

**Plan partiel d'affectation "Plate-forme du Flon"**  
**concernant les terrains compris entre la rue de Genève, les escaliers de Bel-Air, la route de Bel-Air, la place de la Gare-du-Flon, l'avenue Jean-Jacques-Mercier, les escaliers du Grand-Chêne, la rue du Grand-Chêne, l'avenue Jules-Gonin, le pont Chauderon**

**Modification partielle du plan d'extension légalisé n° 633**

**Etude d'impact sur l'environnement**

**Convention entre la Commune et la société LO Immeubles SA**

**Réponse à la motion de M. Jean-Michel Piguet**

*Rapport-préavis n° 81*

Lausanne, le 25 mars 1999

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

**1. Préambule**

Après deux tentatives infructueuses, en 1985 et 1993, de mettre en œuvre un plan partiel d'affectation pour la plate-forme du Flon, la Municipalité de Lausanne vous présente aujourd'hui un nouveau projet, certes différent dans son périmètre et surtout dans ses ambitions. A l'heure où la future interface de la gare du Flon est dans sa première phase de réalisation, le nouveau plan ne dépasse pas les bâtiments conservés, qui forment la façade Est du quartier. Pour l'essentiel, si, comme précédemment, il s'agit toujours de mettre en valeur la vocation économique et sociale du site, le plan se distingue nettement des précédents par l'ampleur des changements envisagés et les moyens mis en œuvre pour y arriver. Ainsi, le dessin et le dispositif du plan frappent par leur simplicité, puisqu'ils maintiennent la trame existante héritée de l'ancienne desserte ferroviaire et la systématisent sur l'entier du périmètre. Dans le même esprit, le plan protège quinze bâtiments existants présentant des qualités architecturales, tout en permettant de les faire évoluer pour qu'ils puissent remplir leur nouveau rôle. La reconstruction des autres bâtiments sera possible et même nécessaire, en particulier dans la moitié Ouest du périmètre. Ces nouvelles constructions devront cependant se conformer au « moule » représenté par la trame du réseau de desserte et les bâtiments conservés.

En ce qui concerne les affectations, le plan tient compte des récents développements de nombreuses activités commerciales et culturelles qui ont investi le périmètre et confirme la grande liberté déjà offerte par la zone à régime particulier du Règlement concernant le plan d'extension (RPE) en vigueur actuellement. Les affectations commerciales, administratives, culturelles, de sports et de loisirs et d'enseignement y ont désormais droit de cité. Le logement n'est plus imposé mais souhaité, dans la mesure où il pourra cohabiter avec les activités précédentes.

A défaut de grand geste architectural, l'aspect général des lieux va surtout changer grâce à la mise en souterrain de l'essentiel du parcage et à l'aménagement de la voirie interne au profit des piétons, qui permettront une nouvelle urbanité sur le site. Les ambitions limitées du plan faciliteront aussi une mise en œuvre rapide des rénovations et reconstructions dont vont profiter bientôt les passagers de la nouvelle interface et tous les Lausannois intéressés par ce quartier pas comme les autres.

## SOMMAIRE

<b>1. PRÉAMBULE.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OBJET DU RAPPORT-PRÉAVIS.....</b>	<b>3</b>
2.1 SITUATION ACTUELLE.....	3
<b>3. OPTIONS D'AMÉNAGEMENT.....</b>	<b>3</b>
3.1 VOCATION DU SITE.....	3
3.2 AFFECTATION.....	4
3.3 ESPACES CONSTRUITS ET À CONSTRUIRE.....	4
3.4 ESPACES NON CONSTRUITS.....	5
3.5 ESPACES VERTS.....	6
3.6 ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ - BILAN ACTUEL.....	6
3.7 SCHÉMA DES DÉPLACEMENTS PROPOSÉ.....	7
<b>4. CARACTÉRISTIQUES DU PLAN.....</b>	<b>8</b>
<b>5. RÈGLEMENT.....</b>	<b>10</b>
<b>6. PROCÉDURE.....</b>	<b>13</b>
6.1 OPPOSITION DU PARTI ÉCOLOGISTE - LES VERTS, LAUSANNE.....	13
6.2 OPPOSITION DE ME DOMINIQUE RIGOT, AU NOM DE LA SOCIÉTÉ PAYOT SA, LAUSANNE.....	16
6.3 OPPOSITION DE ME DOMINIQUE RIGOT, AU NOM DE LA SOCIÉTÉ ISA-IMPORT SA À LAUSANNE.....	17
6.4 OPPOSITION DE ME DOMINIQUE RIGOT, AU NOM DES HOIRS DE FEU LUCIEN CIOCCA.....	18
6.5 OPPOSITION DE ME DOMINIQUE RIGOT, AU NOM DE M. BRUNO MARENGHI À LAUSANNE.....	19
6.6 OPPOSITIONS DE FMT - HIRSBRUNNER, BÂLE, DE FMT MEUBLES ET TAPIS, LAUSANNE,..... DE BEGA GARTENMÖBEL, WORB, DE BISTROT 86 SA, LAUSANNE	19
6.7 INTERVENTION DE L'ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT, BRENLES.....	20
6.8 INTERVENTION DU MOUVEMENT POUR LA DÉFENSE DE LAUSANNE, LAUSANNE.....	21
6.9 INTERVENTION DE L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU VALLON DU FLON, LAUSANNE.....	23
6.10 INTERVENTION DE M. LUC MATTHEY-DORET, LAUSANNE.....	25
<b>7. ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT (ARTICLES 17 À 20 OEIE).....</b>	<b>28</b>
7.1 INTRODUCTION.....	28
7.2 ENQUÊTE PUBLIQUE.....	28
7.3 AUTORITÉ COMPÉTENTE.....	28
7.4 POUVOIR D'EXAMEN DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE.....	29
7.5 RAPPORT D'IMPACT.....	29
<b>8. CONVENTION COMPORTANT CESSION, MODIFICATIONS DE SERVITUDES, PARTICIPATION AUX FRAIS D'ÉTUDES.....</b>	<b>32</b>
8.1 SERVITUDES.....	33
8.2 CESSION.....	33
8.3 FRAIS D'ÉTUDES.....	34
8.4 CLAUSES FINALES.....	34
<b>9. RÉPONSE À LA MOTION DE M. JEAN-MICHEL PIGUET SUR LE BON USAGE DE LA NÉGOCIATION DANS LES PROCÉDURES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE CONSTRUCTION.....</b>	<b>34</b>
<b>10. CONCLUSIONS.....</b>	<b>37</b>

## 2. Objet du rapport-préavis

### 2.1 Situation actuelle

Nous ne referons pas ici l'historique détaillé du site et de celui des événements et péripéties qui ont amené la Municipalité à proposer trois plans en quatorze ans. Ces aspects ont été largement présentés dans le préavis n° 295, du 22 décembre 1993<sup>1</sup>, concernant le plan partiel d'affectation « Ponts-Villes », auquel les intéressés peuvent se référer. Aujourd'hui, alors que les incertitudes économiques incitent à plus de modestie dans les projets, la recherche d'un aléatoire consensus politique pour un grand remodelage urbanistique ne se justifie plus. Cependant, compte tenu de la position stratégique de ce périmètre au centre de la ville et du potentiel qu'il représente, il demeure de la responsabilité des autorités de planifier et d'aménager le développement qu'envisagent les propriétaires.

Une première mesure d'adaptation au nouveau visage économique du Flon a été prise en 1996 : le remplacement de la zone industrielle du RPE, encore valide sur tout le site jusqu'alors, par une zone à régime particulier. Sous cette dénomination, la plate-forme du Flon a réintégré la zone urbaine de l'ordre contigu du RPE, donc une zone sans restriction sur le plan des affectations, avec en plus des dérogations en ce qui concerne l'ordre des constructions, les dimensions des bâtiments et des distances entre eux, pour les affectations industrielles, artisanales, culturelles, de sports et de loisirs. Cette mesure a enfin légalisé l'essentiel de ce qui faisait la vie de la plate-forme depuis des années et assuré sa continuité alors que les servitudes sauvegardaient les gabarits et la trame traditionnelle.

Parallèlement à ces mesures conservatoires, la Municipalité annonçait la mise en chantier d'un schéma directeur sectoriel pour formuler les objectifs et les principes qui guideraient à l'avenir l'aménagement général du site. Ce document a été terminé en mars 1997 ; il a été bien accueilli par les propriétaires et occupants du site.

Un premier passage réussi fut constitué par la mise en chantier d'un immeuble pour remplacer celui de l'Ecole de jazz et de musique actuelle (EJMA), qui doit laisser la place à la nouvelle interface. Puis, les oppositions soulevées par la mise à l'enquête d'un parking souterrain et d'une passerelle pour piétons, ainsi que les problèmes latents dus à l'absence de limites des constructions formelles à l'intérieur du périmètre ont amené le propriétaire principal et la Municipalité à revenir à la formule du plan partiel d'affectation. Celui-ci est logiquement issu en ligne directe du schéma directeur, dont il entérine les options minimalistes et respectueuses de l'existant suivies depuis l'échec du projet « Ponts-Villes ».

## 3. Options d'aménagement

### 3.1 Vocation du site

A l'origine, les activités d'entrepôt et, de manière subsidiaire, industrielles ont relégué la plate-forme au rang de banlieue artisanale, ce statut étant, par ailleurs, renforcé par son isolement relatif. Aujourd'hui, force est d'admettre que les mutations successives subies par ses affectations ont permis de la rattachier définitivement au centre-ville. Cette position centrale doit être mise en valeur. En ce sens, la nécessité de stimuler l'économie locale, en offrant des structures d'accueil propres à retenir et à développer sur territoire lausannois des activités, devient une des composantes de la vocation de ce quartier. Mais elle n'est pas suffisante. A l'image du centre-ville, la plate-forme est aussi un lieu d'échanges et de rencontres qui doit être mis en valeur. Ainsi, la vocation naturelle de ce site découle de sa localisation au cœur de la ville. Mais qu'en est-il de son tissu construit hérité du passé, de cette trame en rupture avec les quartiers environnants ? Confèrent-ils un rôle particulier à ce morceau de ville ?

---

<sup>1</sup> Bulletin du Conseil communal, 1994, tome II, pages 223 à 392

Certains bâtiments-entrepôts, de par leur typologie, peuvent accueillir des affectations diverses. Les espaces offerts sont généreux et modulables à volonté. Cette souplesse d'utilisation, qu'on ne retrouve pas ailleurs, est une caractéristique déterminante. En effet, le centre-ville lausannois repose en grande partie sur un parcellaire d'origine médiévale, très contraignant pour des activités nécessitant de grandes surfaces. Quant à la structure résidentielle qui le jouxte, une pesée des intérêts doit systématiquement s'opérer entre les nuisances introduites par certaines activités et la nécessité de préserver un milieu de vie propice à l'habitation. Ce qui, dès lors, limite considérablement le choix des activités que l'on peut admettre.

Dans ce contexte, la plate-forme du Flon représente une occasion unique de développer certaines activités qui ne peuvent s'implanter ailleurs sans perturber gravement leur environnement immédiat. C'est la deuxième composante de sa vocation. La mise en valeur de la vocation de la plate-forme du Flon, qui découle naturellement de sa position centrale et de son tissu construit caractéristique, doit obéir à un certain nombre de principes d'aménagement qui ont été regroupés par thèmes.

### *3.2 Affectation*

L'implantation d'établissements nouveaux, dans le but de créer des emplois, passe par l'affectation, à des fins économiques, des espaces en situation stratégique encore disponibles (hypercentre et ses extensions). Ce principe est privilégié par le plan directeur communal. Il permet d'envisager différents types d'affectation concourant à apporter un dynamisme nouveau au centre-ville. On encouragera en particulier les programmes se greffant sur un scénario cohérent, associant éléments existants et nouveaux, par exemple, entre surfaces commerciales actuelles et futures, rationalisant leur système d'approvisionnement et de livraison.

L'affectation culturelle au Flon est un phénomène récent qui a permis de réhabiliter le quartier dans l'imaginaire des Lausannois. Elle doit être encouragée. Ce quartier présente, en effet, un potentiel de développement pour la création d'un parcours multiculturel impensable en d'autres lieux. Salle Métropole, nouvelle école de jazz, Moulin à danse (MAD), nouvelles salles de cinéma, galeries, cafés-théâtres, Casino de Montbenon, peuvent former une trame dense d'événements culturels propre à générer des activités annexes (restauration, terrasses, bars, discothèques), par effet de synergie.

A propos de l'affectation logement, le plan directeur communal précise qu'une définition d'une proportion minimale de logements doit tenir compte des niveaux de mixité actuels et souhaitables. Dans le cadre de la plate-forme du Flon, les conditions d'habitabilité n'y sont pas optimales (notamment pour des familles avec enfants). Toutefois, certaines catégories de logement (étudiants, personnes seules, couples sans enfant) pourraient éventuellement s'y trouver. Cependant, si on veut tirer parti de la vocation naturelle de ce quartier, l'affectation logement doit demeurer accessoire puisqu'elle cohabite difficilement avec des activités qui engendrent leur lot de nuisances.

### *3.3 Espaces construits et à construire*

A l'intérieur du périmètre du plan partiel d'affectation, la sauvegarde des bâtiments présentant de bonnes qualités architecturales est primordiale pour les bâtiments colloqués en notes 2 et 3 selon le recensement architectural communal. Toutefois, celle-ci n'est pas systématique. Elle doit permettre de faire évoluer les bâtiments pour qu'ils puissent remplir leur nouveau rôle. Entre autres, le réaménagement des rez-de-chaussée doit être envisagé pour permettre une meilleure relation entre espaces intérieurs et extérieurs. Les porches d'entrée et les quais de chargement qui caractérisent les bâtiments-entrepôts devront parfois disparaître pour permettre une meilleure accessibilité, alors que d'autres pourraient être créés pour rejoindre le rez-de-chaussée en général surélevé de certains bâtiments. Après une analyse plus fine, il est apparu que de tels ouvrages seraient nécessaires au droit des deux bâtiments conservés sur le front Est de la plate-forme. Si de tels ouvrages sont admis dans la zone d'aménagement coordonné, ils sont en revanche prohibés au-delà de la limite des constructions. La Municipalité est amenée en conséquence à proposer, par voie d'amendement, dans les

conclusions, de déplacer la limite des constructions d'approximativement 1,6 m en direction de l'Est et de prolonger la zone d'aménagement coordonné entre les deux bâtiments et la limite des constructions déplacées.

Les bâtiments conservés amorcent l'ordonnance des futures constructions. Ils constitueront des repères fixes dans le développement du quartier, propres à maintenir vivante l'histoire du lieu. On plantera les façades principales sur les limites des constructions ou les périmètres d'implantation qui respectent le tracé des limites des servitudes de restriction au droit de bâtir, sans saillies autres que des éléments de modénature, de corniche ou de marquise.

La volumétrie des bâtiments nouveaux doit occuper rationnellement les espaces libres ou sous-utilisés avec, pour image de référence, les bâtiments conservés. En ce sens, la longueur des façades ne dépassera pas 50 m, longueur correspondant à la façade la plus importante de la plate-forme actuellement. La conception architecturale des bâtiments devra promouvoir, par ailleurs, la polyvalence d'utilisation.

