AVENANT

à la convention relative à la réalisation du tramway t1 Renens - Lausanne et du bus à haut niveau de service Confrérie - Saint-François

---

entre

les commerçants lausannois, composés de :

- Société Coopérative des Commerçants Lausannois,
- Trade Club Vaud,
- Gastro Lausanne,
- Association des Hôteliers de Lausanne et environs,
- Association des commerçants de la rue Centrale,
- Association des Commerçants du Haut du Petit-Chêne,

(ci-après « les Acteurs Economiques »), d'une part,

et

Transports publics de la région lausannoise SA (ci-après « les tl »), représentée par Mme Patricia Solioz-Mathys, Directrice, et M. Marc Badoux, Directeur-adjoint, chemin du Closel 15, case postale, 1020 Renens 1,

Commune de Lausanne, représentée par sa Municipalité (ci-après « la Commune »),

d'autre part.

* * * * *

Préambule

Depuis plusieurs années, les tl développent un projet portant sur la construction et l'exploitation de la ligne de tramway « Renens-Gare – Lausanne-Flon », ainsi que d'une ligne de bus à haut niveau de service « Confrérie – Saint-François ». Ce projet a fait l'objet de trois enquêtes publiques, qui ont eu lieu du 12 juin 2012 au 12 juillet 2012, du 16 octobre 2013 au 15 novembre 2013 (retrait du bâtiment « Maison du livre et du patrimoine »), puis du 25 février 2015 au 27 mars 2015 (réaménagement de la place de l'Europe et reprises dans le secteur Vigie-Gonin).

Ce projet a fait l'objet d'une décision d'approbation des plans rendue par l'Office fédéral des transports (OFT) le 7 mars 2016. En raison de divers recours, cette décision a pu entrer en force, dans son intégralité, à la suite de deux arrêts rendus le 19 février 2020 par le Tribunal administratif fédéral (causes A-2229/2019 et A-2802/2019).

Ce projet comprend la création d'une nouvelle liaison routière entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules-Gonin (communément appelée liaison ou rampe Vigie-Gonin).

Dans le cadre du traitement des oppositions, les parties au présent avenant ont signé une convention, le 27 janvier 2014, dont le chiffre 1.1 concerne la mise en service de la liaison Vigie-Gonin et qui a la teneur suivante :

« 1.1.1 La Commune et les tl s'engagent à ne pas fermer le Grand-Pont et la rue de Genève au trafic individuel et aux transports publics avant la mise en service de la liaison routière Vigie-Gonin.

1.1.2 La géométrie du giratoire Vigie-Gonin-Mercier sera optimisée afin d'en améliorer le fonctionnement dans le cadre du développement du projet d'exécution, notamment au niveau des voies d'entrée et des îlots.

1.1.3 La stratégie de régulation des carrefours qui « alimentent » le giratoire Vigie-Gonin-Mercier sera également affinée durant le développement du projet d'exécution, pour éviter les risques d'auto-blocage, et un suivi du fonctionnement de ce nœud routier sera mis en œuvre. »

Compte tenu de l'évolution du trafic routier au centre-ville de Lausanne ces dernières années et d'une sensibilité accrue en faveur de la conservation de la forêt du Flon, les tl, d'entente avec la Commune de Lausanne et l'Etat de Vaud, ont renoncé à la réalisation de la rampe Vigie-Gonin.

Au vu de ce qui précède, le chiffre 1.1 de la convention signée le 27 janvier 2014 ne pourra pas être mis en œuvre, puisque la liaison routière Vigie-Gonin ne sera pas réalisée. En revanche, d'autres mesures d'accompagnement sont envisagées.

La convention signée le 27 janvier 2014 doit donc être adaptée à son chiffre 1.1 et également à ses articles 1.3, 6.2 et 6.3 qui font référence à la rampe Vigie-Gonin.

Compte tenu de ce qui précède, les parties conviennent de ce qui suit :

I. Le chiffre 1.1 de la convention signée le 27 janvier 2014 est annulé.

Au chiffre 1.3 de la convention, la référence à la mise en service de la rampe Vigie-Gonin est supprimée. Le chiffre 6.2 de la convention est modifié, en ce sens que le texte du deuxième point est supprimé (ouverture de la rampe Vigie-Gonin). Au chiffre 6.3 al. 2, 6ème tiret, la référence au secteur Vigie-Gonin est supprimée.

