

Léman 2030 – agrandissement de la gare de Lausanne
Rapport au Conseil communal sur l'évolution du projet Pôle Gare
Décision des conditions-cadres par thématique et par secteur
Demande de crédit d'investissements pour la suite de la démarche participative et consultative
Demande de crédit d'investissement pour les études des espaces publics du quartier des
Fleurettes, de la rue du Petit-Chêne

Préavis N° 2015/79

Lausanne, le 19 novembre 2015

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet du préavis

Dans le cadre du programme Léman 2030, afin de répondre à la demande croissante des usagers du train, l'Office fédéral des transports (OFT) a mandaté les Chemins de fer fédéraux (CFF) pour développer un projet, dont l'objectif est notamment d'augmenter la capacité d'accueil de la gare de Lausanne. En effet, il est projeté que celle-ci double son offre actuelle, à l'horizon 2050.

Dans ce contexte, les CFF ont mis à l'enquête publique, du 14 avril au 13 mai 2015, le projet de transformation de la gare de Lausanne, auprès de l'OFT, autorité qui gère la procédure d'approbation des plans (PAP), en vue d'obtenir une décision d'approbation des plans (DAP) d'ici à mi 2017.

La Ville de Lausanne est un partenaire de ce projet d'agrandissement de la gare, et en particulier de son interface de transports vers les principales lignes des Transports de la région lausannoise (tl), qui s'étend sous la place de la Gare et dans les quartiers sous-gare.

L'agrandissement de la gare de Lausanne a des répercussions à l'échelle de l'agglomération. Le doublement des flux de passagers CFF impliquera une augmentation de l'offre de transports publics urbains. Par le nouveau métro m3 et le projet d'optimisation du m2, dans la continuité du projet des Axes forts de transports publics (AFTPU) et, grâce au m3, en lien direct avec Beaulieu et la partie nord du programme Métamorphose, le Pôle Gare s'inscrit au cœur du territoire de l'agglomération Lausanne-Morges.

De plus, la nouvelle donne en matière de flux passagers et d'infrastructures commerciales générera une fréquentation beaucoup plus importante de l'espace Pôle Gare, en impactant la mobilité du secteur et les identités des quartiers autour de la gare. Un soin particulier doit donc être porté aux futurs équilibres qui en découleront, tant en matière de mobilité, d'usage des espaces publics que de l'offre commerciale, la gare pouvant offrir à terme environ 8'500 m² de surfaces commerciales contre 3'850 m², aujourd'hui.

En marge de ce projet ferroviaire, les sites avoisinant la gare sont voués à se transformer, à contribuer à cette nouvelle centralité urbaine en y créant une transversalité est-ouest. En effet, la plateforme de l'ancienne halle des locomotives accueillera le Pôle muséal, le potentiel urbanistique du site de l'ancienne Poste (lieu-dit « En Rasude », ci-après : la Rasude) sera développé et de nouveaux aménagements des espaces publics, notamment au sud des voies de chemin de fer, dans le quartier des Fleurettes et sur la rue du Petit-Chêne verront le jour.

Par le présent préavis, la Municipalité informe le Conseil communal de l'évolution du projet Pôle Gare et lui soumet, pour décision, l'ensemble des conditions-cadres à respecter concernant les objets de sa compétence, en vue de garantir la qualité de cette future centralité urbaine et la bonne articulation des espaces publics entre eux.

Dans la suite du premier crédit de CHF 1'730'000.- et du deuxième crédit de CHF 1'500'000.- octroyés suite à l'adoption respective des préavis N° 2014/33¹ et N° 2015/18² par le Conseil communal le 28 octobre 2014 et le 28 avril 2015, afin de mettre en œuvre le processus participatif et consultatif, ainsi que de développer des espaces publics de qualité. Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un nouveau crédit d'investissement du patrimoine administratif pour un montant de CHF 500'000.-. Il permettra de financer les prochaines étapes du processus participatif et consultatif sur l'ensemble du site et la suite des études du développement des espaces publics du Pôle Gare, en particulier du quartier des Fleurettes et de la rue du Petit-Chêne.

2. Historique

Les deux préavis précédents ont permis jusqu'ici :

- d'accompagner les études de projet des CFF, jusqu'à l'enquête publique pour défendre les intérêts de la Ville et de sa population dans le processus. Cette démarche a porté ses fruits, puisque l'OFT confirme que le nombre d'oppositions au projet est faible, malgré son envergure et sa complexité ;
- d'organiser les premiers éléments constitutifs de la démarche participative et consultative ;
- de financer le MEP portant sur la place de la Gare, dont les résultats seront connus au printemps 2016 ;
- de mener les études techniques complémentaires nécessaires pour faire avancer le dossier, notamment sur les thématiques de mobilité, d'espaces publics, de l'impact financier de la politique commerciale, sociologique, etc. ;
- de communiquer utilement sur le projet Pôle Gare, notamment par la création d'une plateforme internet dédiée.

Ils permettront à court terme :

- d'accompagner le processus de traitement des oppositions ;
- de poursuivre les projets de développement des espaces publics au sud des voies de chemin de fer ;
- d'établir un concept directeur des espaces publics ;
- de poursuivre la démarche participative et consultative, ainsi que la communication sur le projet ;
- de financer l'éventuel pavillon d'information inter-parties envisagé sur la plateforme muséale.

¹ BCC à paraître (« Léman 2030 - Crédit d'études premier volet des études du "Pôle Gare" (avant-projet et concours) »)

² BCC à paraître (« Léman 2030 - Crédit d'études deuxième volet des études du Pôle Gare (projet de construction du sous-sol de la place de la Gare, concours et communication) »)

Afin de traiter des différents préavis et d'être régulièrement informée de l'évolution du projet, la commission n° 43 du Conseil communal s'est réunie à maintes reprises en 2014 et 2015.

3. Contexte

Afin de clarifier le cadre du projet, il a été défini un périmètre de réflexion, dit périmètre élargi et un périmètre d'action, dit périmètre restreint.