### *3.4 Espaces non construits*

Les espaces non construits de la plate-forme du Flon résultent de l'exercice des servitudes de restriction au droit de bâtir détenues par la Commune de Lausanne. En hauteur, elles préservent les vues dominantes depuis Montbenon sur le centre-ville, depuis la place Bel-Air sur l'Esplanade de Montbenon et depuis le Pont Chauderon et le Grand-Pont, respectivement sur le centre-ville et sur les crêtes du Jura. Le réseau ainsi constitué allait être mis à profit pour constituer l'ossature des voies ferrées, qui conditionnera l'orthogonalité des implantations nouvelles. Le tout s'organise en fonction d'un axe principal, la voie du Chariot, qui, à l'image du Flon qu'elle surplombe, draine l'ensemble du site. Ces espaces ouverts présentent un potentiel qui mérite d'être mis en valeur. Quelques constats permettent d'orienter les actions à entreprendre :

- La proportion des vides (largeurs des voies et hauteurs des corniches) est nuancée selon l'importance attribuée à l'époque aux voies ferroviaires et carrossables.
- L'ensemble du quartier est un univers minéral dont les qualités sont rehaussées par la proximité des cordons boisés des Côtes-de-Montbenon.
- Le réseau démantelé de la voie du Chariot et ses transversales offre au quartier une structure cohérente, enrichie par la légère courbure de sa partie Est. Cependant, les fonctions dévolues aujourd'hui à ces espaces dévalorisent l'ensemble. Elles se confinent à assurer une bonne accessibilité au site. Les espaces sont soit réservés à la circulation des véhicules motorisés, soit dédiés au parage de ces derniers. La fonction sociale (promenade, valorisation de l'aire de chalandise, rencontre, etc.) appelée par les nouvelles activités qui se développent a, dans ce contexte, de la difficulté à s'affirmer.
- Tout au long de la traversée de la plate-forme, les différents tronçons bâtis et non bâtis créent des séquences spatiales. Les ruptures offrent des échappées visuelles sur les Côtes-de-Montbenon, le centre-ville, le Pont Chauderon et le Grand-Pont.

Si le Flon doit affirmer sa vocation d'espace social et de lieu de rencontres et d'échanges économiques, son aménagement doit le permettre. Il conviendra, en ce sens, de porter un soin particulier aux espaces extérieurs, qui ne doivent pas résulter de manière résiduelle du bâti et des voies de communication, mais bien constituer un prolongement du tissu construit, tant au niveau de ses qualités architecturales que de ses fonctions urbaines.

Un concept global d'aménagement des espaces extérieurs sera développé. Il devra intégrer le souci d'harmoniser l'image du quartier, par exemple :

- mise en exergue de la vocation d'épine dorsale de la voie du Chariot ;
- revêtement de sol rappelant le tracé des voies ferrées ;
- traitement des espaces en tant que place, soit sans trottoir surélevé ;
- unité au niveau du mobilier urbain ;
- éclairage mettant en valeur les lieux structurants et les bâtiments intéressants.

### *3.5 Espaces verts*

L'essentiel des éléments naturels du périmètre est constitué par les cordons boisés de type forestier du versant Sud du vallon. Ces arbres sont les vestiges du boisement originel de la vallée du Flon. Ils représentent des îlots à caractère naturel au centre-ville et leur importance paysagère est prépondérante. Leur conservation interdit toute construction à moins de 10 m de leur limite. L'image du quartier restera essentiellement minérale, rehaussée au Sud par lesdits cordons boisés de Montbenon et par quelques aménagements paysagers urbains (arborisation d'une placette sur la voie du Chariot et balcon-terrasse en toiture du bâtiment rue de Genève 2-8).

### *3.6 Accessibilité et mobilité - Bilan actuel*

#### Transports individuels motorisés

Située sur l'axe d'entrée au centre, rue de Genève - rue Centrale - avenue Saint-Martin, la plate-forme du Flon bénéficie d'une excellente accessibilité par véhicules motorisés. Celle-ci étant, par ailleurs, mise en valeur par les nombreuses zones de parcage localisées à proximité : le long de l'EPSIC, secteur du Flon (parkings Chauderon, Métropole 2000, Montbenon, Saint-François et plate-forme), places Centrale et Pépinet, parking du Rôtillon projeté. Les contreparties associées à une telle localisation sont l'importance du trafic et les nuisances qui lui sont liées.

#### Transports collectifs

Cette accessibilité en transport individuel est renforcée par la présence de la gare du Flon, qui, dans un proche avenir, représentera l'interface majeure des transports collectifs de la région lausannoise. La gare actuelle met en relation le métro Lausanne-Ouchy / Lausanne-Gare (LO/LG) avec le tramway du Sud-Ouest lausannois (TSOL) et permet, au moyen de deux batteries d'ascenseurs, de rejoindre le réseau urbain des transports publics de la région lausannoise (TL) à Saint-François et à Bel-Air.

Le secteur de l'interface, compte tenu du fait qu'il a été autorisé en vertu de la Loi ferroviaire et qu'il se situera, à terme, entièrement sur le domaine public, n'est pas inclus à l'intérieur du périmètre du plan partiel d'affectation.

Le développement de l'interface est prévu pour se réaliser en deux étapes distinctes.

#### Première étape :

- prolongement du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) jusqu'à la gare du Flon, depuis la place Chauderon ;
- création d'une gare souterraine LEB au Flon, en liaison avec la gare actuelle ;
- réaménagement des circulations et traitement de l'espace public au niveau de la plate-forme ;
- mise en place d'une nouvelle passerelle en remplacement de l'existante, assurant la liaison entre la gare existante, le Grand-Pont et les nouveaux ascenseurs de la gare du LEB ;
- démolition du bâtiment rue de Genève 3 pour permettre un aménagement urbain de qualité.

Deuxième étape :

- prolongement du métro LO/LG vers le Nord-Est de la ville ;
- abaissement des voies du métro LO/LG et création d'une gare propre au métro Nord-Est ;
- installation d'escaliers roulants et de batteries d'ascenseurs entre la plate-forme et le Grand-Pont ;
- démolition du bâtiment pentagonal rue Jean-Jacques-Mercier 2.

Déplacements à pied et en vélo

L'histoire du développement de la plate-forme du Flon explique partiellement le sort que l'on a réservé jusqu'à aujourd'hui aux déplacements à pied et en vélo. Espace longtemps négligé, parce que voué essentiellement à l'entreposage de marchandises, le quartier du Flon est le royaume des véhicules automobiles.

Pratiquement aucun aménagement réservé au confort ou à la sécurité des piétons ou des cyclistes ne peut être compté à l'actif du quartier. Les seuls trottoirs recensés longent partiellement le côté Nord de la rue de Genève et bordent la rue de la Vigie et l'avenue Jean-Jacques-Mercier.

Quant aux liaisons piétonnes avec le niveau supérieur, soit elles débouchent sans transition sur la rue de Genève (escaliers de Métropole 2000 et du passage de l'Entrepôt fédéral), soit elles sont trop excentrées pour desservir adéquatement la plate-forme proprement dite (escaliers du Grand-Pont, du Grand-Chêne, de la Vigie).

### *3.7 Schéma des déplacements proposé*

Selon le plan directeur communal, les rues de Genève et Jean-Jacques-Mercier qui desservent le quartier sont colloquées en axes de distribution modérée. Ces axes assurent une accessibilité tout mode au centre-ville, tout en étant modérés au niveau des volumes de trafic et des vitesses de circulation.

Dans le cadre de l'aménagement de l'interface de la gare du Flon, un groupe de travail a été créé au sein de l'administration afin de superviser l'aménagement du domaine public de ladite interface et des rues Centrale et de Genève. Les objectifs poursuivis vont de l'amélioration du confort des piétons (création d'un trottoir côté Sud de la rue de Genève) et de la circulation des transports publics (création d'une voie bus) à la modération du trafic des véhicules (création d'un giratoire visant à mieux desservir la plate-forme au droit de l'entrée actuelle des parkings des Terreaux et Chauderon).

Au niveau de la plate-forme, un réseau d'axes destiné à la circulation des piétons, ainsi que, de manière subsidiaire, à la circulation et aux accès aux garages souterrains est créé. Il présuppose, toutefois, la disparition en surface d'une partie non négligeable des places de parc. Les places supprimées seront compensées par des reports en sous-sol. La capacité des parkings souterrains s'inscrit quant à elle dans le respect du plan des mesures de l'agglomération lausannoise, confirmé par le rapport d'impact qui accompagne le plan partiel d'affectation. L'ensemble de ce dispositif restera en mains privées.

Les cheminements piétonniers retrouveront, dans une certaine mesure, la logique du réseau ferroviaire d'autrefois : axe principal de la voie du Chariot, irrigation latérale en « doigts de gant ». Ces cheminements sont à l'air libre. Les passages créés à l'intérieur des bâtiments existants ou nouveaux ne peuvent se substituer à ce réseau historique.

Les liaisons verticales, ponctuelles, mécanisées ou non, sont prévues en direction de Bel-Air, des Terreaux, de Montbenon et dans le cadre de l'interface des transports publics. Des passerelles pourront également relier les différents bâtiments. Enfin, le cheminement piétonnier qui conduit aux ascenseurs du TSOL, assurant la continuité de la vallée du Flon en direction de Sévelin, sera mis en valeur.

Concernant le réseau des pistes et bandes cyclables, le plan directeur communal est toujours d'actualité. A cet égard, rappelons que la Municipalité a créé un groupe de suivi (groupe deux-roues légers) qui rassemble des membres de l'administration et des représentants des associations actives dans ce domaine. Ce groupe est opérationnel depuis 1996 et la Municipalité présentera, dans le courant de l'année 1999, un préavis au Conseil communal sur la politique à privilégier en cette matière, qui s'inspirera largement du plan directeur communal précité. Précisons par ailleurs que, s'agissant d'un aménagement de surface sur le domaine public, ledit réseau ne figure pas en tant que tel sur le plan partiel d'affectation.

#### 4. Caractéristiques du plan

Il faut d'abord signaler que le libellé du plan a changé et de « Gare du Flon » est devenu « Plate-forme du Flon », puisque la desserte ferroviaire appartient désormais à l'histoire et que le site de la place de la Gare-du-Flon, sous lequel se réalise l'interface, ne fait plus partie du plan. La limite Est du périmètre longe donc les façades des bâtiments n° 4 avenue Jean-Jacques-Mercier et 5 rue de Genève, le n° 3 rue de Genève (EJMA) devant prochainement disparaître. Le reste du périmètre comporte toujours, outre le site de la plate-forme, la gare du LO et les immeubles le long de la rue Jean-Jacques-Mercier, ainsi que, sur l'autre versant, l'immeuble courbe situé entre la rue de Bel-Air et la rue de Genève.

Le dispositif du plan se distingue par sa simplicité avec, se détachant sur le fond (jaune) de l'aire d'aménagement coordonné, les bâtiments à conserver (brun) et les zones d'implantation des nouvelles constructions (orange). Les quinze bâtiments à conserver se concentrent dans la partie Est du périmètre, le long des rues de Genève et Jean-Jacques-Mercier. Ces bâtiments peuvent être entretenus, rénovés ou transformés, mais non démolis ; en cas de destruction accidentelle, une nouvelle construction sera autorisée dans les mêmes gabarits. Les zones d'implantation des nouveaux immeubles sont entièrement constructibles avec des bâtiments implantés sur les périmètres d'implantation, les limites des constructions ou 20 m en retrait. Ces bâtiments ne dépassent pas 50 m de côté et respecteront une distance d'au moins 4,5 m entre eux. Ces deux valeurs font directement référence à l'état existant conservé, afin d'assurer le maintien de l'identité du quartier au-delà de la reconstruction de la majorité du site.

Le plus grand périmètre d'implantation (A et B), situé à l'angle des rues de Genève et de la Vigie, sera inévitablement fractionné en plusieurs bâtiments. En outre, le plan admet que l'espace compris entre les constructions puisse être fermé par un hall vitré. Une couverture du même type est aussi autorisée entre les n° 19 et 21 de la rue de Genève. Des passerelles sont autorisées entre deux bâtiments à l'intérieur d'une même zone d'implantation. Elles sont limitées à une par façade, sur un niveau maximum et 3 m de large. Chaque périmètre reçoit une cote d'altitude maximale qui détermine la hauteur maximale des constructions. Précisons que ces cotes sont reprises de la servitude de restriction au droit à bâtir (voir chapitre 8 - convention). A cet égard, les altitudes des deux périmètres contenant les parcelles n° 530, 532 et 763, 654 et 655 ne figurent pas sur le plan présenté à l'enquête publique. De ce fait, la Municipalité est amenée à les proposer, par voie d'amendement, dans les conclusions. L'altitude proposée pour ces deux périmètres étant fixée à 494,26 m. La forme des toitures est plate ou à très faible pente. Compte tenu des vues dominantes qui entourent ce quartier, le règlement du plan détaille précisément le type de superstructures autorisées à dépasser les cotes maximales. Pour les toitures des constructions neuves, le plan prescrit un substrat terreux-sableux qui se suffit de trois centimètres d'épaisseur pour développer une végétation maigre.

Tous les nouveaux bâtiments et ceux faisant l'objet d'une transformation importante seront raccordés au système de chauffage urbain à distance ou à un autre système ne rejetant aucun polluant dans l'atmosphère. L'étude d'impact sur l'environnement, au chapitre 7 du rapport-préavis, explique les raisons contraignantes qui justifient de telles mesures. Le degré de sensibilité III est attribué à l'ensemble du plan, ce qui implique, lors de chaque mise à l'enquête de nouveau bâtiment, une étude acoustique faisant la preuve du respect des valeurs limites d'immissions.

Le chapitre concernant la destination des constructions règle en un article l'affectation de façon identique sur tout le périmètre. Il distingue simplement les activités autorisées sans restrictions, comme le commerce, l'administration, l'enseignement, les sports et les loisirs, la culture, le médico-social, le logement, et celles, industrielles et artisanales, qui le sont dans la mesure où elles ne représentent pas une gêne pour le voisinage. La zone de la caserne des pompiers est réservée uniquement à des constructions et des activités d'utilité publique.

L'aire d'aménagement coordonné, c'est-à-dire tout l'espace non construit situé à l'intérieur du périmètre constitué par les rues qui entourent la plate-forme, garde son statut de propriété privée et ne doit pas être confondue avec le domaine public. Le règlement précise qu'elle est destinée à la circulation des piétons et subsidiairement à la circulation et aux accès au parking. Divers aménagements sont autorisés et prévus, mais ne peuvent être précisés par le plan en l'état d'avancement des projets. Il en va de même pour les bons raccordements piétonniers, entre les sous-périmètres du plan et le reste de la ville, figurés à titre indicatif et définis par l'article 29 du plan. La souplesse de ce dispositif est cependant obérée par la présence d'un « y » à l'avant-dernière ligne de l'article 29, qui associe la possibilité de créer des aménagements aux emplacements figurés pourtant à titre indicatif. Par souci de clarté, la Municipalité propose un amendement dans les conclusions visant à supprimer le « y ».

Une première étude générale définissant les grands principes d'aménagement doit être réalisée par le propriétaire avant toute mise à l'enquête sur le périmètre. Ensuite, chaque dossier de demande de permis de construire concernant une construction, une transformation importante, un parking, sera accompagné d'un projet d'aménagement de l'aire directement concernée par les travaux envisagés. Des constructions entièrement souterraines, destinées à des parkings, des locaux techniques ou toute autre activité ne nécessitant pas un éclairage naturel, peuvent déborder les périmètres d'implantation et être situées sous l'aire d'aménagement, à condition de ne pas modifier la topographie.

