts entre les utilisateurs et le secteur public. Le péage routier est un instrument de tarification de la mobilité qui peut avoir une influence sur la demande de mobilité. En effet, les automobilistes ne paient généralement que les coûts directement associés à leur déplacement (essence, assurance, taxe automobile, immatriculation, amortissement, entretien, réparation, stationnement) et non les coûts réels de transport (nuisances environnementales, atteintes à la santé, effets économiques liés à la saturation des réseaux routiers, coûts indirects liés aux accidents, etc.).

Au niveau juridique, en vertu de l'art. 82, al. 3 de la Constitution fédérale, l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. En conséquence, les péages routiers ne sont en principe pas admis. Toutefois, quelques exceptions ont déjà été autorisées par le Parlement ou le peuple. Le 3 juin 2008, le Conseil national, à l'instar du Conseil des Etats, s'est opposé aux tests et a biffé ce point du programme de législature 2007–2011 du Conseil fédéral. Dès lors, le péage routier en Suisse est pour l'instant réglementairement non compatible. Son instauration ne semble envisageable qu'à moyen terme.

Pour ce qui est des expériences de péage urbain, il est finalement assez difficile de comparer les six villes concernées (Londres, Singapour, Oslo, Stockholm, Edimbourg et Trondheim) et d'en tirer des enseignements précis pour Lausanne. En effet, chaque système mis en œuvre constitue du «sur-mesure». On constate cependant que tous les systèmes sont globalement coûteux : les investissements réalisés sont compris entre 50 et 630 millions de francs suisses. A titre indicatif, la ville de Genève estime le coût de l'instauration d'un tel système sur son territoire à environ 50 millions de francs. Les frais d'exploitation, liés en partie à la nature du matériel, sont également très disparates. Quant aux recettes, elles sont estimées entre 26.5 (Trondheim) et 160 millions de francs (Oslo).

S'il ne fallait retenir qu'un système parmi tous ceux analysés, le choix porterait sur le modèle de zone car c'est celui qui privilégie les objectifs de gestion du trafic. Ce modèle comporte deux sous-variantes : le péage de cordon et la redevance forfaitaire. La première consiste à percevoir un montant à l'entrée et/ou à la sortie de la zone. Les trajets ayant leur origine et leur destination à l'intérieur de la zone sont gratuits (Oslo). La seconde sous-variante repose sur une autorisation payante pour effectuer des trajets dans la zone du péage et ceci pour une période déterminée (Londres).

Quatre périmètres de péage de zone ont été étudiés allant de l'hypercentre lausannois à l'agglomération Lausanne–Morges. Après analyse, seuls les périmètres « Lausanne » (sans les zones foraines) et « interne à l'autoroute » (de Crissier à Lutry) sont envisageables. Le premier, exclusivement sur sol lausannois, semble plus facile à mettre en place à court terme. Le second, plus logique en termes d'agglomération, serait certainement plus compliqué à mettre en place, vu le nombre de communes concernées.

On pourrait par conséquent retenir quatre variantes de péage, soit les deux périmètres retenus avec à chaque fois deux sous-variantes du modèle de zone (cordon ou redevance forfaitaire). En fonction du périmètre et du type de péage, l'investissement initial varierait entre 20 et 80 millions de francs et les recettes entre 25 et 60 millions de francs. Il convient de relever que le système de péage de zone nécessite la mise en place de portiques munis de caméras de surveillance. Il serait extrêmement coûteux et long à mettre en place pour une ville de la taille de Lausanne. Techniquement, le système le plus simple consisterait à éviter la pose d'équipements de contrôle et à gérer la vente et le contrôle d'une vignette autorisant l'accès à la zone.

Avec l'ambition de l'agglomération Lausanne–Morges d'accueillir 40 000 habitants et 30 000 emplois supplémentaires d'ici à 2020 et avec la mise en place des axes forts de transports publics (AFTPU), notamment avec l'arrivée du tram et des bus à haut niveau de service (BHNS), la Ville de Lausanne connaîtra une forte revitalisation, allant dans le sens du développement durable. Il est indéniable que ces investissements, qui feront suite à ceux du m2 et du réseau 08 des tl, seront à même d'augmenter considérablement la part modale des transports publics. La Municipalité est persuadée que les objectifs

ambitieux du PALM, à savoir une augmentation de la fréquentation des transports publics de 44%, seront suffisants pour améliorer durablement la qualité de l'air et diminuer le bruit en ville de Lausanne.

