

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION concernant les terrains compris entre l'avenue de COUR, le chemin de la BATELIERE, les limites NORD de la parcelle n° 916 et EST des parcelles n° 4769, 4768 et 3018, le chemin des PLAINES, l'avenue de RHODANIE et le chemin du STADE

**Addenda au Plan d'Extension n° 583 du 25 février 1977,
Addenda au Plan Partiel d'Affectation n° 669 du 14 septembre 1994,
Radiation partielle du Plan d'Alignement n° 255A du 24 juillet 1936,
Modification du Plan Partiel d'Affectation n° 705 du 10 avril 2001.**

Vente de 1'113 mètres carrés de la parcelle no 4'755,

**Etude d'impact sur l'environnement,
Convention avec la société Philip Morris,
Convention avec la société British American Tobacco**

Préavis n° 2004 /25

Lausanne, le 24 juin 2004

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Ce plan partiel d'affectation, malgré son caractère d'addenda, présente une importance et une complexité supérieures aux autres procédures de modification d'anciens plans qui se sont multipliées ces dernières années. Cela est dû à l'importance du projet de regroupement des activités de l'entreprise Philip Morris et des 1'500 emplois concernés sur un même site, après le rachat par cette dernière de la propriété Kodak de l'avenue de Rhodanie. Ces modifications permettent une optimisation des accès, via un nouveau giratoire, de la nouvelle entité sur sa partie inférieure et le regroupement des places de parc. Les plans partiels d'affectation nos 583 et 669 ont été votés respectivement en 1977 et 1994 et recouvrent un vaste périmètre allant de l'avenue de Cour à l'avenue de Rhodanie, entre le chemin du Stade et celui de la Batelière. Le projet a fait l'objet d'un premier permis de construire en date du 29 janvier 2004 et les travaux ont débuté en avril 2004 pour réaliser 22'921 m² de surface administrative et 494 places de parc conformément au plan no 669. L'accès au parking souterrain s'effectue depuis deux trémies de part et d'autre du chemin du Stade, à la hauteur des anciens bâtiments Kodak de l'avenue de Rhodanie.

En juin 2002, Philip Morris a racheté la parcelle Kodak et occupé la totalité des bâtiments. Il est alors devenu opportun pour cet unique propriétaire

- de relier ces locaux avec le futur siège par une liaison piétonne souterraine ;
- de déplacer, directement sur l'avenue de Rhodanie, l'accès souterrain au parking central ;
- de regrouper, dans le nouveau parking en construction, les 200 places autorisées par le plan n° 583 qui ne sont pas encore réalisées.

Parallèlement, selon un permis délivré le 2 février 2004, l'ancien bâtiment Kodak fait l'objet de travaux de surélévation, de diverses transformations intérieures et extérieures et de l'aménagement d'un parking souterrain de 48 places.

La raison d'être du présent addenda est donc d'adapter le dispositif réglementaire des deux plans existants pour permettre le passage en sous-sol des nouveaux accès sous la zone d'aménagements paysagers du plan n° 583 et la zone de verdure d'intérêt public du plan n° 669, ainsi que le débouché du parking sur un nouveau giratoire à l'avenue de Rhodanie. Le rapport d'impact sur l'environnement fournit les preuves que cette formule améliore la fluidité du trafic pour tous les usagers de cette artère. La Municipalité a, en conséquence, signé une convention qui répartit les frais de réalisation du giratoire à raison de 75% pour Philip Morris et 25% pour la Commune de Lausanne. Le report des 200 places de parc exigées sous l'ancienne parcelle Kodak dans le parking central de Philip Morris est autorisé moyennant l'inscription d'une servitude foncière et personnelle en faveur de la Commune de Lausanne. Celle-ci vend à Philip Morris l'ancien pavillon scolaire du n° 17 du chemin du Stade, qui peut être reconstruit mais doit rester affecté à des activités culturelles, sociales, éducatives ou de formation. Cette affectation est aussi étendue à tous les bâtiments de logements du plan n° 669. L'addenda prévoit encore des modifications mineures en toiture de deux bâtiments ainsi que le réaménagement de l'aire de livraison de l'ancien bâtiment Kodak.

La procédure d'addenda est accompagnée d'un rapport d'impact sur l'environnement, au sens de l'article 9 de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'article 7 de l'Ordonnance relative à l'étude d'impact (OEIE). Il traite des questions de circulation et d'accessibilité, de la conformité à la Législation fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), à l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), ainsi qu'à la réglementation sur les espaces verts et du paysage. Des conventions entre la Ville et Philip Morris règlent les modalités de la réalisation du giratoire et de la vente de l'ancien pavillon scolaire situé au chemin du Stade 17.

2. Préambule

2.1 Historique

Le plan d'extension n° 583 de 1977 recouvre les deux centres tertiaires situés le long de l'avenue de Rhodanie et du chemin des Plaines ainsi que les quatre immeubles de logement situés à l'arrière. Ce plan avait déjà pour but de faciliter l'extension de Kodak, établie depuis 1963 dans le bâtiment (A) réalisé par l'architecte F. Brugger, qui reste une des plus remarquables réussites de l'architecture moderne à Lausanne. Cette construction avait été édifée en zone périphérique du RPE sur un terrain vendu par la Ville de Lausanne. Pour permettre la même opération sur la parcelle voisine à l'Est, un plan partiel était nécessaire puisque l'on se situait en zone de villa. Le plan n° 583⁽¹⁾ légalisait le bâtiment A de 1963 en lui donnant une marge limitée d'agrandissement en hauteur, encore existante aujourd'hui, et préconisait la même typologie en terrasses et volumes individuels pour le nouveau bâtiment (B) construit en 1989. Une densification était aussi prévue pour les quatre immeubles de logement situés à l'arrière (C,D), alors que le pavillon scolaire bâti en 1958 au bas du chemin du Stade (E) était placé en zone d'utilité publique. Le plan établissait la norme d'une place de parc pour 50 m² de surface d'activités, soit deux cents places pour le siège Kodak à réaliser aux 3/4 enterrées. Cette disposition, restée en attente depuis, est devenue un des éléments essentiels du nouvel addenda, comme il sera expliqué ultérieurement.

Le plan partiel d'affectation n° 669 de 1994 concerne tous les terrains compris entre le plan précédent et l'avenue de Cour et les chemins du Stade et de la Batelière. Il a été établi à la demande de la Société Philip Morris qui s'est installée dès 1985 dans les anciens bâtiments d'Interfood (A et B). Par la suite elle a racheté tous les terrains situés au sud où devait s'édifier un hôtel selon le plan partiel n° 571 de 1975. Philip Morris souhaitait, à cette époque, d'une part, regrouper diverses entités dispersées ailleurs en Ville et, d'autre part, s'agrandir suite à la forte croissance de ses activités sur différents marchés mondiaux administrés depuis Lausanne. Le nouveau plan⁽²⁾ développe les constructions (C1, C2) depuis le haut du site sur quatre paliers implantés dans la pente et reliés entre eux par un élément central. Un parking de 500 places est prévu dans le sous-sol avec un accès, lui aussi souterrain, depuis deux trémies disposées de part et d'autre du chemin du Stade. Le périmètre réservé antérieurement à la traversée Maladière-Denantou est affecté, pour la moitié de sa largeur, à une zone de verdure d'intérêt public.

(1) Bulletin du Conseil communal, 1976, pages 996 – 1001 et 1487 – 9

(2) Bulletin du Conseil communal, 1993, tome II, pages 728 - 744

2.2 Evolution récente. Les raisons du présent plan

Aujourd'hui, la situation générale a évolué en raison du rachat de la parcelle n° 4756, ex-propriété Kodak, par la Société Philip Morris. Celle-ci possède désormais un ensemble de terrains qui s'étagent de l'avenue de Cour à l'avenue de Rhodanie. Ces parcelles sont coupées par une zone de verdure d'intérêt public où doit s'inscrire un cheminement piétonnier Est-Ouest, au travers du Coteau de Cour.

Philip Morris, qui emploie 500 personnes sur le site avec des places de travail réparties entre le bâtiment de l'avenue de Cour et celui de l'avenue de Rhodanie, va concentrer dans un même ensemble de constructions les 1'500 emplois aujourd'hui dispersés, pour la plupart dans la région lausannoise. Elle vient d'obtenir un permis de construire pour les bâtiments nouveaux, dont un parking de 494 places conforme aux dispositions actuelles du Plan partiel d'affectation n° 669.

Les travaux ont démarré au mois de mars 2004. Afin de satisfaire à l'ensemble des impératifs de fonctionnement, elle souhaite d'une part, pouvoir créer des liaisons piétonnes et techniques entre les constructions sises de part et d'autre de la zone verte d'intérêt public, et aussi réaliser les 200 places de stationnement exigées pour le bâtiment n° 50 de l'avenue de Rhodanie, selon le plan n° 583. La concomitance des opérations a logiquement posé la question du regroupement des places de stationnement dans une seule opération, alors que l'implantation du bâtiment Kodak, récemment acquis en bordure de l'avenue de Rhodanie, amène aussi à reconsidérer la position des accès à un parking de 700 places. Toutes les parties concernées ont rapidement convenu que le regroupement des parkings et des accès était la meilleure solution et que, malgré l'investissement supplémentaire, un giratoire offrait plus de sécurité et de fluidité à tous les usagers. Cependant, devant l'ampleur des changements, un addenda aux plans existants devenait inévitable, soit les deux plans du site principal et, marginalement, le plan n° 705 pour les seules limites de constructions.

3. Caractéristiques du plan

Le présent addenda au Plan d'extension n° 583 et au Plan partiel d'affectation n° 669 a donc pour but de permettre le report des places de stationnement exigées pour les constructions sises sur la parcelle n° 4756 sous les constructions nouvelles sises sur les parcelles n° 2615, 2618 et 4762, ainsi que d'assurer un développement coordonné des constructions, des aménagements extérieurs et des accès. Les dispositions du PE n° 583 et du PPA n° 669 restent valables. Les articles expressément mentionnés dans le présent addenda sont modifiés, amendés ou supprimés. Les modifications représentent 23 articles pour le plan n° 583 et 8 pour le plan n° 669. Une majorité des nouveaux articles traitent des places de stationnement ainsi que des liaisons souterraines possibles entre les bâtiments. En résumé, les parkings respectifs exigés par le PE n° 583 et le PPA n° 669 peuvent être regroupés sous les bâtiments C1 et C2. C'est seulement dans le cas d'une telle réalisation, qui fera passer le parking à plus de 500 places, que l'accès se fera obligatoirement, via un futur giratoire sis sur l'avenue de Rhodanie, puis par une voie d'accès à l'Est de la parcelle n° 4756, en trémie couverte traversant en souterrain la zone d'aménagements paysagers et celle de verdure d'intérêt public. Les trémies prévues initialement au chemin du Stade sont donc conservées sur le plan. Il s'agit en fait d'une précaution temporaire pour disposer en tout temps d'une solution effective puisque qu'elle reste autorisée pour un parking d'au maximum 500 places (article 11). Sur le plan lui-même les liaisons souterraines sont symbolisées par un traitillé indicatif. Plus visibles, sont les aménagements mineurs qui sont autorisés dans les gabarits constructibles des bâtiments A du plan n° 583 et C1 du plan n° 669, ainsi que la partie émergente des liaisons souterraines à l'arrière du bâtiment A. Une modification plus importante concerne l'aire de livraisons située à l'angle de l'avenue de Rhodanie et du chemin du Stade. La réalisation de celle-ci, ainsi que du front apparent des constructions basses, va entraîner la démolition de la rampe d'accès et du parking extérieur, au Sud-Ouest de la parcelle n° 4755, ainsi que des dépôts couverts donnant sur la façade Sud.

La parcelle n° 4755, chemin du Stade 17, est aujourd'hui occupée par un ancien pavillon scolaire, dont les surfaces ont été aménagées en bureaux et sont utilisées par la Société Philip Morris. Cette dernière désire conserver des possibilités d'y implanter des programmes complémentaires à ses activités, tels, par exemple, une garderie d'enfants, un centre de formation ou une médiathèque. L'affectation de ce bâtiment est ouverte à des activités culturelles, sociales, éducatives ou de formation, ainsi qu'au logement. Le plan permet la

démolition et la reconstruction d'un nouveau bâtiment « E » de deux étages dans un périmètre légèrement supérieur à la situation actuelle. La Municipalité a admis le principe d'une vente de cette parcelle à Philip Morris, proposition traitée au chapitre 9.

Une nouvelle aire d'aménagements paysagers entoure l'ancien bâtiment Kodak et remplace les dispositions de la zone de verdure du PE n° 583. Les dispositions ad hoc répondent à la fois aux besoins constructifs (constructions et liaisons souterraines) et à une volonté de considérer les aménagements dans un ensemble avec ceux du PPA n° 669, pour les inscrire dans un maillage écologique particulier à l'ensemble du Coteau de Cour. Un projet a été développé par l'architecte paysagiste vainqueur du concours d'idées sur invitation pour un schéma directeur du paysage et du végétal dans le secteur Sud-Ouest de la Ville de Lausanne, organisé en 1994. Le plan figure dans le Rapport d'impact sur l'environnement. Cela a donc conduit à supprimer la notion d'arbres à conserver pour la remplacer par les dispositions du titre VII ter du Règlement sur le plan d'extension relatives à la protection des arbres.