Le plan fixe à 975 le nombre total de places autorisées, soit un accroissement de 180 places (18 %) par rapport à la situation avant le début des travaux de l'interface de la gare du Flon, dont 90 % doivent être aménagés en sous-sol. Les 10 % restant pourront être aménagés dans l'aire d'aménagement coordonné ou à l'intérieur des périmètres d'implantation, de manière à faciliter la mise en valeur de l'aire d'aménagement. Toutefois, ce parcage n'excédera pas la moitié de la superficie des périmètres constructibles concernés. Le parking existant sur la toiture du bâtiment rue de Genève 2 à 8, accessible depuis la place Bel-Air, sera supprimé ; cet espace sera aménagé au bénéfice exclusif des piétons. Les 200 places du parking du Grand-Chêne situé sur la gare du LO ne sont pas incluses dans le total autorisé. Sur la parcelle n° 808 de la caserne des pompiers, le plan autorise 60 places pour véhicules individuels. Le plan figure trois accès principaux présumés pour les véhicules, les parkings étant prévus au centre du quartier, sous la voie du Chariot et la rue du Port-Franc.

Les deux cordons boisés qui longent l'avenue Jules-Gonin participent à la lecture du site, en particulier depuis l'autre côté de la vallée. Ils sont soumis au régime forestier et seront entretenus de manière à assurer leur pérennité. Le cordon boisé côté rue de la Vigie est bordé par une zone de verdure, qui correspond à l'application de l'article 5 de la Loi forestière vaudoise, du 19 juin 1996 (interdiction de construire à moins de 10 m de la lisière de la forêt).

La modification partielle du plan n° 633, Sébeillon-Sévelin, annoncée dans l'intitulé du plan, concerne la confirmation du cordon boisé le long de la rue de la Vigie, déjà inclus dans le plan n° 633 et la limite des constructions le long de la rue de Genève.

## 5. Règlement

Le plan est complété par le règlement ci-après :

### Chapitre I - But du plan

1. Le présent plan a pour but de mettre en valeur la vocation économique et culturelle de la plate-forme du Flon, qui découle naturellement de sa position centrale. En outre, il assure la conservation de la trame du tissu construit héritée du réseau ferroviaire, qui desservait la plate-forme ainsi que des bâtiments présentant de bonnes qualités architecturales.
2. Le présent plan annule, à l'intérieur de son périmètre, toute disposition de plan légalisé antérieurement et soumet à nouvelle législation les limites des constructions.

### Chapitre II – Implantations des constructions, anticipations

3. Les zones définies par les périmètres d'implantation et la zone d'utilité publique sont entièrement constructibles. Toutefois, les bâtiments devront s'inscrire en plan dans un quadrilatère ne dépassant pas 50 m de côté. La distance minimum entre deux bâtiments est fixée à 4,5 m.
4. Les bâtiments s'implanteront soit sur les périmètres d'implantation et les limites des constructions, soit parallèlement à ceux-ci, mais au minimum 20 m en retrait.
5. Des passerelles reliant deux bâtiments sont admises à l'intérieur des périmètres d'implantation, à raison d'une passerelle par façade sur un niveau maximum. Leur largeur ne dépassera pas 3 m. A l'exception de celles reliant les derniers étages, elles pourront être fermées, à condition d'être largement vitrées. Dans tous les cas, les rez-de-chaussée ne pourront pas être reliés entre eux.
6. L'espace compris entre les bâtiments situés dans les périmètres « A » et « B » peut constituer un seul hall vitré d'une hauteur d'un ou de plusieurs niveaux (sans dalles intermédiaires). Des passerelles n'excédant pas 3 m de largeur pourront y être construites.  
La possibilité de créer un hall vitré reliant les bâtiments rue de Genève 19 et 21 est également autorisée ; toutefois, aucune passerelle ne pourra les relier.
7. Le rez-de-chaussée, accès principal des bâtiments, sera situé au niveau ou au plus 1,2 m au-dessus de l'aire d'aménagement coordonné.
8. La Municipalité refusera toute construction et aménagement compromettant l'aspect du site et des bâtiments environnants.
9. Les cordons et bandeaux, piliers, pilastres, porches d'entrée, isolation périphérique des bâtiments existants, marquises, sauts-de-loup, sorties d'abri PCi, escaliers et rampes d'accès aux immeubles et garages peuvent déborder les périmètres d'implantation ou le gabarit des bâtiments concernés par l'article 21.
10. Au-delà des limites des constructions, seules les anticipations prévues par le Règlement sur les constructions (RC), du 4 décembre 1990, peuvent être admises.
11. Des constructions entièrement souterraines, destinées à des parkings, des locaux techniques ou toute autre activité ne nécessitant pas des locaux éclairés naturellement selon la réglementation communale et cantonale en vigueur, peuvent déborder les périmètres d'implantation et être situées sous l'aire d'aménagement coordonné, pour autant que la topographie existante, avant l'exécution des travaux, ne soit pas sensiblement modifiée et qu'il n'en résulte pas de préjudice pour le voisinage.

### Chapitre III – Elévation, hauteur, superstructures

12. La hauteur maximale des constructions est déterminée par la cote d'altitude indiquée sur le plan. Elle est mesurée au niveau de la corniche supérieure, du parapet plein ou du sommet de la toiture.
13. La forme des toitures est plate ou à faible pente. Une attention particulière est à apporter au traitement de celles-ci compte tenu des vues dominantes.

Les toitures des nouveaux bâtiments seront recouvertes au minimum de 3 cm de substrat terreux-sableux et ensemencées afin de permettre le développement d'une végétation maigre, à l'exception des surfaces éventuellement aménagées en terrasse accessible.

14. Les superstructures à fonction technique, telles que cages d'escaliers et d'ascenseurs, panneaux solaires, poulies de renvoi d'ascenseur, souches de ventilation et de climatisation etc., seront autant que possible groupées, réduites au minimum nécessaire et traitées d'une manière qui soit esthétiquement satisfaisante. Seules les superstructures, telles que poulies de renvoi d'ascenseur, souches de ventilation et de climatisation, parapet ajouré, verrière n'excédant pas 2 m de hauteur, pourront dépasser les cotes maximales prescrites ou le gabarit des bâtiments concernés par l'article 21.

### Chapitre IV – Destination des constructions

15. De manière à renforcer la vocation de centre-ville de la plate-forme du Flon, les activités appartenant au secteur tertiaire (activités commerciales, administratives, culturelles, médico-sociales, enseignement, sports et loisirs, etc.) et l'affectation logement sont autorisées à l'intérieur du périmètre du plan.

Les activités industrielles et artisanales sont également autorisées, dans la mesure où elles ne représentent pas une gêne pour le voisinage.

Toutefois, la portion de la parcelle n° 808, teintée en bleu sur le plan, est réservée exclusivement à des constructions d'utilité publique.

### Chapitre V – Aire d'aménagement coordonné

16. De statut privé, l'aire d'aménagement coordonné est destinée à la circulation des piétons, ainsi que, de manière subsidiaire, à la circulation et aux accès aux garages souterrains. Les aménagements extérieurs et ouvrages légers, tels que mobilier urbain, dallages, pergolas, édicules, petits pavillons, sont autorisés.
17. Dès l'entrée en vigueur du présent plan, une étude générale définissant les grands principes d'aménagement de l'aire précitée sera réalisée par le propriétaire de ces surfaces avant qu'il ne dépose une demande de permis de construire à l'intérieur du périmètre du plan. En outre, à chaque demande de permis de construire (bâtiments nouveaux, transformation importante d'un bâtiment existant ou création d'un parking souterrain), le dossier d'enquête sera accompagné d'un projet d'aménagement de ladite aire directement en contact avec la parcelle sur laquelle la construction ou la transformation est projetée. La Municipalité pourra fixer les conditions d'aménagement pour les secteurs en contact avec le domaine public.
18. La dalle-toiture du bâtiment rue de Genève 2 à 8 fait partie de l'aire d'aménagement coordonné. Lors de la transformation du bâtiment, elle sera aménagée au bénéfice exclusif des piétons. L'article 23 n'est pas applicable.

19. Les espaces non construits, à l'intérieur des périmètres d'implantation, sont assimilés à l'aire d'aménagement coordonné. Les articles 16 et 17 sont applicables par analogie.
20. Le titre VII bis du Règlement concernant le plan d'extension (RPE), du 3 novembre 1942, n'est pas applicable.

#### Chapitre VI – Conservation des bâtiments

21. Les bâtiments à conserver peuvent être entretenus, rénovés ou transformés, mais non démolis. La Municipalité peut admettre des adjonctions limitées et des passerelles ouvertes pour autant qu'elles ne nuisent pas au caractère architectural de l'ensemble.

S'il advient la destruction accidentelle d'un bâtiment à conserver, sa reconstruction sera autorisée dans les mêmes gabarits.

Les articles 9 et 14 sont applicables par analogie.

#### Chapitre VII – Garages et places de stationnement

22. Le nombre total de places de stationnement en surface et en sous-sol, à l'intérieur du périmètre du plan, est fixé à 975.
23. Au moins 90 % des nouvelles places de stationnement seront aménagés en sous-sol. Les 10 % restant pourront être aménagés dans l'aire d'aménagement coordonné ou dans les espaces non construits à l'intérieur des périmètres d'implantation.
24. De manière à faciliter la mise en valeur de l'aire d'aménagement coordonné, la suppression de places de parc à l'intérieur de celle-ci peut être compensée par la création de places nouvelles à l'intérieur des périmètres d'implantation. Toutefois, la superficie réservée au stationnement des véhicules ainsi qu'aux voies d'accès n'excédera pas la moitié de la superficie des périmètres constructibles concernés.
25. Les places de parc existantes ou à créer sur les parcelles n° 527, 528 et 808 n'entrent pas dans le calcul de l'article 22. Leur nombre est fixé à 200 places pour les parcelles n° 527 et 528 et à 60 places pour la parcelle n° 808 (non compris les places réservées aux véhicules utilitaires du Service de secours et d'incendie). En outre, l'article 23 n'est pas applicable à ces parcelles.
26. Des emplacements réservés aux véhicules deux-roues seront prévus en nombre suffisant et en rapport avec les ouvrages projetés.

#### Chapitre VIII – Forêts, zone de verdure et cheminements piétonniers

27. Les cordons boisés soumis au régime forestier sont à maintenir et à renforcer dans leur principe. Ils sont inconstructibles et seront entretenus de manière à assurer leur pérennité. Cas échéant, les plantations seront faites de préférence avec des essences indigènes.
28. Les zones de verdure sont inconstructibles. Elles peuvent contenir des voies d'accès aux bâtiments existants et à la forêt et des cheminements piétonniers.
29. Les cheminements piétonniers, figurés à titre indicatif sur le plan, sont à maintenir ou à réaliser. La construction de passerelles, rampes d'escaliers ou de tout autre dispositif permettant d'assurer le confort des piétons y est autorisée sous réserve des dispositions de la Loi sur les routes, du 10 décembre 1991.

## Chapitre IX – Qualité de l'environnement

30. Tous les nouveaux bâtiments et ceux faisant l'objet d'une transformation importante seront raccordés au système de chauffage urbain à distance. Une dérogation à cette règle pourra être accordée, dans la mesure où, le système de chauffage préconisé ne provoque, dans le périmètre du plan, aucun rejet de polluant dans l'atmosphère.

En outre, le système de ventilation pour l'évacuation de l'air vicié des nouveaux parkings souterrains devra rejeter l'air au niveau des toitures des bâtiments de la plate-forme du Flon.

31. Le degré de sensibilité III est attribué à l'ensemble du périmètre du plan, en application de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986. Lors de la mise à l'enquête de nouveaux bâtiments, une étude acoustique devra faire partie du dossier d'enquête de manière à démontrer que les valeurs limites d'immissions prescrites sont respectées.

## Chapitre X – Dispositions complémentaires

32. Toutes les constructions prévues par le plan devront tenir compte de la présence souterraine du Flon et des canalisations (eau, gaz, chauffage à distance, etc.). L'intégrité des ouvrages sera préservée. Aucune modification ne pourra intervenir sans que la Municipalité ne l'autorise expressément. Cas échéant, incomberont aux intervenants le respect des conditions techniques fixées par la Municipalité ainsi que l'entier du coût relatif aux travaux.
33. Selon les puissances en énergie électrique demandées par les nouvelles constructions ou transformations, un ou plusieurs emplacements devront être mis gratuitement à disposition du Service de l'électricité pour y aménager des sous-stations de transformation.
34. La Municipalité fixera les niveaux de voirie sur les limites des constructions, ainsi que les conditions d'évacuation des eaux usées et de ruissellement.
35. Sont réservées les dispositions légales et réglementaires édictées par la Confédération, le Canton ou la Commune, complétant ou modifiant celles du présent plan.

## 6. Procédure

Préalablement examiné par le Département des infrastructures, conformément aux dispositions de l'article 56 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), ce plan a été soumis à l'enquête publique du 11 novembre au 10 décembre 1998. Il a suscité 9 oppositions et 4 interventions.

### *6.1 Opposition du Parti écologiste - Les Verts, Lausanne*

*6.1.1 La densité des constructions autorisées par le projet est excessivement élevée. Cet excès de densité est le plus marqué dans la partie Nord-Ouest du plan, c'est-à-dire dans les périmètres A et B, des constructions de 50 m de côté, séparées les unes des autres par des venelles de 4,5 m de largeur, sont impropres à des affectations autres que des usines. La constructibilité des périmètres A et B doit être très sensiblement réduite.*

### Réponse

La plate-forme du Flon est, à ce jour, située à l'intérieur des zones d'ordre contigu et à régime particulier du règlement concernant le plan d'extension (RPE). Les règles applicables à la zone d'ordre contigu permettent d'atteindre un coefficient d'utilisation du sol (CUS : rapport numérique entre la surface brute de plancher

habitable hors sol et la surface des parcelles) de 3,5. La zone à régime particulier permet à la Municipalité d'accorder des dérogations en ce qui concerne l'ordre des constructions, les dimensions des bâtiments et les distances entre eux pour des constructions à vocations industrielle, artisanale, culturelle, de sports et de loisirs.

Le plan partiel d'affectation (PPA) de la plate-forme du Flon modifie ces dispositions sur les aspects suivants :

- L'ordre contigu est remplacé par l'ordre non contigu. Les dimensions des bâtiments sont limitées en plan à un quadrilatère de 50 m de côté, à l'image des plus grands bâtiments de la plate-forme (rue de Genève 7 et 17). Entre chaque bâtiment, une distance de 4,5 m doit être respectée. Ces règles permettent d'atteindre un CUS de 2,4 sur l'ensemble du périmètre du plan, soit largement inférieur au CUS de l'ordre contigu du RPE. Toutefois, ce CUS moyen n'est pas réparti uniformément sur l'ensemble de la plate-forme, et ce compte tenu de la surface des périmètres constructibles et des bâtiments proposés à conserver. Ainsi, et ce de manière à contrebalancer d'autres secteurs présentant des CUS inférieurs, les périmètres A et B présentent un CUS de 3,6.
- Aucune affectation particulière n'ouvre la voie à des dérogations accordées par la Municipalité. Les affectations permises confirment la vocation de centre-ville de la plate-forme du Flon. Contrairement à ce qui est affirmé ici, des bâtiments de 50 m de côté ne sont pas nécessairement réservés à des affectations industrielles ou artisanales. En effet, l'occupation du bâtiment rue de Genève 17 en témoigne.