Le périmètre élargi est constitué des surfaces destinées à accueillir notamment le projet principal de la gare, le pôle muséal (cf. Plan d'affectation cantonal no 332) et le développement du nouveau quartier de la Rasude (Plan partiel d'affectation en cours d'élaboration en collaboration avec CFF Immobilier et Mobimo). Le périmètre restreint englobe uniquement les surfaces dévolues à l'agrandissement de la gare (périmètre PAP). Dans sa séance du 17 juillet 2014, la Municipalité a adopté le schéma suivant comportant les périmètres qui constituent Pôle Gare.

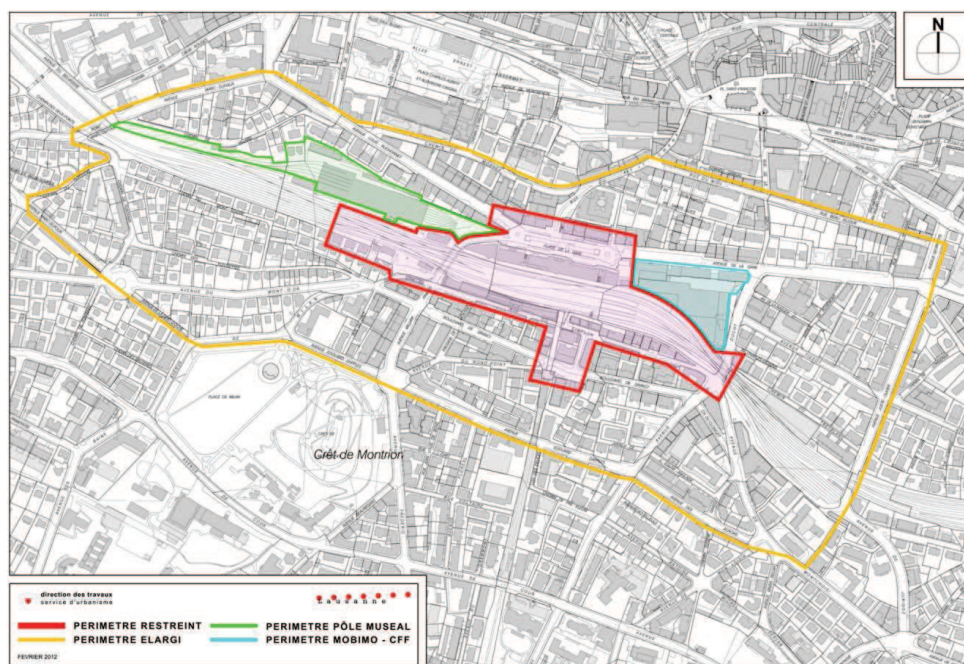


Figure n° 1 : périmètres du Pôle Gare

Le projet global Pôle Gare est constitué de plusieurs projets aux acteurs multiples, institutionnels comme privés. Le schéma ci-dessous recense les projets qui le composent :



Figure n° 2 : schéma des projets qui constituent le Pôle Gare

Ces projets sont conduits par divers maîtres d'ouvrage et avancent selon des temporalités multiples.

La Ville agit à plus d'un titre dans ce projet. Conformément aux tâches qui lui incombent, elle veille au respect de la sécurité publique, elle aménage son territoire et conduit le développement urbain. La Ville finance, construit et entretient également les espaces publics. *In fine*, elle est aussi propriétaire d'un certain nombre de parcelles qu'elle administre en veillant au maintien du patrimoine public communal et elle est un des co-financeurs du projet Léman 2030 sur son territoire.

Afin d'assumer ces tâches dans la complexité des projets et des acteurs impliqués dans Pôle Gare, diverses études ont été menées par la Ville dans le but de compléter le projet de transformation de la gare de Lausanne mis à l'enquête publique par les CFF et de développer les espaces publics du Pôle Gare. Un processus de travail et de validation des engagements a été mis sur pied pour mettre en œuvre des mesures, par thème et par secteur géographique, en vue d'atteindre les objectifs de sécurité et de qualité lors de la réalisation du projet Léman 2030 et des divers projets qui composent le Pôle Gare. Ce processus prend également en compte les éléments issus du premier volet de la démarche participative et consultative, afin qu'ils soient présentés à l'autorité compétente pour décision.

4. Description des conditions-cadres

Constitué des différents projets qui ont chacun leur maître d'ouvrage, leur spatialité et leur temporalité, le développement du Pôle Gare, autour du projet Léman 2030 nécessitera une coordination spatio-temporelle accrue. Ces projets devront être menés sans préterir l'impératif du besoin ferroviaire et tout en préservant un cadre de vie acceptable pour les habitants du quartier, en particulier durant les travaux.

4.1 Thématiques générales

Compte tenu de la complexité des projets et des acteurs, ainsi que dans le respect des tâches qui lui incombent, la Ville émet ci-dessous des conditions-cadres, par thématique, qui doivent être exigées sur l'ensemble des secteurs.

L'annexe 1 synthétise l'ensemble des conditions-cadres du projet Pôle Gare.

4.1.1 Mobilité

En complément des conditions-cadres en termes de mobilité adoptées par la Municipalité, le 21 novembre 2013 et des conditions-cadres exprimées dans les précédents préavis N° 2014/33³ et N° 2015/18⁴, la Municipalité propose que le Conseil communal confirme les conditions-cadres suivantes :