II. a) Il est rappelé que les principes d'accessibilité et d'usage du réseau routier en accès au centre-ville de Lausanne et ses commerces sont ceux définis par le PALM. Ils comprennent une hiérarchisation du réseau routier (autoroutier, principal d'agglomération, principal urbain et de distribution) qui est illustré sur le plan annexé à la présente convention (annexe 1).

Pour assurer l'arrivée au centre-ville des clients et autres usagers en TIM, les mesures nécessaires seront prises pour permettre d'accéder aux différents parkings du centre-ville depuis les jonctions existantes ou à créer de la ceinture autoroutière lausannoise.

L'aménagement cyclable sur l'avenue de Provence, réalisé en été 2020 comme mesure de sortie de semi-confinement, sera adapté par la Ville de Lausanne afin d'assurer l'accessibilité telle que précisée au paragraphe précédent. En particulier, une présélection « tout droit » sera réintroduite d'ici la fin du premier trimestre 2021.

b) En outre, la Ville de Lausanne mettra à disposition des usagères et usagers, le samedi uniquement, une offre combinant le stationnement dans les P+R lausannois et l'utilisation des transports publics pour un prix ne dépassant pas CHF 9.90. D'autres réductions seront également possibles par les détenteurs d'un abonnement demi-tarif, ou pour une simple course. La mesure sera publiée en début d'année 2021.

L'organisation des circulations qui accompagne le chantier et la mise en œuvre du projet de tram et de BHNS comporte les éléments suivants :

- les axes Terreaux – Grand-Pont et rue de Genève sont réservés aux transports publics et aux modes doux ;
- le tourner-à-gauche Pont-Chauderon – avenue Jules-Gonin est supprimé ;
- un mouvement de tourner-à-gauche Sévelin-Tivoli sera possible ;
- une signalisation avancée sera mise en place afin d'orienter les différents usagers provenant du Nord (depuis l'avenue de Beaulieu notamment) afin que les parkings Saint-François, de la Paix et du Centre restent aisément accessibles.

La troisième mesure (tourner-à-gauche Sévelin-Tivoli) a été mise en œuvre en 2014, mais constitue une nouveauté par rapport au dossier soumis à l'enquête publique en 2012.

III. Lors de l'intervention publique qui annoncera l'alternative à la rampe Vigie-Gonin, il sera mentionné que le projet de tram et les AFTPU font partie d'un projet plus global, le PALM, qui intègre également des projets et des mesures de nature autoroutière, raison pour laquelle le Conseil d'Etat confirme son soutien à la

réalisation des projets de suppression du goulet d'étranglement de Crissier et de nouvelles jonctions dans l'Ouest lausannois, projets autoroutiers qui contribuent aussi au bon fonctionnement de la mobilité de l'agglomération. Le calendrier prévisionnel desdites mesures fait l'objet de l'annexe 2 à la présente convention. La Municipalité de Lausanne rappelle son soutien au projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). S'agissant de projets sur des communes hors du territoire lausannois, la Municipalité de Lausanne, respectueuse de l'autonomie communale, n'interviendra pas, de quelque manière que ce soit, dans d'éventuelles procédures juridiques.

IV. Dès la signature de la présente convention par toutes les parties, il sera mis en place un groupe de « suivi des flux logistiques », dont l'objectif sera de consulter les Acteurs Economiques avec un objectif de concertation, de manière régulière (au moins deux réunions par année), dans une optique multi-projets et au niveau de l'agglomération lausannoise, par rapport aux nuisances en termes de circulation à venir ces dix prochaines années, ainsi qu'aux moyens d'assurer non seulement l'accessibilité de leurs clients (parkings souterrains), mais aussi de leurs livraisons de marchandises. Le *lead* pour la préparation de la mise en place de ce groupe a été pris par la Municipalité de Lausanne. La direction de projet du tramway sera associée à cette mise en place pour le périmètre du chantier du tramway. En cas de nécessité, un représentant de l'Etat de Vaud pourra siéger dans ce groupe.

Outre ce groupe de « suivi des flux logistiques », il sera également mis en place un groupe d'accompagnement, conformément à ce qui avait été convenu au chiffre 6.1 de la convention signée le 27 janvier 2014.

V. Moyennant que les Acteurs Economiques ne s'opposent pas aux nouvelles mesures d'accompagnement susmentionnées qui seront prochainement soumises à l'enquête publique, le Conseil d'Etat et la Municipalité de Lausanne s'engagent à faire preuve d'une totale transparence, au moyen de la publication, tous les deux ans, de cartes aux standards alors en vigueur, ainsi que, tous les cinq ans, de comptages de trafic (TJM), en lien avec tous les projets à dix ans (y compris les abaissements de la limite de vitesse, les pistes cyclables et les réductions de places de parc publiques, voire privées) concernant tout ou partie du réseau routier principal urbain tel que défini dans le PALM, 3ème génération, qui permet d'accéder aux différents parkings du centre-ville depuis les jonctions de la ceinture autoroutière de Lausanne, compte tenu notamment de la double nécessité de maintenir une hiérarchie du réseau routier (définie par le PALM) et la vitesse commerciale des lignes tl, qui assure(ro)nt l'accessibilité au centre-ville de Lausanne et aux commerces lausannois (en lien avec la solution de trafic susmentionnée au chiffre II).

VI. Une enquête publique relative aux nouvelles mesures d'accompagnement du projet de tram/BHNS aura lieu prochainement. La présente convention étant étroitement liée à l'autorisation que doit délivrer l'Office fédéral des transports (OFT) à la suite de cette future enquête publique, le présent avenant sera considéré comme nul et de nul effet et les parties déliées de leurs engagements si l'autorisation sollicitée ne serait pas délivrée ou si, étant délivrée, les crédits d'ouvrage ne seraient pas obtenus pour la réalisation du projet.

VII. Le présent avenant entre en vigueur au moment de sa signature par toutes les parties.

VIII. Pour tout litige qui résulterait de l'interprétation ou de l'exécution du présent avenant, les parties engageront d'abord des pourparlers entre elles, afin de trouver un accord, dans l'esprit de partenariat qui guide le projet, avant de recourir à toute éventuelle action judiciaire.

En cas de litige, les parties conviennent que le droit suisse sera applicable et que le for juridique sera à Lausanne, avec prorogation de juridiction à la Chambre patrimoniale cantonale.

* * * * *

Ainsi fait à Lausanne en neuf exemplaires originaux, un pour chacun des signataires,

les 17/18 décembre 2020

Au nom de la Municipalité de Lausanne :

Le Syndic :

G. Junod

MUNICIPALITÉ DE LAUSANNE

Le Secrétaire :

S. Affolter

Transports publics de la région lausannoise SA :

P. Solioz-Mathys, Directrice

M. Badoux, Directeur-adjoint

<u>Pour les Acteurs Economiques :</u>

Société Coopérative des Commerçants Lausannois :

.....

Trade Club Vaud :

.....

Gastro Lausanne :

.....

Association des hôteliers de Lausanne et environs :

.....

Association des commerçants de la Rue Centrale :

.....

Association des commerçants du haut du Petit-Chêne :

.....

Pour approbation :

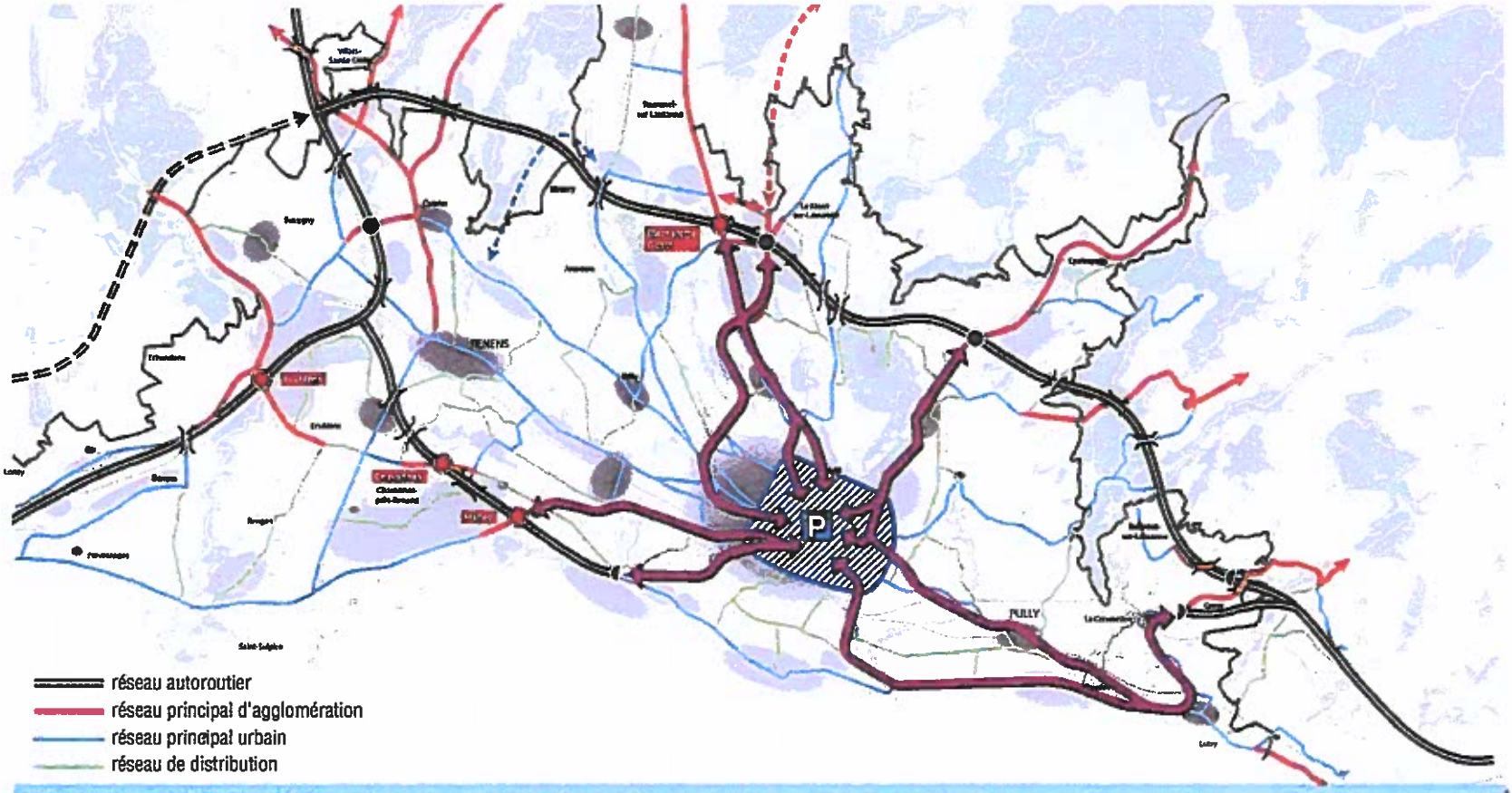
Nuria Gorrite
Présidente du Conseil d'Etat
Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH)

Annexes :

1.- Plan figurant les principes d'accessibilité et d'usage du réseau routier dans l'agglomération (source du fond de plan : PALM – 3ème génération)
2.- Calendrier prévisionnel

TRANSITEC

Principes d'accessibilité et d'usage du réseau routier dans l'agglomération (4)



Une accessibilité depuis la ceinture autoroutière qui :

- **s'effectue selon sa destination au centre-ville**
- **s'appuie sur le réseau principal et principal urbain**

Source du fond de plan : PALM – 3ème génération

Annexe 1

CONFIDENTIEL

tl Canton de Vaud Ville de Lausanne

Calendrier prévisionnel des mesures autoroutières

Objet	Mise à l'enquête	Approbation des plans [1]	Début des travaux [2]
Goulet de Crissier [3]	Du 9.11.2018 au 10.12.2018	Mi 2023	Début 2028
Compléments à la demi-jonction de Malley	Du 9.11.2018 au 10.12.2018	Mi 2023	Début 2028
Nouvelle jonction de Chavannes	Du 9.11.2018 au 10.12.2018 Enquête complémentaire à venir en 2024 (Reprise complète du projet de jonction)	Mi-fin 2027 [4]	Début 2031 [5]
Dédoublement de la jonction de la Blécherette	Du 27.10.2018 au 26.11.2018	Mi 2021	Début 2025 [6]

[1] Date escomptée de l'approbation des plans, au vu de l'état d'avancement du traitement des oppositions. L'approbation des plans ouvre les voies de recours éventuels, au Tribunal Administratif Fédéral, puis au Tribunal Fédéral.

[2] Date escomptée de début des travaux, après entrée en force de l'approbation des plans, toutes voies de recours épuisées. Tient compte des délais nécessaires à l'élaboration du Projet de Détail, d'exécution et des soumissions travaux. Sauf mention contraire, les dates de début des travaux présentées ci-dessus tiennent compte d'un délai consécutif au traitement de recours, hautement probable au vu des oppositions enregistrées et de la complexité du projet.

[3] Le projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier comprend la suppression du goulet à proprement parler (élargissement de l'autoroute à 2X5 voies et nouvelles bretelles dans les échangeurs), la création d'une nouvelle jonction complète à Ecublens et le projet d'entretien Maladière – Villars-Ste-Croix.

[4] Échéance tenant compte de l'enquête complémentaire à venir pour la jonction de Chavannes.

[5] Idem

[6] Début escompté des travaux par hypothèse sans recours. En cas de recours, décalage potentiel d'environ deux ans.