Bref, la densité proposée par le plan ne va pas au-delà de la pratique constante qui caractérise le centre-ville lausannois.

*6.1.2 L'article 15 du règlement autorise en principe l'affectation des constructions au logement mais, si la densité des constructions n'est pas réduite de façon à être compatible avec du logement, cette affectation n'est qu'un leurre, à moins que l'idée de la Municipalité et des propriétaires soit seulement de permettre quelques logements de gardiennage. Dans la situation économique actuelle, et à la lumière des principes habituellement défendus en matière d'aménagement du territoire par la Municipalité de Lausanne, visant à maintenir et à recréer des logements au centre ville, la conception du projet de PPA paraît incompréhensible. Alors que l'offre de surfaces commerciales et administratives est surabondante, on ne devine pas quelle affectation mystérieuse peut bien être envisagée pour de nouvelles surfaces supplémentaires dans la partie Ouest du plan. Les affectations concrètement possibles selon la philosophie du projet mis à l'enquête semblent ne pas correspondre à un besoin réel pour les dix ou quinze prochaines années, du moins pas dans une aussi large mesure.*

## Réponse

La position municipale à l'égard de l'affectation logement a été exposée dans le Rapport de conformité aux buts et principes de l'aménagement du territoire selon l'article 26 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) qui accompagnait le PPA lors de l'enquête publique. Nous en rappelons ici l'essentiel :

- La position centrale de la plate-forme du Flon lui confère une vocation axée principalement sur la mise à disposition de structures propres à retenir et à développer des activités commerciales, culturelles et de loisirs.
- Les espaces offerts permettent une souplesse d'utilisation qu'on ne retrouve pas ailleurs. En effet, le centre-ville lausannois repose en grande partie sur un parcellaire d'origine médiévale très contraignant pour des activités nécessitant de grandes surfaces.

- L'implantation d'établissements nouveaux dans le but de créer des emplois passe par l'affectation à des fins économiques des espaces en situation stratégique encore disponibles. C'est le cas de la plate-forme du Flon.
- Les nuisances dues au trafic routier et à certains types d'activités nocturnes tels que bistrot et discothèques sont déjà nombreuses et, de ce fait, induisent des conditions d'habitabilité qui ne sont pas optimales.

Bref, si l'on veut tirer parti de la vocation naturelle de ce quartier, particulièrement bien desservi par les transports collectifs, l'affectation logement doit demeurer accessoire puisqu'elle cohabite difficilement avec des activités qui engendrent leur lot de nuisances.

*6.1.3 Une zone de verdure est prévue dans la partie Sud-Ouest du plan, le long de la rue des Côtes-de-Montbenon. La Municipalité a récemment installé des garages et des places de stationnement dans une partie de cette zone. Cet aménagement était prévu à titre provisoire et transitoire. La Municipalité entend-elle démonter ces installations et aménager effectivement une surface verte sitôt que cette zone serait adoptée et approuvée ?*

Réponse

L'article 5 de la Loi forestière vaudoise du 19 juin 1996 stipule que l'implantation de constructions à moins de 10 m de la lisière de la forêt est interdite. Partant de ce constat, il a été décidé de créer une zone de verdure puisque cet espace est inconstructible. Toutefois, s'agissant des constructions existantes, elles peuvent être entretenues, réparées ou transformées dans les limites des volumes existants, en application de l'article 80 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC).

Toutefois, les sept places de parc extérieures et les quatre garages préfabriqués sis sur la parcelle n° 516 (extrémité Ouest de la rue des Côtes-de-Montbenon) sont au bénéfice d'une autorisation provisoire délivrée par le Département de la sécurité et de l'environnement le 6 novembre 1992 pour cinq ans et renouvelée le 16 décembre 1997 pour une nouvelle période de cinq ans, soit jusqu'au 6 novembre 2002. A l'échéance de l'autorisation octroyée, la Municipalité déplacera les garages préfabriqués et supprimera les places de parc extérieures, afin de créer la zone verte prévue par le PPA.

*6.1.4 Les mesures concernant la circulation sont très vagues. Un flot de circulation intense s'écoule et continuera de s'écouler sur la rue de Genève. Si les surfaces commerciales et administratives venaient effectivement à occuper tout le périmètre du plan (quoique cela paraisse invraisemblable avant longtemps) il en résulterait un flot de circulation supplémentaire jusqu'au cœur de la ville, bien supérieur à celui qui résulterait de surfaces de logement. Dans de telles conditions, le plan esquisse à peine un cheminement piétonnier, et rien du tout en faveur des cyclistes. La situation pour ces derniers, sur la rue de Genève, est dangereuse. Il s'impose de leur offrir un itinéraire adéquat, parallèle à la rue de Genève, ce qui est parfaitement possible dans le plan.*

Réponse

Les impacts générés par le projet de PPA ont été évalués dans le rapport d'impact soumis à l'enquête publique parallèlement au projet de PPA. L'augmentation de la génération de trafic induite par celui-ci a été estimée au tiers de ce qui est admissible selon le plan des mesures OPair (Ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985) pour le centre.

A propos de l'itinéraire vélos demandé le long de la rue de Genève, rappelons que celui-ci a été identifié dans le cadre du Plan directeur communal, approuvé par le Conseil d'Etat le 24 janvier 1996. La mise en place d'itinéraires vélos est souhaitée par la Municipalité, qui met progressivement en œuvre cette politique. Son introduction fait l'objet d'une vision d'ensemble en cours d'élaboration. A cet égard, rappelons que la Municipalité a créé un groupe de suivi (groupe deux-roues légers) qui rassemble des membres de l'administration et des représentants des associations actives dans ce domaine. Ce groupe est opérationnel depuis 1996 et la Municipalité présentera, dans le courant de l'année 1999, un préavis au Conseil communal sur la politique à privilégier en cette matière, qui s'inspirera largement du Plan directeur communal précité. Ainsi, l'échelle du PPA n'est pas adéquate pour traiter ce genre de problématique. De surcroît, précisons que le domaine public ne fait pas l'objet d'une réglementation spécifique. Pour ces raisons et d'une manière générale, aucun itinéraire cyclable n'est confirmé dans le cadre des PPA.

### *6.2 Opposition de Me Dominique Rigot, au nom de la société Payot SA, Lausanne*

- 1. Payot SA est ainsi locataire de l'hoirie Ciocca, elle-même propriétaire du bâtiment situé aux Côtes-de-Montbenon 28-30, selon les droits de superficie distincts n° 760 (parcelle de base n° 525), 761 (parcelle de base n° 754) et 762 (parcelle de base n° 755), le propriétaire du fond étant actuellement LO Immeubles SA.*

*Payot SA a installé dans ces locaux la centrale d'approvisionnement de l'ensemble de ses magasins de Suisse romande et de Zürich, et fait plus particulièrement office de réserve de la librairie Payot de la place Pépinet.*

- 2. Payot SA Lausanne relève en préambule sa satisfaction concernant le nouveau plan partiel d'affectation actuellement à l'enquête publique. En effet, celui-ci permettra à la fois d'assainir la plate-forme du Flon tout en respectant l'esprit et la structure actuelle.*
- 3. Selon le chapitre V du règlement intitulé « Aire d'aménagement coordonné », article 16 : « De statut privé, l'aire d'aménagement coordonné est destinée à la circulation des piétons, ainsi que, de manière subsidiaire, à la circulation et aux accès aux garages souterrains. (...) ».*
- 4. Dès lors que Payot SA a installé la centrale d'approvisionnement de ses librairies dans l'immeuble sis rue des Côtes-de-Montbenon 30, il est absolument essentiel que soit préservé un droit de libre circulation pour tout véhicule permettant d'accéder à ce bâtiment.*

*En effet, des camionnettes et des camions se présentent à n'importe quel moment de la journée pour venir chercher ou pour déposer des livres, et ce dans le cadre de tournées desservant l'ensemble des librairies Payot, auxquelles il faut rajouter les livraisons aux institutionnels. Plus particulièrement, leur librairie de la place Pépinet à Lausanne, qui est leur magasin le plus important, a été conçue de telle sorte que, voulant maximaliser l'étendue des surfaces de vente, elle n'a pas de réserve, le présent centre d'approvisionnement en tenant lieu. C'est ainsi que des véhicules effectuent au minimum quatre rotations par jour entre le centre d'approvisionnement et la place Pépinet rien que pour cette librairie.*

*Il est essentiel pour Payot SA qu'une libre circulation à toute heure soit maintenue sur les Côtes-de-Montbenon. En effet, si cette rue était transformée, par hypothèse en zone piétonne, l'exploitation de leur centrale d'approvisionnement deviendrait impossible, et cela même si l'on autorisait les livraisons durant quelques heures par jour. En effet, les aléas de la circulation rendent actuellement tout à fait aléatoires les horaires de passage des différentes camionnettes et poids lourds qui desservent leur centrale.*

*Ainsi, l'instauration d'une quelconque restriction de trafic limitant l'accès à nos locaux impliquerait malheureusement pour Payot SA de tels problèmes de fonctionnement qu'elle se verrait alors contrainte de déménager.*

5. *C'est donc pour les motifs qui précèdent que Payot SA fait opposition au plan partiel d'affectation en cause, dite opposition tendant justement à maintenir une libre circulation desservant les Côtes-de-Montbenon 28 et 30.*

#### Réponse

L'article 16 du règlement n'interdit ni la libre circulation des véhicules à l'intérieur de l'aire d'aménagement coordonné, ni l'accès aux bâtiments existants et futurs. Le but recherché est de valoriser le statut des piétons au sein de la plate-forme. Les aménagements de ladite aire, qui seront précisés dans l'étude générale demandée à l'article 17, viseront, en ce sens, à modérer la vitesse des véhicules motorisés afin de permettre une cohabitation des différents usagers.

#### 6.3 Opposition de Me Dominique Rigot, au nom de la société Isa-Import SA à Lausanne

1. *Cette société anonyme a essentiellement pour activité le commerce et le stockage de denrées alimentaires, notamment le commerce de vins. De plus, elle est responsable d'un stock de réserve fédérale de sucre.*
2. *En préambule, Isa-Import SA expose que le nouveau plan partiel d'affectation emporte son adhésion, sous la réserve qui va suivre, dans la mesure où celui-ci permettra enfin d'assainir l'ensemble de la plate-forme du Flon tout en en maintenant le caractère et l'esprit.*
3. *Selon le chapitre V du règlement intitulé « Aire d'aménagement coordonné », article 16 : « De statut privé, l'aire d'aménagement coordonné est destinée à la circulation des piétons, ainsi que, de manière subsidiaire, à la circulation et aux accès aux garages souterrains. (...) ».*
4. *Du fait de l'activité de cette société, des véhicules de livraison la desservent régulièrement, et ce à toute heure du jour.*

*De plus, cette société bénéficie d'un tunnel des chargements traversant le bâtiment dans le sens Nord-Sud, emprunté par les véhicules de livraison, y compris certains poids lourds, qui permet que celles-ci se fassent à l'abri des intempéries.*

*Une restriction, même partielle, de la liberté de circulation pour tous véhicules automobiles (voitures, camionnettes ou poids lourds), aurait pour effet de perturber le bon fonctionnement de l'entreprise.*

5. *C'est pourquoi Isa-Import SA se voit contrainte, pour ce motif, de faire opposition au plan partiel d'affectation en cause, opposition ayant pour objet d'obtenir le maintien d'un libre accès pour tous véhicules, selon les gabarits existants, tant au Nord qu'au Sud du bâtiment sis aux Côtes-de-Montbenon 28-30, à savoir une libre circulation sur la rue des Côtes-de-Montbenon et la voie du Chariot.*

## Réponse

Nous renvoyons le lecteur à la réponse donnée au point 6.2.

*6.4 Opposition de Me Dominique Rigot, au nom des hoirs de feu Lucien Ciocca*

1. *Il est tout d'abord précisé que l'hoirie Ciocca est propriétaire du bâtiment situé aux Côtes-de-Montbenon 28 et 30 selon les droits distincts n° 760 (parcelle de base n° 525), 761 (parcelle de base n° 754) et 762 (parcelle de base n° 755), le propriétaire du fond étant actuellement LO Immeubles SA. Le droit de superficie a été concédé à feu Lucien Ciocca pour une durée de trente ans dès le 20 février 1948, puis a été modifié par acte du 7 février 1978, concédant ce droit pour une durée indéterminée dès le 1<sup>er</sup> janvier 1978. Sous réserve d'une éventuelle dénonciation des droits de superficie par le propriétaire du fond, que l'hoirie ne souhaite pas, mes clients désirent conserver leur bâtiment le plus longtemps possible, vu sa rentabilité relativement acceptable compte tenu de la conjoncture et un excellent état d'entretien. Ils ont en effet encore investi plus de fr. 1'200'000.-- à ce dernier titre il y a à peine plus de deux ans.*
2. *Le bâtiment en cause a une vocation uniquement industrielle et commerciale, destinée à n'abriter que des entreprises.*

*Ainsi, par exemple, parmi les locataires que ce bâtiment abrite, figurent notamment la société Payot SA, qui y a installé sa centrale de distribution pour la Suisse romande et Zürich, un garage pour véhicules automobiles à l'enseigne de Bruno Marenghi et la société Isa-Import SA.*
3. *En préambule, l'hoirie de feu Lucien Ciocca tient à exprimer sa satisfaction quant au plan partiel d'affectation proposé, sous réserve de ce qui va suivre, dès lors que celui-ci permettra enfin d'assainir la plate-forme du Flon tout en respectant son caractère et son esprit.*
4. *Selon le chapitre V du règlement intitulé « Aire d'aménagement coordonné », article 16 : « De statut privé, l'aire d'aménagement coordonné est destinée à la circulation des piétons, ainsi que, ce manière subsidiaire, à la circulation et aux accès aux garages souterrains. (...) ».*
5. *Le bâtiment situé aux Côtes-de-Montbenon 28-30 a une vocation exclusivement industrielle et commerciale, comme le démontre d'ailleurs l'énumération des locataires ci-dessus, ainsi que les contenus de leurs oppositions respectives, jointes à la présente opposition en copie et censées ici alléguées en leur entier pour éviter d'inutiles redites, qui montrent combien il est inconcevable que l'on restreigne d'une quelconque manière son accès par des véhicules automobiles, que ce soit des voitures, des camionnettes ou des poids lourds.*

*Il en va de même pour les autres locataires de l'immeuble. En effet, le restaurant « La Grappe d'Or » à Lausanne y loue aussi une cave pour entreposer ses réserves de vins. Il y a également un grossiste en denrées alimentaires thaïlandais qui loue un local pour y entreposer son stock de riz et d'autres aliments. Très régulièrement, et en tout cas une fois par jour, des camionnettes se présentent pour le compte du restaurant « La Grappe d'Or » ou du grossiste pour y charger ou décharger de la marchandise.*

*De plus, de telles restrictions entraîneraient inmanquablement le départ de locataires de la qualité de Payot SA et du garagiste Bruno Marenghi notamment, ce qui constituerait alors un préjudice important pour l'hoirie propriétaire.*

6. *C'est pourquoi, en leur qualité de propriétaire du bâtiment en cause, les hoirs de feu Lucien Ciocca se voient contraints de faire opposition au plan partiel d'affectation en cause, leur opposition n'ayant pour objet que de maintenir un libre accès pour tous véhicules automobiles et poids lourds tant au Sud de leur bâtiment, à savoir par la rue des Côtes-de-Montbenon, qu'au Nord de ce bâtiment, à savoir par la voie du Chariot, et ce dans le gabarit existant actuellement.*

*Ce libre accès pourrait, par exemple, être garanti par l'octroi d'une servitude, qui pourrait d'ailleurs se limiter au tronçon de la voie du Chariot et de la rue des Côtes-de-Montbenon allant de la rue de la Vigie à la façade Est du bâtiment propriétaire de l'hoirie, et ce dans le même gabarit qu'actuellement, afin de permettre aux poids lourds de manœuvrer correctement, notamment de faire demi-tour.*

#### Réponse

Nous renvoyons le lecteur à la réponse donnée au point 6.2.