Les parcelles concernées par l'addenda font partie intégrante de l'entité géographique « Coteau de Cour » pour laquelle une Charte paysagère a été définie suite au Concours d'idées. Selon cette charte, le but poursuivi consiste à orienter l'évolution du Coteau de Cour en tenant compte des rapports entre espaces bâtis et non bâtis, construits et végétalisés. Il s'agira donc, dans cet esprit, de préserver une certaine transparence spatiale basée sur la prise en compte d'un maillage écologique constitué, entre autres, d'un réseau capillaire de cheminements secondaires alternant avec des micro séquences végétales. Le cadrage d'ouvertures visuelles vers le lac sera renforcé par la présence d'arbres à développement adapté. Finalement, les aménagements paysagers et les plantations prévues en limite de l'avenue de Rhodanie et du chemin du Stade seront conçus dans une continuité et une cohérence avec ceux existant sur les deux rives de ces mêmes voies.

4. Agenda 21 – Développement durable

Parmi les trois domaines, écologique, économique et social dans lesquels s'inscrivent les critères du développement durable, les deux derniers ont naturellement pesé de toute leur importance dans le soutien de la Municipalité au projet du nouveau siège de Philip Morris. Il n'est pas besoin d'insister sur l'impact économique que représentent pour Lausanne la confirmation et l'extension de la présence dans notre ville d'une société internationale de cette envergure. Le préavis 270 de 1993 du PPA 669 en détaillait les retombées économiques ainsi que l'encouragement donné à diverses activités culturelles, sociales et sportives. Dans le cadre du présent PPA, il convient de signaler l'élargissement des affectations de la zone d'habitation qui facilitera la création d'une garderie pour les employés du futur centre.

Le volet écologique, et plus particulièrement la création d'un parking de 700 places, a soulevé les oppositions déposées à l'enquête publique et traitées au chapitre 6. Ce problème n'a jamais été sous-estimé et a accompagné toute la mise au point de l'addenda ; ce travail a été résumé dans l'étude d'impact sur l'environnement présentée au chapitre 7. En conclusion, on rappellera ici les aspects positifs du nouvel addenda :

- la possibilité de regrouper deux parkings et leur accès en une seule installation réduit l'utilisation du sol et les travaux nécessaires à leur réalisation ;
- la création d'un giratoire à la jonction de l'avenue de Rhodanie et de l'avenue E. Jaques-Dalcroze améliore la fluidité du trafic et favorise également les autres usagers de ces artères ;
- la société Philip Morris s'est engagée à poursuivre la promotion de l'usage des transports publics et le transfert modal de ses employés par une politique d'incitation effective ;
- l'usage optimal du volume construit sur le site va permettre une solution qui utilise l'eau du lac comme source d'énergie pour la production de chaleur comme de froid.
- Le regroupement des activités sur ce site participera à une réduction appréciable des déplacements motorisés internes à la société.

5. Règlement

REGLEMENT

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES.

1. L'addenda a pour but de permettre le report des places de stationnement exigées pour les constructions sises sur la parcelle n° 4756, sous les constructions nouvelles sises sur la parcelle n° 2618, ainsi que d'assurer dans son périmètre, un développement coordonné des constructions, des aménagements extérieurs et des accès.
2. Les dispositions du PE 583 et du PPA 669 restent valables. Les articles expressément mentionnés dans le présent addenda sont modifiés, amendés ou supprimés. Les modifications figurent en couleur sur le plan.

CHAPITRE II - DISPOSITIONS PARTICULIERES AU PE LEGALISE n° 583

Implantations, surfaces habitables, anticipations.

3. L'article 2 du PE 583 est complété par un alinéa nouveau :
Les cheminées de chauffage, les prises d'air et les échappements des groupes électrogènes, pourront déborder les gabarits, en plan, mais aussi en coupe, ceci en complément de l'article 7 du PE 583, concernant les superstructures. Ils seront néanmoins groupés, réduits au minimum nécessaire et traités d'une manière esthétiquement satisfaisante.
4. L'article 4 du PE 583 est complété par un alinéa nouveau :
Seuls des auvents et des marquises d'entrée peuvent déborder les fronts des constructions basses.
5. Sur la parcelle n° 4756, la Municipalité peut autoriser des constructions enterrées ou semi enterrées, non habitables, destinées à des parkings ou à des locaux techniques, hors des périmètres d'implantation et jusqu'en limite des constructions ou de propriété, 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.
Ces constructions n'entrent pas dans le calcul des surfaces brutes de plancher utile des bâtiments.
6. Sur la parcelle n° 4755, à l'intérieur des limites des constructions, la Municipalité peut autoriser des constructions enterrées ou semi enterrées, non habitables, destinées à des locaux techniques, tels que déchetterie et locaux de livraisons.

Destination des constructions.

7. Le bâtiment E est destiné à des activités culturelles, sociales, éducatives ou de formation, ainsi qu'au logement.

Garages, places de stationnement, accès et livraisons.

8. Article 17, alinéa nouveau :
Le nombre maximal de places exigibles pour les bâtiments A et E, ainsi que les constructions basses semi enterrées est limité à 200.
9. Les articles 18, 20 et 21 du PE 583 sont supprimés.
10. Les places de stationnement exigées pour les bâtiment A et E peuvent être regroupées avec celles exigées pour les bâtiments A, B, C1 et C2 du PPA 669 et situées sous les bâtiments C1 et C2 de ce même plan, moyennant l'inscription d'une servitude foncière et personnelle en faveur de la Commune.
11. En cas de réalisation d'un parking d'une capacité supérieure à 500 places, selon les dispositions des articles 10 ci-dessus, 28 et 29 ci-dessous, l'accès se fera uniquement en trémie couverte sous la zone d'aménagements paysagers, ceci depuis le futur giratoire de l'avenue de Rhodanie, dans la partie est de la parcelle n° 4756.
La Municipalité détermine l'emplacement précis et l'emprise des aménagements et des accès d'entente avec les constructeurs.
12. Deux places de stationnement extérieures sont autorisées, sur la parcelle n° 4755, à l'intérieur des limites des constructions.

13. Les constructeurs ont l'obligation de réaliser des places de stationnement pour véhicules deux-roues selon les normes en vigueur.

Zone de verdure.

14. Les éléments suivants, figurés en plan et dans la légende, sont supprimés :

- Arbre à conserver,
- Arbre d'essence majeure à planter en compensation de l'arbre à abattre.

Leur emprise figurée initialement en plan est remplacée par la zone correspondante du PE 583 ou du présent addenda.

15. Les arbres d'essences majeures existants sont soumis aux dispositions communales applicables en la matière.
16. L'alinéa 2 de l'article 24 du PE 583 est modifié.
Les termes "et à conserver" sont supprimés.
17. Les articles 25 et 26 du PE 583 sont supprimés.

Titre nouveau : Zone d'aménagements paysagers.

18. Les dispositions relatives à la zone de verdure sont annulées à l'intérieur du périmètre de la parcelle n° 4756.
19. Les espaces non construits seront aménagés en espaces verts et plantés. Seuls sont autorisés les cheminements et escaliers extérieurs, une voie d'accès et deux places de stationnement sur la parcelle n° 4755, des couverts pour deux-roues légers, ainsi que les constructions enterrées ou semi enterrées respectivement mentionnées aux articles 5 et 6 ci-dessus et en plan dans le présent addenda.
Les dalles toitures des constructions souterraines ou semi-enterrées seront végétalisées conformément aux directives que fixera la Municipalité.
20. Dans la partie nord de la parcelle n° 4756, les plantations nouvelles formeront des bosquets et haies mixtes constituant des écrans végétatifs encadrant des échappées visuelles vers le sud.
21. Les surfaces colloquées en zone d'aménagements paysagers bordant l'avenue de Rhodanie devront être maintenues dans leur principe. Leurs proportions et leurs implantations précises pourront être modifiées en accord avec la Municipalité.

Titre nouveau : Aire d'accès et de desserte

22. Les voies d'accès et de desserte figurées en plan et dans la légende du PE 583 sont supprimées.
23. L'aire d'accès et de desserte peut comprendre des voies d'accès, et des aménagements liés à l'entrée principale du bâtiment A, tels que notamment des places d'arrêts rapides, etc.

Titre nouveau : Aire de livraisons.

24. L'aire de livraisons peut comprendre des aménagements tels que quais de chargement, plates-formes élévatoires, palans, marquises, etc. Leur hauteur, mesurée depuis le sol, ne peut pas excéder 6 mètres.

Zone réservée à des constructions et aménagements d'intérêt public.

25. La zone figurée en plan et dans la légende du PE 583 est supprimée.
Les articles 30 à 33 du PE 583 sont supprimés. Ils sont remplacés par les dispositions figurées en plan et dans l'article 7 du règlement du présent addenda.

CHAPITRE III - DISPOSITIONS PARTICULIERES AU PPA LEGALISE n° 669

Elévations, superstructures.

26. L'alinéa 2 de l'article 10 du PPA 669 est complété :

En outre, sur les toitures accessibles, des éléments d'architecture, telles que barrières ajourées, pergolas, avant-toits, etc. peuvent dépasser les cotes d'altitudes maximales prescrites.

Destination des constructions.

27. Article 17, alinéa nouveau :

La Municipalité pourra admettre des activités culturelles, sociales, éducatives ou de formation.

Garages, places de stationnement, accès et livraisons.

28. Pour les bâtiments A, B, C1 et C2, chaque tranche ou fraction de 50 m² de surface de plancher brute habitable entraîne l'obligation de réaliser, en arrière des limites des constructions, une place de stationnement, ceci jusqu'à concurrence de 500 places.

29. Les places de stationnement exigées pour les bâtiments A, B, C1 et C2, ainsi que pour les bâtiments A et E du PE 583 peuvent être regroupées dans des garages souterrains communs.

30. Article 18 du PPA 669, alinéa nouveau :

En cas d'application des articles 10, 28 et 29 ci-dessus, la capacité du parking sera alors limitée à 700 places.

31. Article 20 du PPA 669, alinéa nouveau :

L'accès au parking souterrain s'effectuera par des trémies sur le chemin du Stade ou depuis le futur giratoire de l'avenue de Rhodanie.

En cas de réalisation d'un parking d'une capacité supérieure à 500 places, selon les dispositions des articles 10, 28 et 29 ci-dessus, l'accès se fera, uniquement en trémie couverte sous la zone d'aménagements paysagers, ceci depuis le futur giratoire de l'avenue de Rhodanie, dans la partie est de la parcelle n° 4756.

32. Les constructeurs ont l'obligation de réaliser des places de stationnement pour véhicules deux-roues selon les normes en vigueur.

Zone de verdure d'intérêt public.

33. L'alinéa premier de l'article 23 du PPA 669 est supprimé et remplacé par :

La zone de verdure est inconstructible sauf en sous-sol pour l'accès au parking enterré des bâtiments C1 et C2 depuis le chemin du Stade ou pour un accès au parking commun, tel que défini dans l'article 29 ci-dessus, depuis l'avenue de Rhodanie. Des liaisons souterraines piétonnes, fonctionnelles et techniques entre les bâtiments C2 et le bâtiment A du PE 583 sont également autorisées.

6. Procédure

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF), 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 26 avril au 7 juin 2004. Il a suscité cinq oppositions et une intervention.

6.1 OPPOSITION de M. Roland Crelier propriétaire de la parcelle n° 4758

En ma qualité de propriétaire de la parcelle n° 4758, j'ai pris connaissance du dossier d'enquête concernant le projet susmentionné. Par ailleurs, selon procuration ci-jointe, les propriétaires indiqués ci-après se joignent à moi pour vous communiquer par cette lettre notre prise de position commune au sujet de ce projet. Ces propriétaires sont :

Madame Nadine Karpouchko : Parcelle n° 4761

Monsieur Rodolphe Keller : Parcelle n° 4760

Monsieur Jean Vulliemin : Parcelle n° 4759

Le chapitre III du règlement annexé à ce projet, intitulé « Dispositions particulières au PPA légalisé n° 669 » prévoit sous chiffre 27 que l'art. 17 du PPA n° 669 sera complété par un alinéa nouveau ayant la teneur suivante : « La Municipalité pourra admettre des activités culturelles, sociales, éducatives ou de formation ».

Par la présente, nous vous informons que nous faisons opposition à une modification de la teneur actuelle de l'art. 17 et ce pour les raisons indiquées ci-après.

Le PPA légalisé n° 669 stipule au chapitre I, article 1, que le plan a pour but de réaliser d'une part des bâtiments à vocation administrative et commerciale, d'autre part de créer des logements le long du chemin du Stade et du chemin de la Batelière. Ce but est précisé au chapitre V dans les articles 16 et 17 par la désignation des immeubles destinés à des activités administratives et commerciales et de ceux destinés au logement.