Le péage urbain, soit la tarification de la mobilité, est un outil parmi d'autres pour modifier le comportement des usagers en servant de levier incitant à utiliser des modes de transports alternatifs à la voiture. Au vu des résultats encourageants obtenus avec le PDD et de la future arrivée des AFTPU, la Municipalité ne considère pour le moment pas nécessaire de mettre en œuvre un péage urbain à Lausanne.

7. Pétition du collectif Danger de vie — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine incinération du Vallon

7.1 Contexte de la pétition

L'ancienne usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) du Vallon est hors service depuis le début de l'année 2006, année durant laquelle sa cheminée a été démolie car elle présentait un risque statique.

Dans sa séance du 15 novembre 2007, la Municipalité a décidé de démanteler le complexe par étapes et a adjugé les travaux de la première étape de déconstruction de l'ancienne usine. Ainsi, les travaux de démontage des installations électromécaniques ont été réalisés à fin 2007. Le Conseil communal a accepté ce principe de démantèlement par étapes en adoptant les budgets des quatre derniers exercices (2006-2009).

L'ancienne UIOM a été investie, le 5 mai 2008, par le collectif «Danger de Vie». Ce groupement revendique, de manière générale, des espaces de création alternatifs bon marché en ville de Lausanne et, en particulier, un projet culturel et politique prévoyant notamment la mise en place d'espaces d'art, d'artisanat et de bricolage dans l'enceinte de l'ancienne UIOM.

Une plainte pénale contre inconnu/s a immédiatement été déposée par le chef du service d'assainissement pour violation de domicile. Des compléments de plainte ont été déposés les 9 mai 2008 et 15 juillet 2008 pour dommages à la propriété, soustraction d'énergie et vol.

Eu égard au fait que l'air était fortement soupçonné d'être vicié dans les locaux de l'ancienne UIOM et vu le refus obstiné des squatters de prendre au sérieux les avertissements qui leur ont été adressés, une requête civile a été déposée le 20 mai 2008 en vue de leur expulsion. Le collectif n'ayant pas quitté l'usine au terme du délai imparti au 10 juillet 2008 par décision de justice, une discussion a toutefois pu être entamée, le 17 juillet 2008, entre les squatters et une délégation municipale conduite par son vice-président, M. Olivier Français. Le dialogue a pu être renoué. Les membres du collectif se sont engagés à quitter les locaux dans le calme et sans l'intervention de la force publique et la Municipalité à retirer toutes les plaintes déposées qui n'étaient pas poursuivies d'office.

Après la mise à l'enquête publique (du 17 juin au 17 juillet 2008) et la délivrance du permis de démolir, la Municipalité a décidé, dans sa séance du 23 juillet 2008, de procéder aux phases de démolition significatives de l'usine. Elle a adjugé les travaux de démontage du bâtiment administratif, de la halle de déchargement des ordures, de la superstructure et de la fosse à ordures ainsi que des halles, marquise et couverts annexes. Ces travaux ont été entrepris en été 2008. La Municipalité a également décidé de démanteler le reste de l'usine, soit la partie industrielle, au début de l'année 2009. Un montant a été inscrit à cette fin au budget 2009. Il a été validé par le Conseil communal.

Le 25 mars 2009, la Municipalité a opté pour un démantèlement quasi complet de l'ancienne usine. Les travaux de démontage ont commencé le 30 mars 2009. L'assainissement (désamiantage) s'est déroulé dans un cadre entièrement confiné jusqu'en juin 2009. Le démantèlement proprement dit de la superstructure a commencé début juillet 2009. La fin des travaux est prévue pour le début du mois de novembre 2009.

7.2 *Rappel de la pétition*

La pétition a été déposée auprès du Conseil communal le 1^{er} juillet 2008¹¹. Elle a renvoyée à la Municipalité le 19 mai 2009 pour étude et communication¹². En raison de son caractère relativement important (portant notamment sur l'avenir du site de l'ancienne UIOM), la Municipalité a choisi de répondre à cette pétition par la voie du rapport-préavis.