#### 6.5 Opposition de Me Dominique Rigot, au nom de M. Bruno Marengi à Lausanne

1. *M. Bruno Marengi, en sa qualité de mécanicien-garagiste pour véhicules automobiles, loue et exploite un garage sis rue des Côtes-de-Montbenon 28.*
2. *En préambule, mon client expose que le nouveau plan partiel d'affectation emporte son adhésion, sous la réserve qui va suivre, dans la mesure où celui-ci permettra enfin d'assainir l'ensemble de la plateforme du Flon tout en en maintenant le caractère et l'esprit.*
3. *Selon le chapitre V du règlement intitulé « Aire d'aménagement coordonné », article 16 : « De statut privé, l'aire d'aménagement coordonné destinée à la circulation des piétons, ainsi que, de manière subsidiaire, la circulation et aux accès aux garages souterrains. (...) ».*
4. *En raison de son activité professionnelle, il est évident que M. Marengi ne pourrait continuer à exercer celle-ci si d'aventure une restriction quelconque à la circulation du véhicule était instituée sur la rue des Côtes-de-Montbenon.*
5. *C'est ainsi qu'il se voit contraint de faire opposition, opposition qui tend au maintien de la libre circulation pour tout véhicule dans la rue des Côtes-de-Montbenon, en tout cas dans la mesure nécessaire à assurer le libre accès à son entreprise.*

#### Réponse

Nous renvoyons le lecteur à la réponse donnée au point 6.2.

#### 6.6 Oppositions de FMT - Hirsbrunner, Bâle, de FMT Meubles et tapis, Lausanne, de Bega Gartenmöbel, Worb, de Bistrot 86 SA, Lausanne

*Nous soutenons :*

- *que les besoins effectifs de la clientèle fréquentant pour de courtes périodes nos commerces, ainsi que, plus encore, ceux des clients devant charger et décharger des marchandises lourdes ou encombrantes n'ont pas été pris en compte dans le nouvel aménagement de surface ;*
- *que les accès / sortie du Flon prévus ne respectent pas les besoins « arrivée des marchandises » entre les bâtiments 17 et 19 ;*
- *qu'à futur, il n'y aura plus de parking de surface sûr, surtout pour les dames.*

*Nous demandons:*

- *que les 30 à 35 places de stationnement en surface pour les clients situées sur la rue du Port-Franc et au Sud-Ouest du centre commercial restent accessibles afin de permettre, dans l'avenir, la poursuite de la vente d'articles essentiels pour nos commerces, tels que l'ameublement, les eaux minérales, la nourriture pour animaux, les articles pour bébés ou de sport encombrants, etc. ;*
- *que l'accès à notre quai d'arrivée reste accessible sans contrainte pour que l'approvisionnement de nos commerces puisse se faire dans des conditions normales.*

Réponse

En vertu de l'article 23 du règlement, 10% des places de parc créées peuvent être aménagés en surface, ce qui représente, à terme, 98 places de parc. Celles-ci peuvent être situées dans l'aire d'aménagement coordonné ou dans les espaces non construits à l'intérieur des périmètres d'implantation. Toutefois, la localisation de celles-ci est laissée à la discrétion des propriétaires. Le maintien des places aux endroits souhaités relève donc de leur compétence.

Quant à l'accès situé entre les bâtiments rue de Genève 17 et 19, selon le rapport d'impact soumis à l'enquête publique en même temps que le PPA, il est proposé à maintenir (voir à ce sujet la figure 7.5 de la page 57).

#### *6.7 Intervention de l'Association transports et environnement, Brenles*

*6.7.1 Le PPA prévoit une large dotation en places de stationnement pour les voitures. Par contre, rien n'est prévu pour le stationnement des vélos. Si près de 1'000 places sont réservées aux voitures, nous estimons que 200 places pour les vélos constitueraient un minimum. En effet, la destination culturelle et alternative du quartier mérite que le moyen de transport alternatif le moins nuisible à la ville y trouve quelques facilités. Par place de stationnement, nous n'entendons pas seulement les marquages au sol, mais des possibilités d'attache. L'abri couvert constitue une offre de qualité supérieure. Il est certes plus coûteux mais, au regard de la construction des places de stationnement pour les voitures, la dépense reste modeste.*

Réponse

Contrairement à ce qui est affirmé, ici, le règlement prévoit du stationnement pour les vélos. En effet, l'article 26 stipule que des emplacements réservés aux véhicules deux-roues seront prévus en nombre suffisant et en rapport avec les ouvrages projetés. Dans ce cas de figure, la Municipalité dispose d'un pouvoir d'appréciation quant au nombre de places à réaliser au fur et à mesure des constructions projetées. Cette solution permet d'intervenir dans le cadre de l'émission des permis de construire. La fixation d'un quota arbitraire de 200 places n'indique, a contrario, aucun délai de réalisation et peut, par conséquent, rester lettre morte.

Quant à la possibilité d'aménager des couverts pour vélos, elle existe par le biais de l'article 15, qui permet la construction d'ouvrages légers à l'intérieur de l'aire d'aménagement coordonné. Toutefois, aucune obligation de réaliser ce type d'équipement n'ayant été imposée jusqu'à maintenant par la Municipalité aux propriétaires privés, il n'y a pas lieu de faire exception à l'intérieur du périmètre du PPA de la plate-forme du Flon.

*6.7.2 Dans la mesure où la circulation dans le quartier sera modérée, nous renonçons à demander des aménagements particuliers pour la circulation des cycles. Sur le plan de la signalisation, cependant, il faudra prévoir pour les vélos la possibilité de contresens en cas de sens unique. Par ailleurs, et bien que cela ne fasse pas partie du PPA soumis à l'enquête, nous vous demandons de prévoir une bande cyclable sur l'avenue Jean-Jacques-Mercier dans le sens montant. Vu la probable localisation du service de vélos publics dans le quartier, nous estimons qu'un soin particulier doit être apporté aux circulations cyclistes.*

## Réponse

Nous avons pris note de ce souhait. Pour l'instant, toutefois, il n'est pas prévu d'aménager un, voire plusieurs, sens unique sur les rues de la plate-forme du Flon qui, rappelons-le, ont un statut privé. Quant à la demande d'aménager un itinéraire cyclable sur l'avenue Jean-Jacques-Mercier, nous renvoyons le lecteur à la réponse donnée au point 6.1.4.

*6.7.3 Nous ne formons pas d'opposition au programme de places de stationnement pour voitures du PPA. Nous prions simplement l'autorité communale de ne pas considérer cette abstention comme une approbation. Quelle que soit la légalité du PPA sur ce point, nous sommes très réservés quant à l'ampleur d'un tel parking au centre-ville, à proximité d'une future plate-forme de transports publics.*

## Réponse

Compte tenu des surfaces de plancher pouvant être construites en plus de celles existantes (approximativement 50'000 m<sup>2</sup>) et du nombre de places de parc autorisées en sus de celles existantes (180 places) le ratio octroyé, soit une place pour 278 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher, est relativement faible. Il a donc été tenu compte de l'importance des infrastructures de transports collectifs. Le rapport d'impact prévoit d'ailleurs que l'augmentation des déplacements en transports collectifs sera plus importante que celle prévue par le plan des mesures OPair.

### *6.8 Intervention du Mouvement pour la défense de Lausanne, Lausanne*

*La mise à l'enquête d'un nouveau PPA pour la plate-forme du Flon est une démarche que nous avons souhaitée et demandée. Nous saluons donc cette nouvelle proposition qui devrait amorcer le renouveau du quartier dans la continuité. Notre association approuve dans ses principes généraux ce nouveau plan, qui respecte les valeurs patrimoniales principales tout en proposant un développement futur inscrit dans une compréhension intelligente de l'histoire. Ceci était l'une de nos demandes formulées de longue date et qui trouve ici sa concrétisation. Le règlement de ce PPA nécessite à notre sens quelques corrections, qui nous paraissent nécessaires tant pour éviter, dans le futur, des litiges liés à des imprécisions diverses que des interprétations fantaisistes pouvant produire des aberrations.*

*6.8.1 Article 12 : L'élément déterminant n'est pas précisé. La deuxième phrase devrait donc être complétée par la proposition « ... l'élément le plus haut étant déterminant ».*

## Réponse

L'article 12 tel que libellé ne présente pas de difficulté d'application. La cote d'altitude indiquée sur le plan correspond à la hauteur maximale de toutes les constructions. Elle est mesurée au niveau de la corniche supérieure, du parapet plein ou du sommet de la toiture, selon l'élément qui convient.

*6.8.2 Article 13 : La notion de « faible pente » est trop vague pour éviter tout risque d'architecture inadéquate. Sur un bâtiment de 50 m de longueur, une pente de 5 % conduirait à des différences de niveau de 2,5 m. Ceci serait manifestement contraire à l'esprit du plan. L'expression de « faible pente » devrait être complétée par un écart de niveau maximum (de 20 cm à 40 cm environ).*

## Réponse

Pour plus de précision, la Municipalité propose de corriger le règlement en ajoutant l'adjectif « très » avant « faible pente ». Toutefois, il n'est pas judicieux de fixer un écart maximum de 40 cm, celui-ci apparaissant à première vue arbitraire.

6.8.3 *Article 14 : Si l'installation de panneaux solaires nous paraît intéressante techniquement et écologiquement, nous pensons cependant que ce type d'élément technique ne peut être mis dans cet article sans restriction supplémentaire. En effet, de tels panneaux ne peuvent être « groupés et réduits au minimum nécessaire », puisque le maximum de surface est en règle générale toujours insuffisant pour couvrir les besoins principaux d'immeubles de cette importance. De plus, la disposition de ces panneaux pose encore des problèmes esthétiques. En effet, l'exemple de l'installation expérimentale des Services industriels à l'Ouest du pont Chauderon ne nous paraît pas répondre à l'exigence de « l'esthétique satisfaisante ». Dans la mesure où l'article 13 demande expressément que les toitures soient en « substrat terreux-sableux », l'article 14 ne doit concerner qu'une portion restreinte des toitures. Nous proposons de fixer un quota maximum (en pour-cent de la surface de toiture) des superstructures techniques admissibles (5 % à 7 % environ).*

#### Réponse

L'installation expérimentale des Services industriels sur la rue de Genève, à l'Ouest du Pont Chauderon, a été faite en l'absence de dispositions légales analogues à celles de l'article 14 du présent PPA. Les conditions précises de cet article, exigeant que les superstructures soient regroupées, réduites au minimum nécessaire et traitées d'une manière qui soit esthétiquement satisfaisante, imposent, en effet, à la Municipalité une vigilance accrue lors de toute demande de permis. En ce sens, il est hors de question, comme le sous-entend l'opposant, qu'au motif d'une surface maximale nécessaire pour des panneaux solaires, la Municipalité autorise l'aménagement de tels panneaux sur toute la surface d'une toiture ou presque.

6.8.4 *Article 21 : Si, pour les bâtiments nouveaux, le nombre de passerelles est limité à une par façade, cette restriction devrait s'appliquer a fortiori sur les bâtiments à conserver. Une limitation de largeur nous semble aussi s'imposer, à l'instar de celle précisée à l'article 5, voire plus faible.*

#### Réponse

Le simple fait d'édicter des règles de constructions pour un ouvrage rend celui-ci licite. L'article 21 a d'autres ambitions. Il ne vise pas à réglementer les passerelles reliant les bâtiments à conserver, mais à réserver cette possibilité dans le cadre d'une dérogation que la Municipalité n'est pas tenue d'accorder si elles nuisent au caractère architectural de l'ensemble. En outre, cette condition pour l'octroi de la dérogation, à savoir de ne pas nuire à ce caractère architectural, permet à la Municipalité d'imposer des conditions de réalisation adaptées à chaque cas. Elles seront, probablement, plus sévères que celles édictées à l'article 5.

6.8.5 *Article 23 : Le terme « nouvelles » est superflu, sans quoi seules les places supplémentaires dépassant le quota actuel devraient être souterraines.*

#### Réponse

L'outil plan partiel d'affectation ne peut obliger les propriétaires à aménager en sous-sol 90 % des places de parc existantes. Il peut, toutefois, les contraindre à le faire pour les nouvelles places de parc. Le terme « nouvelles » n'est donc pas superflu.

6.8.6 *Article 28 : Le cordon boisé définissant la zone de verdure est d'un équilibre délicat, comme cela nous avait été précisé en son temps par l'ingénieur forestier de la Ville. C'est pourquoi il nous semble important de limiter au strict nécessaire les atteintes à la zone de verdure, en fixant des limites maximales en nombre, en largeur et en nature des accès autorisés à travers la zone. Il s'agirait donc de préciser premièrement qu'il s'agit d'accès piétonniers. Deuxièmement, que leur nombre ne devrait pas s'accroître au-delà d'un ou au maximum deux accès supplémentaires à ceux existant. Et enfin que leur largeur ne devrait pas excéder celle des deux sentiers actuels conduisant au TSOL.*

## Réponse

Il n'est pas prévu par le PPA de nouveaux accès aux cordons boisés. Quant à la zone de verdure, le long de la rue des Côtes-de-Montbenon, de nouveaux accès seraient impraticables compte tenu de la pente du terrain de la zone forêt.

*6.8.7 Article 30 : Il serait peut-être utile de préciser que le mode de chauffage sans rejet de polluant ne doit pas être le « tout électrique ». De plus, l'exigence du rejet de l'air du parking au niveau de la toiture des bâtiments est certes nécessaire du point de vue de l'hygiène de l'air. Toutefois, cette mesure peut poser de sérieux problèmes d'esthétique. Un complément d'exigence quant à l'intégration de cette cheminée serait aussi utile.*

## Réponse

Le but poursuivi par l'article 30 est de ne pas aggraver la situation en matière de pollution de l'air, conformément aux conclusions du rapport d'impact qui a accompagné le PPA à l'enquête publique. Le choix du « tout électrique » n'est donc pas exclu et relève des propriétaires ; ce choix est peu vraisemblable pour des raisons économiques.

Quant aux problèmes esthétiques éventuellement induits par la construction d'une cheminée, l'article 8 pourra, cas échéant, être invoqué. Celui-ci stipule que la Municipalité refusera toute construction et aménagement compromettant l'aspect du site et des bâtiments environnants.