Il convient à ce sujet de rappeler certains faits préalables à l'établissement de ce PPA. Ils ressortent du procès-verbal d'une séance qui a eu lieu le 21 mai 1992 à la Direction des travaux, séance présidée par M. Rosset, directeur des travaux à l'époque, et à laquelle participaient les propriétaires concernés par le futur plan. Les immeubles désignés à l'art. 17 du PPA 669 étaient affectés antérieurement dans une zone villas ; ils ont été intégrés dans le périmètre du nouveau plan et les parcelles concernées ont bénéficié d'une densification plus élevée, ce qui représentait en quelque sorte pour leur propriétaire une compensation au désavantage subi en raison de la densification très importante accordée aux parcelles propriétés de Philip Morris. Ces propriétaires recevaient ainsi de nouvelles possibilités de construire des bâtiments destinés au logement.

Le nouvel alinéa, prévu d'être adjoint à l'art. 17, ouvre la possibilité de modifier la destination des constructions sur ces parcelles. En lieu et place de logements, des bâtiments abritant des activités culturelles, sociales, éducatives ou de formation pourront être admis par la Municipalité. Il est évident que le petit îlot constitué par les cinq parcelles nos 4757-4761 situées sur le côté Est du chemin du Stade perd toute son attractivité pour la construction d'immeubles de logements, s'il se voit amputé ou morcelé par la construction d'un ou de plusieurs bâtiments affectés à des buts tels que ceux prévus par le nouvel alinéa de l'art.17. Il en résulte un préjudice important pour les propriétaires de ces parcelles. L'avantage reçu en compensation en 1994 sous forme du passage de ces parcelles d'une zone villas à une zone à densification plus élevée, se trouve ainsi, sinon juridiquement, du moins dans les faits annulé. Si l'on tient compte que la parcelle n° 4757 a été acquise tout récemment par Philip Morris avec la probable intention d'y construire une garderie d'enfants, force est d'admettre que l'adjonction de ce nouvel alinéa à l'art. 17 est prévue au seul profit de cette entreprise, mais au détriment des propriétaires des quatre parcelles restantes sur ce côté Est du chemin du Stade. Il y a donc là inégalité de traitement.

Si notre opposition n'était pas retenue, nous demandons à titre subsidiaire que la teneur du nouvel alinéa de l'art. 17 soit modifiée de façon telle que la construction d'un bâtiment abritant des activités culturelles, sociales, éducatives ou de formation ne soit admise par la Municipalité qu'après consultation du voisinage. En effet, l'implantation d'un tel bâtiment dans un quartier d'habitation peut selon le cas avoir des conséquences négatives sur différents plans et changer le caractère de la zone d'habitation. Les propriétaires des parcelles susceptibles de supporter ces conséquences négatives ne doivent pas être placés devant un fait accompli. Ils ont un droit à être consultés et à faire valoir leurs remarques et propositions.

Réponse

Il est regrettable que l'opposant ne dise pas pourquoi il est pour lui « évident » que les nouvelles affectations de l'article 17 font perdre « toute son attractivité pour la construction de logements » aux cinq parcelles concernées. De même, il n'est pas plus explicite sur les « conséquences négatives sur différents plans » qui motivent son opposition. Le vrai changement dans « le caractère de la zone d'habitation » interviendra lors de la reconstruction des villas actuelles sous la forme de petits immeubles de quatre niveaux ; mais cela est le fait du plan n° 669, mesure que l'opposant estime normale.

Rien n'est d'ailleurs obligatoire ou inévitable puisque l'article 17 nouveau dit bien que « la Municipalité pourra admettre » ces activités ; cela veut bien dire qu'il y aura pesée d'intérêt en tenant compte aussi du quartier et de son environnement. Ce choix sera fait après consultation des résultats de l'enquête publique qui accompagne toute reconstruction ou transformation lourde. Cette procédure est normale et obligatoire, aussi la condition posée par l'opposant est déjà remplie et il n'est pas nécessaire pour cela de modifier l'article en cause. Le fait de modifier le plan 669 répond justement à l'égalité de traitement pour formaliser la mixité des

affectations. Ce phénomène se généralise pour toute la Ville et le nouveau Plan Général d'Affectation en est le reflet ; la mesure prise par le nouvel article 17 n'a donc rien de discriminatoire ou d'exceptionnel.

6.2 OPPOSITION de la Société Renault Finance SA, av. de Rhodanie 48

La Société Renault Finance SA, av. de Rhodanie 48, à Lausanne, occupe une partie des locaux du bâtiment sis le long de l'avenue de Rhodanie et le chemin des Plaines sur la parcelle n° 3'018 du cadastre de la Commune de Lausanne. Les locaux occupés donneraient, en partie, sur le futur giratoire et, en partie également, le long du nouvel accès destiné au parking compris dans le périmètre du PPA n° 669. Les activités déployées sont de nature financière et la salle de trading donne en majeure partie sur le futur accès.

C'est dire que Renault Finance SA a un intérêt digne de protection, plus intense que quiconque pour intervenir dans le cadre de l'enquête concernant les objets cités en titre, plans d'affectation divers et réglementation.

*Elle fait **opposition** aux objets cités en titre pour les motifs suivants :*

- 1. Si Renault Finance SA admet le principe d'un développement des activités économiques dans le secteur, notamment dans le périmètre du PPA n° 669, voire sur la propriété voisine de celle qu'elle occupe, à l'Ouest, elle souligne que toutes les précautions doivent être prises pour ne pas entraver l'activité économique des sociétés déjà en place. Il n'y a aucune raison de favoriser une société par rapport à une autre et de concentrer les nuisances à un certain endroit pour éviter des dépenses supplémentaires à un propriétaire voisin.*

C'est pourtant ce que visent les modifications en cours. L'accès au vaste parking existant et devant se développer dans le périmètre du PPA n° 669 doit se faire depuis le chemin du Stade. Le PPA n° 669 est récent, puisqu'il date d'il y a moins de dix ans. Une réflexion sur la circulation avait été entreprise et a fait l'objet, récemment, de procédures d'autorisation concrétisant un tel accès.

La seule chose qui a évolué depuis lors est le projet de liaison entre les bâtiments sis dans le périmètre du PPA n° 669 avec celui situé sur la parcelle n° 4756 (auparavant propriété de l'entreprise Kodak). Ce pur regroupement économique expliquerait la remise en cause des PPA n° 669 et 583, ainsi que du système de la circulation dans ce secteur avec la création d'un giratoire et modifications des limites des constructions. Du point de vue de l'aménagement du territoire, il n'y a cependant aucune circonstance nouvelle justifiant, au regard de l'intérêt public, la révision des plans existants, en particulier d'un plan datant d'il y a moins de dix ans. On relève que les plans d'affectation bénéficient de principes de la stabilité et de la sécurité du droit et ne doivent être modifiés que si les circonstances « se sont sensiblement modifiées ». A teneur de l'article 75 al. 2 LATC, la révision ou l'abandon d'un plan n'a lieu que quinze ans au moins après son entrée en vigueur, à moins que les circonstances aient sensiblement changé (art. 63 LATC). On entend par modification sensible des circonstances des motifs d'intérêt public et général, et non pas de simples commodités économiques, voire un changement d'organisation d'un propriétaire au détriment de tiers (cf. jurisprudence citée ad. art. 21 LAT in Droit fédéral et vaudois de la construction, édition Payot Lausanne, 2002).

Dans la mesure où le PPA n° 669 prévoyait un accès à son parking, après une longue étude qui a permis son entrée en vigueur, il n'y a pas de motifs prépondérants permettant aujourd'hui de modifier totalement cette desserte du parking uniquement parce que la propriétaire a eu l'opportunité d'acquérir le terrain voisin et qu'il serait moins onéreux de rejoindre directement l'avenue de Rhodanie.

Réponse

La Municipalité n'a pas entrepris cet addenda simplement pour l'intérêt privé du propriétaire Philip Morris, mais parce que la nouvelle solution proposée par celui-ci est aussi justifiée au regard de l'intérêt public. En effet, la création du giratoire améliore la fluidité sur l'avenue de Rhodanie et renforce la hiérarchisation du réseau. De plus, il libère le chemin du Stade de deux trémies à usage privé, enfin il améliore l'accessibilité à l'avenue Jaques-Dalcroze et au théâtre de Vidy. Cet intérêt public est confirmé par la convention (chapitre 8) signée entre la commune de Lausanne et Philip Morris qui règle la répartition des frais entre les parties. Lausanne ne payerait pas 25% d'un équipement qui ne servirait qu'à un propriétaire privé.

2. *La jonction entre les périmètres des PPA n° 669 et n° 583, pour permettre la rampe d'accès au parking sis dans le périmètre du premier plan, paraît anodine sur les plans, mais fait fi de la situation réelle sur le terrain. En effet, on échangerait un accès bien proportionné, donnant sur le chemin du Stade, permettant d'assurer la sécurité du trafic dans ce secteur, avec un couloir en partie souterrain, en partie hors sol, donnant sur un giratoire à un endroit déjà très fréquenté. L'étude de circulation n'est pas convaincante et il est difficile de croire que le giratoire permettra de résoudre les problèmes d'accès pour les bâtiments avoisinants lorsqu'il faudra y ajouter les mouvements destinés aux 700 places de stationnement !*

Réponse

Le chapitre 7 « Etude d'impact » explique aux points 7.5 et 7.5.1 qu'un rapport d'impact a été élaboré par deux bureaux d'ingénieurs et que ceux-ci ont confirmé la faisabilité du projet. Ce rapport joint aux documents disponibles lors de l'enquête publique conclut en page 36 : « il offrira une excellente accessibilité du parking PMI et permettra une notable amélioration des accès de l'avenue Jaques-Dalcroze comme des accès à BAT ».

3. *Le plan, son règlement et sa légende ne permettent pas de déterminer quelles protections seront prises pour les bâtiments voisins, en particulier les locaux occupés par Renault Finance SA pour éviter le bruit de plusieurs centaines de mouvements de véhicules par jour à quelques mètres des fenêtres de la salle de trading.*

Réponse

Le chapitre 7 « Etude d'impact » sur l'environnement précise au point 7.5.2 « protection contre le bruit » que pour les bâtiments existants, proches du nouvel accès le principe de prévention est appliqué, donc que les valeurs de planification sont respectées. La figure en page 66 du rapport d'impact montre, pour la façade en cause du bâtiment BAT, des niveaux sonores diurnes de 52 dBA et nocturnes de 47 dBA, donc inférieurs aux valeurs de planification.

4. *L'optimisation de l'utilisation du sol pour la propriétaire des parcelles nos 2618, 4756 et 4757 annoncée dans le rapport de l'article 47 OAT doit se faire sans porter atteinte aux intérêts des tiers, ni leur imposer des nuisances excessives. L'accès par le chemin du Stade ne paraît d'ailleurs pas condamné par les modifications en cours et on pourrait imaginer que les 700 places de stationnement sises dans le périmètre du PPA n° 669 sortent aux deux endroits, ce qui ne résoudrait rien.*

Réponse

L'article 11 du nouveau plan précise que l'accès se fera obligatoirement par le giratoire dès que le parking dépassera 500 places.

5. *Du point de vue de la clarté de la base légale, indispensable pour toute restriction à la propriété privée, force est de constater que le système choisi est particulièrement opaque. En effet, les plans partiels d'affectation nos 669 et 583, ainsi que les autres concernés, seraient modifiés par le plan actuellement soumis à l'enquête publique, qui comprendrait ses propres dispositions réglementaires abrogeant, modifiant ou complétant certaines dispositions des règlements des PPA nos 583 et 669 ! Celui qui veut consulter les différents documents et savoir les possibilités réglementaires dans ces périmètres, devrait non seulement consulter les deux plans, mais aussi le plan de modification commun avec le règlement commun dérogeant à chacun des règlements de base ! Comment peut-on adopter un système plus compliqué que celui-ci et plus obscur pour les propriétaires concernés, voire même pour ceux qui ont l'habitude de consulter ce type de documents ?*

Réponse

Même si elle atteint, dans le cas présent, une certaine complexité, la procédure d'addenda à des plans déjà votés est une pratique courante à Lausanne et évite, à l'avantage de toutes les parties, une remise à l'enquête d'un plan complet. Au niveau du plan, toute modification en couleur est distincte et participe à la clarté du document.

6. *Alors même qu'une réflexion approfondie aurait soi-disant eu lieu sur l'accès au nouveau parking, les indications concernant cet accès ne sont données qu'à titre indicatif. Face à un tel dispositif, comment peut-on donner une telle marge d'appréciation sauf à douter de la pertinence des choix présentés à l'enquête publique ?*

La zone d'aménagement paysager qui fait suite à l'aire d'accès de desserte n'est pas claire quant aux obligations à charge des propriétaires et constructeurs. Cela ne permet pas non plus aux tiers de se faire une idée précise de ce qui serait autorisé lors de la demande de permis de construire. Le manque de clarté apparaît dans la dispersion des différentes dispositions intéressantes (l'article 19 renvoie aux articles 5 et 6 et la notion d'accès en trémie se trouve à l'art. 31 du nouveau règlement modifiant l'article 20 du règlement du PPA n° 669). Pour l'aire d'accès de desserte précédant la zone d'aménagement paysager, entre l'avenue de Rhodanie et cette zone, une énumération très vague donne différentes possibilités (voies d'accès, aménagements liés à l'entrée principale du bâtiment A, places d'arrêt rapide, etc.). Il n'est même pas certain que ce type de disposition soit compatible avec le dispositif d'accès destiné au parking dans le périmètre du PPA n° 669. Ces éléments doivent être clarifiés.