- l'inscription des mesures de mobilité dans les planifications d'ordre supérieur, en particulier le Plan directeur communal en cours de révision et le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), dans l'optique d'intégrer les nouvelles données de base de la politique communale en matière de mobilité ;
- la coordination avec les grands projets de mobilité : en particulier par une coordination accrue entre les projets du Pôle Gare et les projets des AFTPU et un soin particulier donné aux connexions entre les principales interfaces de transports publics (gare, place de l'Europe, place St-François, place Chauderon), dans la perspective de renforcer la multimodalité des accès à la gare ;
- la mise en réseau des espaces publics par la mobilité douce : les espaces publics créés ou réaménagés dans le cadre du Pôle Gare doivent être reliés entre eux et au reste du territoire communal par un réseau de mobilité douce, de cheminements et de places à une échelle plus large, tant pour permettre un accès efficace et qualitatif à la gare et à ses alentours, que pour préserver le cadre de vie de la population ;
- mobilité douce : assurer l'accessibilité au site de la gare par le Pôle muséal et la Rasude afin de garantir les connexions, tant à l'est qu'à l'ouest. La sécurité et la lisibilité des déambulations à pied et à vélo doivent être assurées. L'accès à la gare à vélo sera renforcé par la création de deux nouvelles vélostations au nord et sud de la gare, ces vélostations figurent dans le dossier PAP de la gare de Lausanne ;
- la gestion du stationnement : le stationnement du Pôle Gare est géré de façon globale, en prenant en compte l'offre actuelle et future, sur le domaine public comme dans les parkings en ouvrage. Un bilan des places supprimées et créées par les projets de Léman 2030 est demandé aux CFF. La démolition du parking du Simplon est compensée par la création de nouveaux parkings avec une offre publique sur les sites des Epinettes et de la Rasude. Le domaine public doit être libéré au maximum des places de stationnement public au profit de places publiques en ouvrage. Conformément à la politique communale en la matière, l'offre en stationnement est mise à disposition en priorité aux habitants et aux clients des commerces, ainsi qu'aux besoins générés par les pendulaires. Les pendulaires motorisés sont encouragés à se reporter sur les transports publics et les P+R d'agglomération. Les besoins en stationnement liés aux activités de la gare de Lausanne sont intégrés dans les projets d'aménagement des espaces publics, et des espaces spécifiques sont dédiés,

³ BCC à paraître

⁴ BCC à paraître

sur voirie ou en ouvrage, aux besoins de dépose-minute, de stationnement des deux-roues motorisés, des cars et des taxis dans le périmètre du Pôle Gare ;

la gestion des temps du chantier : la gestion de la mobilité pendant la période du chantier de la gare de Lausanne sera un défi. Elle devra ainsi faire l'objet d'une attention particulière de la part de la Municipalité. Il sera demandé aux CFF de respecter qualitativement les objectifs de mobilité durable promus par la Ville de Lausanne.

4.1.2 Espaces publics

La nouvelle centralité du Pôle Gare verra bon nombre d'espaces publics être réaménagés ou créés en fonction de la transformation de la gare de Lausanne et des besoins de développement des quartiers. Au vu de la spatialité et de la temporalité très étendues de la mutation, il est nécessaire de réaliser un instrument de planification qui permette d'anticiper les priorités financières et techniques nécessaires à l'émergence de cette nouvelle centralité.

Pour ce faire, un schéma directeur des espaces publics du Pôle Gare doit être établi, sous la forme d'un instrument de coordination évolutif et dynamique, adopté et modifié par la Municipalité. Le schéma directeur des espaces publics veillera à maintenir la richesse des différentes ambiances des espaces publics entre le nord des voies (porte d'entrée de la ville et lien vers le centre-ville) et les quartiers sous-gare (priorité aux piétons et au rapport au lac). Il permettra de développer les complémentarités de fonctions entre les espaces publics du Pôle Gare. Il connectera les quartiers nord et sud, notamment en développant deux places complémentaires (place de la Gare et place dite « des Saugettes »), en cohérence avec leur contexte d'implantation.

Le schéma directeur interviendra sur le périmètre de réflexion du Pôle Gare, élargi, au besoin, aux espaces de cohérence nécessaires à coordonner les enjeux entre le Pôle Gare et les périmètres d'autres projets connexes comme les AFTPU, et la voie verte d'agglomération, par exemple. Il inscrira ainsi le Pôle Gare dans un réseau élargi d'espaces publics permettant de le connecter aux lieux identitaires de la ville et des quartiers.

Par ailleurs, les services techniques, du gaz, des eaux, de l'assainissement, de l'électricité et multimédia ont planifié entre 2017 et 2019 des travaux sur le réseau de conduites souterraines du quartier des Fleurettes (chemin des Fleurettes, chemin de Fontenay, chemin du Mollendruz, chemin du Mont-Tendre, et chemin du Suchet). Ces travaux souterrains, financés par les crédits-cadres coordonnés annuels, offrent l'opportunité de réaménager les espaces publics d'un quartier qui sera fortement impacté par les nuisances du chantier des CFF (installations de chantier sur le haut du chemin de Fontenay, pose de parois antibruit, etc.).

Avec des travaux prévus dès 2017, les espaces publics des Fleurettes seront ainsi parmi les premiers espaces publics dans le périmètre du Pôle Gare à connaître un réaménagement. Afin de profiter d'une coordination avec les travaux du sous-sol, les études du projet de construction devront être lancées rapidement, dans le but de réaliser simultanément l'aménagement édilitaire, soit en ouvrant un seul chantier dans ces rues.

Au nord des voies, la rue du Petit-Chêne constitue le principal trait d'union entre la place de la Gare et la place Saint-François et, par extension, entre la nouvelle centralité du Pôle Gare et le centre-ville lausannois. La rue du Petit-Chêne sera impactée à ses extrémités par deux projets urbains majeurs : transformation de la place de la Gare au sud et réaménagement de l'axe place Chauderon, rue des Terreaux et place St-François dans le cadre des AFTPU, au nord. Les impacts de ces mutations sur cette rue à vocation essentiellement commerciale rend indispensable la réflexion sur le futur de cette rue, un besoin par ailleurs exprimé dans le cadre de la démarche participative et consultative. Ainsi, il est indispensable de proposer rapidement une vision de l'évolution de cet espace public afin de coordonner sa mutation au mieux avec l'avancée des deux projets majeurs l'encadrant.

Le travail de planification et de conception des espaces publics du Pôle Gare sera accompagné tout au long des interventions par la démarche participative et consultative déjà engagée (cf. point 4.1.7).

4.1.3 Nature en ville

Conformément au préavis N° 2012/11⁵ « Intentions municipales en matière de nature en ville - Elaboration d'un concept directeur nature (CDN) », une intégration cohérente des aspects nature dans le développement des quartiers du Pôle Gare sera favorisée, notamment par :

- un principe de compensation *in situ* des pertes biologiques ;
- une arborisation adéquate et de qualité des avenues et des places dans une cohérence paysagère, écologique et patrimoniale ;
- la promotion d'éléments de nature urbaine tels que des aménagements verts de qualité paysagère et écologique, la végétalisation extensive des toitures plates et de façades vertes ou d'infrastructures reverdies ;
- une recherche de cohérence avec les éléments de maillage écologique se situant à proximité de la gare.