### *6.9 Intervention de l'Association pour la sauvegarde du Vallon du Flon, Lausanne*

*Ces remarques et observations sont formulées par l'Association pour la sauvegarde du vallon du Flon, qui a présenté un projet dans le cadre du concours organisé par l'ASPAN en 1998 sur le thème du paysage reconquis. En deux mots, le tracé du Flon devient une véritable colonne vertébrale dans le Lausanne d'aujourd'hui. Ce concept a été primé comme idée à suivre dans le cadre du concours cité. Les remarques et propositions ci-dessous sont empreintes de ce concept.*

*6.9.1 Chapitre II : préciser le COS ou le CUS de ce PPA sur l'entier de la parcelle ou par périmètre.*

## Réponse

Les coefficients d'occupation ou d'utilisation du sol se déduisent des règles applicables aux périmètres constructibles. En ce sens, préciser leur valeur n'apporterait rien de concret. Voir également la réponse donnée au point 6.1.1.

*6.9.2 Chapitre III : à la dernière ligne du paragraphe 1, supprimer éventuellement la hauteur de 2 m, pas assez importante pour se laisser la possibilité d'aménager une sortie en toiture, ainsi que la construction de pergolas et autres. L'accès aux toitures est un élément important dans ce secteur encaissé. Des activités diverses peuvent s'y exercer.*

## Réponse

La hauteur de 2 m précisée à l'article 14 se réfère uniquement aux verrières. Quant aux accès en toiture, tels que cages d'ascenseurs ou d'escaliers, ils sont autorisés s'ils respectent le gabarit fixé par la cote d'altitude. Cette règle aura pour effet de limiter ce type de superstructure, qui risquerait de dénaturer la perception du site depuis l'extérieur. De surcroît, elles traduisent le parti d'aménagement retenu, qui mise sur le développement des activités au niveau de la plate-forme et non pas au niveau des toitures.

6.9.3 *Chapitre IV, article 17 : Aire d'aménagement coordonné : ce document est indispensable avant l'entrée en vigueur du PPA. Il permettra « d'harmoniser plus que l'image du quartier » en étudiant les relations avec la proche et moins proche périphérie, dans toutes les orientations du plan. La qualité de ces espaces ne peut être obtenue qu'en les "hiérarchisant", ce qui n'est pas le cas maintenant. « L'axe des chariots » en est la colonne vertébrale, sa largeur de 12 m entre façades pour une hauteur de 14,5 m est insuffisante, ainsi que la placette de 35 m x 35 m au centre de la composition. Le bâtiment d'environ 12 m x 30 m est de trop. Il manque d'autre part, concernant cet axe principal, une volonté de l'affirmer par un traitement spécifique des rez-de-chaussée ainsi que des façades correspondantes. L'ancien tracé du Flon, dans cette partie, doit être mis en évidence par des traitements où l'eau est un élément faisant partie de cette composition.*

#### Réponse

Seule l'entrée en vigueur du plan peut contraindre le propriétaire à procéder à l'élaboration de cette étude.

Quant à la voie du Chariot, compte tenu du fait que le plan s'inspire de la trame historique pour définir les périmètres constructibles, il n'est évidemment pas souhaitable de consentir à un élargissement de cette voie.

S'agissant de la placette de 35 m x 35 m, elle est axée sur les bâtiments jumeaux, rue de Genève 19 et 21. Elle nous apparaît être d'une dimension suffisante pour créer un événement urbain de qualité.

S'agissant du traitement spécifique des rez-de-chaussée, précisons que l'article 7 du règlement impose qu'ils soient situés au niveau ou au plus à 1,2 m au-dessus de l'aire d'aménagement coordonné. Ces règles visent à faciliter les relations entre les activités qui s'y implanteront et celles qui se développeront à l'extérieur.

Enfin, à propos du rappel de l'ancien tracé du Flon, soulignons que c'est ce type de problématique que l'étude générale définissant les grands principes d'aménagement, requise par l'article 17, soulèvera.

6.9.4 *Chapitre VII, article 28 : Les zones de verdure sont inconstructibles. Pourtant, des bâtiments sont construits à cet emplacement, pour partie propriété de la Commune, ainsi que les zones forêts. Cet ensemble doit être étudié conjointement à l'aire d'aménagement coordonné (tout le long de l'allée). Pour une telle réalisation, on doit partir d'un concept fort de l'aire d'aménagement coordonné, ensuite construire autour. C'est l'inverse qui est proposé par ce plan, au risque d'une qualité moindre sur le moyen terme, ces constructions se réalisant dans le temps. Le nom même "la plate-forme du Flon" mérite notre attention.*

#### Réponse

A propos du cordon boisé le long de la rue des Côtes-de-Montbenon et de la zone de verdure qui l'accompagne, voir la réponse donnée au point 6.1.3.

S'agissant de la préséance à octroyer à l'aire d'aménagement coordonné ou à l'espace constructible, rappelons que des mécanismes sont prévus (article 17 du règlement) pour, d'une part, fixer le concept d'aménagement des espaces ouverts (étude générale d'aménagement) et, d'autre part, susciter l'aménagement de ces espaces parallèlement aux réalisations des nouveaux bâtiments (le dossier d'enquête est accompagné d'un projet d'aménagement de l'aire d'aménagement coordonné).

6.9.5 *Chapitre IX : Le raccordement au chauffage à distance est un pis-aller, d'autant plus que l'on ne fait que transférer l'endroit d'émission des polluants à Pierre-de-Plan (voir rapport d'impact, page 73, point 8.2.4.1). Le gaz et d'autres possibilités doivent rester ouverts. Enfin, des liaisons doivent être réalisables entre l'avenue des Terreaux, d'une part, et Jules-Gonin, d'autre part.*

#### Réponse

Les autres possibilités restent ouvertes dans la mesure où le système de chauffage préconisé ne provoque, dans le périmètre du plan, aucun rejet de polluant dans l'atmosphère (article 30). Cette option est privilégiée compte tenu du fait que le niveau de pollution du centre-ville atteint des valeurs plus élevées qu'ailleurs. Quant au transfert de l'émission des polluants à Pierre-de-Plan, ce n'est pas un pis-aller puisqu'il permet, d'une part, de diminuer les rejets et, d'autre part, d'en disperser le solde dans de meilleures conditions topographiques et climatiques.

S'agissant des liaisons entre l'avenue des Terreaux et l'avenue Jules-Gonin, elles sont d'ores et déjà prévues par le plan qui les indiquent à titre indicatif. Il est vrai, toutefois, que celles-ci devront emprunter le fond de la vallée et, en aucun cas, la traverser d'un seul tenant.

#### 6.10 Intervention de M. Luc Matthey-Doret, Lausanne

6.10.1 *Permettez-moi d'abord une remarque concernant le plan mis à l'enquête. Celui-ci contient malheureusement encore les aménagements actuels à l'endroit de la future gare du Flon au lieu des aménagements approuvés et en voie de réalisation. Il est de ce fait difficile d'imaginer les liens et d'évaluer les interférences entre ce futur nœud des transports publics et l'espace réglé par le projet de PPA en question. Or, ces liens seront essentiels pour le développement de la plate-forme du Flon.*

#### Réponse

En vertu de l'article 12 du Règlement d'application du 19 septembre 1986 de la LATC (RATC), le PPA doit être établi sur un fond conforme au plan cadastral mis à jour. Ce qui explique que les aménagements prévus de l'interface de la gare du Flon n'apparaissent pas sur le plan.

#### 6.10.2 Voies de circulation :

*Le règlement du PPA prévoit, à l'article 29, des voies de circulation pour les piétons. En tant que cycliste utilisant le vélo comme moyen de transport quotidien et président d'une association militant pour l'amélioration des itinéraires cyclables, je m'engage en faveur d'une amélioration substantielle de la situation des cyclistes à Lausanne. Un moyen d'y parvenir est l'aménagement de voies cyclables à l'écart des grands axes surchargés par la circulation motorisée. Il serait de ce fait souhaitable de créer un itinéraire cyclable le long de la rue des Côtes-de-Montbenon. Ceci permettrait d'éviter, d'une part, la rue de Genève entre la gare du Flon et le carrefour avec la rue de la Vigie et, d'autre part, le carrefour au Sud du Pont Chauderon pour les cyclistes qui se rendent vers le Sud-Ouest ou qui arrivent du Sud-Ouest. Entre la sortie du parking de Chauderon et la place de la Gare-du-Flon, la rue de Genève est trop étroite et ne permettra pas l'aménagement de trottoirs (à l'avenir, avec la réalisation du PPA en question, l'aménagement de trottoirs des deux côtés de la rue sera certainement nécessaire), de voies de circulation pour les voitures et de voies de circulation pour les cyclistes. Je propose, dès lors, de prévoir un itinéraire cyclable le long de la rue des Côtes-de-Montbenon.*

*Les surfaces libres à l'intérieur du périmètre circonscrit par la rue de Genève, la place de la Gare-du-Flon, la partie inférieure de la rue Jean-Jacques-Mercier, la rue des Côtes-de-Montbenon et la partie plate de la rue de la Vigie devrait se développer comme aire de circulation pour les piétons. La circulation de véhicules motorisés devrait être limitée au minimum. De ce fait, l'accès aux parkings*

souterrains devrait se faire en souterrain. En outre, afin de réduire la circulation sur la partie de la rue de Genève, entre la place de la Gare-du-Flon et les escaliers de Métropole 2000, les deux entrée / sortie de ces accès souterrains devraient se trouver à l'endroit où l'accès est prévu depuis la rue Jean-Jacques-Mercier, d'une part, et en face de l'accès aux parkings de Chauderon et de Métropole 2000, d'autre part. L'accès prévu au Nord-Est du périmètre décrit (en face de la « Banane ») se trouve à un endroit où la rue de Genève est très étroite. Il risque de perturber gravement la circulation sur cette rue qui pourrait, à l'avenir, également servir aux transports publics (ligne d'accès direct à la gare du Flon). De plus, cet accès risque de créer une circulation assez dense à un endroit qui sera, à cause de la proximité par rapport à la gare du Flon, beaucoup fréquenté par des piétons. Je suggère par conséquent de prévoir des accès souterrains tels que décrits et de supprimer l'accès prévu au Nord-Est du périmètre décrit (ou de réduire éventuellement son importance). Un accès provisoire pourrait éventuellement être accepté à cet endroit pour une période transitoire, c'est-à-dire jusqu'à ce que les parkings, situés à l'Ouest du périmètre, destinés à leurs constructions soient réalisés.

## Réponse

A propos de la proposition d'aménager un itinéraire cyclable sur la rue des Côtes-de-Montbenon, nous renvoyons le lecteur à la réponse donnée au point 6.1.4.

S'agissant de « l'aire de circulation pour les piétons » selon le périmètre précité, précisons que le parti d'aménagement privilégié vise à modérer la circulation des véhicules motorisés par des aménagements favorisant la mise en valeur du site et les déplacements des piétons. C'est donc avant tout une mixité des usagers qui est retenue et non pas une ségrégation des modes de transport, telle que suggérée ici par la création d'un itinéraire cyclable et d'une aire réservée aux piétons.

S'agissant des accès aux parkings souterrains, différents scénarios ont été analysés dans le cadre de l'étude d'impact. Celui retenu (voir à ce sujet la figure 6.5 de la page 57 du rapport d'impact) tend à minimiser les déplacements inutiles en irriguant la plate-forme du Flon par plusieurs accès. Ceci dit, les accès montrés sur le plan correspondent aux accès par véhicules motorisés et non pas nécessairement à ceux des parkings souterrains.

### 6.10.3 Places pour deux-roues

*L'article 26 du règlement prévoit que des emplacements pour véhicules à deux roues seront prévus en nombre suffisant et en rapport avec les ouvrages projetés. L'intention de prévoir des places de stationnement pour deux-roues dans un PPA est louable. J'espère que la Municipalité continuera dans ce sens à d'autres occasions. Néanmoins, il n'y a aucun critère qui permet de déterminer ce « nombre suffisant ».*

*Comme le relève aussi l'étude d'impact, le site est bien accessible à vélo par la rue de Genève. Il est également accessible par la rue Centrale, la rue de la Vigie et la place Saint-François (en descendant la rue Pépinet). Il est encore supportable de monter à vélo depuis le niveau de la plate-forme au niveau de la place Saint-François (par la rue de la Vigie ou la rue Jean-Jacques-Mercier). De nombreuses personnes pourraient accéder à ce site à vélo en tant que clients(es), employés(es) ou entrepreneurs. Il me paraît dès lors justifié soit de fixer un nombre minimal de places de stationnement pour deux-roues dans le règlement du PPA, soit de préciser les critères par exemple en fonction des surfaces exploitées. Je suggère de fixer un nombre minimal de 300 places pour les véhicules à deux roues à l'article 26 du règlement.*

*Une partie de ces places devrait être réservée exclusivement aux deux-roues légers et équipée d'une possibilité de fixer le vélo et de le protéger ainsi contre le vol. Je propose que 50 % des places pour deux-roues soient réservés aux deux-roues légers et équipés d'une protection fixe contre le vol. En outre, une partie suffisante des places pour deux-roues devrait être couverte afin de pouvoir protéger les deux-roues contre les intempéries (surtout les véhicules des locataires). L'article 26 devrait par conséquent être modifié dans le sens de ces propositions.*

#### Réponse

Nous renvoyons le lecteur à la réponse donnée au point 6.7.1.

#### 6.10.4 Nombre de places de stationnement pour voitures

*La plate-forme du Flon se trouve entourée de nombreuses lignes de transports publics. Il y a à proximité la gare du Flon (Métro [avec connexion à la gare CFF, prolongement futur du métro jusqu'à Epalinges], LEB, TSOL), la gare LEB de Chauderon, la gare TSOL du Pont Chauderon, les arrêts de bus de Saint-François, Bel-Air, Chauderon et Cécil. De plus, il y a déjà plusieurs parkings publics existants à l'intérieur et à proximité du périmètre (Saint-François, Montbenon, Hôtel Palace, Chauderon, Métropole 2000). En comparaison avec d'autres villes en Suisse, la ville de Lausanne dispose d'un centre équipé d'un nombre considérable de places de stationnement. Il ne me paraît dès lors pas justifié d'augmenter le nombre de places de stationnement de 120 unités. Je propose de limiter le nombre maximal à l'article 22 du règlement à 855 places.*

*10 % des places de stationnement prévues en surface (article 23 du règlement) occuperont environ 1'000 m<sup>2</sup> à 1'300 m<sup>2</sup> (case de 2,5 m x 3,5 m, plus 50 % de surfaces d'accès). Ceci correspond à un carré d'une longueur latérale de 31 m à 36 m. Il faudrait encore y ajouter les aires de chargement et déchargement qui ne sont certainement pas comptées dans le nombre des places de parc autorisées. A mon avis, le nombre des places de stationnement pour voitures en surface autorisé devrait être limité à 50, et je propose de modifier l'article 23 du règlement dans ce sens.*

#### Réponse

A propos du nombre de places de stationnement, nous renvoyons le lecteur à la réponse donnée au point 6.7.3.

S'agissant des 98 places de stationnement en surface, elles représentent moins de 5 % de la superficie de la plate-forme<sup>2</sup>, ce qui nous paraît admissible. En effet, ce ratio correspond à deux places de parc en surface, y compris les accès, pour une parcelle de 1'000 m<sup>2</sup>.

#### 6.10.5 Légalité de l'article 32 du règlement

*J'ai de forts doutes qu'il soit légalement admissible de mettre, par voie de PPA, à la charge d'une personne, les frais de modification d'infrastructures qui ne desservent pas uniquement cette personne. D'habitude, c'est le propriétaire de la conduite qui assume les frais de modifications sur un terrain où il n'a que le droit de passage (voir article 693 CC). De plus, le financement de certaines infrastructures (distribution de l'eau, égouts publics, etc.) est réglé par des lois et règlements spéciaux.*

---

<sup>2</sup> 98 places x 25 m<sup>2</sup> par place = 2'450 m<sup>2</sup> / superficie de la plate-forme du Flon, comprise entre la rue de la Vigie, le cordon boisé entre la rue des Côtes-de-Montbenon et l'avenue Jules-Gonin, l'avenue Jean-Jacques Mercier, la place de la Gare de Flon et la rue de Genève = 50'250 m<sup>2</sup>

## Réponse

Le voûtage du Flon et les autres conduites sont au bénéfice de servitudes. L'article 32, pour sa part, précise que si un propriétaire souhaite apporter des modifications audits ouvrages, les frais de modification seront à sa charge. Cette obligation n'est pas contraire à l'article 693 du Code civil, qui stipule que « le propriétaire grevé peut être tenu, si cette obligation est justifiée par des circonstances spéciales, de payer une part équitable des frais ». Ainsi, si une modification de conduite est requise et sert uniquement les intérêts du grevé, la Municipalité est habilitée à en faire supporter les frais au requérant.

## **7. Etude d'impact sur l'environnement (articles 17 à 20 OEIE)**

### *7.1 Introduction*

L'importance des bâtiments projetés dans le plan partiel d'affectation, comprenant des parcs de stationnement (parkings) pour plus de 300 véhicules dans un territoire dévolu à la mixité, en fait une installation soumise à l'Etude d'impact sur l'environnement (EIE), selon le chiffre 11.4 de l'annexe à l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE). De plus, en vertu des articles 3 et 5 du Règlement cantonal, du 25 avril 1990, d'application de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (REIE), l'étude d'impact, qui s'effectue en deux étapes, est mise en œuvre dès l'élaboration dudit plan. La première étape permet d'apprécier l'ampleur ainsi que la nature des impacts et se limite aux éléments déterminants pour la procédure d'adoption du plan. La deuxième étape s'effectuera lors des demandes de permis de construire qui s'étaleront dans le temps.

Avant l'envoi, le 10 juillet 1998, du projet de plan partiel d'affectation et de son rapport d'impact sur l'environnement (RIE) pour l'examen préalable, selon l'article 56 LATC, des contacts ont été pris à plusieurs reprises entre les mandataires et les services communaux, ainsi qu'avec les services cantonaux spécialisés, afin d'élaborer les bases dudit dossier d'impact.

### *7.2 Enquête publique*

Préalablement examiné par le Département des Infrastructures (DI), et conformément à l'article 57 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), le plan a été soumis à l'enquête publique du 11 novembre au 10 décembre 1998.

En complément, et selon l'article 11 REIE, le rapport d'impact sur l'environnement (11'127.4 - Ecoscan, 2 juillet 1998) a été mis en consultation publique selon les mêmes modalités et en même temps que l'enquête publique du plan partiel d'affectation proprement dit.

L'enquête publique du plan partiel d'affectation et la consultation du rapport susmentionné ont suscité neuf oppositions et quatre interventions, qui ne concernent pas directement l'évaluation des impacts sur l'environnement.

### *7.3 Autorité compétente*

Selon l'article 2 REIE, l'EIE est effectuée par l'autorité qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet. En l'occurrence, selon l'article 58 LATC, c'est l'autorité communale qui adopte le plan et qui devient, par définition, l'autorité compétente au sens de l'article 2 REIE.

#### *7.4 Pouvoir d'examen de l'autorité compétente*

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

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, applicables au plan partiel d'affectation en cause, sont les suivantes :

- la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), du 7 octobre 1983 - (Etat le 21 octobre 1997) ;
- l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), du 16 décembre 1985 - (Etat le 3 février 1998) ;
- l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986 - (Etat le 15 juillet 1997) ;
- l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE), du 19 octobre 1988 - (Etat le 1<sup>er</sup> janvier 1996) ;
- le Règlement cantonal d'application de l'OEIE (REIE), du 25 avril 1990 ;
- la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), du 4 décembre 1985, modifiée les 20 février 1996 et 4 février 1998 ;
- la Loi fédérale sur les forêts (Lfo) du 4 octobre 1991 ;
- la Loi cantonale forestière, du 19 juin 1996 et son règlement d'application ;
- la Loi cantonale sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS), du 10 décembre 1969 ;
- la Loi fédérale sur la protection des eaux (Leaux), du 24 janvier 1991 – (Etat le 21 octobre 1997) ;
- l'Ordonnance sur la protection des eaux contre les liquides pouvant les polluer (OPEL), du 1<sup>er</sup> juillet 1998 – (Etat le 1<sup>er</sup> septembre 1998).

Selon l'article 17 OEIE, l'étude d'impact sur l'environnement, à savoir l'examen de la conformité du projet aux prescriptions fédérales et cantonales en la matière, s'effectue notamment sur la base des éléments suivants :

- rapport d'impact ;
- avis et propositions des services spécialisés ;
- résultats de l'enquête.

#### *7.5 Rapport d'impact*

Le cahier des charges proposé dans le dossier d'enquête préliminaire concernant les impacts sur l'environnement a été accepté le 10 février 1998 par la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE).

Le rapport d'impact comporte, outre une description de l'évolution du site et une justification du projet, une analyse de son accessibilité (stationnement, distribution et génération du trafic), une étude de bruit, une évaluation de la pollution de l'air et une description des espaces verts urbains. Afin de satisfaire aux exigences légales, il contient également des informations relatives aux eaux superficielles ainsi qu'à la gestion des déchets et aux risques sur les sites pollués.

## Protection de l'air

### a. Rapport d'impact

Le chapitre 8 du rapport d'impact détermine les impacts du plan partiel d'affectation sur la pollution atmosphérique dans le périmètre de l'étude de trafic.

Il relève que les valeurs d'immissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dans le secteur d'étude se situent entre 35 et 45 µg/m<sup>3</sup>. Elles dépassent donc la valeur limite d'immissions de 30 µg/m<sup>3</sup> (Opair, article 2, alinéa 5). Le trafic supplémentaire généré par le plan partiel d'affectation représentera, à l'horizon 2005, une augmentation de 1,5 % des émissions dues au trafic sur le réseau routier proche, soit 0,2 t/an, alors que le stationnement produira à ce terme 0,85 t/an, soit au total 1,05 t/an de NO<sub>x</sub>. Relevons à ce stade que la contrainte de raccordement au chauffage à distance (CAD) se soldera, à ce même terme, par une baisse de l'ordre 0,2 t/an.

En complément, le plan des mesures de l'agglomération lausannoise (PDML) pronostique des immissions moyennes annuelles de NO<sub>2</sub> de l'ordre 32 µg/m<sup>3</sup> sur le site à l'horizon 2005. Ainsi, l'exigence de réaliser 90 % des places de stationnement en sous-sol représente une part d'assainissement de la plate-forme (baisse de 10 % des émissions à l'horizon 2005). Toutefois, cette diminution en fond de vallée est compensée par l'augmentation des émissions en toiture, qui se traduira par des effets insignifiants sur les immissions de NO<sub>2</sub> en raison d'une meilleure dispersion des effluents. Les pronostics d'immissions sont donc considérés comme acceptables étant donné qu'ils se situent dans le domaine de la valeur limite.

### b. Les avis exprimés

Le service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN, service cantonal spécialisé dans le domaine de lutte contre la pollution atmosphérique au sens de l'article 13 OEIE) s'est déterminé de la manière qui suit.

Sur le plan local, il constate que la réalisation du plan partiel d'affectation produira une augmentation des émissions de 0,85 t/an de NO<sub>x</sub> à l'horizon 2005. Ainsi, les estimations montrent que l'effet du projet sera faible, moyennant le respect des contraintes réglementaires (article 30) ainsi que le taux de rotation moyen des places de stationnement de 3,6 pour l'ensemble des 975 places.

Le plan partiel d'affectation de la « Plate-forme du Flon » est situé dans le PDML, les augmentations de la charge polluante y relatives ne remettent pas en cause la réalisation du scénario TC retenu dans le PDML. Toutefois il conviendra, lors du suivi de ce dernier, d'assurer l'adéquation entre les concentrations de polluants et l'évolution du trafic dans le périmètre d'étude du plan partiel d'affectation. Dans le cas d'inadéquation, des dispositions touchant à la gestion et à l'exploitation des parkings pourraient être imposées.

### c. Appréciation de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis du service spécialisé en matière d'hygiène de l'air, qui donne un préavis favorable et qui relève que ledit projet de plan partiel d'affectation n'entrera pas en conflit avec la réalisation du PDML, approuvé le 21 juin 1995 par le Conseil d'Etat.

Elle partage l'avis dudit service spécialisé, selon lequel il conviendra d'imposer des dispositions touchant à la gestion et à l'exploitation des parkings si les concentrations de polluants ne diminuent pas selon les prévisions du PDML.

### d. Conclusions

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le plan partiel d'affectation est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection contre la pollution atmosphérique.

## Protection contre le bruit

### a. Rapport d'impact

Le chapitre 7 du rapport d'impact examine les immissions sonores diurnes et nocturnes générées par le trafic routier actuel. En complément, les incidences sonores liées à la génération de trafic supplémentaire sur les bâtiments existants situés le long des voies d'accès ont été évaluées en fonction de l'attribution des degrés de sensibilité (DS) au bruit, qui attribue le degré III à l'entier du périmètre du plan partiel d'affectation. Le solde du périmètre de l'étude bruit, pour ce cas d'espèce, a été colloqué en DS III.

L'analyse des niveaux sonores a été réalisée pour le principe d'accès retenu au terme du plan partiel d'affectation. Ainsi, les faibles augmentations de trafic sur le réseau principal n'entraîneront pas d'augmentations perceptibles et significatives des niveaux sonores sur les bâtiments existants situés notamment en bordure du périmètre du plan partiel d'affectation ; l'augmentation est de l'ordre de 0,1 à 0,4 dB (A). En complément, l'analyse montre que les bâtiments existants situés dans le périmètre du plan partiel d'affectation subissent actuellement un dépassement des valeurs limites d'immissions. Dans le cas où ces bâtiments viendraient à être reconstruits, et pour les nouveaux bâtiments, il conviendra de procéder à une étude de bruit (article 31 du règlement). Des dispositions d'assainissement du réseau routier devront également être étudiées ultérieurement dans le secteur.

### b. Les avis exprimés

Le service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) s'est déterminé comme suit :

- La proposition d'attribution des degrés de sensibilité (DS III) dans le périmètre du plan partiel d'affectation est approuvée.
- En fonction des charges de trafic prévisibles engendrées par la réalisation des parkings et leur principe d'accès retenu à terme, les augmentations des niveaux sonores seront relativement faibles et respectent les exigences de l'article 9 de l'OPB pour l'ensemble du périmètre (pas de perception plus élevée de la charge sonore diurne consécutive à l'augmentation de trafic sur les axes principaux nécessitant un assainissement).
- Sur la base des futurs fronts de construction, les valeurs limites d'exposition applicables devront être respectées en fonction de l'affectation. Ainsi, les nouveaux bâtiments devront faire l'objet de dispositions de protection qui pourront influencer l'aspect architectural des bâtiments, notamment le long de la rue de Genève.

### c. Appréciation de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis exprimé par le service cantonal (SEVEN), qui donne un préavis favorable au plan partiel d'affectation. En particulier, il précise que, sur les axes principaux, la part du trafic imputable à la réalisation des parkings est faible et que les exigences de l'article 9 de l'OPB sont respectées.

### d. Conclusions

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que, moyennant la mise en place de dispositions de protection pour l'ensemble des bâtiments, le plan partiel d'affectation est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection contre le bruit.

## Appréciation globale de la conformité des projets d'urbanisme avec la législation environnementale - Décision finale

L'incidence, à long terme, du plan partiel d'affectation « Plate-forme du Flon » sur la pollution de l'air est relativement peu significative en terme d'immissions de NO<sub>2</sub>. En effet, pour autant que tous les nouveaux bâtiments soient raccordés au chauffage à distance et que l'évacuation de l'air des futurs parkings s'opère en toitures, ces réalisations ne compromettent pas la réalisation du plan des mesures de l'agglomération lausannoise (PDML). L'assainissement en matière de pollution de l'air peut, par conséquent, être maîtrisé à l'aide dudit plan des mesures à l'horizon 2005 - 2010.

En fonction du rapport d'impact et de son évaluation par les services spécialisés et la Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE), l'autorité compétente conclut à la conformité du projet avec la législation sur l'environnement, pour autant que les conditions émises par les différents organismes particuliers de l'Etat soient respectées. Sa décision sera soumise en consultation publique pendant dix jours, selon l'article 15 REIE.

De façon non exhaustive, les demandes de permis de construire devront notamment préciser :

- a. les dispositions particulières de protection contre le bruit pour les futurs bâtiments, afin de respecter les valeurs limites fixées par l'OPB ;
- b. les conditions d'amenée d'air frais et d'évacuation de l'air vicié des parkings, les moyens et leur localisation, ainsi que les mesures prises pour respecter les valeurs limites fixées par l'OPB ;
- c. les dispositions techniques prises dans le domaine de la gestion et de l'exploitation de l'ensemble du stationnement, permettant le respect du taux moyen de rotation de 3,6 ;
- d. les dispositions techniques visant à la rétention des eaux claires ;
- e. l'intégration dans le paysage et la préservation des milieux naturels ;
- f. les impacts dus au chantier, notamment les mesures prises pour limiter les risques liés aux anciennes décharges.

## **8. Convention comportant cession, modifications de servitudes, participation aux frais d'études**

entre :

la COMMUNE DE LAUSANNE, représentée par sa Municipalité,

d'une part, et

LO IMMEUBLES SA, société anonyme ayant son siège à Lausanne (ci-après dénommée « le LO »), d'autre part.

Il est exposé préliminairement que :

- la Commune de Lausanne a soumis à l'enquête publique, du 11 novembre au 10 décembre 1998, un plan partiel d'affectation (PPA) « Plate-forme du Flon » réglant le sort des terrains situés entre la nouvelle gare du LEB en construction au bas du Grand-Pont et le Pont Chauderon. Ce PPA, qui doit être soumis au Conseil Communal et légalisé par le Canton, n'est réalisable que moyennant l'adaptation de servitudes grevant certaines surfaces situées dans le périmètre du plan et dont la Commune de Lausanne est bénéficiaire ou auxquelles elle est intéressée ;
- une cession des hors-ligne facilitera l'aménagement de la voirie sur la rue de la Vigie et la rue de Genève;

- la Commune de Lausanne a engagé en 1993 des études relatives aux déplacements et aux impacts sur l'environnement pour un montant de fr. 168'541.--.

Le but de la présente convention est donc de définir les engagements réciproques des parties.

### *8.1 Servitudes*

#### 1) N° 228'367 – Superficie

Cette servitude occupe une surface d'environ 36 m<sup>2</sup> à l'usage d'un wc public, réalisé et entretenu par la Commune de Lausanne. Une surface équivalente sera proposée par le LO dans le cadre de l'étude de réaménagement du bâtiment grevé (parcelle n° 551, rue de Genève 2-4-6-8 – place Bel-Air 1).

#### 2) N° 228'369 – Restriction au droit de bâtir

Cette servitude, constituée en 1933, résulte notamment du report de plusieurs servitudes et de la cession gratuite au LO d'une partie de la Vallée du Flon, soit une surface d'environ 24'000 m<sup>2</sup>.