Les 259 membres du collectif et/ou habitants du quartier du Vallon présentaient les sept demandes suivantes :

1. Qu'il ne soit procédé à aucune expulsion par la force
2. Que la plainte déposée contre les squatteurs-euses soit retirée immédiatement
3. Que des analyses de la qualité de l'air soient effectuées à différents endroits à l'intérieur et à l'extérieur du site
4. Que la ville de Lausanne fasse en sorte que le projet «Danger de vie » puisse être réalisé par le collectif
5. Qu'aucun démantèlement n'ait lieu avant qu'un projet de reconstruction soit finalisé et prêt à démarrer dès la fin de la démolition
6. Que ce projet de reconstruction soit approuvé par les habitant-e-s du quartier du Vallon
7. Que le collectif « Danger de vie » puisse bénéficier de l'usage du bâtiment jusqu'au début effectif des travaux

7.3 *Réponse municipale*

1. Aucune expulsion par la force n'a eu lieu. Le 17 juillet 2008, une discussion a été menée entre les squatters et une délégation de la Municipalité à l'issue de laquelle les membres du collectif se sont engagés à quitter les locaux dans le calme et sans l'intervention de la force publique, moyennant que la Municipalité retire les plaintes déposées non poursuivies d'office.
2. Les plaintes pénales relatives aux infractions ne se poursuivant pas d'office ont été retirées par la Municipalité le 23 juillet 2008. Le non-lieu a été prononcé les 5 et 20 mars 2009 par les deux juges d'instruction en charge des dossiers pénaux.
3. Un suivi environnemental et, en particulier, des analyses de la qualité de l'air ont été effectués avant et pendant la démolition de l'ancienne usine du Vallon. Ils ont démontré que les mesures préventives ainsi que celles mises en œuvre durant les travaux ont permis de limiter les impacts du chantier sur l'environnement et les riverains, dans le respect des normes liées à la qualité de l'air (OPair). L'autorité cantonale compétente en la matière, le SEVEN, a accompagné ces démarches et effectué les contrôles nécessaires.
4. Il n'incombe pas à la Ville d'assurer la réalisation du projet du collectif quel qu'en soit le prix. Toutefois, la Ville a émis différentes propositions, notamment la remise en état du terrain au chemin de la Solitude avec installation d'un plantage municipal et possibilité pour les squatters d'y occuper une ou plusieurs parcelles. La possibilité de participer à la remise en état du terrain a également été offerte. Ces propositions ont été rejetées par le collectif.
5. Eu égard à des considérations d'ordres technique et sécuritaire, la Municipalité a décidé, en accord avec le Conseil communal, de démanteler l'usine dans sa quasi-totalité et de mettre en place un groupe de travail chargé de procéder aux études nécessaires au lancement d'un projet urbanistique. Celui-ci pourrait aboutir à un concours d'urbanisme et/ou d'architecture dans le courant de l'année 2010. Ce choix a été validé par la Commission des finances, qui a accepté un crédit supplémentaire demandé par la Municipalité à cet effet.
6. Les ouvrages futurs se conformeront à un plan partiel d'affectation en cours d'élaboration. Ils garantiront la participation conformément à la procédure habituelle, en particulier dans le cadre de la procédure de permis de construire. Les riverains seront associés à la démarche.

¹¹ BCC 2007-2008, tome II, p. 11.

¹² BCC, à paraître.