Ces éléments seront concrétisés à travers les plans de quartier ou les plans d'aménagements des différents secteurs de Pôle Gare.

Dans cet objectif, une attention particulière sera portée aux liaisons nord-sud le long de la promenade de la Ficelle et est-ouest le long de la voie verte au niveau du réseau écologique.

Au surplus, les zones périphériques des voies étant fortement marquées par la présence de plantes envahissantes, il est nécessaire de prendre les précautions adéquates avec les matériaux déplacés. La Ville veillera à l'application de ces précautions, en particulier durant les travaux.

4.1.4 Environnement

De façon générale, les projets de réaménagement des espaces publics, notamment celui de la place de la Gare, devront également être soumis à l'évaluation des thèmes environnementaux dans le cadre des procédures idoines.

Plus particulièrement pour le projet d'agrandissement de la gare, les impacts des nouveaux parkings, ainsi que du centre logistique de la rue du Simplon devront être mesurés par les CFF. La Ville demande également aux CFF la production d'études permettant de renseigner sur l'évaluation des effets du trafic et de ses effets induits (air et bruit notamment), du doublement des poids-lourds sur le réseau routier proche de la gare et jusqu'en sortie d'agglomération.

La Ville demande de participer au processus d'évaluation des impacts environnementaux, tel que défini par le rapport d'impact sur l'environnement (RIE), notamment le suivi environnemental de chantier.

⁵ BCC 2012-2013 n°11 – Tome II, pp 179 et ss.

4.1.5 Foncier

Le projet Léman 2030 occupera de façon provisoire, pour une durée allant d'une à huit années, et définitive, une importante surface du domaine public et du domaine privé appartenant à la Commune de Lausanne. Cumulé, cela représente l'équivalent de sept terrains de football.

L'annexe 2 représente les périmètres des procédures d'approbation des plans.

La Ville de Lausanne consent à mettre le domaine public gratuitement à disposition des CFF à des fins de service public (activités ne générant pas de revenu). Lorsque l'activité des CFF exige la mise à disposition du domaine public pour des aménagements qui engendrent un dommage économique à la Ville (suppression de places de parc ou d'usages commerciaux par exemple), cette perte sera entièrement compensée par les CFF. Les emprises et empiètements sur le domaine privé de la Commune seront traités par la commission immobilière de la Commune, conformément à la loi fédérale sur l'expropriation (emprises provisoires) ou à dires d'experts désignés d'un commun accord (emprises définitives).

En outre, la Ville demandera la prise en charge des frais directs et indirects causés par les emprises du chantier des CFF.

Des conditions générales pour les aspects fonciers et les infrastructures communales ont été établies en octobre 2014 pour définir les principaux engagements et responsabilités des CFF et de la Ville en lien avec le projet Léman 2030 (annexe 3).

4.1.6 Chantiers

Le chantier Léman 2030 s'étendra sur une surface totale de près de 200'000 m² en plein centre-ville, pour une durée minimum de huit ans. Par conséquent, l'ampleur de ce chantier et sa durée exceptionnelle exigent la mise sur pied de mesures particulières pour rendre les impacts de ce chantier supportables pour la population et à préserver au mieux le cadre de vie des habitants du Pôle Gare.

Par conséquent, la Ville souhaite qu'une série de mesures soient mises en place par les CFF. Il s'agit notamment de :

- **gouvernance** : création d'un organe de coordination institutionnelle constitué au minimum de représentants des CFF et de la Ville, et idéalement du Canton. Sa tâche sera d'assurer une vue d'ensemble du déroulement des chantiers, de régler tout litige avec la population et les usagers survenant durant le chantier, et de recueillir et traiter toute réclamation, plainte, ou demande de dédommagement en lien avec celui-là. Cet organe sera doté d'un pouvoir décisionnel ;
- **communication** : mise en œuvre d'un concept d'accompagnement des travaux pour la population, incluant notamment des mesures de communication, d'habillage des parois de chantiers, d'actions événementielles, ainsi que la création d'un relais formel entre la population et les CFF ;
- **accessibilité** : mise en œuvre d'un concept d'accessibilité pour la mobilité douce, incluant des mesures d'accompagnement pour piétons, personnes à mobilité réduite (PMR) comprises, et pour les cyclistes. Le tout doit être accompagné d'une signalétique ad hoc, afin de guider piétons et cyclistes à travers le chantier et dans les changements d'itinéraires ;
- **sécurité** : mise en œuvre d'un concept global et local de sécurité des travaux et des chantiers, pour tout le périmètre. Une attention particulière sera donnée à l'accompagnement des écoliers, en collaboration avec les associations de quartier ;

- circulation : validation par la Ville des mesures de chantiers impactant la circulation tous modes confondus (trafic individuel motorisé, transports publics, vélos, piétons), afin d'assurer la coordination des chantiers à l'échelle communale ;
- salubrité : vérification des impacts sur l'apport de lumière naturelle dans les locaux habitables (habitations, bureaux, cafés, etc.) ;
- environnement : participation de la Ville à la définition des mesures de protection de l'environnement durant la période de chantier.

4.1.7 Participation et communication

Dans le cadre de l'accompagnement aux mandats d'étude parallèles (MEP) « Concept directeur des espaces publics – Projet de la place de la Gare », un premier volet de la démarche participative et consultative a été déployé. Il a notamment consisté en :

- la réalisation auprès de la population et des usagers de la place de la Gare du sondage « C'est le moment de faire votre Place ! », mené par la Haute école d'ingénierie et de gestion du canton de Vaud (HEIG-VD). Ce sondage a permis d'identifier les usages (ce qu'on y fait), les représentations sociales (comment on la voit) et les besoins (ce qu'on en attend dans le cadre de son réaménagement) de la place de la Gare. Il a totalisé 2'441 réponses, complétées par une étude qualitative sous forme d'entretiens semi-directifs avec 21 acteurs institutionnels et associatifs pour lesquels cet espace constitue un enjeu particulier ;
- la réalisation de trois ateliers consultatifs :
 - le 8 juin 2015, avec les membres de la Commission consultative d'urbanisme et des transports (CCUT) autour du périmètre de Pôle Gare et ses éléments identitaires ;
 - le 24 juin 2015, avec les représentants des commerçants, afin d'identifier les risques et les opportunités que soulève le développement de Pôle Gare au regard des équilibres programmatiques et de la mobilité ;
 - le 2 juillet 2015, avec les représentants des habitants et des usagers du périmètre autour de la place de la Gare, afin d'identifier les risques et les opportunités que soulève le développement du Pôle Gare au regard des espaces publics et des identités de quartier.

Les résultats issus de ce premier volet de la démarche ont été présentés à la commission n° 43 du Conseil communal et à la délégation municipale en charge du projet Pôle Gare. Ils ont également été versés aux équipes du MEP, afin qu'elles s'en saisissent pour l'élaboration des projets de la place de la Gare. Deux experts-conseil analysent l'intégration des résultats du sondage, ainsi que les éléments convergents issus des ateliers consultatifs, dans les propositions des concurrents.

Suite à cette première étape, la démarche participative et consultative doit se poursuivre dans le temps, et se décliner sur l'ensemble des espaces publics du Pôle Gare, dont la Ville de Lausanne a la maîtrise d'ouvrage.

Ainsi, un concept global, validé par la délégation municipale pour Pôle Gare, a été élaboré en collaboration avec la HEIG-VD. Celui-ci prévoit deux volets :

1. le premier volet, à l'intention de la population en général, aura pour but d'identifier les ambiances urbaines souhaitées ainsi que les usages et les besoins liés aux espaces publics. Ce volet devra se décliner notamment :
 - dans le quartier des Fleurettes en 2016 (calendrier intentionnel), pour accompagner le projet de requalification des espaces publics, suite aux interventions prévues sur les réseaux (cf. point 4.1.2) ;
 - dans les quartiers sous-gare, entre 2016 et 2018 (calendrier intentionnel), dans le cadre des futurs concours pour les espaces publics (place dite « des Saugettes », priorisation piétonne de la rue du Simplon et des barreaux entre la rue du Simplon et le boulevard de Grancy, requalification du passage des Saugettes, etc.) ;
 - dans le cadre de l'élaboration du concept directeur des espaces publics, entre 2016 et 2018 (calendrier intentionnel), afin d'identifier les enjeux et les attentes majeures sur l'ensemble de l'espace Pôle Gare et avec les espaces de cohérence mentionnés au point 4.1.2 ;
 - sur la place de la Gare, pour faire évoluer le projet lauréat des MEP, en approfondissant des éléments identifiés dans le cadre du sondage.
2. le deuxième volet sera composé d'ateliers consultatifs ponctuels, à définir selon l'évolution des projets et des thématiques émergentes (mobilité douce, équilibre programmatique, cadre urbain durant la période des chantiers, etc.), et à mettre en œuvre auprès de représentants associatifs ou de personnalités emblématiques.

Cette déclinaison temporelle et spatiale devra s'appuyer sur un mandat d'accompagnement à la maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble de la démarche, un mandat pour le volet « communication » cohérent dans le temps, et des mandats spécifiques pour la mise en œuvre des événements de concertation.

Finalement, un volet « communication durant la période des chantiers » et « préfiguration des futurs espaces publics dans un objectif d'accompagner le changement » devra être déployé par la suite.

4.2 Gare de Lausanne

A la suite de la mise à l'enquête publique du dossier PAP, la Ville a demandé à ce que le projet évolue, en particulier concernant les éléments suivants, objets de l'opposition de la Ville et qui sont en cours de négociation avec les CFF :

- sous-sol de la place de la Gare : les émergences du sous-sol doivent être implantées stratégiquement de façon à assurer de bonnes connexions avec les flux piétons et les quartiers voisins. Dans cette optique, une attention particulière sera portée à l'émergence sur l'avenue Louis-Ruchonnet et la connexion, en surface et en sous-sol, avec le Pôle muséal, ainsi que la connexion avec le futur quartier de la Rasude et le positionnement d'une rampe d'accès pour les PMR ;
- sortie des passages inférieurs (PI) : la transition entre les PI et les rues des quartiers limitrophes, au nord comme au sud des voies, devra être particulièrement soignée afin d'assurer une qualité et une visibilité des cheminements piétons qui servent de connexions à travers la gare ;
- programme commercial dans le sous-sol de la place de la Gare : les horaires d'ouverture des commerces sur le domaine public sont fixés de 05h00 à 22h30. L'extension du droit fédéral en matière de convention collective s'applique aux commerces sis sur le domaine public ;

- façade sud de la gare : le projet de façade doit évoluer avec une attention particulière à son insertion dans les quartiers sous-gare, dans un souci d'équilibre avec les bâtiments existants. Au travers d'une convention, la Ville demande que les CFF s'engagent à réaliser des MEP, au sens du règlement SIA 143, avec mandat d'architecte, pour étudier, d'une part, l'ensemble du front sud (mur et façades), du secteur des Epinettes jusqu'au PI d'Ouchy inclus et d'autre part, l'intégration des PI des avenues William-Fraisse et d'Ouchy. Dans ce cadre, ils s'engagent à faire évoluer la façade sud, afin que cette façade hors échelle porte plus d'attention aux gabarits urbains du quartier qui l'entoure ;
- arcades et passage des Saugettes : le projet CFF devra limiter la péjoration du passage en valorisant celui-ci, ainsi que les arcades par le développement d'un projet, spatial et programmatique, dont l'objectif est de rendre cette zone vivante ;
- poste d'enclenchement : une meilleure intégration urbaine du bâtiment avec le chemin du Treyblanc est demandée. La Ville doit être intégrée au développement de ce projet ;
- passage supérieur de l'avenue Jurigoz : les CFF doivent trouver, en collaboration avec les services de la Ville, une conception structurelle de pont qui optimise son intégration dans le paysage urbain et qui préserve les vues sur le grand paysage ;
- Epinettes : la rue intérieure qui reliera les trois PI intégrera le bâtiment prévu sur le site d'Epinettes de façon à relier ce quartier à la gare et jusqu'à la place dite « des Saugettes ». Les éventuels systèmes d'aérorefroidisseurs devront faire l'objet d'une intégration soignée au bâti, leur position apparente en toiture étant prohibée. Un parking public pour voitures et motos (341 places) sera construit sur ce site, en compensation des places de stationnement perdues par la démolition du parking du Simplon. Les CFF devront fournir des informations à la Ville quant à la nature de l'exploitation de ce parking ;
- dispositif sécuritaire : afin de veiller à la sécurité des usagers et d'offrir des services de qualité, les différents corps partenaires qui œuvrent actuellement sur le site de la gare et de son périmètre mènent des réflexions pour renforcer leurs synergies. En temps opportun, un concept détaillé sera présenté aux autorités respectives.

4.3 Place de la Gare

Pour mémoire, l'élément majeur de la place de la Gare est le bâtiment voyageur, par ses fonctions et sa valeur architecturale. Les aménagements de la place doivent contribuer à sa mise en valeur.

L'enquête « C'est le moment de faire votre Place ! » (cf. point 4.1.7) a révélé que les usagers de la place de la Gare associent à cet espace public une identité étonnamment forte. La place de la Gare est, déjà aujourd'hui, un espace sous pression qui assure, tant bien que mal, des fonctionnalités variées et denses, parfois difficilement compatibles. Elle occupe tout d'abord un rôle d'interface de mobilité, point d'articulation tant pour les quartiers lausannois, que pour la région lémanique, voire toute la Suisse. Ensuite, et cela ressort de manière forte, la place de Gare est aussi un lieu de sociabilité, un lieu des temps courts et des rencontres. Autrement dit, malgré le désordre, le manque de cohérence et de qualité esthétique observés par les usagers, la place de la Gare a su prendre ce rôle assez spécifique dans la vie des Lausannois. Ces représentations sociales de la gare vont encore évoluer dans les années à venir sous l'effet conjugué d'une augmentation de l'intensité des usages déjà présents et des transformations des autres espaces de la ville et de la mobilité.

Pour accompagner ces changements, et au regard des résultats issus de la démarche participative et consultative, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants :

- le rôle de « place ambassadrice » de Lausanne doit être renforcé ;
- l'usage d'interface de transports publics à priorité piétonne doit être confirmé et renforcé, sans pour autant renoncer à la présence de l'axe routier principal ;
- la situation de la place et sa lisibilité, dans le contexte urbain et en relation avec les autres pôles d'attractivités, à Lausanne, doivent être renforcées et améliorées ;
- la qualité de la place en tant qu'espace de séjour piéton (attente, lieu de rencontre) de courte durée (environ 15 minutes) doit être améliorée ;
- la place doit développer sa fonction de lien entre les quatre points cardinaux. Certains usages doivent être relocalisés, en particulier le stationnement des taxis et les aires de prise en charge et de dépose des voyageurs, ainsi que les aires de stationnement des deux-roues motorisés ;
- une aire de calme, sur ou à proximité de la place devra être garantie ;
- une attention accrue devra être portée à la fluidité des déplacements entre la gare et le Pôle muséal, malgré la césure que constitue l'avenue William-Fraisie, ainsi qu'au décloisonnement de la Place vers l'est et vers l'ouest (relation avec le Pôle muséal, le quartier de la Rasude et les continuités avec l'avenue Louis-Ruchonnet et l'avenue de la Gare) ;
- l'animation de la Place doit être travaillée.

4.4 Quartiers sous-gare

Les études d'urbanisme et les ateliers consultatifs ont confirmé la richesse et la diversité de la vie urbaine dans les quartiers sous-gare. La Municipalité souhaite préserver les éléments constitutifs de cette qualité de vie, tout en accompagnant les mutations liées au programme de transformation de la gare de Lausanne. Pour ce faire, une attention devra être portée au maintien de la diversité des identités, ainsi qu'aux connexions entre les différents espaces sous-gare, en particulier concernant les quartiers ou les rues suivantes :

- place dite « des Saugettes » : une nouvelle place publique, dite « des Saugettes », sera créée à l'emplacement des bâtiments démolis à la rue du Simplon n^{os} 22-24-26. L'aménagement et la réalisation de cette future Place se feront conformément aux études menées par la Ville sur cet espace ;
- rue du Simplon : la rue du Simplon et les barreaux la reliant au boulevard de Grancy donneront la priorité aux piétons et ils devront être repensés dans le lien entre la gare et le boulevard de Grancy ;
- passage et arcades des Saugettes : compte tenu de la péjoration de ce passage par le projet de transformation de la gare, les CFF seront appelés à contribution pour son amélioration. Un programme d'activation des arcades devra être trouvé ;
- boulevard de Grancy : actuellement desservi en transports publics par la station de métro « Grancy » et les arrêts de bus situés sur l'avenue William-Fraisie et l'avenue d'Ouchy, un concept d'aménagement intégrant une réflexion sur la modération du trafic et l'organisation du stationnement sur ce boulevard devra être étudié ;
- promenade de la Ficelle : la liaison entre l'arrêt « Grancy » et la gare devra être mise en valeur par le prolongement de la promenade de la Ficelle, jusqu'à la gare ;

- quartier des Fleurettes : les espaces publics du quartier des Fleurettes seront réaménagés dans le but de confirmer leur vocation de rues d'un quartier résidentiel (cf. point 4.1.2).

4.5 Quartier de la Rasude

Le déplacement des principales fonctions de ce quartier (centre de tri postal et administration des CFF) ouvre la possibilité de le repenser entièrement. Les propriétaires CFF et Mobimo ont lancé des MEP afin de pouvoir imaginer le visage de ce futur quartier. La Municipalité a d'ores et déjà accepté d'ouvrir une procédure de plan de quartier en séance du 13 mai 2015 qui permettra d'amorcer la mutation.

Dans le cadre des réflexions en cours, la commission n° 43 du Conseil communal a débattu de certains thèmes à plusieurs reprises. Ces débats ont abouti aux recommandations suivantes pour le développement futur de ce quartier, en particulier en matière de :

- développement économique : créer une nouvelle carte de visite de Lausanne qui témoigne de son ambition de métropole lémanique et de centre d'activités à forte valeur ajoutée, permettant ainsi une source de revenus pour la Ville (revenus fiscaux et indirects). Ce quartier devra promouvoir l'animation et la diversité commerciale locale, l'hôtellerie à prix modeste ;
- logements : garantir une forte densité et une mixité fonctionnelle avec un programme de logements incluant des logements d'utilité publique ;
- perméabilité du quartier : le site devra être désenclavé pour la mobilité douce. Les circulations entre l'intérieur du complexe et l'avenue de la Gare, ainsi que l'avenue d'Ouchy devront être soignées. L'axe entre la gare, l'actuelle Poste et la rue du Closelet devra être valorisé ;
- espaces publics : l'espace public interne devra être imperméable aux transports individuels motorisés, à l'exception éventuelle des taxis. Les espaces publics devront garantir une qualité élevée du cadre de vie et une mixité des usages propice à une vie harmonieuse dans un quartier de haute densité. Un soin particulier sera apporté à la sécurisation du site, compte tenu de sa proximité avec la gare. Le futur quartier devra assurer des connexions de qualité avec la place de la Gare et le passage inférieur est, dans la perspective de créer une transversalité est-ouest jusqu'au Pôle muséal ;
- stationnement : le projet devra garantir l'emprise de la vélostation nord. Un parking public pour voitures et motos devra être créé en complément des places de parc voitures prévues à Epinettes. Ce parking devra accueillir un minimum de 200 places de parc voitures publiques. Une réflexion devra être menée sur les synergies possibles entre les programmes de stationnement de la Rasude et de la gare (motostation, mutualisation des locaux pour la vélostation, places réservées pour le carsharing, etc.). Un espace devra être prévu pour l'accueil des taxis et sa liaison avec la place de la Gare assurée ;
- construction : les nouvelles constructions devront garantir que le caractère de l'avenue de la Gare subsiste par la conservation des façades nord des bâtiments aux numéros 41 et 43. Il est toutefois envisageable de détruire le bâtiment à l'avenue de la Gare 45 au profit d'un projet séduisant. En vue de la densification de la parcelle, il sera préférable de voir plusieurs immeubles élevés et espacés, plutôt qu'un seul immeuble de hauteur modérée, plus massif.

Le préavis N° 2015/18⁶ pour le 2^{ème} volet d'études de Pôle Gare prévoit un montant de CHF 1'500'000.- pour des études complémentaires qui permettent à la Ville de mandater des études exploratoires concernant les espaces publics de ce quartier.

⁶ BCC à paraître

4.6 Pôle muséal

Le concours de la deuxième étape du Pôle muséal a révélé le visage du musée de l'Elysée et du mudac. Dorénavant, les projets des trois musées sont connus. Le plan d'aménagement cantonal (PAC) fixe, en matière d'espace public, des éléments importants, notamment les liaisons de mobilité douce, les restrictions de stationnement et les connexions aux quartiers avoisinants.

Les espaces publics étant de compétence communale, la Ville portera une attention particulière à la qualité de ceux du Pôle muséal, ainsi que leurs relations avec les quartiers avoisinants. Si elle accepte le principe de mettre ses terrains à la disposition du Canton pour la construction du Pôle muséal, elle veillera à ce que la conception et la réalisation d'espaces publics et de liaisons de qualité avec les quartiers avoisinants soient prises en charge par le Canton (cf. préavis N° 2015/69⁷ « Musée cantonal des Beaux-arts - Mise en oeuvre de la convention d'échange foncier avec les CFF - Octroi d'un droit distinct et permanent de superficie à l'Etat de Vaud »). Dans cet objectif, elle fixe plusieurs conditions-cadres en particulier concernant :

- les espaces publics et les connexions aux quartiers avoisinants : l'effort devra être mis clairement sur un travail de désenclavement du site, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre d'une nouvelle transversalité est-ouest. L'accès principal depuis la gare sera valorisé, en particulier dans son raccord avec l'avenue William-Fraisse et la tête de l'îlot de l'avenue Louis-Ruchonnet 1. Le projet lauréat du concours de la 2^{ème} étape du Pôle muséal (Elysée et mudac) doit être développé en apportant une attention accrue à la qualité de ses liaisons, notamment avec l'avenue Louis-Ruchonnet et le chemin de Villard ;
- arcades : la programmation des arcades devra être choisie en fonction de ses relations avec l'espace public.

5. 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 de trois lignes d'investissement distinctes au plan des investissements, correspondant aux différentes étapes-clés du projet.

1. Léman 2030 – études (avant-projet + concours) – 2014-2016 : inscription de CHF 1'730'000.- 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 N° 2014/33.
2. Léman 2030 – études (projet d'ouvrage, appels d'offres et projet d'exécution) – 2015-2017 : inscription de CHF 1'500'000.- 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 du préavis N° 2015/18.
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, objet d'un préavis à venir, fin 2016.

Le préavis qui vous est proposé aujourd'hui s'attache essentiellement à fixer l'ensemble des conditions-cadres concernant les différents projets qui constituent le Pôle Gare.

Par ailleurs, grâce à une meilleure connaissance des projets et de leurs enjeux pour le développement des quartiers, en particulier en matière d'espaces publics, le premier volet de la démarche participative et consultative a permis de démontrer l'importance de son déploiement différencié selon les enjeux et les

⁷ BCC à paraître

projets. Le déroulement de la suite de cette démarche fait aujourd'hui l'objet d'un concept qui tient compte de l'ensemble du périmètre Pôle Gare et de ses liaisons avec les autres projets de l'agglomération. Sa mise en œuvre demande une poursuite de son financement, déductible du montant prévu en 2018 au plan des investissements.

Finalement, ce préavis prévoit aussi le montant des études du projet d'aménagement des espaces publics du quartier des Fleurettes, ainsi que les études préalables à un réaménagement de la rue du Petit-Chêne, également déductible du montant prévu en 2018 au plan des investissements.

6. Mandats à charge de la Ville

6.1 Suite du processus participatif et consultatif

La démarche participative et consultative a été conçue autour de deux modes d'interaction qui se complètent, chacun répondant à des publics, à des temps et à des thématiques déterminées comme décrit au point 3.1.6.

Elle a pour objectif premier de servir le projet urbain, tout en se déclinant sur des espaces spécifiques, chacun avec ses enjeux distincts. Elle permet de recueillir l'expertise d'usage et les aspirations de la population, ainsi que d'accompagner cette dernière dans l'appropriation du projet.

La mise en œuvre de cette démarche s'appuie sur un mandat d'accompagnement à la maîtrise d'ouvrage (AMO) de la démarche participative et consultative, sur des mandats pour la mise en œuvre des événements de concertation, tout espace et thématique confondus (divers mandats) et sur un mandat d'accompagnement en matière de communication (mandat spécifique).

L'enveloppe nécessaire à la poursuite de cette démarche est de CHF 200'000.-.

6.2 Etudes du projet d'aménagement des espaces publics du quartier des Fleurettes

Le projet d'aménagement des espaces publics du quartier des Fleurettes (cf. point 4.1.2) s'appuie sur l'attribution, par voie d'appel d'offres, d'un mandat portant sur la conception et l'accompagnement à la réalisation sous forme de l'exercice de la direction architecturale, dans le cadre de l'exécution des travaux d'aménagement. Le montant des honoraires d'études portant sur les phases SIA 3 et 4 à 100%, 5, uniquement la direction architecturale selon le règlement SIA 102, édition 2014, s'élèvent à CHF 200'000.-.

6.3 Etudes exploratoires de la rue du Petit-Chêne

La refonte de la rue du Petit-Chêne, en coordination avec les projets de Léman 2030 et les AFTPU, est un projet d'importance. En effet, le travail de ce trait d'union majeur entre le centre-ville et cette nouvelle centralité que deviendra le Pôle Gare sera particulièrement délicat. Les premiers échanges avec la population ont révélé beaucoup d'attentes chez les riverains. C'est pourquoi, un montant de CHF 100'000.- est demandé pour lancer des études exploratoires sur l'avenir de cet espace public d'importance. Les résultats de ces études seront versés dans le concept des espaces publics du Pôle Gare et permettront de préciser un futur réaménagement de cet axe.

7. 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 projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et a été jugé pertinent par la Confédération qui le soutient tant par le biais du programme Léman 2030 ainsi qu'au travers du financement de la 2^{ème} génération du PALM.

En encourageant le report modal vers les transports publics et en portant une attention particulière à l'accessibilité de la gare en mobilité douce, avec l'ambition de doubler cette part modale, ce projet s'inscrit dans les objectifs de mobilité du développement 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, la place donnée à la population dans le processus de planification, par le biais d'une démarche participative et consultative variée et dans un partage important du projet avec les riverains et utilisateurs concernés, contribue à la volonté de participation citoyenne.

Sous l'angle de l'aménagement du territoire, l'ambition de développer à la Rasude un quartier d'habitation 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 axes de transports majeurs, conformément à ce qui est préconisé par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), nouvellement révisée.

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 ».

8. Récapitulation du coût des études

Les mandats à charge de la Ville, objet du présent préavis, peuvent se résumer comme suit :

▪ Suite du processus participatif et consultatif (cf. point 6.1)	200'000.-
▪ Etudes du projet d'aménagement des espaces publics du quartier des Fleurettes (cf. point 6.2)	200'000.-
▪ Etudes exploratoires de la rue du Petit-Chêne (cf. point 6.3)	100'000.-
Total pour la Direction des travaux	500'000.-

9. Plan des investissements

9.1 Différence par rapport au plan

Le crédit sollicité dans le présent préavis ne figure pas au plan des investissements pour les années 2016 à 2019.

Il sera régularisé dans le cadre du préavis « Léman 2030 - interfaces et espaces publics - réalisations et suivi - préavis 3 », prévu au plan, dont la sortie est planifiée en 2017.

9.2 Conséquences sur le budget d'investissement

(en milliers de CHF)	2015	2016	Total
Dépenses d'investissements	0	500	500
Recettes d'investissements	0	0	0
Total net	0	500	500

10. Incidences sur le budget

10.1 Charges d'intérêts

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.75 %, les intérêts théoriques moyens développés par le présent préavis s'élèvent à CHF 7'600.- par année, à compter de l'année 2017.

10.2 Charges d'amortissement

Les dépenses induites par ces études seront virées dans le futur crédit d'investissement qui sera demandé en 2016 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.

10.3 Charges d'exploitation

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

10.4 Conséquences sur le budget de fonctionnement

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, les impacts financiers attendus durant la période 2016-2017 sont les suivants :

(en milliers de francs)	2016	2017	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0.0	0.0	0.0
Charges d'exploitation	0	0	0
Charge d'intérêts	0	7.6	7.6
Amortissement	0	0.0	0.0
Total charges suppl.	0	7.6	7.6
Diminution de charges	0	0	0
Revenus	0	0	0
Total net	0	7.6	7.6

11. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2015/79 de la Municipalité, du 19 novembre 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. de prendre acte des conditions-cadres du projet Pôle Gare décrites dans le chapitre 4 : « Description des conditions-cadres » ;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 500'000.- destiné à couvrir les mandats à charge de la Ville (suite du processus participatif et consultatif, études du projet d'aménagement des espaces publics du quartier des Fleurettes, études exploratoires de la rue du Petit-Chêne) de Pôle Gare pour le Service de la coordination et du cadastre, direction de projet Pôle Gare ;
3. de prendre acte que la dépense mentionnée sous le chiffre 2 sera virée dans le futur crédit d'investissement demandé dans un préavis spécifique à venir pour la réalisation du projet ;
4. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sous la rubrique 390 du Service de la coordination et du cadastre.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Simon Affolter

Annexes : *Annexe 1 : schéma de synthèse des conditions-cadres du Pôle Gare*
 Annexe 2 : périmètres des procédures d'approbation des plans
 Annexe 3 : conditions générales pour les aspects fonciers et les infrastructures communales