- a) La Commune de Lausanne admet de lever gratuitement l'interdiction de construire en sous-sol. Les constructions admises ne devront pas porter préjudice aux ouvrages et canalisations existants et la bénéficiaire assumera toute la responsabilité liée à ces constructions, ainsi que tous les frais consécutifs à leur déplacement et aux dégâts qui leur seraient causés.
- b) La Commune de Lausanne admet de plus le déplacement partiel de l'assiette de la servitude autorisant des constructions dans les zones teintées en rouge (plan du service d'urbanisme du 18.02.1999), l'interdiction de bâtir étant reportée sur les zones teintées en bleu et en brun du plan.
- c) La Commune de Lausanne entre en matière pour apporter les modifications de la servitude nécessaires à l'édification de petites constructions (pergolas, édicules, petits pavillons, etc.) prévues sur l'aire d'aménagement coordonné.
- d) La Commune de Lausanne entre également en matière pour permettre la transformation des bâtiments existants, qui dépassent actuellement la cote de la servitude de restriction.

#### 3) N° 228'374 – Hauteur des constructions

La Commune de Lausanne accepte en outre d'autoriser de petites constructions (pergolas, édicules, petits pavillons, etc.) qui seraient projetées sur l'aire d'aménagement coordonné.

#### 4) N° 228'353 – Passage à pied, pour tous véhicules et raccordement aux canalisations

Les parcelles n° 650 et 628, propriétés communales, ne figurent pas ou plus au chapitre des fonds dominants de cette servitude. Afin de régulariser une situation existante depuis fort longtemps, le LO consent à inscrire ces deux biens-fonds comme fonds dominants de cette servitude.

### *8.2 Cession*

- a) Le LO cède à la Commune de Lausanne, qui accepte, les surfaces teintées en violet sur le plan précité, du 18 février 1999, d'une surface approximative de 1'562 m<sup>2</sup>. Ces parcelles sont cédées gratuitement et seront transférées au chapitre privé de la Commune de Lausanne en vue de leur transfert ultérieur au domaine public.

- b) Au cas où la Commune de Lausanne ne réaliserait pas immédiatement les travaux, ces parcelles pourraient être laissées en jouissance au cédant, charge à lui de les entretenir à satisfaction. Cette jouissance ferait alors l'objet d'une autorisation à bien plaie, exonérée de toute redevance annuelle. Les ouvrages existants et en anticipation seront, cas échéant, rappelés dans l'autorisation.
- c) Les terrains seront cédés en l'état et sans garantie.
- d) L'acte de vente à établir interviendrait dès l'entrée en force du PPA et les frais y relatifs seront entièrement pris en charge par la Commune de Lausanne, à l'exception d'éventuels frais de libération de gages immobiliers qui resteraient à la charge du cédant.

### 8.3 Frais d'études

Le LO s'engage par la présente à rembourser à la Commune de Lausanne une partie des frais d'étude engagés en 1993, soit un montant de fr. 29'800.--, qui représente le coût des données réutilisées. A cet effet, la Commune de Lausanne adressera au LO, après légalisation du PPA, la facture qui convient.

### 8.4 Clauses finales

Les frais d'études et de légalisation du PPA, l'acte de cession (chapitre B) et la réquisition de modification de la servitude de passage n° 228'353, ainsi que ceux d'établissement de la présente convention sont à la charge de la Commune de Lausanne.

Les frais découlant de la modification des servitudes n° 228'367, 228'369 et 228'374 sont entièrement à la charge du LO.

Si le PPA n'était pas légalisé, ou si les autorisations légales n'étaient pas obtenues, la présente convention serait considérée comme caduque, sans qu'il ne soit dû d'indemnité de part et d'autre.

## **9. Réponse à la motion de M. Jean-Michel Piguet sur le bon usage de la négociation dans les procédures d'aménagement du territoire et de construction**

*Dans sa motion, développée le 10 février 1998<sup>3</sup>, M. Jean-Michel Piguet s'interroge sur la fâcheuse impuissance des autorités à obtenir certaines améliorations concrètes en contrepartie de mesures d'aménagement du territoire ou d'autorisations de construire.*

*Cette impuissance est d'abord due au législateur, qui refuse de doter les collectivités publiques des instruments légaux adéquats, au nom d'une conception dogmatique de la garantie de la propriété privée. Ainsi en est-il du législateur vaudois qui, contrairement à ceux d'autres cantons, n'a pas jugé utile à ce jour d'utiliser la faculté offerte par l'article 5 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, de sorte qu'il est exclu d'opérer un prélèvement compensatoire, ni toute autre forme de compensation, sur les plus-values foncières, souvent considérables, qui résultent d'un changement d'affectation ou d'une augmentation des possibilités de bâtir.*

*Par ailleurs, il est vrai qu'en matière d'aménagement du territoire et de police des constructions, l'autorité communale est enserrée dans un filet à mailles étroites de règles légales et réglementaires. Le droit a pourtant ses limites, et les procédures s'avèrent souvent trop lourdes et rigides lorsqu'il s'agit de définir les meilleures solutions en matière d'utilisation du sol, d'aboutir aux meilleurs arbitrages entre des intérêts*

---

<sup>3</sup> Bulletin du Conseil communal N° 3, séance du 10 février 1998, pages 147 à 149

*divergents défendus par une pluralité d'acteurs. C'est pourquoi l'administration doit utiliser au maximum la marge de manœuvre que lui laisse la loi. A côté des procédures d'information et de participation, la négociation constitue l'un des instruments disponibles à cette fin.*

*La négociation consiste à rechercher un accord amiable entre les intervenants concernés par un projet d'aménagement du territoire ou de construction. Telle qu'elle se déroule parfois aujourd'hui déjà entre l'administration et les propriétaires ou promoteurs, elle vise généralement à améliorer la qualité formelle et technique d'un projet et à augmenter ses chances d'être acceptée par le Conseil communal, voire par le peuple. Mais, -et c'est sur ce point que nous insistons-, la négociation doit aussi permettre à l'administration de « réinjecter l'intérêt général dans le projet du promoteur ». Ces objets d'intérêt général, qui peuvent être ainsi « injectés » dans un projet, consisteront par exemple dans la création d'un cheminement piétonnier ouvert au public, ou encore dans la mise à disposition d'autres espaces publics, dans la contribution à des équipements (garderie, salle de réunions, places de jeux ou de sport), dans des mesures constructives économes en énergie, etc. En contrepartie, le promoteur obtiendra un droit d'utilisation du sol accru, un permis de construire comportant certaines dérogations, un droit, par exemple pour des commerces, d'empiéter sur le domaine public, ou encore la renonciation par l'autorité à recourir à une expropriation, etc.*

*Il n'est bien sûr pas question de négocier n'importe quand ni n'importe comment. Les limites de l'exercice sont fixées par la loi, la négociation ne pouvant intervenir que comme instrument complémentaire. Mais le plan directeur peut et doit aussi constituer un cadre de référence utile, en ce qu'il permet d'inscrire les mesures envisagées dans des objectifs préalablement définis.*

*La négociation peut intervenir à différents stades du processus...*

*Mais la phase qui nous paraît la plus intéressante, parce qu'elle se prête le mieux à la négociation, est celle de l'élaboration du projet d'aménagement. Ainsi, certains droits cantonaux, dont celui du Valais, prévoient une information obligatoire de la population sur tout avant-projet de plan d'affectation. Cela permet à tout intéressé d'en prendre connaissance et de formuler des observations et propositions. Cela fournit aussi à l'administration un espace propice à la négociation, l'avant-projet pouvant, à ce stade, être modifié de manière souple et non formalisée. Il est vrai que le droit vaudois ne prévoit pas une telle information. Mais cela ne signifie pas qu'il l'interdise, l'autorité pouvant toujours, en matière d'information et de participation, aller au-delà du minimum imposé par la loi...*

*Une commune a donc plus d'une possibilité, -surtout si elle peut prendre appui sur un plan directeur-, d'aboutir à des solutions d'aménagement ou de construction intéressantes en utilisant judicieusement la voie de la négociation, notamment lorsqu'elle accorde des plus-values foncières ou des dérogations, ou lorsqu'elle renonce à utiliser des procédures contraignantes, telle l'expropriation. Bien sûr, cet exercice a aussi ses limites et, parfois, ses déconvenues, comme le montre l'exemple récent du schéma directeur du Flon. Mais cela ne doit pas décourager l'autorité de recourir à la négociation aussi souvent que possible.*

*La présente motion reste volontairement réaliste et modeste dans ses propositions. Ainsi renonce-t-elle par exemple à proposer un projet de règlement, quand bien même cela serait peut-être la façon la plus sûre d'obtenir le comportement souhaité de « l'administration-aménagiste ». Cependant, rien n'interdit à la Municipalité, si elle est convaincue de l'opportunité d'exploiter cette voie, d'aller bien au-delà des solutions esquissées ici.*

## Réponse

En préambule, il paraît nécessaire de remarquer que l'appréciation du motionnaire est exagérément pessimiste en regard des innombrables cessions de terrains obtenues gratuitement par la Commune de Lausanne depuis que le système des plans partiels a été introduit, ainsi que d'autres objets spécifiques obtenus dans de récentes procédures. On peut citer aussi le parc-jardin au centre du plan « Tivoli-Sévelin », un chemin le long de la Vuachère à Montolivet, un aménagement à caractère de rue résidentielle dans le plan

« Figuiers-Rhodanie » et enfin les nombreuses contreparties concédées par le principal propriétaire de la plate-forme du Flon dans le cadre de la procédure de plan exposée dans le présent rapport-préavis. Celles-ci pouvant se résumer aux éléments suivants : statut piétonnier de l'aire d'aménagement coordonné (incluant la toiture du bâtiment 2 à 8 de la rue de Genève) et maintien de son accessibilité, conservation de quinze bâtiments présentant de bonnes qualités architecturales. « L'administration-aménagiste » adopte donc le « comportement souhaité » plus souvent que le laisse entendre la motion, mais, il faut le préciser, uniquement dans le cadre des plans d'urbanisme, car les autorisations et les permis de construire ne peuvent donner lieu à des négociations. Un permis est réglementaire, donc accordé ou pas ; il n'y a pas de marchandage sur des dérogations dans ce contexte : les enjeux juridiques et politiques l'excluent.

Même limitée aux procédures d'urbanisme, la proposition faite par la motion est moins réaliste qu'elle l'affirme et ceci pour plusieurs raisons. La conception « dogmatique » de la propriété privée dénoncée ici n'empêche pas seulement des prélèvements compensatoires ou des plus values rétrocédées, mais limite d'autant la portée de la négociation préconisée. Il est généralement illusoire d'espérer obtenir par la persuasion ce que la loi ignore ou refuse. D'autre part, les propriétaires ont des droits spécifiques dans ce domaine : ils peuvent exiger l'établissement d'un plan de quartier (article 67 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions) ; les plans d'affectation sont réexaminés et adaptés lorsque « les circonstances ont sensiblement changé » (article 63), enfin « tout intéressé peut demander l'abandon ou la révision d'un plan tous les quinze ans au moins après une entrée en vigueur » (article 75).

Il serait erroné de présenter la densification comme uniquement subie par l'urbaniste, qui va ensuite tâcher de la rendre acceptable et d'intérêt public par la négociation d'avantages externes. Cette densification est positive et conforme au statut d'une ville-centre comme Lausanne. Il est aussi de l'intérêt général que le tissu construit se renouvelle et se modernise ; l'image et le dynamisme d'une ville y sont également liés. Il est plus important de persuader à bien faire que de chercher à gagner des droits et des surfaces, car cela équivaut tôt ou tard à charger la collectivité de nouvelles tâches. Chaque espace obtenu reste ensuite à aménager et à entretenir ou, comme pour la majorité des hors-ligne, est laissé en jouissance des propriétaires jusqu'à une hypothétique réalisation. Dans le cas de la plate-forme du Flon, les compensations obtenues vont dans le sens de l'intérêt général, en particulier du fait que des surfaces très importantes, même si elles conservent un statut privé, sont vouées à un usage piétonnier, parfois même de manière exclusive, comme la dalle-toiture du bâtiment rue de Genève 2 à 8. Cela représente un bon exemple de ce qui peut être obtenu dans le cadre d'une négociation menée sans mettre les propriétaires sous pression par une enquête préliminaire et publique qui risquerait d'avoir des effets contraires à ceux espérés par la motion, nonobstant les avantages que l'on pourrait espérer de cette procédure sur d'autres aspects. La pratique montre aussi que, pour les négociations les plus importantes, le propriétaire préfère souvent régler l'essentiel d'abord avec la Municipalité seule.

Le destin contrasté des procédures simultanément menées sur la plate-forme du Flon et au Rôtillon prouve qu'en matière d'urbanisme, les convictions et les procédures ne suffisent pas et qu'une grande liberté d'action et de la souplesse dans les moyens à utiliser demeurent nécessaires aussi longtemps que des bases législatives plus substantielles font défaut.

## 10. Conclusions

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

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le rapport-préavis n° 81 de la Municipalité, du 25 mars 1999 ;  
ouï le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide :*

1. d'approuver comme fraction du plan d'extension, le plan partiel d'affectation « Plate-forme du Flon » concernant les terrains compris entre la rue de Genève, les escaliers de Bel-Air, la route de Bel-Air, la place de la Gare-du-Flon, l'avenue Jean-Jacques-Mercier, les escaliers du Grand-Chêne, la rue du Grand-Chêne, l'avenue Jules-Gonin, le pont Chauderon, avec les modifications suivantes :
  - la limite des constructions longeant les bâtiments rue de Genève 5 et avenue Jean-Jacques-Mercier 4 est décalée d'approximativement 1,6 m vers l'Est, parallèlement à sa situation d'origine, de façon à longer l'assiette du futur domaine public de l'interface de la gare du Flon. L'espace compris entre la nouvelle et l'ancienne situation de cette limite des constructions est affecté à l'aire d'aménagement coordonné ;
  - la cote d'altitude de 494,26 m est attribuée aux deux périmètres constructibles, à l'intérieur desquels on retrouve respectivement les parcelles n° 530, 532 et 763, 654 et 655 ;
  - ajout de « très » avant « faible pente », à l'article 13 ;
  - suppression du « y » après « d'assurer le confort des piétons », à l'article 29 ;
2. de radier du plan d'extension les fractions dudit plan votées antérieurement et qui ne correspondent plus au projet ;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité aux oppositions et interventions ;
4. d'approuver les conclusions de l'étude d'impact sur l'environnement, qui est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement ;
5. d'approuver la convention entre la Commune de Lausanne et LO Immeubles SA telle qu'elle figure dans le présent rapport-préavis, sous point 8 ;
6. de donner à la Municipalité les pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;
7. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;

8. de charger la Municipalité de fixer un amortissement annuel à porter au budget de la Direction des travaux, rubrique n° 4300.331, lorsque les dépenses résultant des pouvoirs mentionnés sous chiffre 6 auront été engagées, en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;
9. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce rapport-préavis à cinq ans à partir du vote du Conseil communal, ce dernier étant informé des expropriations ou des achats à l'amiable faits au cours de cette période ;
10. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Jean-Michel Piguet.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :	Le secrétaire :
<i>Jean-Jacques Schilt</i>	<i>François Pasche</i>