7. Le bâtiment ayant été détruit, cette question n'a plus de raison d'être.

8. Motion Isabelle Truan — La place des Bergières

8.1 Rappel de la motion

Le 3 juin 2008, Mme Isabelle Truan déposait au Conseil communal une motion intitulée « La place des Bergières »¹³. En sa séance du 17 juin 2009, le Conseil communal décidait de renvoyer cette motion à la Municipalité pour étude et rapport¹⁴. Cette motion reprenait le postulat déposé au Conseil communal le 21 novembre 2006 dans lequel Mme Truan demandait la création d'un espace public et le renforcement du pôle de quartier des Bergières¹⁵. L'auteure du texte constatait que toute une série d'équipements font des Bergières un véritable centre ou pôle de quartier mais que ce qui manque à ce dispositif est un élément essentiel dans la vie communautaire et urbaine : une place et la présence d'un espace public. Comme les surfaces susceptibles de recevoir ces aménagements sont propriété de Migros Vaud et de la Winterthur assurances, le postulat suggérait de négocier une servitude d'usage pour la surface et de compenser les places de parc perdues sur le domaine public. Le renforcement du pôle devait passer par une amélioration de l'espace public, son animation et de bonnes communications piétonnes et en transports publics.

Le dépôt de cette motion faisait suite au vœu de la commission en charge de l'étude du postulat qui, dans sa séance du 21 mai 2008, a décidé à l'unanimité, de « demander sous la forme d'une motion l'étude en priorité de quelques aménagements simples avec les propriétaires ou avec la société du parking pour répondre à ce vœu. En cas d'échec, d'étudier des solutions dans le cadre du préavis sur le futur réaménagement de l'avenue du Grey ».

8.2 Réponse de la Municipalité

Dès lors, un groupe de travail composé des services concernés de la direction des travaux s'est donné pour mission d'examiner la situation et de proposer une réponse en concertation avec les propriétaires des surfaces nécessaires à tout nouvel aménagement. Alors que la zone devant la Migros s'est révélée un peu excentrée, celle devant la Coop et la BCV semble la plus favorable en potentialités puisqu'elle fait le lien entre les fonctions est et ouest du site. Les avant-projets esquissés ont cependant montré que des contraintes inévitables supposaient la modification des dispositifs de stationnement et de livraison existants. Or les propriétaires et bénéficiaires de ces installations ont clairement refusé d'entrer en matière sur une atteinte aux fonctionnalités telles qu'elles existent et qui créent les carences critiquées par le postulat puis par la motion.

La demande de l'initiative d'étudier des solutions dans le cadre du préavis sur le futur aménagement de l'avenue du Grey renvoie aux avant-projets déjà effectués de créer un gratoire au carrefour Bergières–Grey. Ce dispositif vise d'abord à améliorer le passage des transports publics et à sécuriser les multiples accès transversaux côté nord. On peut envisager alors une requalification de l'espace sous la forme d'un trottoir élargi et arboré. Au vu de l'impact d'un tel aménagement sur les accès latéraux, une négociation avec les propriétaires mentionnés restera indispensable. Ces aménagements dépendent de travaux de grande envergure sur les avenues concernées et un échéancier de ces réalisations n'est pas encore déterminé. Il existe toutefois désormais un large consensus en faveur du réaménagement de ce site au bénéfice de ses usagers piétons.

¹³ BCC 2007-2008, tome II, p. 1007.

¹⁴ BCC, à paraître.

¹⁵ La Municipalité a répondu à ce postulat dans son préavis no 2007/64 dont le Conseil communal a adopté les conclusions en sa séance du 20 mai 2008 (BCC 2007-2008, tome II, pp. 982 ss).

9. Conclusions

Eu égard à 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° 2010/2 de la Municipalité, du 6 janvier 2010;

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 la réponse de la Municipalité en réponse au postulat de Mme Magali Zuercher — Pour la création de nouvelles zones 30 et zones de rencontre dans le quartier Sous-Gare ;
2. d'adopter la réponse de la Municipalité en réponse au postulat de M. Ulrich Doepper — Pour des P+R urbains plus efficaces et pour de meilleurs outils de maîtrise du stationnement sur domaine privé ;
3. d'adopter la réponse de la Municipalité en réponse à la motion de M. Alain Hubler — µm5 : un « micro-métro » pour le Vallon ;
4. d'adopter la réponse de la Municipalité en réponse au postulat de Mme Natacha Litzistorf — Pour un projet-pilote de péage urbain à Lausanne ;
5. d'adopter la réponse de la Municipalité à la pétition du collectif Danger de vie — Pour un projet d'habitation et de culture dans l'ancienne usine incinération du Vallon ;
6. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de Mme Isabelle Truan — La place des Bergières ;

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre