

**Léman 2030 – crédit d'études**  
**Deuxième volet des études du « Pôle Gare »**  
**Etude du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare**  
**Concours et communication**

**Réponse au Postulat Hildbrand et consorts**  
**« Modernisation de la Gare de Lausanne : et après ? »**

*Rapport-préavis N° 2015/18*

Lausanne, le 12 mars 2015

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du rapport-préavis**

Le programme « Léman 2030 » permet une croissance importante de l'offre des Chemins de fer fédéraux (CFF). Ce projet permettra de doubler l'offre ferroviaire entre Genève et Lausanne à l'horizon 2030.

Dans ce cadre, les CFF ont déposé à la mi-mars 2015, auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), le projet de transformation des infrastructures ferroviaires, des bâtiments et des interfaces de transports de la gare de Lausanne. C'est cet Office qui gère la procédure d'approbation des plans (PAP), en vue de sa mise à l'enquête publique courant avril 2015.

La Ville de Lausanne est un partenaire central de ce projet d'agrandissement de la gare et de son interface de transports vers les principales lignes de l'agglomération qui s'étend sur et sous le domaine public, en particulier la place de la Gare.

Le doublement prévu des flux de passagers CFF nécessite une augmentation conséquente de l'offre de transports publics urbains. Le nouveau métro m3 et le projet d'optimisation du m2 permettront, dans la continuité du projet des Axes forts de transports publics (AFTPU) d'améliorer l'offre de transports publics sur la place de la Gare. Le m3 offrira une meilleure accessibilité au site de Beaulieu et à la partie nord du projet Métamorphose. Le « Pôle Gare » s'inscrit donc au cœur du projet de l'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

En marge de ce projet ferroviaire, le développement du « Pôle Muséal » sur le site de l'ancienne halle des locomotives, le déploiement d'un nouveau programme immobilier aux Epinettes, le développement du potentiel urbanistique du site de l'ancienne Poste, lieu-dit En Rasude, verront les quartiers se transformer et contribueront à renforcer la centralité urbaine de l'agglomération.

Dans la suite du premier crédit de CHF 1'730'000.- octroyé suite à l'adoption du préavis N° 2014/33 par le Conseil communal le 28 octobre 2014, et afin de s'acheminer vers l'étape de construction, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'500'000.- pour financer les études du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare et la suite des études du développement des espaces publics du Pôle Gare.

## 2. Contexte

Par voie de convention signée le 21 décembre 2009, les Cantons de Genève et Vaud se sont associés aux CFF pour assurer le préfinancement des études « Léman 2030 » visant à trouver une solution pour doubler l'offre ferroviaire entre Lausanne et Genève d'ici à l'horizon 2030. Maillon essentiel de ce programme, le « nœud de Lausanne » fait l'objet des premières études issues de cet accord et pilotées par les CFF. Parmi les nombreux projets ferroviaires de ce « nœud de Lausanne », on peut citer le projet de 4<sup>e</sup> voie entre Lausanne et Renens, le « saut-de-mouton » ou encore les Paleyres et la construction des nouveaux enclenchements de la gare de Lausanne, à Treyblanc.

Pour faire face à cet accroissement de voyageurs, le projet d'agrandissement de la gare de Lausanne et de son interface de transports avec les lignes urbaines, aura de grandes répercussions pour la ville. Il prévoit l'élargissement et l'allongement des quais (420 m), ainsi qu'une réorganisation en profondeur des passages sous-voies (ou passages inférieurs, dits PI) et de leurs connexions avec le nouveau métro m3 et l'amélioration du m2. En participant à une meilleure perméabilité au travers de la plateforme ferroviaire, ce projet des CFF a des incidences dépassant largement les enjeux strictement ferroviaires et impactera en profondeur l'urbanisation et la mobilité du quartier.

L'Office fédéral des transports (OFT), le Canton de Vaud, la Ville de Lausanne et CFF Immobilier sont partenaires de ce projet et le financent.

Les répercussions du projet ne s'arrêtant pas aux limites parcellaires des CFF, la Ville de Lausanne, représentée par la Direction des travaux, a financé et piloté, entre 2011 et 2014, des études exploratoires sur le périmètre élargi du « Pôle Gare » (figure 1), ont été financées par deux comptes d'attente spécifiques en vue d'accompagner l'établissement du dossier des plans soumis à la procédure d'approbation des plans (PAP) et mis à l'enquête publique courant avril 2015 par les CFF. Ces études ont eu pour but d'identifier les incidences du projet CFF en matière d'urbanisme et de mobilité. Elles ont débouché sur des stratégies de mobilité, d'aménagement des espaces publics ou encore de densification du territoire qui ont fait l'objet d'une validation politique lors de la séance de la Municipalité du 21 novembre 2013. La Ville accompagne les CFF dans le développement de ce projet et les études menées jusque là ont permis de défendre les intérêts des citoyens dans l'élaboration du dossier PAP.

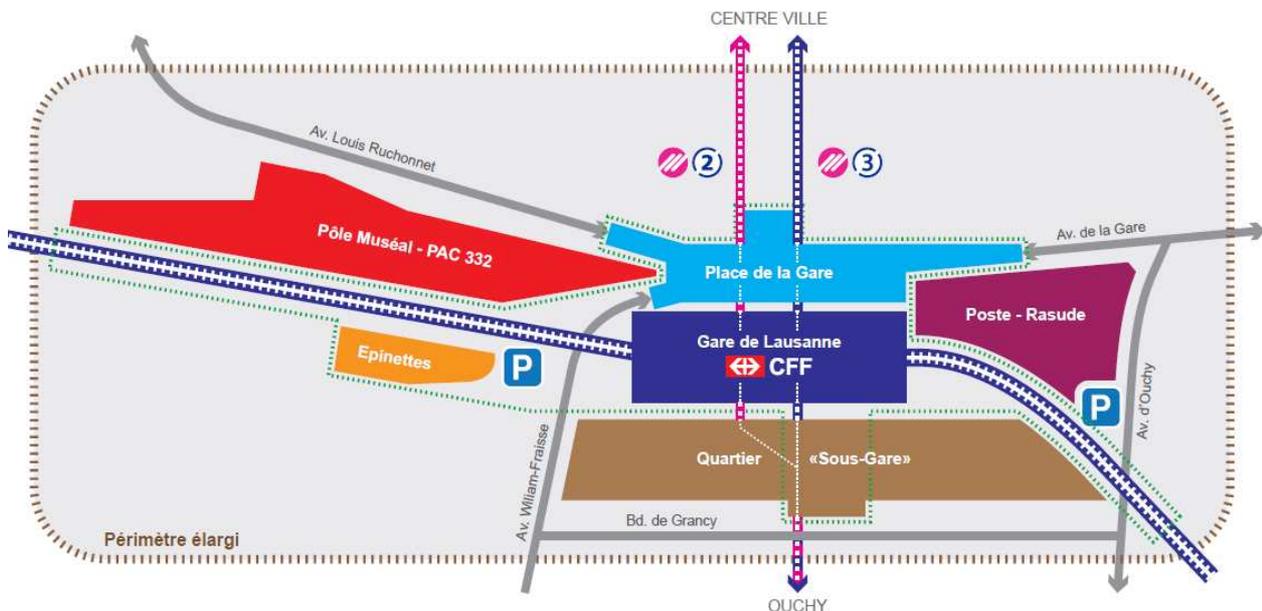


Figure 1 : les projets du « Pôle Gare »

Les études menées par la Ville de Lausanne ont permis d'assurer une meilleure prise en compte des interfaces entre la ville et la gare dans le projet des CFF et en particulier le développement de l'avant-projet de sous-sol de la place en vue de concevoir des liaisons fonctionnelles et de qualité avec les futures stations de métro m2 et m3.

Ces études, ainsi que le suivi de l'avant-projet CFF par les partenaires de la Ville, ont permis d'approfondir certaines thématiques, notamment en vue de la mise à l'enquête du projet de transformation de la gare de Lausanne. Il s'agit entre autres des études de flux, de développement de l'accessibilité de la gare à pied ou à vélo, d'un travail sur l'implantation des vélostations, des concepts de circulation et de stationnement et du travail sur les besoins en matière d'espaces publics dans le « Pôle Gare ».

### 3. Description des projets en cours

Les multiples projets constituant le « Pôle Gare » ayant des formes et des pilotes distincts, avancent selon des calendriers différents et, par conséquent, ne sont pas au même stade de progression. Ils sont cependant fortement imbriqués. La transformation de la gare et les projets connexes vont se dérouler sur une longue temporalité, de plus de dix ans. Il faut donc admettre que les différents projets ne se dérouleront pas dans une linéarité de successions, mais bien dans une complémentarité de développement et, par la suite, de construction.

Une description de chaque projet est faite ci-dessous.

#### 3.1 Transformation de la gare de Lausanne

Cette transformation est avant tout un projet ferroviaire piloté par les CFF, division Infrastructures, et dont l'autorité de tutelle est l'OFT. Afin d'accueillir des convois longs de 400 mètres permettant de transporter plus de voyageurs, les quais, déjà trop étroits aujourd'hui, doivent être élargis et allongés pour garantir l'accueil et une meilleure sécurité des voyageurs. Les contraintes du tissu urbain dans lequel s'inscrit la gare de Lausanne rendent toutefois inévitables les incidences de ce projet sur le bâti alentours et sur l'espace public.

En plus d'impacter fortement la spatialité du passage des Saugettes, plusieurs bâtiments doivent être démolis et ont été acquis à cette fin par les CFF. Il s'agit des bâtiments de la rue du Simplon 22, 24, 26 et 34 (parking du Simplon) et de ceux du chemin des Epinettes 2 (bâtiment administratif CFF), 4, 6 (Lausanne Guesthouse) et 12 (la « villa rose »). Cependant, une convention entre les CFF, l'Association des riverains de la gare de Lausanne (ARGL) et la Ville de Lausanne a été signée et prévoit des « mesures de relogement et d'indemnisation des locataires afin de limiter les conséquences pénibles des démolitions prévues par le projet ferroviaire ». Celles-ci s'appliquent aux locataires touchés par les démolitions ou par les transformations d'immeubles existants après l'agrandissement au sud de la plateforme ferroviaire CFF.

L'afflux de nouveaux voyageurs oblige à repenser toutes les infrastructures. Ainsi, le premier volet d'études a servi à reconfigurer les passages inférieurs (PI) permettant l'accès aux quais. Le passage est a été redimensionné, tandis que le passage ouest actuel a été remplacé par deux nouveaux passages, l'un au centre, sous le hall central, et l'autre à l'ouest, sous l'actuel Buffet de la gare. Au nord, le sous-sol de la place de la Gare relie ces trois PI aux futures stations m2 et m3 (cf. point 3.5). Au sud, les trois PI se rejoignent dans une mezzanine surplombant la rue du Simplon. Du sous-sol de la place de la Gare jusqu'à la rue du Simplon, le tout est traité en un espace continu, avec une attention particulière donnée à la qualité de l'espace et aux enjeux de confort et de sécurité.

Par ailleurs, pour poursuivre la politique de développement des grandes gares de Suisse, les CFF ont développé des surfaces commerciales en gare de Lausanne, principalement dans les sous-sols nouvellement créés. La gare offrira à l'avenir environ 10'000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales contre 3'850 m<sup>2</sup> aujourd'hui sur

territoire CFF. En lien avec la volonté d'unité des espaces en sous-sol, une partie des nouvelles surfaces commerciales sera développée sous la place de la Gare (environ 1'200 m<sup>2</sup>).

L'avant-projet prévoit que le front sud de la Gare au niveau de la rue du Simplon, accueille un programme d'activités et de commerces avec pignon sur rue, ainsi qu'une nouvelle vélostation et un espace dédié à la logistique et aux livraisons. La gare présentera ainsi une véritable façade sud, par un bâtiment le long de la rue du Simplon qui précisera la fonction désormais biface de la nouvelle gare. Au nord, une seconde vélostation sera créée sous la place de la Gare et remplacera la vélostation actuelle.

Enfin, la valeur patrimoniale de la gare et de ses attributs ont été pris en compte dans le développement du projet, notamment par la collaboration avec le Groupe d'accompagnement des monuments et des sites (GAMS) dans lequel la Ville de Lausanne est représentée par sa déléguée au patrimoine.

### *3.2 Sous-sol et réaménagement de la place de la Gare*

En novembre 2013, les CFF, le Canton de Vaud, la Ville de Lausanne ainsi que les Transports publics de la région lausannoise (tl) ont signé une convention de financement de l'avant-projet jusqu'à la phase de préparation du dossier d'approbation des plans (PAP) des aménagements des interfaces de la gare de Lausanne.

Le résultat de l'avant-projet a été présenté au Groupe décisionnel Lausanne (GDL) le 29 août 2014 et aux parties le 17 septembre 2014.

### *3.3 Métro m3 et optimisation du m2*

Le projet de transformation de la gare CFF de Lausanne permet de construire une nouvelle station pour le métro m2 en sous-sol de la place de la Gare de Lausanne avec des quais et des accès adaptés à l'évolution du trafic d'une des principales stations de la ligne m2. Les quais seront directement reliés aux trois futurs PI de la gare CFF, ce qui améliorera considérablement l'interface entre le métro m2 et le réseau CFF avec des cheminements dimensionnés pour répondre à la croissance du trafic prévue à l'horizon 2030.

Ce projet permet d'assurer un passage de la ligne de métro m2 à double voie sous la gare CFF, alors qu'il est actuellement à simple voie, ce qui garantira la possibilité d'augmenter la capacité de la ligne.

Sous la colline de Montbenon, le nouveau tracé du métro m2, construit en tunnel, sera situé à quarante mètres à l'ouest de l'axe actuel du métro m2. Il sera raccordé à la ligne existante en aval de la station du Flon. Une nouvelle station du métro m2 sera aménagée sous la place de la Gare.

A l'aval de la station Lausanne-Gare, le nouveau tracé du métro m2 sera raccordé à la ligne de métro m2 existante en aval de la rue du Simplon par un tracé passant sous le bâtiment voyageur des CFF et en tranchée sous les voies de la gare CFF. La tranchée couverte existante à simple voie entre le boulevard de Grancy et la rue du Simplon devra être élargie pour assurer une double voie continue sur la ligne de métro m2.

Le tracé actuel du métro m2 sera affecté à la nouvelle ligne de métro m3 qui reliera l'actuelle station Lausanne-Gare du métro à une nouvelle station Lausanne-Flon construite à l'est de la station m2 existante. Ultérieurement, la nouvelle ligne de métro m3 sera prolongée en direction de Chauderon, de l'écoquartier des Plaines-du-Loup et de la Blécherette.

L'acquisition de trois nouvelles rames permettra de porter la capacité de transports du métro m2 à 7'000 personnes par heure et par sens. La nouvelle ligne de métro m3 offrira une capacité supplémentaire de 4'700 personnes par heure et par sens avec une navette circulant entre les stations Lausanne-Gare CFF et Lausanne-Flon avec une cadence à 3 minutes.

Ainsi, les deux lignes de métro m2 et m3 offriront entre les stations Lausanne-Gare et Lausanne-Flon une capacité cumulée de 11'700 personnes par heure et par sens, ce qui répond à l'évolution de trafic planifiée à l'horizon 2030.

Afin de garantir le financement cantonal des métros, le Conseil d'Etat a soumis au Grand Conseil un exposé des motifs et projet de décret (EMPD) pour l'acquisition de trains destinés au m2, le financement des études nécessaires au développement du nouveau tracé du m2 entre Grancy et Lausanne-Flon, pour les aménagements du sous-sol de la place de la Gare ainsi que pour les études des infrastructures nécessaires à la construction de la nouvelle ligne de métro m3. Celui-ci a été accepté à l'unanimité le 10 mars 2015 par le Grand Conseil vaudois.

Les plans de la PAP de la gare principale comprennent le futur tracé du m2 entre Grancy et la station Gare.

### *3.4 Chemin des Epinettes*

Dans le cadre du projet « Léman 2030 », le parking du Simplon, au sud des voies, devra être détruit pour permettre la reconstruction de la plateforme ferroviaire, ainsi que la réalisation des trois nouveaux PI. La zone au sud-ouest du site sera également impactée par la reconstruction des futurs quais et voies ferroviaires, nécessitant ainsi la démolition de plusieurs bâtiments.

Dans ce contexte, les CFF souhaitent valoriser leur parcelle bordant le chemin des Epinettes, avec la volonté de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement proposant la « compensation » de tout ou partie des places de stationnement et des logements impactés par la transformation de la gare.

L'avant-projet en cours d'élaboration prévoit la création d'un bâtiment dont le socle abrite un parking d'environ 340 places, ainsi qu'une offre pour les motos et les vélos. L'ensemble des places motos et une partie des places voitures sont accessibles au public pour répondre aux besoins de stationnement du « Pôle Gare ». Le bâtiment abrite des surfaces commerciales au rez-de-chaussée, des surfaces administratives et propose, dans une deuxième étape, des logements. Un accès piéton aux PI et aux quais de la gare est également prévu dans le bâtiment, à l'angle de l'avenue William-Fraisse et du chemin des Epinettes.

La Municipalité de Lausanne a approuvé, le 14 mars 2013, l'ouverture d'une procédure d'élaboration d'un plan de quartier (PQ) sur les parcelles n° 20653 et 5080 (partiellement).

### *3.5 Potentiel de développement du lieu-dit En Rasude*

La société MOBIMO, propriétaire de la parcelle n° 7554 et les CFF division Immobilier, propriétaire de la parcelle 5986 ont lancé le 5 décembre 2014 un mandat d'études parallèles (MEP) à deux degrés, sur invitation auprès de huit bureaux. Ce MEP est envisagé par les propriétaires comme une approche ouverte et itérative pour le développement de ce site. A l'issue de ce MEP, le projet retenu sera formalisé dans le cadre d'un futur PQ.

Le cahier des charges de ce mandat d'études parallèles définit l'ambition des promoteurs qui entendent développer sur le site de la Rasude un centre d'affaires régional et international, un espace résidentiel de haute qualité et les activités de proximité de services et d'animations adaptées, dans une proportion de 70% d'activités (bureaux, hôtels), 20% de logements et 10% loisirs, artisanat et commerces.

Evoquant leur volonté de s'inscrire dans une densification des zones urbaines, les maîtres d'ouvrage visent une surface brute de plancher (SBP) de 76'000 m<sup>2</sup>. En termes de mobilité, l'accent est mis sur l'amélioration des liaisons piétonnes entre le site et la gare et l'amélioration de la perméabilité du site, comme l'aménagement d'espaces publics de qualité tout en préservant les quartiers environnants et le développement d'accès lisibles en relation avec la future offre de stationnement du site. L'offre en stationnement privé sera dimensionnée en fonction des besoins (SBP) selon les normes en vigueur, tout en prenant en compte le contexte particulier du site et la proximité à la gare. L'offre en stationnement du site

inclura également des mesures d'accompagnements de l'agrandissement de la gare (places publiques voitures et motos, places privées pour les besoins des CFF, etc.).

Il faut encore ajouter que les propriétaires veulent maintenir le bâtiment Horizon (ancienne poste) qui vient d'être rénové et admettent de démolir la « Galette » (ancien tri postal) sous réserve du respect de certaines recommandations techniques.

Les maîtres d'ouvrages laissent la possibilité d'envisager la démolition des bâtiments sis à l'avenue de la Gare 41, 43 et 45 si les concurrents sont en mesure de proposer des projets architecturaux et urbanistiques de grande qualité.

### *3.6 Potentiel de requalification des espaces publics au sud des voies ferrées*

La création d'une nouvelle façade en lieu et place de l'actuel parking du Simplon confèrera une identité différente à la rue du Simplon, dont le régime de circulation donnera la priorité aux piétons, et à ses alentours. La démolition des bâtiments de la rue du Simplon 22, 24 et 26 dégagera un nouvel espace public d'envergure, la place dite des Saugettes, répondant aux attentes tant des riverains que des voyageurs. Le lien entre la gare CFF et le métro sera également renforcé sur le front sud par le réaménagement de la liaison piétonne entre cette nouvelle place sise à l'intersection de la rue des Saugettes et du passage du Simplon, principale entrée sud de la gare, et la station Grancy, dans l'axe de la promenade de la Ficelle. Enfin, une rue intérieure reliera les trois PI entre eux ainsi qu'à l'entrée de la gare aux Epinettes, à Montriond et depuis la future place dite des Saugettes.

Après le MEP dont sera issu le projet d'aménagement de la place de la Gare ainsi que ses connexions au tissu urbain existant et aux principales portes d'entrée à la gare, l'étape suivante est de mettre au concours la requalification des espaces publics au sud des voies ferrées, comprenant l'aménagement de la rue du Simplon, le projet de la future place dite des Saugettes, la mise en valeur du passage des Saugettes et de la connexion Grancy – gare, dans le prolongement de la promenade de la Ficelle.

La démarche de concours sera accompagnée par la poursuite de la consultation de la population sur ces futurs espaces publics.

### *3.7 « Pôle Muséal »*

Le projet du « Pôle Muséal » a pour objectif la création d'un nouveau pôle culturel et artistique sur le site des anciennes halles aux locomotives des CFF, à l'ouest de la gare de Lausanne. Le projet découle d'une volonté du Canton, soutenue par la Ville de Lausanne et les CFF.

A terme, il est prévu que le site regroupe trois musées : le Musée cantonal des beaux-arts (mcb-a), le Musée cantonal de la photographie (Musée de l'Elysée) et le Musée de design et d'arts appliqués contemporains (mudac), ainsi que diverses activités complémentaires en lien avec la vocation culturelle du site.

Le développement de ce site est envisagé en deux étapes :

1. la démolition des halles aux locomotives et la construction du nouveau mcb-a, ainsi que la première phase des aménagements extérieurs ;
2. la construction de deux nouveaux bâtiments pour accueillir le mudac et le Musée de l'Elysée. Il y a lieu de préciser qu'un troisième bâtiment sera construit sur ce site pour accueillir diverses activités complémentaires et des espaces verts en toiture. La seconde phase des aménagements extérieurs et une nouvelle liaison de mobilité douce est – ouest permettront de relier le chemin de Villard à l'avenue William-Fraisse et traverseront le nouveau « Pôle Muséal », participant à désenclaver le site.

Le « Pôle Muséal » a fait l'objet d'un concours international d'architecture comprenant un concours de projets pour la première phase de développement et un concours d'idées pour la seconde phase. La procédure sélective du concours d'architecture pour la seconde phase de réalisation a été lancée le 9 janvier 2015. Le lauréat sera connu en octobre 2015.

Un plan d'affectation cantonal (PAC 332) est en vigueur et permet la réalisation de cette plateforme muséale. Le PAC précise notamment les aires constructibles, l'aire des aménagements extérieurs, les liaisons piétonnes, le réseau de mobilité douce. Le périmètre du PAC 332 fait partie du périmètre élargi du MEP que la Ville lance sur les espaces publics au nord des voies ferrées. La connexion du domaine public avec les portes du site, le traitement des liaisons piétonnes et de mobilité douce feront l'objet de préconisations dans le cadre du MEP.

La mise à l'enquête publique de la première phase de projet s'est déroulée l'été 2014 et a vu des oppositions au projet être déposées. Le permis de construire pour le mcb-a a été accordé par la Ville le 24 octobre 2014. Cette décision fait aujourd'hui l'objet de recours qui sont en cours de traitement par l'instance cantonale.

L'Etat de Vaud est le Maître d'ouvrage du projet. La parcelle concernée a été acquise par la Ville de Lausanne dans le cadre d'un échange de terrains avec les CFF (voir préavis N° 2011/46), et dont la première partie, servant à accueillir le mcb-a, a été mise à disposition du Canton par le biais d'un droit distinct et permanent de superficie (DDP).

Les modalités concernant la mise à disposition du Canton du reste de la parcelle pour accueillir le mudac, le Musée de l'Elysée et le bâtiment d'activités complémentaires, conformément au PAC, restent à définir.

## 4. Planning

### 4.1 Planning général des projets du « Pôle Gare »

Comme évoqué précédemment, les projets constituant le « Pôle Gare » s'inscrivent dans des temporalités différentes, parfois (mais pas systématiquement) complémentaires.

#### 4.1.1 Transformation de la gare de Lausanne

En vue de sa mise à l'enquête, le projet de transformation de la gare de Lausanne doit être déposé à l'OFT par les CFF pour **le 16 mars 2015**. Les CFF prévoient deux à trois ans pour le traitement du dossier et des oppositions éventuelles. Les travaux pourraient donc débuter en **2017-2018**, en commençant par le front sud (démolition du parking du Simplon, notamment) pour remonter progressivement jusqu'au bâtiment voyageurs. Les CFF tablent sur une mise en service de la nouvelle gare au changement d'horaire de décembre **2025**, avec des travaux complémentaires se poursuivant dans la partie est de la gare entre **2023** et **2027**. Le phasage des travaux du sous-sol de la place de la Gare débutera **en 2020** pour se terminer **fin 2025**, avec des travaux de finition en **2026**.

#### 4.1.2 Projet du m3 et d'optimisation du m2

En date du 26 février 2014, la Confédération a rendu son rapport d'examen sur le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012) où elle confirme l'intérêt du m3 et de l'optimisation du m2 pour l'agglomération. L'utilité de cette mesure est jugée très bonne par la Confédération, qui souhaite prioriser la première étape de réalisation du m3 – soit le tronçon entre les stations Grancy et Flon afin de la coordonner avec le projet de transformation de la gare de Lausanne. La mesure est ainsi inscrite en liste A du PALM 2012 (PALM 2<sup>e</sup> génération) et bénéficiera à ce titre d'un cofinancement fédéral à hauteur de 35% des montants annoncés dans le PALM, soit CHF 47'000'000.- HT. L'accord sur les prestations qui formalise ces décisions entre la Confédération et le Canton, va être signé prochainement. Le deuxième tronçon du métro m3 (Flon – Blécherette) est quant à lui inscrit en liste B du PALM 2012. Le co-financement fédéral annoncé

pour ce dernier pourrait se monter à CHF 72'280'000.- sur un montant des coûts estimé à CHF 223'000'000.-. Toutefois, pour la liste B, ces montants indicatifs ne font pas l'objet d'engagement de la part de la Confédération.

La stratégie d'optimisation du m2 et de mise en œuvre du m3 a été présentée par le Canton lors d'une conférence de presse le 12 février 2015. L'objectif de coordonner la mise en service du m2 et de la navette m3 Gare – Flon avec l'inauguration de la nouvelle gare de Lausanne en 2025 y a été confirmée. Pour atteindre cet objectif, le Conseil d'Etat sollicite un crédit d'études auprès du Grand Conseil, afin de synchroniser au mieux la procédure de mise à l'enquête et le phasage des travaux en coordination avec le chantier de la gare de Lausanne.

Par ailleurs, le Canton sollicite également un crédit d'études pour préparer l'avant-projet du prolongement du m3 jusqu'à la Blécherette, ceci en vue de l'intégrer à la 3<sup>e</sup> génération du PALM. Rappelons, en effet, que le rapport coût-utilité de cette mesure a été jugé suffisant, et qu'elle devra être intégrée dans le PALM de 3<sup>e</sup> génération pour solliciter, à nouveau, le co-financement fédéral. Le dépôt du PALM 3<sup>e</sup> génération auprès de la Confédération est fixé à décembre 2016.

#### *4.1.3 Bâtiment des Epinettes*

Le planning des travaux du futur bâtiment des Epinettes n'est pas défini à ce jour. Toutefois, le projet étant structurellement et fonctionnellement lié à celui de la gare de Lausanne (le socle et le parking du futur bâtiment s'appuyant sur le mur de soutènement des voies ferrées), le début des travaux devra être envisagé pour **2017** au plus tard en ce qui concerne le parking qui fait d'ailleurs partie du dossier de la PAP principale de la gare.

Le bâtiment au-dessus du parking fera quant à lui l'objet d'un PQ dont le calendrier reste à définir.

#### *4.1.4 Site Poste, lieu-dit En Rasude*

Les promoteurs du site souhaitent un début des travaux en **2020**. La Municipalité relève l'intérêt d'aménager un parking public dans les locaux existants à l'horizon de la démolition du parking du Simplon, prévue en **2017**.

Ce parking figure à titre de parking provisoire dans les plans de la PAP de la gare.

#### *4.1.5 Espaces publics*

La requalification des espaces publics du « Pôle Gare » est tributaire des contraintes de calendrier des autres chantiers, en particulier des chantiers CFF. Ainsi, le réaménagement des espaces publics au nord des voies ne peut pas être envisagé avant la fin des travaux de transformation du sous-sol de la place de la Gare. Les travaux seraient donc envisageables au mieux à l'horizon **2025**, pour autant que le planning des chantiers CFF et m3 soient tenus.

Sur le front sud, les réaménagements devront être également coordonnés avec les travaux des CFF, soit pendant la période **2018-2025**.

D'une manière générale, l'objectif visé est qu'un maximum de travaux de réaménagement de l'espace public se termine à temps pour la mise en service annoncée de la nouvelle gare de Lausanne, soit en décembre **2025**. Pour ce faire, une co-activité des chantiers devra être planifiée au stade du projet de construction.

Au même titre que le projet de m3, l'aménagement des interfaces de la gare CFF avec le domaine public sera aussi cofinancé à hauteur de 35% par le PALM 2012, pour un montant de CHF 6'850'000.- HT, en liste A.

## 4.2 Stratégie financière de la Ville de Lausanne

Pour la Ville de Lausanne, l'accompagnement du planning du « Pôle Gare », et en particulier du projet des CFF, se traduit par l'inscription au Plan des investissements de trois lignes d'investissement distinctes, correspondant aux différentes étapes-clef du projet :

1. **Léman 2030 – Etudes (avant-projet + concours) – (2014-2016)** : inscription d'un montant pour le premier volet d'études du « Pôle Gare », soit le développement et la consolidation des avant-projets et l'accompagnement du dossier PAP des CFF, objet du préavis précédent;
2. **Léman 2030 – Etudes (projet d'ouvrage, appels d'offres) – (2015-2017)** : inscription d'un montant pour le second volet des études, soit le développement des différents projets d'ouvrage (projet de construction) et d'exécution (appel d'offres) donnant suite à l'approbation du dossier PAP des CFF par la Confédération, objet de ce préavis;
3. **Léman 2030 – Interfaces et espaces publics – réalisations et suivi – (2018-2025)** : inscription d'un montant pour la réalisation des ouvrages et des aménagements du « Pôle Gare » en ville de Lausanne.

Les montants inscrits au Plan des investissements se basent sur une estimation des coûts au stade d'un avant-projet sommaire avec une répartition des montants en phases, conformément au règlement SIA 103. Ils prennent également en compte une participation financière de l'OFT, de CFF Immobilier et du Canton.

Si les montants inscrits dans ce préavis ont été évalués avec une précision de rigueur selon la norme SIA pour la phase d'avant-projet, soit +/- 20%, il est important de noter que les montants inscrits au Plan des investissements pour le projet d'ouvrage lui-même pourront être amendés en fonction de l'évolution des projets et selon les clés de répartition financière établies avec les partenaires du projet (Confédération, CFF et Canton).

## 5. Etudes à charge de la Ville

### 5.1 *Projet de construction et phase d'appel d'offres de l'aménagement du sous-sol de la Place de la Gare*

Afin de poursuivre le développement du projet, il convient d'assurer le financement des études pour la phase d'études du projet de construction et des appels d'offres d'entreprises, par voie de convention entre les parties.

La répartition des coûts pour la phase d'étude du projet de construction (PC) et des appels d'offres d'entreprises sur la base du dossier PAP est définie en relation, notamment avec les éléments suivants :

- La distribution des flux depuis les quais, selon les objectifs de répartition dans les PI ;
- La distribution des flux dans le sous-sol de la place de la Gare, en relation avec les accès aux quais du m2 (nouveau métro) et du m3 (actuel m2) ;
- Les conditions d'accès au quartier nord de la Gare, à l'interface bus, au « Pôle Muséal » et au nouveau quartier de la Rasude (émergences) ;
- L'aménagement de surfaces commerciales et les besoins correspondants en termes de logistique ;
- L'intégration et l'optimisation d'une vélostation ;
- La cohérence architecturale entre le sous-sol de la place de la Gare et les passages inférieurs des CFF ;
- L'aménagement de la place de la Gare.

La clé de répartition des coûts de la phase d'études de PC et d'appels d'offres d'entreprises pour tous les éléments en relation avec les aménagements et interfaces du sous-sol de la place de la Gare de Lausanne situés dans le périmètre du dossier PAP sont également définis de manière définitive dans la convention.

Les émergences en surface de la place de la Gare (y compris l'émergence principale « place de la Gare n°4 ») font partie du périmètre PAP en tant qu'ouvrages soumis à approbation des plans selon le droit fédéral (LCdF). Le réaménagement de la place de la Gare elle-même en surface dont les coûts de la remise en état - organisée selon le principe d'aménagement développé par la Ville de Lausanne - sont intégrés dans le projet de construction du sous-sol de la place et y figurent à titre indicatif. Il sera soumis quant à lui à une procédure cantonale d'autorisation de construire subséquente.

#### *5.1.1 Principe de répartition des coûts entre les parties*

Les surfaces du sous-sol sont réparties entre les parties, selon leur programme propre ou la destination des surfaces. Des surfaces communes sont admises.

Les surfaces ainsi réparties constituent la quote-part de chaque partie au projet. Les parties conviennent que les communs, qui comprennent le réaménagement de la place de la Gare en surface, sont pris en charge par chaque partie à la hauteur de sa quote-part.

Le principe de la répartition s'applique également aux coûts de réalisation. Toutefois, cette clé de répartition pourra être ajustée en fonction des surfaces définitives construites.

#### *5.1.2 Coûts des études et leur répartition*

L'estimation des coûts des études du projet de construction et des appels d'offres se fonde sur le résultat de l'étude de l'avant-projet du 17septembre 2014. Elle s'élève à CHF 7'320'000.- HT.

Ce montant correspond aux prestations d'étude du projet tant externes qu'internes CFF, ainsi qu'à celles de la maîtrise d'ouvrage des CFF.

Par ailleurs, chaque partie a la possibilité, pour ses besoins spécifiques, d'engager et de prendre à ses frais des études complémentaires.

La base de prix des études de l'avant-projet date du 17septembre 2014. (y compris les frais généraux d'administration ; hors TVA) se fonde sur le coût total indicatif de l'investissement qui est estimé à CHF 128'960'000.- (base de prix août 2014, IRF 131.2 ; hors TVA et hors indemnités) (+/- 20%).

Le tableau ci-dessous présente la clé de répartition définitive élaborée selon les principes mentionnés ci-dessus et les montants correspondants pour les études. Il est entendu que si les montants des études peuvent varier, la clé de répartition demeure.

Objet	Répartition (hors TVA)							
	CFF				Canton / t-I		Ville de Lausanne	
	CFF - Immo		OFT / CFF-I		%	Mio. CHF	%	Mio. CHF
%	Mio. CHF	%	Mio. CHF					
<b>Phase SIA 32 : Projet de construction</b>	12.3	675'270	48.2	2'646'180	30.0	1'647'000	9.5	521'550
<b>Phase SIA 41 : appels d'offres</b>	12.3	225'090	48.2	882'060	30.0	549'000	9.5	173'850
<b>Total phases SIA 32 + 41 :</b>	12.3	900'360	48.2	3'528'240	30.0	2'196'000	9.5	695'400

La quote-part de la Ville est de 9.5%. Le montant du coût des études des projets de construction et phase d'appel d'offres (SIA 32 + 41) est estimé aujourd'hui à CHF 695'400.- HT auquel s'ajoute 8% de TVA soit CHF 55'632, pour un total de CHF 751'032.- arrondi à CHF 800'000.-.

### 5.2 Concept d'aménagement des espaces publics au sud des voies ferrées

Le développement de l'avant-projet de l'agrandissement de la gare qui sera mis à l'enquête publique (PAP) au printemps 2015 a permis de clarifier le rapport de la gare à l'espace public et les contraintes techniques dues au calendrier des chantiers.

Si l'aménagement de la place de la Gare a été proposé aux concurrents sous forme de MEP du fait du caractère encore itératif des études de développement d'avant-projet à mener, les conditions au sud des voies permettent aujourd'hui d'envisager plutôt une mise en concurrence sous la forme d'un concours pour la rue du Simplon, la place dite des Saugettes, le passage et les arcades des Saugettes en ce qui concerne le périmètre d'intervention, en incluant notamment le boulevard de Grancy, l'avenue du Rond-Point, et les tronçons des Avenues William Fraisse et d'Ouchy qui lui font face dans le périmètre de réflexion.

Le montant estimé pour l'organisation de ce concours, y-compris les honoraires d'un bureau d'assistance à la maîtrise d'ouvrage est de CHF 450'000.-

### 5.3 Stratégie de communication

A la suite de la communication lancée autour du MEP pour les espaces publics et pour faire suite à la mise à l'enquête de la PAP, la communication doit continuer. D'une part, pour accompagner le développement des projets d'espaces publics au sud des voies et d'autre part, pour accompagner les CFF dans l'« après » mise à l'enquête publique et le développement du projet de construction.

Le processus de consultation amorcé lors du lancement du MEP doit se poursuivre dans un travail avec la population afin de faire évoluer l'avant-projet de la place de la Gare en projet qui sera mis à l'enquête

publique, puis en projet de construction. Pour faire suite à l'enquête auprès des usagers, des ateliers de consultation seront organisés afin de bénéficier de la maîtrise d'usage de la population en vue de faire évoluer ce projet.

Simultanément ou en léger décalage, le travail sur les espaces publics au sud des voies devra commencer en étant attentif qu'il portera sur des lieux différents et aux particularités singulières qu'il s'agira de préserver.

Enfin, la phase après enquête publique demandera de persévérer à communiquer, avec une attention particulière envers les groupes d'influences qui se seront manifestés lors de l'enquête publique. La stratégie de communication pour cette phase devra être mise en œuvre.

Le montant estimé pour ces actions de communication est de CHF 150'000.-

#### *5.4 Etudes complémentaires*

En plus des besoins détaillés dans les points précédents, des études complémentaires sont nécessaires pour préciser certains aspects du projet. On relèvera en particulier les besoins ci-après :

- accompagner le travail des CFF sur les appels d'offres afin de coordonner la passation de maîtrise d'ouvrage et la co-activation des chantiers;
- préciser les besoins du projet en matière de mobilité et de qualité de vie urbaine en vue du développement du projet de construction ;
- consolider la stratégie globale en matière de stationnement multimodal ;
- mener des études prospectives de faisabilité par rapport aux intentions de développement du site de la Rasude ;
- accompagner le travail sur le développement du site d'Epinettes.

L'enveloppe globale à réserver à ces études complémentaires est de CHF 100'000.-.

### **6. Agenda 21 – Développement durable**

Le projet de transformation de la gare de Lausanne est mené dans le cadre d'un important développement de la qualité de l'offre en transports publics ferroviaires. Ce projet est en cohérence avec les objectifs d'évolution démographique du PALM et a été jugé pertinent par la Confédération qui le soutient tant par le biais du programme « Léman 2030 » qu'au travers de la 2<sup>e</sup> génération du PALM.

En encourageant le report modal vers les transports publics et en portant une attention particulière à l'accessibilité à la gare pour la mobilité douce, avec l'ambition de doubler cette part modale des déplacements à vélos, ce projet s'inscrit dans les objectifs d'une mobilité durable. Le développement de planifications urbaines sectorielles garantira une mixité sociale et fonctionnelle des quartiers du « Pôle Gare », en conformité avec les objectifs sociaux et économiques du développement durable. Enfin, l'attention donnée à la population dans le processus de planification, par le biais d'une démarche participative, contribue à la volonté de participation citoyenne.

Sous l'angle de l'aménagement du territoire, l'ambition de développer à Epinettes et à Rasude des quartiers de forte densité, dans un environnement idéalement connecté aux transports, contribue au frein à l'étalement urbain et au développement d'une urbanisation concentrée autour des AFTPU.

Ainsi, les objets de ce préavis sont conformes à l'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis N° 2000/155 du 8 juin 2000 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne ».

## 7. Récapitulation du coût du 2<sup>ème</sup> volet des études

Le coût des études, objet du présent rapport-préavis, peut se résumer comme suit :

-	Projet de construction	
	phase d'appel d'offres de l'aménagement du sous-sol de la place de la Gare	800'000.-
-	Concept d'aménagement des espaces publics au sud des voies ferrées	450'000.-
-	Stratégie de communication	150'000.-
-	Etudes complémentaires	100'000.-
	<b>Total pour la Direction des travaux</b>	<b>1'500'000.-</b>

## 8. Plan des investissements

Le crédit sollicité dans le présent préavis figure au Plan des investissements pour les années 2015 à 2022 (édition : septembre 2014 - chapitre 8 – Multi directions / 420 RM) pour un montant de CHF 1'500'000.-.

Le montant demandé par le présent préavis se monte à CHF 1'500'000.- et est conforme au plan des investissements.

### *Conséquences sur le budget d'investissement*

(en milliers de CHF)	2015	2016	2017	Total
Dépenses d'investissements	400	550	550	1'500
Recettes d'investissements	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>400</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>1'500</b>

## 9. Incidences sur le budget

### *9.1 Charges d'intérêts*

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.75%, les intérêts théoriques moyens développés par le présent rapport-préavis s'élèvent à CHF 22'700.- par année à compter de l'année 2015.

### *9.2 Charges d'amortissement*

Les dépenses induites par ces études seront virées dans le futur crédit d'investissement qui sera demandé en 2017 pour la réalisation des travaux et des aménagements à charge de la Ville de Lausanne. Elles seront amorties selon le même calendrier que les investissements à venir.

### *9.3 Charges d'exploitation*

A ce stade du projet, aucune charge d'exploitation n'est à enregistrer.

#### 9.4 Conséquences sur le budget de fonctionnement

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, les impacts financiers attendus durant la période 2015 – 2017 sont les suivants :

(en milliers de francs)	2015	2016	2017	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0	0	0	0
<b>Charges d'exploitation</b>	0	0	0	0
<b>Charge d'intérêts</b>	22.7	22.7	22.7	68.1
<b>Amortissement</b>	0	0.0	0.0	0
<b>Total charges suppl.</b>	22.7	22.7	22.7	68.1
Diminution de charges	0	0	0	0
Revenus	0	0	0	0
<b>Total net</b>	22.7	22.7	22.7	68.1

#### 10. Postulat Hildbrand et consorts : « Modernisation de la Gare de Lausanne : et après ? »

Ce postulat demande que la Municipalité présente au Conseil communal une étude des différentes variantes d'aménagement de la place de la Gare et des conséquences prévisibles pour les flux automobiles, piétonniers et de transport publics qui y sont rattachés, ainsi que les conséquences de chacune de ces variantes pour le tracé de la petite ceinture.

#### 11. Réponse au postulat Hildbrand

##### 11.1 Contexte général : le « Pôle Gare »

Dans le cadre du programme « Léman 2030 », les CFF ambitionnent de doubler l'offre ferroviaire entre Genève et Lausanne à l'horizon 2030.

Pour répondre à l'accroissement de la fréquentation en gare, les CFF développent aujourd'hui un projet de transformation de la gare de Lausanne et de ses interfaces, dont les effets se ressentiront aussi sur le territoire lausannois.

En marge de ce projet ferroviaire et de ses influences sur les espaces publics d'interfaces, le développement du « Pôle Muséal » sur le site de l'ancienne halle des locomotives, le déploiement d'un nouveau programme immobilier aux Epinettes, le déménagement de l'administration des CFF de l'avenue de la Gare ou encore le développement du potentiel urbanistique du site de l'ancienne Poste (dit « site de la Rasude ») sont autant de projets qui transformeront le quartier et contribueront à en faire une nouvelle centralité urbaine.

Enfin, c'est bien un projet à l'échelle de l'agglomération qui verra le jour à la gare de Lausanne. Développé en étroite coordination avec le nouveau métro m3 et le projet d'optimisation du m2, dans la continuité du projet des AFTPU et, grâce au m3, renforçant le lien avec l'interface du Flon, le site de Beaulieu et la partie nord du projet Métamorphose, le « Pôle Gare » s'inscrit au cœur du territoire de l'agglomération Lausanne-Morges.

Parce que le projet de transformation de la gare de Lausanne s'inscrit dans un contexte urbain complexe et voué à vivre des transformations structurelles, la Municipalité a décidé de créer un poste de cheffe de projet général pour piloter la mutation du futur « Pôle Gare », poste pourvu depuis juin 2014.

### *11.2 La place de la Gare – état des lieux des réflexions*

En 2012, le Service d'urbanisme et le Service des routes et de la mobilité ont fait appel aux bureaux KCAP, bureau d'étude en architecture et urbanisme, et Transitec, bureau d'étude en mobilité, pour mener à bien l'étude exploratoire des enjeux urbanistiques et de mobilité du « Pôle Gare ».

Les conclusions de ces études ont permis de définir un certain nombre de conditions-cadre en matière d'urbanisme et de mobilité pour le « Pôle Gare ». Ces conditions-cadre ont fait l'objet d'une validation par la Municipalité en novembre 2013 et sont rappelées dans le présent document (cf. point 5.4.2).

Dans le cadre de la préparation du dossier PAP par les CFF, des études complémentaires ont été menées pour préciser les conditions-cadre de l'aménagement de la place de la Gare et de son sous-sol.

Les données présentées dans ce rapport proviennent de ces différentes études ainsi que des autres documents de planification en cours ou déjà réalisés (révision du Plan directeur communal, étude trafic des AFTPU, etc.).

### *11.3 La place de la Gare en chiffres*

#### *Voyageurs CFF*

Selon les informations fournies par les CFF, la gare de Lausanne attendra à l'horizon 2030 un trafic de l'ordre de 180'000 voyageurs par jour (voy/j), contre 89'000 voy/j en 2010. Cette croissance annoncée découle à la fois d'une amélioration de l'offre ferroviaire (passage à une cadence 15 minutes pour le RER vaudois et augmentation de la capacité des trains grande ligne) ainsi que de la croissance démographique attendue sur l'arc lémanique.

Hormis les passagers transbordant de train à train en gare de Lausanne (16% des voyageurs à l'horizon 2030), la majorité des usagers du train se rendra en gare de Lausanne en transports publics (40% en métro, 13% en bus) ou à pied (22%).

Les études de flux menées par les CFF nous confirment qu'une très grande majorité (80 à 85%) de ces voyageurs quittera la gare en direction du centre-ville. Ainsi, près de 100'000 voyageurs par jour transiteront par la place de la Gare, en surface ou en sous-sol, en grande partie pour rejoindre les nouvelles stations du m2 et du m3.

Une part importante du flux de voyageurs évoluera uniquement en sous-sol, la réorganisation de l'interface de la place de la gare permettant un accès direct entre les stations de métro et les passages inférieurs d'accès aux quais. Les flux piétons en surface resteront importants, en lien avec les circulations du quartier et la connexion avec trois lignes de bus sur la place.

#### *Flux multimodaux sur la place de la Gare*

Véritable interface de transports multimodal, la place de la Gare cumule de nombreux besoins en mobilité (arrêts de bus, dépose-minute, places taxis, traversées piétonnes, stationnement motos et vélos) dans un espace contraint. Cette superposition d'usages génère déjà aujourd'hui un certain nombre de dysfonctionnements qui ne peuvent que s'accroître avec l'augmentation prévue des flux tant piétons qu'automobiles.

L'analyse fine du fonctionnement multimodal de place de la Gare a permis de quantifier un certain nombre de flux de personnes. A l'heure de pointe du matin, les données suivantes ont été relevées (état 2014) :

- 9'000 entrées/sorties dans le bâtiment de la gare depuis la place, dont 60% en surface
- 6'600 montées/descentes aux arrêts de transports publics, dont 60% pour le métro
- 1'090 véhicules circulent sur la place de la Gare, dont environ 5% de cycles
- 1'700 piétons empruntent la traversée piétonne centrale
- 100 personnes se font déposer ou prendre en charge en voiture
- 100 personnes prennent un taxi

A terme, l'ensemble de ces flux est destiné à croître. Le trafic automobile augmentera ponctuellement sur la petite ceinture en lien avec la réorganisation de la circulation en centre-ville dans le cadre des AFTPU. Sur la place et l'avenue de la Gare, le trafic journalier moyen (TJM) augmentera de 24%, passant de 14'700 à 18'300 véh/j. Sur l'avenue Ruchonnet, il croîtra de 17% pour atteindre 19'300 véh/j. Il diminuera toutefois de 13% sur l'avenue Fraisse, pour atteindre 14'400 véh/j.

Hormis l'évolution du nombre d'usagers des transports publics actuellement en cours d'étude, il n'est pas possible d'estimer aujourd'hui avec précision le volume des autres flux de personnes.

Pour les piétons, hormis les voyageurs CFF, la place de la Gare générera un trafic qui dépendra directement de la qualité de l'espace public, de l'attractivité des commerces et activités sur et sous la place, ainsi que de l'attractivité du quartier proche : le « Pôle Muséal », le nouveau quartier de la Rasude, mais aussi le Petit-Chêne, l'avenue Louis-Ruchonnet et l'avenue de la Gare.

En ce qui concerne les flux générés par les taxis, la dépose-minute et les cars, l'évolution de la demande dépendra de la localisation retenue pour ces fonctions. Avec la réorganisation de l'ensemble des accès à la gare, il ne sera en tout cas plus nécessaire ni souhaitable de répondre à ces besoins directement sur la place de la Gare.

Enfin, pour les vélos, l'évolution des flux dépendra également de la localisation et de l'attractivité de l'offre en stationnement offerte sur le site, ainsi que de la création de nouveaux itinéraires est-ouest, améliorant l'accessibilité à la gare.

#### *11.4 Conditions-cadre d'un réaménagement de la place de la Gare*

##### *11.4.1 Sous-sol et surface : deux dimensions de la place de la Gare*

La place de la Gare est en réalité constituée de deux niveaux distincts, quoiqu'intimement imbriqués:

- le sous-sol de la place, qui aura comme vocation majeure d'assurer l'interface entre la gare et les métros et de permettre aux autres usagers d'y accéder de la façon la plus confortable possible ;
- la place de la Gare, qui en plus de son rôle d'interface de transports publics, deviendra un véritable lieu de vie et une vitrine pour la ville. Elle sera l'articulation centrale d'un nouvel « axe » est-ouest d'espaces publics, reliant le « Pôle Muséal » au futur quartier de la Rasude.

Le sous-sol de la place de la Gare fait partie intégrante de l'interface « gare de Lausanne », au même titre que les passages inférieurs permettant l'accès aux quais ; à ce titre, le développement de ce projet est mené par les CFF, en partenariat avec la confédération, le canton et la Ville de Lausanne. Le projet du sous-sol de la place de la Gare a ainsi été confié au groupement Gil 150, également en charge du projet de transformation de la Gare, suite à un appel d'offre sur invitation piloté par les CFF et auquel la Ville a été partie prenante.

Cet objet fera partie intégrante de la PAP menée par les CFF auprès de l'OFT en vue d'obtenir la décision d'approbation des plans (DAP qui équivaut à l'autorisation de construire) pour la transformation de la gare de Lausanne.

La place de la Gare, dont la réfection résulte directement de l'impact du chantier d'agrandissement de la gare (creuse du sous-sol), est en revanche un objet de compétence principalement communale. A ce titre, les réflexions sur son réaménagement sont pilotées par l'administration communale et le projet de réaménagement suivra une procédure d'enquête cantonale. La Ville gardera la maîtrise d'ouvrage pour la construction de la Place.

#### *11.4.2 Conditions-cadre validées par la Municipalité*

Afin de confirmer le cap donné au projet « Pôle Gare », de défendre au mieux les intérêts de la Ville et d'assurer la cohérence du projet avec les objectifs supérieurs, la Municipalité a validé en novembre 2013 une série de conditions-cadre relatives au projet « Pôle Gare ».

Les conditions-cadres relatives à la place de la Gare sont exprimées ci-dessous :

- accepter comme condition-cadre la réalisation du m3 ;
- maintenir la hiérarchie du réseau routier sur la place de la Gare et sur l'avenue William-Fraisse, et de favoriser la mobilité douce et les transports publics ;
- la création, sur la place de la Gare, d'un véritable parvis devant le bâtiment voyageurs dédié aux piétons et libéré de ses autres fonctionnalités (taxis, cars, stationnement deux-roues, etc.) ;
- la valorisation du sous-sol de la place de la Gare – espace majeur pour les flux piétons, en particulier pour les échanges entre trains et métros – couplée à un traitement fin et soigné des émergences et du lien entre le sous-sol et la surface ;
- la planification urbanistique du secteur « Poste-Rasude » à l'est de la gare, associé au Pôle Muséal en devenir à l'ouest, contribuera à générer une nouvelle transversalité est-ouest au nord des voies CFF. Ainsi, il conviendra de consolider et d'aménager les zones d'échanges avec la place de la Gare notamment par des interventions au droit de la plateforme muséale, dans le bâtiment «Ruchonnet n°1» ainsi que dans le secteur de la Poste.

Ces conditions-cadres se traduisent par des objectifs clairs pour le réaménagement de la place de la Gare, qui peuvent être exprimés comme suit :

- mettre le piéton au cœur de la réflexion et des priorités dans le cadre de la transformation de la place de la Gare, aussi bien en sous-sol qu'en surface ;
- assurer une vision cohérente du développement de l'ensemble des espaces publics du Pôle Gare ;
- désengorger la place de la Gare en relocalisant certaines des fonctions actuelles (stationnement deux-roues, taxis, dépose, etc.) pour affecter d'autres fonctions à l'espace public ;
- assurer le rôle d'interface de transports de cet espace, en offrant des accès de qualité aux deux lignes de métro et aux trois lignes de bus qui y circulent ;
- garantir la hiérarchie du réseau définie dans le cadre des planifications supérieures, et assurer les fonctions de réseau routier principal (avenue de la Gare et avenue Ruchonnet) et de distribution (avenue William-Fraisse).

#### *11.5 Stratégie proposée pour le réaménagement de la place de la Gare*

Le réaménagement de la place de la Gare est une opération complexe et ne peut s'opérer sans prendre en compte la mutation de l'ensemble du « Pôle Gare ». C'est pour cette raison qu'une procédure MEP a été retenue pour concevoir la future place de la Gare. Ce type de démarche offre en outre une véritable souplesse pour le développement de projets aux enjeux et aux temporalités différentes.

Suite à un appel à candidature selon une procédure ouverte, quatre à six bureaux seront sélectionnés pour ce MEP dont l'objectif est d'une part la définition d'un concept directeur pour l'ensemble des espaces publics du « Pôle Gare » et d'autre part le projet de réaménagement de la place de la Gare.

Une démarche participative intégrant l'ensemble des acteurs concernés par le « Pôle Gare » accompagnera la finalisation de lignes directrices pour les espaces publics du « Pôle Gare » et le projet de réaménagement de la place.

### *11.6 Calendrier de réalisation*

Les travaux de transformation de la gare de Lausanne sont annoncés pour les années 2017 à 2025. Le réaménagement de surface de la place de la Gare ne peut s'imaginer que lorsque le chantier CFF se sera retiré, soit une réalisation à l'horizon 2026.

Pour respecter les objectifs du programme Léman 2030, les CFF doivent cependant mettre à l'enquête le projet de transformation de la gare auprès de l'OFT en mars 2015. Pour intégrer la transformation de la place de la Gare à cette procédure, il aurait fallu que le projet de réaménagement soit prêt plus de dix ans avant sa possible réalisation, au risque de ne pas prendre en compte toutes les contingences qui émergeront au cours de l'élaboration du projet de la gare et du sous-sol. Pour éviter cet état de fait, l'OFT a accepté que la place de la Gare fasse l'objet d'une procédure séparée (une variante d'aménagement « minimale fonctionnelle » figurera à titre indicatif dans les plans d'enquête).

Le MEP se déroulera en 2015, et les différents projets partiels en découlant seront développés, mis à l'enquête et réalisés progressivement entre 2016 et 2026.

### *11.7 En conclusion*

*« La Municipalité présente au Conseil communal une étude des différentes variantes d'aménagement de la place de la Gare et des conséquences prévisibles pour les flux automobiles, piétonniers et de transport publics qui y sont rattachés, ainsi que les conséquences de chacune de ces variantes pour le tracé de la petite ceinture. »*

Si le « Pôle Gare » est sans conteste un projet urbanistique important pour la ville de Lausanne, il n'en reste pas moins un projet sectoriel et s'inscrit dès lors dans une vision planificatrice plus globale. L'organisation de la circulation en ville de Lausanne est définie, fondamentalement, dans le Plan directeur communal (PDCoM), par le biais du plan de la hiérarchie du réseau.

Plus généralement, le PDCoM, actuellement en révision, définit la vision stratégique globale de Lausanne en matière d'urbanisme et de mobilité pour les années à venir et assure la coordination des grands projets d'infrastructure entre eux.

Ainsi, et comme confirmé dans les conditions-cadres de la Municipalité, la réorganisation du réseau routier principal n'est pas un objet de la compétence du « Pôle Gare », mais bien des planifications d'ordre supérieur, dont le PDCoM est l'un des instrument majeur.

Les différentes « variantes d'aménagement » imaginables pour la place de la Gare seront quant à elles développées et confrontées dans le cadre du MEP, sur la base d'un cahier des charges élaboré par la Ville, accompagnée par les différents acteurs du projet.

## 12. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le rapport-préavis N° 2015/18 de la Municipalité, du 12 mars 2015 ;

ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;

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

*décide :*

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'500'000.- destiné à couvrir le deuxième volet des études (études du projet de construction du sous-sol de la place de la Gare, concours et communication) du « Pôle Gare » pour le Service de la coordination et du cadastre, direction de projet « Pôle Gare » ;
2. de prendre acte que les dépenses mentionnées sous chiffre 1 seront virées dans le futur crédit d'investissement demandé dans un préavis spécifique à venir pour la réalisation du projet ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 dudit service.
4. d'accepter les réponses de la Municipalité au postulat Hildbrand et crts. « Modernisation de la Gare de Lausanne : et après ? »

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
Sylvain Jaquenoud