Réponse

Le choix du dispositif n'est pas mis en doute même si ses dimensions restent à préciser. Cette précaution est élémentaire pour éviter de nouvelles contestations lors de la mise à l'enquête du dispositif lui-même. Sur les 33 articles du nouveau plan, pas moins de 10 (n°s 14 à 24) sont consacrés à ce secteur du plan 583. Ceci prouve le souci apporté à ces aspects par le plan.

7. *L'étude acoustique ne présente pas les incidences sur les locaux loués par Renault Finance SA, ni les mesures de prévention qui pourraient permettre d'atténuer l'impact des véhicules par rapport à ces locaux (marquise d'accès, revêtement, etc).*
8. *Compte tenu du flou des modifications des PPA et règlements, Renault Finance SA forme opposition au projet et réserve au surplus tous autres moyens et ses droits civils.*

Réponse

La réponse au paragraphe 3 de l'opposition a déjà précisé que cet aspect a fait l'objet d'un examen spécifique dans le rapport d'impact (p. 66).

La complexité de la situation de ce site et l'ampleur des études et des documents sont certes inhabituelles. Elles résultent du respect des procédures maintenant exigées pour que l'environnement et les droits des tiers soient respectés.

6.3 OPPOSITION de la Fondation de prévoyance British American Tobacco Switzerland SA, propriétaire de la parcelle n° 3018

La Fondation de prévoyance British American Tobacco Switzerland SA (ci-après : BAT), propriétaire de la parcelle ne 3018, forme opposition au projet susmentionné, actuellement soumis à l'enquête publique. Sont exclusivement incriminées les modification projetées portant sur la réunion des deux parkings de 500 et 200 places, le nouvel accès à ces parkings par une voie à l'est de la parcelle ne 4756, en partie souterraine, ainsi que le giratoire sur lequel cette voie d'accès déboucherait, au droit du bâtiment implanté sur la parcelle de la fondation opposante.

Les principaux motifs de la présente opposition sont les suivants :

- 1. Conformément aux dispositions précitées, les plans d'affectation font l'objet des adaptations nécessaires lorsque les circonstances se sont sensiblement modifiées. Selon la doctrine et la jurisprudence (voir notamment Zen-Ruffinen / Christine Guy-Ecabert "Aménagement du territoire, construction, expropriation", Ed. Stämpfli 2001, p. 185; ATF 116 Ib 187, cons. 4b = JT 1992 I 422), plus un plan d'affectation a été mis en œuvre par l'octroi d'autorisations de construction, plus sa stabilité doit être garantie*

En l'espèce, à l'exception du bâtiment nouveau E et du parking souterrain de 200 places, tous les ouvrages prévus dans le périmètre du PE no 583 ont été réalisés. Quant au périmètre du PPA no 669, il est pour partie bâti. Pour le surplus, il fait l'objet d'un permis de construire délivré en début d'année à Philip Morris International Management SA (ci-après: PMI), définitif et exécutoire. Ce permis porte non seulement sur la réalisation des bâtiments C1 et C2 hors sol prévus par le PPA, mais également sur la réalisation d'un parking souterrain de 498 places relié à l'Av. de Rhodanie par un accès partiellement souterrain débouchant sur le Ch. du Stade.

La mise en œuvre des deux plans précités est ainsi quasiment achevée, ce qui exclut désormais toute modification sensible des circonstances propre à justifier l'adaptation desdits plans; et, à plus forte raison, toute modification sensible fondée sur un intérêt public et, plus particulièrement, sur des considérations tirées de l'aménagement du territoire.

Réponse

Comme déjà répondu sur le même thème à l'opposition précédente c'est un intérêt public évident qui a décidé la Municipalité à ouvrir une procédure d'addenda. Ainsi que le montrent les simulations du rapport d'impact et ses conclusions (page 36), le giratoire offre la meilleure capacité possible, tant pour les accès secondaires que sur l'axe principal. La convention par laquelle la Commune de Lausanne et Philip Morris partagent les frais de réalisation représente la conséquence logique de cet intérêt commun.

2. *A lire le rapport de conformité établi selon l'art. 47 OAT, la seule justification du regroupement des deux parkings, du nouvel accès projeté et de l'aménagement d'un giratoire serait la volonté de satisfaire aux "impératifs de fonctionnement" de PMI, apparemment dictés par le fait que celle-ci est également devenue propriétaire du bien-fonds no 4756, ex-propriété Kodak. Cette justification n'est toutefois pas recevable au regard des conditions posées par les art. 21 al. 2 LAT et 63 LATC:*
 - *on relève tout d'abord qu'aucune explication n'est fournie au sujet des "impératifs de fonctionnement" qui commanderaient le regroupement des deux parkings distincts (solution qui, au demeurant, est retenue alternativement par les nouvelles dispositions du PE et du PPA);*
 - *les "impératifs de fonctionnement" ne constituent pas une justification fondée sur des considérations liées à l'aménagement du territoire, notamment sur la réalisation des principes consacrés par la LAT. En effet, ces impératifs sont exclusivement fondés sur les désirs exprimés par un propriétaire déterminé. Or, la qualité de propriétaire foncier est éminemment éphémère, alors qu'au contraire, fondé sur le principe de la sécurité du droit et de la stabilité, les plans d'affectation s'inscrivent dans la durée. Tel est tout particulièrement le cas des plans d'affectation spéciaux qui, comme en l'espèce définissent de façon précise les possibilités de construire sur un périmètre limité. Comme le relève notamment Tanquerel (Commentaire sur la LAT, ad art. 21, p. 13, nos 30 et 32), s'agissant de tels plans, une importance accrue doit être accordée au besoin de sécurité juridique des propriétaires concernés. C'est dire que les adaptations incriminées – et davantage encore l'exécution des ouvrages sur la base des addenda en cause – pourraient se révéler totalement inadéquats le jour où, par hypothèse, PMI déciderait d'aliéner – ou de ne plus occuper pour ses propres besoins – tout ou partie des différentes parcelles dont cette société est présentement propriétaire dans le périmètre du PE no 583 et du PPA no 669; selon la jurisprudence, peut notamment justifier des adaptations du plan d'affectation la prise en compte du développement des immissions de bruit provoquées notamment par le trafic routier (ATF 121 II 317, cons. 5c = JT 1996 I 423), Or, comme on le verra ci-après (ch. IV), les modifications incriminées du PE no 583 et du PPA no 669 ne visent nullement à contenir le développement de ces immissions, mais sont au contraire de nature à exposer le bien-fonds de BAT et les occupants du bâtiment qui s'y implante à des immissions nouvelles et majeures. L'orientation 13 du plan directeur cantonal, à laquelle le rapport de conformité 47 OAT se réfère, visant à assurer les conditions d'accueil et faciliter le maintien et le développement du tissu économique existant, ne saurait, dans ce contexte, être valablement opposée à BAT. En effet, la collectivité publique ne peut invoquer cette orientation au profit d'un propriétaire, au détriment des autres.*

Réponse

Selon l'article 1 du règlement du plan, l'addenda a pour but de reporter les places exigées par un plan précédent, ainsi que "d'assurer dans un périmètre un développement coordonné des constructions, des aménagements extérieurs et des accès". C'est cet aménagement qui, fort de la démonstration du rapport d'impact, montre que "les circonstances ont sensiblement changé" (art. 63 LATC). Ainsi les nouvelles dispositions d'aménagement proposées pour le domaine public apportent un gain sensible de l'intérêt public, représenté par les usagers des artères du secteur. Cela justifie le PPA, en opportunité et conformité avec les principes de l'aménagement du territoire.

Comme déjà présenté au point 3 de l'opposition précédente, le principe de prévention est appliqué. En effet, les niveaux sonores en façade de l'immeuble BAT restent inférieurs aux valeurs de planification.

3. *Selon la disposition précitée, lors de la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, les autorités examinent notamment et en particulier, compte tenu du développement spatial souhaité, "quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte". Certes le rapport d'impact a-t-il retenu neuf variantes dans le cadre d'une première évaluation; et en a sélectionné quatre sélectionnées dans le cadre d'une évaluation complémentaires. Force est toutefois de constater que les solutions alternatives consistant à relier l'éventuel parking PMI de 700 places au Ch. du Stade ont été écartées sur la base d'une évaluation très sommaire, sans commune mesure avec l'analyse approfondie de la solution retenue et intégrée au projet d'addenda. Qui plus est, n'a même pas été évoquée la variante, que les projets d'addenda retiennent pourtant expressément, de deux accès distincts, l'un par l'est, l'autre par l'ouest, dans l'hypothèse où les deux parkings ne seraient par réunis.*

Cette approche lacunaire et déséquilibrée prive tant les autorités, les constructeurs que les tiers intéressés de la possibilité de se déterminer en connaissance de cause sur l'option choisie et d'apprécier, en concordance avec l'art. 2 al. 1 lit. OAT "quelles possibilités permettent de garantir une utilisation mesurée du sol, de réduire à un minimum les atteintes à l'environnement et de réaliser une occupation plus rationnelle du territoire". Ce grief est d'autant plus pertinent que PMI a fait récemment l'acquisition de la parcelle no 4757, qu'elle vient de solliciter l'autorisation de démolir le bâtiment qui s'implantait sur ce bien-fonds et que, le cas échéant, une voie d'accès à l'air libre débouchant sur le Ch. du Stade serait désormais concevable.

Réponse

Le chapitre 7 de ce préavis "Étude d'impact sur l'environnement" décrit l'appréciation et l'évaluation qui sont établies par les services cantonaux et communaux du document rapport d'impact. Il conclut à la conformité du projet par la Décision finale.

4. *L'insuffisance de l'équipement*

Selon le rapport d'impact, les aménagement envisagés par le projet incriminé, tout particulièrement le nouvel accès par une voie à l'est de la parcelle no 476 débouchant, au droit du bâtiment BAT, sur un giratoire, n'entraîneraient pas ces nuisances excessives en matière de bruit et de pollution de l'air au sens de la législation fédérale sur la protection de l'environnement. Cette affirmation mérite d'être vérifiée.

En tous les cas, du propre aveu des auteurs du rapport d'impact, l'accès au giratoire projeté depuis le parking souterrain de PMI se heurterait à d'importantes difficultés, à tout le moins aux heures de pointe (surcharge du trafic importante sur l'axe Rhodanie et files d'attentes en sortie du parking PMI). Pour remédier à cette situation, sont proposées divers remèdes (détection de la file en sortie du tunnel du parking PMI couplée avec une signalisation lumineuse dans le parking; détection du trafic sur l'Av. de Rhodanie permettant de déterminer un degré de saturation qui serait relié dans le bâtiment par une information des facilités de sortie du parking!). On peut légitimement être très sceptique quant à l'adéquation et l'efficacité des remèdes proposés.

Qui plus est, les auteurs du rapport d'impact reconnaissent – et qualifient même de "principal" – l'effet négatif du projet d'extension PMI et de la réalisation d'un parking de 700 places sur l'augmentation du trafic, aux heures de pointe du soir, à proximité du giratoire de la Maladière, depuis l'Av. de Rhodanie. Est évoquée une file d'attente de plus de 500 m.

Cette situation pose un sérieux problème d'équipement au sens de l'art. 19 al. 1 LAT. A cet égard, on est fondé à émettre des doutes légitimes sur l'adéquation de l'équipement routier du périmètre considéré et, en particulier, sa capacité à absorber l'augmentation du flux de trafic qui serait générée par un parking souterrain de 700 places doté, qui plus est, d'un accès unique.

Cela étant, les addenda présentement soumis à l'enquête publique auraient impérativement dû être complétés par un projet portant sur l'amélioration de la fluidité du trafic à proximité du giratoire de la Maladière. Sur ce point également, le dossier est gravement lacunaire.

Réponse

L'équipement lui-même n'est pas en cause mais les choix quant à sa gestion, comme par exemple le déchargement de l'av. de Cour avec des reports sur les autres artères. C'est aussi l'optique choisie pour autoriser un certain nombre de mouvements journaliers en plus du nombre de places de parc. Le rapport d'impact met le doigt sur ces problèmes et propose des solutions qu'il estime "nettement" plus favorable que le principe d'accès actuellement légalisé dans le cadre du PPA 669 (page 58).

5. L'atteinte aux intérêts de BAT

Comme relevé plus haut et comme le rappelle Tanquerel (op. cit. p. 14, no 34), le degré de l'atteinte portée aux intérêts en place constitue l'un des critères déterminants dans l'évaluation du caractère admissible d'une révision du plan d'affectation.

Or, en l'espèce, une modification soumise à l'enquête publique porterait une atteinte majeure aux intérêts de BAT, quand bien même les exigences de la législation sur la protection de l'environnement seraient par hypothèse respectées. Une immission peut en effet être jugée excessive au sens du droit privé même si elle n'excède pas le seuil fixé par le droit public (Pierre-Henri Steinauer, Les droits réels, Tome II, p. 185, note 119; Zen-Ruffinen / Guy-Ecarbent, op. cit., p. 461, no 1072). L'appréciation du caractère excessif résulte, en droit privé, de caractères objectifs, en se mettant à la place d'un homme raisonnable et moyennement sensible (ATF 126 III 223 / 227 = JT 2001 I 58 ss). La jurisprudence du Tribunal fédéral assimile aux effets dommageables de l'immission de simples effets incommodants pour les voisins (voir arrêt précité; voir également ATF 119 II 411 / 416 = JT 1995).

Or, sous cet angle, BAT est d'ores et déjà en mesure d'affirmer que non seulement le chantier de construction du giratoire projeté et de la voie d'accès en limite de son bien-fonds, mais également d'exploitation de ces ouvrages une fois réalisés, seraient de nature à lui occasionner une atteinte majeure, en exposant les occupants de son bâtiment à des immissions permanentes. Le préjudice économique lié à ces atteintes inévitables a été évalué, sur la base d'une première étude, à un moment de plusieurs millions de francs.

Dans la pesée des intérêts en présence, cette circonstance est décisive et commande à elle seule de faire échec à un projet qui, on le répète, n'est dicté par aucun intérêt public prépondérant et transgresse sans justification le principe de la sécurité du droit et des intérêts en place.

Réponse

Au-delà des affirmations, l'opposant devra prouver comment de telles conséquences sont le résultat d'une différence de nuisances qui ne sont pas perceptibles dans les valeurs déjà existantes. Pour le surplus, la réponse au points 1, 2, 3 de l'opposition de Renault Finance SA complète les arguments.

6. Le rapport d'impact

Daté du 23 mars 2004, le rapport d'impact est une pièce maîtresse du dossier d'enquête.

Force est toutefois de constater, à l'examen des pièces de ce dossier mis en consultation, que ledit rapport n'a pas été établi en conformité avec le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'OEIE. En effet:

- *portant la date du 23 mars 2004, le rapport d'impact soumis à l'enquête publique n'a de toute évidence pas été joint à la demande d'examen préalable prévu à l'art. 56 LATC, comme l'exige l'art. 16 dudit règlement;*
- *ne figure pas au dossier soumis à consultation la décision du Département de la sécurité et de l'environnement prévue selon l'art. 3 al. 1 dudit règlement;*
- *il n'apparaît pas non plus, à la lecture du rapport d'impact, que la procédure prévue par les art. 7 et suivants du règlement précité ait été observée. En particulier, comme déjà relevé (ch. II ci-dessus), il n'a pas été procédé de manière complète et approfondie, à l'examen des possibilités et variantes de solutions pouvant entrer en ligne de compte (art. 9 al. 2 du règlement). Aux yeux de BAT, cette lacune est particulièrement grave.*

Compte tenu de l'importance que présente le rapport d'impact, les irrégularités qui l'entachent invalident à elles seules la régularité de l'enquête publique.

Réponse

La présente procédure s'accompagne d'une étude d'impact sur l'environnement conformément aux exigences légales explicitées au chapitre 7. Ainsi, le rapport d'impact a été soumis à l'examen préalable en même temps que le projet d'addenda, conformément à l'article 56 LATC. Quant à la base légale invoquée, elle précise la nature des documents qui seront mis en consultation publique avec la décision finale, et ce, après son adoption par le Conseil communal, conformément à la procédure décisive pour cette planification.

Quant à l'enquête préliminaire, elle a également été soumise à la CIPE au printemps 2003.

6.4 OPPOSITION de l'Association Transports et Environnement ATE

1. La technique du saucisson

Bien qu'en 1977 le PE 583 ait exigé la construction de près de 200 places de stationnement, l'ancien bâtiment Kodak ne dispose en 2004 de loin pas de cette capacité : ce sont 74 places aujourd'hui. Ceci n'est certainement pas dû à la sagesse de l'époque mais à la grande disponibilité de places de stationnement gratuites sur le domaine public pendant les heures ouvrables et au faible taux de motorisation des employés – des employés devrait-on souligner – de Kodak. Les places que « devaient » construire les investisseurs de l'époque ne l'ont pas été parce qu'elles n'en valaient pas la peine ! Vingt-sept ans après la légalisation de ce plan d'extension, faut-il remplir un contrat dont on voit aujourd'hui qu'on n'avait aucune raison de le remplir ? Une « obligation » légalisée en 1977 doit-elle être encore satisfaite en 2004 ? Les besoins des employés de PMI d'aujourd'hui ne sont manifestement pas les mêmes en la matière que ceux des ouvrières d'Eastman d'hier, et PMI s'est bien gardé d'annoncer son intention de réaliser les 200 places du PE 583 au moment même où il mettait à l'enquête le PPA 669. Ce saucissonnage de la procédure, cette tentative de satisfaire à bon marché les exigences légales surannées de 1977, n'est pas acceptable.

Réponse

Comme le précise l'historique (point 2.1), le plan d'extension 583 est postérieur à la construction du bâtiment Rhodanie n° 50. Ainsi, l'exigence de réaliser les places de stationnement est conditionnée par l'évolution des circonstances et par la nécessité d'assurer l'égalité de traitement, dans le périmètre dudit plan, entre les bâtiments A et B dont la destination est identique.

Lors de la procédure du plan 669, Philip Morris n'était pas encore propriétaire du bâtiment Kodak, ce rachat n'est intervenu que récemment (août 2003).

2. « *Contrôle en tout temps* »

Il est certes appréciable que l'Autorité exige un « effort supplémentaire » des auteurs du projet, en limitant à 1'550 mouvements par jour les effets des 700 places du parking, au lieu de 1'700 mouvements que prévoient les 500 places légalisées le 14 septembre 1994. Cette contrainte « devra être contrôlée en tout temps » : on se demande bien comment. Les services cantonaux qui se font forts d'exercer ce contrôle ont toujours bien fait leur travail. Mais en sera-t-il encore longtemps ainsi ? A Lausanne, la Municipalité a décidé de fermer l'Office de l'environnement et de laisser aux services cantonaux l'entier de la tâche de contrôle : Est-ce ainsi que l'on assure un « contrôle en tout temps » ? En cas de dépassement de ces 1'550 mouvements admissibles par jour, quelles mesures prévoit-on ? Nous ignorons comment l'Autorité compte soutenir cette gageure, au vu de sa surcharge de travail et du mauvais état de ses finances.

Réponse

L'exigence supplémentaire exprimée, lors de l'examen préalable, par les services cantonaux sur la génération de trafic pour les 700 places a déjà fait l'objet d'une condition similaire au permis de construire pour le parking de 494 places et ce, en regard de la décision finale rendue le 22 décembre 2003. En complément, la Municipalité, à ce stade de la planification, a établi une convention avec Philip Morris qui précise, au point 9, chapitre 8 du présent préavis, la nécessité de la mise en place d'un système de gestion du trafic. Les conséquences en cas de dépassement ont été établies dans ledit permis délivré le 2 février 2004 et elles sont rappelées dans la convention.

3. *Pour réduire le nombre de mouvements, un seul moyen : réduire le nombre de places de stationnement*

Comment les services cantonaux peuvent-ils demander cet « effort supplémentaire » sans réduction du nombre de places de parc ? L'utilisation d'une place chez PMI a été constatée, elle est de 3 déplacements par place et par jour (RIE, fig. 2.21). Ce taux est inhérent à l'usage qui est fait de la place de parc. Comment le faire baisser, le cas échéant ? En condamnant un certain nombre de places à posteriori ? En affectant ces places à un usage entraînant une moindre rotation ? C'est absurde. « Un changement de la destination des places de stationnement ne serait pas possible » (RIE, p. 57).

Actuellement donc, à l'avenue de Cour, les 189 places du parking de PMI génèrent 600 mouvements par jour (RIE, fig. 2.21). Selon les plans légalisés, PMI aurait le droit de construire 700 places générant 1'700 mouvements, ce qui correspond à un taux de rotation de 2,4 déplacements par place et par jour. Les comptages effectués par Philip Morris en 2003, le prouvent : ce chiffre est très nettement sous-estimé. En appliquant le taux réellement mesuré à l'avenue de Cour, 700 places génèrent donc 2'100 mouvements par jour. Pour arriver à 1'700 mouvements, le parking prévu par l'addenda aux PPA 669 et 583 ne devrait compter que $1700 / 3 = 567$ places et non 700.

Mieux : les services cantonaux, suite à l'examen de la compatibilité du projet avec le plan des mesures OPair ont été conduits à demander une diminution de près de 9% des mouvements par jour (voir ci-dessus). 700 places doivent donc générer 1'550 mouvements par jour. Mais si on applique là aussi le taux réellement mesuré, 1'550 mouvements seraient générés par $1550 / 3 = 517$ places de stationnement.

Il serait bien plus juste, au lieu de permettre l'augmentation du nombre de places de stationnement, et dans un même temps de limiter de manière arbitraire et incompréhensible le nombre de déplacements journaliers comme le fait cet addenda, de demander d'emblée un réajustement du projet, avec un nombre réduit de places, conformément aux taux de rotation mesurée et au nombre de mouvements permis par le Canton. En conséquence, en vertu du plan des mesures OPair, l'Autorité doit permettre 517 places de stationnement, et non 700.

Réponse

Il convient de préciser qu'il n'y a pas d'augmentation du nombre de places. L'état de planification des deux plans n'a pas été adapté aux besoins du requérant. Bien au contraire et conformément à l'article 47 LATC, la mesure de l'utilisation du sol a été renforcée par une limitation de la génération de trafic à 1'550 mouvements par jour en trafic journalier moyen (TJM).

4. *L'avenue de Rhodanie est saturée*

Les « charges de trafic en heure de pointe n'ont pas beaucoup évolué par rapport aux comptages réalisés en heure de pointe en 1992 » dit le rapport d'impact, et pour cause : cet axe « est en fait à saturation » (RIE, p. 14). Comment sera-t-il possible de déverser le trafic supplémentaire dû au nouveau parking de PMI ? On peut estimer le nombre de mouvements à l'heure de pointe de la manière suivante : 75% de 1'500 employés, soit 1'125 personnes se rendent à leur travail entre 7 et 9 heures (RIE, fig. 2.25, p. 46). Ils disposent de 0,46 places par personne (700 places pour 1'500 employés). On aura donc sur l'avenue de Rhodanie 517 mouvements supplémentaires, ce qui fera passer la charge horaire de 1'750 à 2'000, soit une augmentation de près de 13%. C'est énorme, et sans doute plus que ne peut supporter une avenue déjà saturée. Le même phénomène se produira le soir.

Si aux heures de pointe le trafic sur l'avenue de Rhodanie n'évolue pas, il subit cependant une augmentation moyenne considérable : entre 1995 et 2000, une augmentation de 3'500 véhicules par jour, soit 22% (RIE, p. 12). La conséquence de la construction du parking de PMI sera : augmentation moyenne du nombre de véhicules de 5.5% du côté de la Maladière et de 2,5% en direction d'Ouchy (RIE annexe n° 2.2). La congestion de l'avenue et les nuisances dues au trafic ne peuvent donc que s'accroître.

Le rapport d'impact cherche des solutions pour augmenter la capacité globale du système que représente l'avenue de Rhodanie et identifie le problème principal dans la capacité insuffisante de ses accès. Pour augmenter le débit en sortie de ville au giratoire de la Maladière, il imagine la suppression de la voie réservée des bus, voire la suppression pure et simple du transport public au-delà de l'avenue Pierre-de-Coubertin (la ligne 401 qui s'interrompt RIE fig. 2.11, p. 21). Après la mise en service du métro M2, la ligne 2 sera certainement modifiée. A notre connaissance, la décision de ne pas maintenir au moins jusqu'à la Maladière ce qu'il en subsistera n'a pas encore été prise et ne devrait pas l'être (schéma directeur du réseau tl, 2000 ; et Conseil des transports publics de la région lausannoise, 15.03.04, présentation du réseau 08, ligne 207, variantes A, B et C).

L'absence de mesures qui permettent aux transports publics de ne pas être affectés par ce congestionnement, ou pire, la réduction volontaire de l'offre TP dans le but de favoriser les TIM serait en contradiction flagrante avec les intentions de la Municipalité en matière de planification.

Réponse

Un axe principal, en milieu urbain, écoule environ 3'000 véhicules par heure sans encombrement. Au-delà, le degré de saturation de l'artère génère des files d'attente qui nécessitent un temps plus ou moins long pour être résorbées. Ainsi, les heures de pointe ont une durée variable. L'examen de l'évolution du trafic sur une période aléatoire de cinq ans n'est pas pertinent. En effet, il ressort de l'analyse sectorielle, à l'aide des deux compteurs permanents, que, lors de la dernière décennie, le trafic journalier est stable.

En conséquence, les nuisances sont restées stables durant cette période accompagnée d'une légère prolongation des heures de pointe. La décision municipale relative à la future restructuration tl, prise le 3 juin 2004, retient la variante de réseau qui préconise le rebroussement d'une ligne au giratoire de la Maladière. Ceci confirme la priorité que la Municipalité a toujours manifestée pour ce mode de déplacement.

5. Air

a) *Les conclusions du rapport concernant la qualité de l'air sont en contradiction avec le principe de précaution évoqué par la LPE. On est en effet dans une situation qui dépasse le cadre fixé par la LPE qui stipule que « les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes seront réduites à titre préventif et assez tôt » (art. 1, al. 2). On est plus dans une situation conditionnelle (« pourraient ») puisque les valeurs sont dépassées et recommencent à croître.*

Si de 1990 à 1995 les immissions ont décliné pour atteindre 31 microgr./m³ en 1995 selon RIE, elles présentent en 2000 une concentration stable de 32. Il y a donc une croissance qui diffère de l'optimisme officiel déclaré dans l'ouvrage de référence de l'OFEFP (cahier de l'environnement n° 255, complément). On pourrait éventuellement adopter une position optimiste si l'on disposait de valeurs actualisées. Le rapport part d'un état EO où les valeurs se situent vers 30 microgr./m³. Si l'on en croit les valeurs décrites par le document du SEVEN et du SEHL – qualité de l'air des agglomérations lausannoise et morgienne. Campagne quinquennale de mesure des immissions de dioxyde d'azote 1999-2000, on note à la figure « Concentration moyennes annuelles NO₂ – état 2000 » que le secteur Rhodanie/Cour est proche de la valeur 35. Si de plus, dans le même document, on se rapporte à la carte indiquant les différences de concentration en dioxyde d'azote entre les campagnes 1994-95 et 1999-2000, on note une dégradation de la situation.

En clair, on se trouve dans une situation où les valeurs sont dépassées, voire même augmentent. Le rapport d'impact minimise cette croissance quand il affirme que le projet de PMI « aura une influence très légèrement négative sur les immissions de dioxyde d'azote, que l'on ne saurait chiffrer ici » (p. 72).

Nous pensons au contraire que l'on peut la chiffrer. L'effet du projet sur les émissions de NO₂ est de 2,7% (p. 70). Si l'on prend la situation 2002, soit 32 microgr./m³, l'augmentation représente 0,864 microgr./m³. Si l'on prend une augmentation de 2%, soit celle indiquée sur l'avenue de Rhodanie dans la fig. 4.1, on a une augmentation de 0,6 microgr./m³.

Lorsqu'en 1996 nous avons interpellé le chef du SLN (actuel SEVEN) sur ce qu'il fallait entendre par nuisance « faible à négligeable », il nous avait répondu qu'une augmentation de concentration voisine de 0,3 microgr./m³ correspondait à une nuisance faible à négligeable (courrier du 5.11.96). Dans le cas de PMI on est bien au-delà. Le chef du SEVEN ajoutait aussi que dite augmentation ne devait en aucun cas compromettre la perspective d'un assainissement. Cette condition est bien entendu sujette à interprétation et pouvait se comprendre en 1996 où la perspective d'une dégradation de la situation ne se présentait pas.

Les conclusions du RIE reposent sur un postulat, ou plus exactement sur le pronostic de l'OFEFP mentionné ci-dessus. La réalité telle que documentée par les rapports cités ci-dessus montre au contraire une nouvelle croissance des immissions.

- b) Au surplus, on peut émettre de sérieuses réserves sur la qualité d'un rapport d'impact mis à l'enquête en 2004 et faisant état de valeurs de 2000. La LATC (art. 118) prévoit la péremption d'un permis de construire après 2 ans ; par analogie, la validation d'une EIE sur des bases dépassant 2 ans ne saurait être acceptée.*
- c) L'optimisme du rapport d'impact se veut plus fort par une mise en perspective du projet avec le plan de mesures du plan OPair. On doit malheureusement porter une appréciation différente sur les mesures du plan ici évoqué.*

TIA1 : P d'échange : d'une part il s'agit d'un souhait, d'autre part les employés de PMI disposeront de places de stationnement et ne seront pas usagers des P+R. Notons aussi que les P+R lausannois représentent une solution locale et n'apportent pas grand'chose en terme d'agglomération ; rien n'empêche un habitant de Morges, d'Echandens ou de St-Prex de stationner aux portes de Lausanne. De plus on ne dispose pas d'une planification cohérente au niveau cantonal.

PIA6 : maîtrise du stationnement : limitation de l'offre : oui mais dans de modeste mesure.

TC.P1 : transport collectif lourd : M2 : certes en construction mais impact nul sans des mesures d'accompagnement. Force est pourtant de dire qu'à ce jour, elles n'existent pas.

TIA5 : aménagement des axes : oui mais partiellement : plus en terme de fluidité (au sens rapidité) que réelle diminution des nuisances.

P16 : passage du trafic dans des lieux bien ventilés : très bien. Mais il ne s'agit pas encore d'une démarche de modération de l'avenue de Cour.

En conclusion, on se demande comment les autorités peuvent autoriser un projet inacceptable en terme de santé publique. Dans un rapport qu'elles ont elles-mêmes publié, elles font état de l'exposition de la population aux immissions de NO₂ : 67% des habitants et 73% des emplois sont exposés à des immissions supérieures à, 30 microgr./m³ (qualité de l'air des agglomérations lausannoise et morgienne. Plan de mesures OPair. Situation et évolution. Nov. 2002 p. 40).

Réponse

Le projet d'addenda se situe bien dans une zone soumise au plan des mesures OPair de l'agglomération lausannoise (juin 1995) et, ce, par le non respect des valeurs limites d'immissions de dioxyde d'azote (NO₂). En outre, une augmentation des émissions ne correspond pas forcément une augmentation égale des immissions. En fait, le niveau de ces dernières dépend également de différents facteurs, dont la capacité de dispersion et les conditions météorologiques. A cet égard, l'avenue de Rhodanie constitue un axe favorable à la dispersion. Aussi la coordination de ce projet avec le plan des mesures est-elle assurée.

La dernière campagne de mesures quinquennales (état 2000) a mis en exergue, en 2002, une stagnation des immissions de NO₂ par rapport à la campagne précédente (1995) pour la zone considérée. A ce stade, il est planifié une nouvelle campagne de mesures en 2005, dont les résultats ne seront connus qu'en 2006. Dans cette perspective, l'examen, par le service de l'environnement (SEVEN), de la compatibilité du projet avec le plan des mesures OPair est soutenu par la bonne accessibilité par transports publics dans le périmètre élargi ce qui constitue ainsi une zone d'urbanisation propice à la densification. En ce qui concerne la mobilité, la proposition de limiter la génération de trafic à 1'700 mouvements par jour est renforcée et portée à 1'550. Dans ces conditions, le SEVEN admet le dimensionnement du parking et exige le respect des contraintes de la décision finale et du suivi des dispositions.

6.5 **OPPOSITION de M. Blaise Golay, Devin 78, 1012 Lausanne**

Raison. Je m'oppose à tout projet favorable à cette firme à tous les niveaux ou étapes, ce au vu des activités criminelles de cette firme tant en Suisse qu'à l'étranger. Ses activités constituent des crimes si graves qu'en Droit suisse ils sont imprescriptibles car ils génèrent des catastrophes. (art. 75 bis al. 3 CPS). Ces catastrophes font depuis quelques jours l'objet d'un reportage filmé disponible à la FED (Fondation Education et Environnement, av. de Cour 1, Lausanne) intitulé "Forêt contre fumée bleue". Je vous invite à prendre connaissance du contenu de ce reportage avant de vous engager à soutenir davantage les crimes contre l'humanité commis par votre protégée Philip Morris, connue mondialement pour ses délicieux pots-de-vin.

Je conteste le dépassement du nombre de 500 place de parc à cause des nuisances (bruit, pollution, etc.) et défends les intérêts de ma mère, riveraine (av. Cour 24). Je conteste la modification du règlement communal faire en cachette. Quoique n'habitant pas le quartier, j'ai un intérêt prépondérant à ce que les divers projets voulus par Philip Morris ne se réalisent pas. Comme tous les enseignants, je subis – plus que les autres corps de métier – la montée de l'incivilité des adolescents causée par la destruction des repères dont les jeunes ont besoin pour grandir. Cette destruction a pour principales causes l'incohérence du message adressé aux jeunes par les adultes. En l'occurrence, on abreuve les élèves de campagne de prévention contre le tabac et autres toxicomanies, on les punit de 2 heures d'arrêt quand pris sur le fait en train de fumer, mais aussi on se prostitue, comme municipaux et conseillers communaux, pour que Philip Morris puisse mieux violer diverses lois – dont l'Otab et l'Opair – et mieux fourguer ses Malbec aux écoliers vaudois – résultat: les cigarettiers renouvellent les 85% de leur clientèle par les enfants. Ce n'est certainement pas le seul exemple de destruction des repères, mais sûrement le plus crasse car le plus directement recherché et réalisé par la classe politico judiciaire totalement.

Je constate que, quoique la procédure soit loin d'être achevée dans le tribunal, les travaux de l'ensemble du chantier ont déjà commencé. Alors que, en 1994, l'effet suspensif avait pleinement fonctionné. En outre, je constate que ce projet n'a pas figuré sur le site de la CAMAC. Tout ceci pue la magouille, la corruption, les pots-de-vin reçus de Philip Morris par un certain nombre de personnes.

Réponse

Pour la petite partie de cette opposition qui laisse place à quelques aspects objectifs en relation directe avec le sujet du préavis, il faut répondre qu'une procédure de PPA n'est pas intégrée à celle de la CAMAC (centrale d'autorisations en matière d'autorisation de construire) et que l'effet suspensif n'a pas fonctionné, car le recours de l'opposant, pour les mêmes motifs, a été jugé mal fondé, lui-même n'ayant pas la qualité pour agir.

6.6 INTERVENTION du MDL, Mouvement pour la Défense de Lausanne

Le Mouvement pour la Défense de Lausanne a examiné avec grand soin le projet d'addenda aux PPA susmentionnés et propose divers amendements.

Remarque générale

- 1. Lorsque PMI a jeté son dévolu sur cette parcelle, les volumes constructibles ont été clairement définis avec elle lors de l'élaboration du PPA. Il n'y a aucune raison de redéfinir aujourd'hui à la hausse les possibilités de bâtir, qui avaient alors trouvé un consensus déjà difficile à obtenir.*

Réponse

Le petit volume supplémentaire autorisé par l'addenda se situe à la liaison du bâtiment A existant et des nouvelles constructions C1 et C2. Il s'agit d'un ajustement après la mise au point du projet définitif qui concerne l'axe des circulations piétonnes traversant tout le centre depuis l'avenue de Rhodanie. Par sa position, cette modification n'aura pas d'incidence sur la perception des volumes, c'est pourquoi elle a été autorisée.

Places de stationnement

- 2. Nous constatons en préambule que si les conditions de propriété ont changé, les conditions cadres pour la définition du nombre de places de parc ne sont plus les mêmes aujourd'hui que lors de la définition initiale des deux plans. Depuis l'établissement du plan 583, diverses nouvelles lois et ordonnances relatives aux nuisances sonores et à l'hygiène de l'air sont entrées en vigueur. Il s'agit en particulier de la LPE (7 octobre 1983), de l'OPair (16 décembre 1985) et l'OPB (15 décembre 1985).*

Nous constatons par ailleurs que le plan des mesures OPair a été adopté par le Conseil d'Etat le 21 juin 1995, c'est-à-dire lui aussi postérieurement à l'adoption du PPA 669.

Pour cette raison, toute modification des PPA doit impérativement être conforme à la législation actuellement en vigueur.

Réponse

La conformité du PPA est apportée par l'étude d'impact sur l'environnement qui contrôle la situation par une limitation de la génération de trafic. C'est cette maîtrise qui est prépondérante et qui sera vérifiée par l'autorité. Par ailleurs, la conformité à la LPE est explicitée au chapitre 7 Etude d'impact sur l'environnement.

- 3. Le secteur Sud-Ouest de la ville souffre depuis de nombreuses années de dépassements notables, tant en regard des normes de bruit que de la pollution de l'air. Les délais d'assainissement sont par ailleurs largement dépassés. Enfin, le rapport le plus récent du canton en la matière montre que les normes ne peuvent pas être respectées sans nouvelles mesures nettement plus importantes que celle du plan de 1995.*

Réponse

C'est effectivement pour cela que les services cantonaux ont exigé un effort supplémentaire en limitant le trafic généré par le parking à 1550 mouvements de véhicules par jour, alors que le premier chiffre était de 1700.

4. *L'aménagement de 700 places de stationnement pour 1'500 places de travail, soit 0.47 places de stationnement par emploi est une proportion qui dépasse largement le quota admissible en regard des problèmes de trafic, de pollution, de bruit et de sécurité. Offrir un tel quota serait aussi contraire tant aux objectifs du plan directeur communal que cantonal. Tous deux visent en effet à une mobilité durable, à désengorger le centre du trafic privé (parkings d'échange, m2, etc.) à améliorer le cadre urbain, et à construire dans les milieux bien desservis en transport en commun justement avec l'objectif de réduire l'emploi de la voiture. Le rapport de conformité du service d'urbanisme parle lui-même de l'optimisation de l'utilisation du sol et de l'amélioration du cadre urbain. Si on accepte de nouveaux emplois en milieu urbain, c'est bien pour utiliser les synergies existantes des TC. Avec le quota de 0.47, c'est bien une proportion qui dégrade le cadre urbain et qui va à rebours des efforts en cours pour respecter les ordonnances de protection de l'air et de bruit.*

A titre de comparaison, la Maison du Sport qui s'érige à proximité, à un quota de 0.25 case par place de travail, quota qui est d'ailleurs déjà double de celui des valeurs minimales requises par la norme VSS.

5. *Le rapport d'impact met en évidence que le site de PMI est particulièrement bien desservi en TC. C'est même un des sites privilégiés de la ville non pas seulement par le nombre de lignes de TC et de leur fréquence, mais aussi en regard de l'indice distance parcourue par unité de temps. C'est une raison supplémentaire pour n'autoriser qu'un quota des plus faibles.*
6. *Le rapport d'impact met aussi en évidence la saturation observée de l'avenue de Rhodanie. De plus, pour respecter les normes OPair et OPB sur l'avenue de Cour, une diminution d'au moins 4'000 à 6'000 véhicules TJM est nécessaire sur cette artère, trafic qui ne peut se reporter que sur l'avenue de Rhodanie. Or, cette voirie n'est actuellement pas à même, toujours selon le rapport d'impact, d'absorber ce report de trafic. Le trafic par PMI ne conduirait à rien d'autre qu'au collapsus des voies de transport.*
7. *Nous suggérons dès lors de réduire le nombre de places de parc au minimum que prescrit de la norme VSS, qui est en quelque sorte la règle légale en vigueur aujourd'hui. Pour 1'500 places de travail, le total admissible, compte tenu de la desserte en TC, est de 346 places pour l'ensemble des deux PPA. Avec le projet déjà autorisé de 500 places, on constate qu'il y a donc déjà une sur dotation notable.*

Réponse

Comme déjà répondu auparavant et ainsi que l'explique l'étude d'impact, ce n'est pas par le nombre de places de parc que s'est opéré le contrôle de conformité, mais bien par la limitation du nombre de mouvement. C'est en fait ce critère qui détermine les émissions de polluants.

Aménagement d'un giratoire

8. *Le giratoire prévu, dans ses dimensions géométriques, est pharaonique et de taille excessive. Il y a lieu d'éviter toute atteinte, ou du moins à la minimiser, à la zone verte sur laquelle il empiéterait. Le diamètre central doit être réduit à sa plus simple expression.*

Réponse

Le plan spécifie que le giratoire est un projet dont le tracé est figuré à titre indicatif. Il est présenté dans sa version maximale, donc susceptible d'être réduite. Il faut cependant tenir compte du fait qu'il se situe sur une ligne de transport public, mais surtout que l'av. E. Jaques-Dalcroze connaît un trafic de poids lourds, notamment pour l'acheminement des décors au Théâtre de Vidy.

Accès au parking de PMI

9. *Il nous semble que le législatif communal doit exiger que l'accès au parking de PMI se fasse, indépendamment du nombre de places de parc, à partir de l'avenue de Rhodanie. La révision des PPA est l'occasion unique de réaliser cette solution qui est plus que souhaitable.*

Réponse

Le PPA a été fait parce que la solution proposée est objectivement préférable. Il est tout aussi évident que Philip Morris, qui dispose d'un permis de construire pour les trémies du chemin du Stade, va en faire usage si des combats d'arrière-garde sur le nombre de places de places de parc tentent de bloquer ou seulement retarder la légalisation du PPA qui, seul, peut permettre l'accès sur Rhodanie.

Zone de verdure

10. *La construction de l'extension de PMI détruit un nombre excessif d'arbres d'essence majeure. La majeure partie d'entre eux sera remplacée, toujours selon le rapport d'impact, par des toitures végétalisées, des arbrisseaux, des arbustes et des tapis de plantes. C'est maigre, surtout en regard du faste déployé dans les constructions. Nous demandons que le PPA soit plus exigeant sur ce point.*

Nous observons que la multiplication des liaisons en sous-sol entre les bâtiments C2 (PPA 669) et le bâtiment A (PPA 583) va minéraliser ce secteur de façon excessive.

La limite nouvelle des constructions Sud du PPA 669 doit être maintenue, ainsi que la limite Nord du PPA 583.

Réponse

Cette revendication est en contradiction avec l'exigence précédente de réaliser l'accès souterrain depuis l'avenue de Rhodanie. C'est bien le choix opéré par le PPA qui estime plus important de permettre ce passage en sous-sol que de conserver le statu quo. Les passages souterrains entre les deux plans sont d'ailleurs plus courts que le passage longitudinal qui mène vers les trémies du chemin du Stade.

Particularités concernant le PPA 583

- 11 *La possibilité qui est offerte de construire jusqu'en limite de propriété les parcelles 4755 et 4756, par des bâtiments enterrés ou semi-enterrés, rend impossible des plantations en surface censées compenser la zone de verdure entre les 2 PPA. Ne pas comptabiliser les surfaces semi-enterrées dans le calcul des m² n'est également, à notre sens, pas admissible.*

Réponse

La réponse précédente a déjà traité de ces aspects et les raisons de changer les dispositions qui limitent, sans rendre partout impossible, des plantations en pleine terre.

La comptabilisation des surfaces semi enterrées dans le calcul des surfaces utiles n'est pas une règle absolue et dépend des circonstances ; ainsi le RPE ne le fait pas. Ici elles ne le sont pas non plus, car il s'agit de locaux non habitables.

12. *L'article 24.2 « les arbres existants et à conserver, pour autant qu'ils soient reconnus en bonne santé, peuvent être compris dans le nombre prescrit d'arbres à planter » doit être maintenu.*
- 13 *Les articles 25 et 26 ne doivent pas être supprimés. Il en va de même des articles 30 à 33 qui concernent la zone réservée à des constructions d'utilité publique. En effet, Lausanne se doit de conserver une telle zone dans un endroit si favorable.*

Réponse

L'article 24 est conservé, seul le terme « à conserver », qui fait référence à une légende supprimée, disparaît logiquement.

Les articles 25 et 26 sont remplacés par l'article 15 qui renvoie aux dispositions similaires existantes. La zone d'utilité publique était trop restreinte pour lui trouver une réelle utilisation. Il était plus rationnel de l'intégrer dans le centre Philip Morris en lui conservant une affectation particulière.

Particularités concernant le PPA 669

14. *Au chap. III, concernant l'élévation, superstructures, l'article 10 ne doit pas être supprimé.*
15. *L'article 17, destination des constructions des bâtiments D à J, ne doit pas être modifié.*
16. *L'article 23.1, zone de verdure d'intérêt public doit être intégralement conservé (cf. supra pt.10).*

Réponse

L'article 10 n'est pas supprimé mais complété.

La réponse à l'opposition 6.2 répond sur ce point.

L'article sur la zone de verdure est simplement adapté à la possibilité de nouvelles traversées souterraines créées par le nouvel addenda.

Particularités concernant les deux PPA

17. *Cet addenda vise à pouvoir augmenter encore les possibilités de construire sur ces parcelles et d'y annexer d'autres, telle la parcelle 4755 propriété de la ville, d'utilité publique, qui est proposée à la vente, sans parler des bâtiments D /E /F /G chemin du Stade, où une modification de l'affectation est proposée.*

Réponse

L'addenda n'est pas créé pour donner plus de surfaces constructibles, mais pour offrir un aménagement coordonné à une solution jugée meilleure aux problèmes du parcage et de ses accès. Il est ensuite l'occasion de mises au point avec des ajustements mineurs sur les constructions.

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

7.1 Introduction

L'importance des bâtiments en cours de construction dans le plan partiel d'affectation qui comprend, à terme, 700 places de stationnement (parking) dans un territoire à vocation administrative et commerciale, en fait une installation soumise à l'Etude d'impact sur l'environnement (ci-après EIE), selon le chiffre 11.4 de l'annexe à l'Ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (ci-après 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 de la demande de permis de construire complémentaire.

Avant l'envoi, le 4 juillet 2003, du projet de plan partiel d'affectation et de son rapport d'impact sur l'environnement (RIE) au Département des Infrastructures (DINF) pour l'examen préalable, selon l'article 56 LATC, des séances de concertation ont réunies, à plusieurs reprises, les services communaux et les mandataires, ainsi que les services cantonaux spécialisés, afin d'élaborer les bases dudit dossier d'impact, notamment l'enquête préliminaire (art. 8 OEIE), soumise à la CIPE le 4 mars 2003.

7.2 Enquête publique

Préalablement examiné par le Département des Infrastructures (DINF), 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 26 avril au 7 juin 2004.

En complément, et selon l'article 11 REIE, le rapport d'impact sur l'environnement (11131.5/4 - Ecoscan, 23 mars 2004) 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 RIE susmentionné ont suscité cinq oppositions ainsi qu'une intervention qui ne concernent pas uniquement l'évaluation des impacts sur l'environnement. Les réponses y relatives sont intégrées au chapitre précédent.

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 détermine, sur la base des éléments d'appréciation mentionnés à l'article 17 OEIE, 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 du 7 octobre 1983 (LPE) - (Etat le 30 décembre 2003);
- l'Ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair) - (Etat le 3 juin 2003);
- l'Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) - (Etat le 3 juillet 2001);
- l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE) - (Etat le 28 mars 2000);
- le Règlement du 25 avril 1990 d'application de l'OEIE (REIE) ;
- le Plan des mesures de l'agglomération lausannoise (PDML, septembre 1995) ;
- la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 20 février 1996, modifiant celle du 4 décembre 1985 (LATC);
- la Loi cantonale sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10 décembre 1969 (LPNMS);
- la Loi fédérale sur la protection des eaux du 24 janvier 1991 (LEaux) – (Etat le 22 décembre 2003) ;
- l'Ordonnance sur la protection des eaux contre les liquides pouvant les polluer du 1^{er} juillet 1998 (OPEL) – (Etat le 15 décembre 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 relatives à la protection de l'environnement, s'effectue notamment sur la base :

- du rapport d'impact;
- des avis et conditions des services spécialisés et de la CIPE;
- des résultats de l'enquête publique.

Ainsi l'autorité fixe, le cas échéant, les conditions nécessaires à sa réalisation ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

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 4 mars 2003 par la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE).

Le rapport d'impact (RIE), daté du 23 mars 2004, est élaboré par les bureaux ECOSCAN et TRANSITEC SA, à Lausanne. Il comporte, outre une description de l'évolution du site et une justification du projet, une analyse de son accessibilité (regroupement du stationnement, distribution et génération du trafic), une étude de bruit, une évaluation de la pollution de l'air ainsi qu'une description des espaces verts et du paysage urbain

7.5.1 Accessibilité multimodale

a. Rapport d'impact

Le chapitre 2 du rapport d'impact explicite l'excellente accessibilité tant routière que par les transports publics dont dispose le projet, aujourd'hui ainsi que dans le futur. De plus, il retient la création d'un nouveau système d'accès au futur parking souterrain de 700 places par l'aménagement d'un giratoire sur l'avenue de Rhodanie permettant ainsi d'implanter les 200 places de stationnement jamais réalisées dans le bâtiment sis à l'avenue de Rhodanie 50, sous les nouveaux bâtiments en cours de constructions. Ainsi il offre une excellente accessibilité adéquate audit parking et permet une substantielle amélioration de l'accès au sud, par l'avenue Jaques-Dalcroze.

En ce qui concerne les incidences sur le trafic, l'extension du siège de Philip Morris et de son parking à 700 places aura des effets acceptables dans le périmètre élargi, excepté sur le tronçon ouest de l'avenue de Rhodanie. Par ailleurs il est exigé de maîtriser la génération de trafic dudit parking à 1700 véhicules par jour (TJM), et ce, en référence à la génération admise au stade de l'élaboration du plan partiel d'affectation 669 qui planifie la réalisation du parking de 500 places. Cette limitation de la génération a été renforcée à 1550 véh./j (TJM), lors de l'examen préalable (LATC art.56), afin de respecter les contraintes du Plan des mesures OPair (PDML).

En complément, les dispositions proposées de gestion du trafic en entrée, comme en sortie, du futur parking assurent une sécurité optimale des usagers et une fluidité des véhicules dans le secteur du futur giratoire.

b. Les avis exprimés

Le service de la mobilité (SM, service cantonal spécialisé pour la planification des déplacements) est d'avis que cette entreprise tertiaire doit se développer prioritairement dans un tel site urbain desservi efficacement par les transports publics et s'accompagner de mesures compensatoires définies comme suit :

- mise en place d'un système de comptage de la génération de trafic du parking de 700 places de manière à garantir un trafic inférieur à 1550 mouvements par jour.

- mise en œuvre par la ville de Lausanne de la zone macarons « N » telle que planifiée et, dans le cas d'une utilisation abusive, par des pendulaires, du stationnement le long des rives mise en place de dispositions spécifiques pour y remédier.

- maintient par l'entreprise Philip Morris, pour une durée de dix ans, de son incitation à l'utilisation, par ses collaborateurs non - motorisés, des transports publics à l'aide d'un montant forfaitaire mensuel de fr. 100.- .

-réalisation d'un parking pour motocycles et pour deux roues légers en référence avec les normes de dimensionnement SN 640 065.

c. Appréciation de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis exprimé par le service cantonal de la mobilité qui donne un préavis favorable à la réalisation dudit projet. En particulier, ce dernier précise que des dispositions particulières devront être étudiées pour gérer le surplus de trafic sur le tronçon ouest de l'axe principal de Rhodanie.

d. Conclusions

Vu ce qui précède, l'autorité compétente constate que le plan partiel d'affectation est conforme aux prescriptions cantonales. Les oppositions y relatives, du chapitre 6, peuvent être levées.

7.5.2 Protection contre le bruit

a. Rapport d'impact

Le chapitre 3 du rapport d'impact examine les immissions sonores diurnes et nocturnes générées par le trafic routier. 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 des degrés de sensibilité (DS) au bruit qui attribue le degré III en bordure des avenues de Rhodanie, des Figuiers et de Cour. Le solde du périmètre de l'étude bruit étant colloqué en DS II conformément au plan d'attribution approuvé le 23 septembre 2003.

L'analyse des niveaux sonores a été réalisée pour le nouveau principe d'accès (giratoire) retenu au terme de l'élaboration du plan partiel d'affectation. Ainsi, les faibles augmentations de trafic sur le réseau principal n'entraîneront pas d'augmentation perceptible et significative des niveaux sonores sur les bâtiments existants; l'augmentation est de l'ordre de 0.1 dB (A). En complément, l'analyse montre une légère diminution des nuisances le long de l'avenue de Cour alors que les bâtiments existants situés le long du chemin du Stade subiront une forte augmentation tout en respectant les valeurs limites d'immissions pour le DS II. Pour les bâtiments existants proches du nouvel accès au futur parking le principe de prévention est respecté. Ainsi les valeurs de planification sont respectées pour l'ensemble des points d'évaluation de ce secteur.

b. Les avis exprimés

Le service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN, service cantonal spécialisé dans le domaine de la lutte contre le bruit au sens de l'article 13 OEIE) s'est déterminé comme suit :

- En fonction des charges de trafic prévisibles engendrées par la réalisation du parking et de son nouvel accès, 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 routiers nécessitant un assainissement).

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 du parking est faible et que les exigences des articles 7 et 9 de l'OPB sont garanties.

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 le bruit. Les oppositions y relatives, du chapitre 6, peuvent être levées.

7.5.3 Protection de l'air

a. Rapport d'impact

Le chapitre 4 du rapport d'impact détermine les impacts du plan partiel d'affectation sur la pollution atmosphérique dans le périmètre élargi (étude de trafic).

Il relève que les valeurs d'immissions de dioxyde d'azote (NO₂) dans le secteur d'étude se situent entre 27 et 44 µg/m³, soit une concentration moyenne de 32 µg/m³. Elles dépassent donc la valeur limite d'immissions de 30 µg/m³ (OPair, art.2, al.5). L'ensemble des activités générées par le plan partiel d'affectation représentera, à l'horizon 2005, une augmentation de 2.7 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) dues au trafic sur le réseau routier proche soit (0.09 t/an), alors que le stationnement produira à ce terme 0.24 t/an et le complément de chauffage 0.09 t/an, soit au total 0.42 t/an de NO_x.

En complément, le Plan des mesures (PDML), qui s'applique à l'agglomération lausannoise dans son ensemble, pronostique des immissions moyennes annuelles de NO₂ de 27 à 33 (µg/m³) sur le site à l'horizon 2005. A ce propos, il y a lieu de relever que la réalisation d'un concept énergétique utilisant l'eau du lac, ainsi que la maîtrise de la génération de trafic, représentent une part prépondérante du respect des dispositions du PDML. Les pronostics d'immissions sont donc 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 la 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 ne produira pas d'émissions d'oxydes d'azote supérieures à la moyenne, soit une augmentation des émissions de 0.42 t/an de NOx à l'horizon 2005. Cependant en regard de l'évolution de la pollution de l'air entre 1995 et 2000, le SEVEN exige une réduction supplémentaire de la génération de trafic fixée à 1550 mouvements par jour (TJM) pour le futur parking, dont il admet le dimensionnement à 700 places. Ainsi, le SEVEN demande la mise en place d'un système de contrôle et de comptage du trafic accompagné du respect des valeurs cibles d'isolation (norme SIA 380/1) des nouveaux bâtiments.

En conséquence, l'examen de compatibilité avec le Plan des mesures est assuré. Toutefois il conviendra, lors du suivi de ce dernier, d'évaluer l'adéquation entre les concentrations de polluants et l'évolution du trafic dans la région. Dans le cas d'inadéquation, des dispositions touchant à la gestion et à l'exploitation d'autres générateurs de trafic pourraient également être imposées dans la région.

c. Appréciation de l'autorité compétente

L'autorité compétente se rallie à l'avis du service spécialisé en matière de protection 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 plan des mesures de l'agglomération lausannoise approuvé le 21 juin 1995 par le Conseil d'Etat.

Elle partage l'avis dudit service spécialisé selon lequel il conviendrait d'imposer des dispositions relatives à la gestion et à l'exploitation d'autres générateurs de trafic si les concentrations de polluants ne diminuent pas dans la région 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 de l'air. Les oppositions y relatives, du chapitre 6, peuvent être levées.

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

L'incidence, à long terme, du présent plan partiel d'affectation sur la pollution de l'air est relativement peu significative en terme d'immissions de NO₂. En effet, pour autant que l'ensemble des bâtiments soit raccordé au système énergétique retenu et que la génération du trafic soit limitée à 1550 mouvements par jour, cette planification ne compromet pas la réalisation du Plan des mesures de l'agglomération lausannoise.

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 service spécialisés de l'Etat soient respectées. Sa décision sera soumise en consultation publique pendant dix jours, selon l'article 15 REIE.

De façon non exhaustive, la demande de permis de construire complémentaire devra notamment préciser :

- a. 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 pour le nouvel accès.
- b. Les dispositions techniques prises dans le domaine de la gestion et de l'exploitation du parking de 700 places permettant le respect de la génération de trafic limitée à 1550 mouvements par jour (TJM).
- c. L'intégration dans le paysage et la préservation des milieux naturels.
- d. Les impacts dus au chantier.

8. Conventions

CONVENTION

entre, d'une part,

La **COMMUNE DE LAUSANNE**, représentée par sa Municipalité, propriétaire des parcelles 4660, 4755, 4769, 4797, 9049 et 9344 de Lausanne, ci-après dénommée « la Commune »,

et, d'autre part,

- **PHILIP MORRIS INTERNATIONAL MANAGEMENT SA**, représentée par Messieurs Marco Kuepfer et Michel Vernaz, propriétaire des parcelles 2618, 4756 et 4757 de Lausanne, ci-après dénommée « **PMIM SA** »,
- la **Caisse de Pensions PHILIP MORRIS EN SUISSE**, représentée par Madame Isabelle Nicol et Monsieur Thomas Kueffer, propriétaire du droit distinct et permanent n° 20227 de Lausanne, ci-après dénommée « **CPPMS** »,

il est exposé préliminairement ce qui suit :

dans le cadre de l'extension du siège de PMIM SA, comprenant la construction de nouveaux bâtiments, la création d'un parking souterrain de 700 places et diverses transformations, la Commune prévoit d'adapter le plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre l'avenue de Cour, le chemin de la Batelière, les limites nord de la parcelle n° 916 et Est des parcelles Nos 4769, 4768 et 3018, le chemin des Plaines, l'avenue de Rhodanie et le chemin du Stade par un addenda au plan d'extension n° 583 du 25 février 1977, par un addenda au plan partiel d'affectation n° 669 du 14 septembre 1994 et par une radiation du plan d'alignement n° 255A du 24 juillet 1936, notamment pour améliorer le système d'accès au parking souterrain.

La réalisation de cet important complexe administratif nécessite de définir conventionnellement divers points liés aux opérations susmentionnées.

Ceci exposé, les parties conviennent :

1. Financement des études et de la réalisation de l'ensemble du giratoire sur l'avenue de Rhodanie

En remplacement de la réalisation des accès conformes au PPA 669 et du remaniement du carrefour Stade-Rhodanie à charge de PMIM SA, la Commune construira un giratoire à l'avenue de Rhodanie selon l'avant-projet établi par le service des routes et voirie, plan n° 483.16/2 du 22 mars 2004, sous réserve de l'obtention des autorisations et ratifications légales.

L'estimation du coût des études et de la réalisation de l'ensemble du giratoire, y compris les aménagements routiers et installations accessoires nécessaires, est de fr. 1'700'000.-, hors TVA (estimation avril 2004).

PMIM SA, déclencheur des travaux et bénéficiaire d'importants avantages de la concrétisation de ce projet, financera 75 % des coûts totaux finaux des études et de la réalisation du giratoire sur l'avenue de Rhodanie.

La participation de PMIM SA de fr. 1'275'000.-, hors TVA, est une participation forfaitaire, indépendante des coûts réels des travaux, qui sera indexée selon l'indice des prix de la construction de l'Office fédéral de la statistique (construction de routes en région lémanique GE, VD, VS) entre avril 2004 et la fin des travaux, auquel il faudra rajouter la TVA.

PMIM SA honorera les premières factures des entreprises adjudicataires jusqu'à concurrence du montant maximum de sa participation. Ensuite, la Commune prendra à sa charge le solde des frais.

Sont expressément exclus de cet arrangement les risques, coûts supplémentaires et inconvénients, notamment au niveau des délais, liés à d'éventuelles découvertes archéologiques. Dans ce cas, PMIM SA prendra à sa charge, en plus de sa participation convenue, 75% des coûts effectifs liés à ces découvertes, après déduction d'éventuelles subventions de la Confédération et du Canton.

2. Cession de la partie de la parcelle No 4756, propriété de PMIM SA, touchée par la réalisation du giratoire

PMIM SA cédera gratuitement à la Commune la partie de la parcelle n° 4756 touchée par la réalisation du giratoire d'une surface approximative de 26 m², teintée en orange sur le plan du 2 juin 2004 établi par le service du cadastre. Le terrain cédé sera intégré au domaine public.

PMIM SA s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de la réalisation de ce giratoire, dans les meilleurs délais, en particulier à signer tous documents nécessaires à l'obtention de l'autorisation de le construire et des ratifications légales y relatives.

Le terrain sera cédé à la fin des travaux, une fois le plan d'abornement établi par le service du cadastre.

3. Constitution d'une servitude foncière de passage à pied, pour tous véhicules et canalisations sur les parcelles nos 4755 et 9049, propriétés de la Commune

Les parties constitueront une servitude foncière de passage à pied, pour tous véhicules et canalisations en faveur des parcelles n° 2618 et 4756, propriétés de PMIM SA, pour les passages souterrains à construire dans les parcelles n° 4755 et 9049 de la Commune.

Cette servitude s'exercera conformément aux tracés figurés à titre indicatif en brun sur le plan du 2 juin 2004 établi par le service du cadastre. Tous les ouvrages ou parties d'ouvrages seront recouverts d'une couche de terre d'au moins 1,60 m. d'épaisseur à l'exception des cas expressément prévus sur ledit plan.

Les frais de construction, d'entretien, de maintien et de rénovation éventuelle des passages souterrains seront entièrement à la charge des fonds dominants qui assumeront également toutes responsabilités pour tout dommage et inconvénient dont ces ouvrages pourraient être la cause ou l'objet.

Cette servitude sera concédée pour une durée illimitée et à titre gratuit.

La Commune, en tant que propriétaire des parcelles n° 4756 et 9049, donnera une procuration au mandataire de PMIM SA conformément à l'article 73 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RATC) pour autoriser le mandataire à mettre à l'enquête publique les passages souterrains sur les deux parcelles communales susmentionnées. Les droits privés de la Commune de Lausanne, les ratifications légales qui pourraient se révéler nécessaires ainsi que la décision municipale qui sera requise à l'achèvement de la procédure menée selon la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) sont expressément réservés.

4. Déplacement des collecteurs traversant les parcelles n° 2618 et 4757

Les collecteurs d'eaux usées Ø 800 et d'eaux claires Ø 500 seront déplacés par PMIM SA selon les normes et directives des services communaux compétents et conformément au projet de PMIM SA du 15 mai 2003 (plan TJ-C+R-310, réactualisé TJ-DEFG-004).

Les modalités de ce déplacement sont définies dans les charges du permis de construire du 2 février 2004 et les travaux réalisés après approbation des plans d'exécution par le service d'assainissement.

5. Constitution d'une servitude personnelle de collecteur d'égouts en faveur de la Commune de Lausanne sur les parcelles n° 2618, 4757 et 9049

Les parties constitueront une servitude personnelle de collecteur d'égouts en faveur de la Commune de Lausanne, dont les fonds servants seront les parcelles n° 2618 et 4757, propriétés de PMIM SA, et 9049, propriété de la Commune.

Cette servitude s'exercera, conformément au levé après exécution des travaux établi par le service du cadastre, sur une largeur de 1,50 mètres de part et d'autres des canalisations, avec droit de passage pour l'accès, l'entretien, la réparation et le remplacement des ouvrages et restriction de construction sur les conduites. La bénéficiaire s'engage à assurer une parfaite remise en état des lieux après chaque intervention.

L'entretien sera à la charge de la Commune de Lausanne.

Cette servitude sera concédée pour une durée illimitée et à titre gratuit.

6. Emprise de chantier sur une partie de la zone de verdure comprise entre les parcelles n° 2618, 4756 et 4757, parfaite remise en état des lieux et réaménagement

La Commune autorise PMIM SA à utiliser la zone hachurée en vert sur le plan du 2 juin 2004 établi par le service du cadastre comme emprise de chantier pour la durée des travaux. PMIM SA assumera toutes responsabilités relatives à des dommages et accidents qui pourraient survenir.

A la fin des travaux, PMIM SA remettra en parfait état les lieux touchés et aménagera l'entier de la zone hachurée en vert sur le plan du service du cadastre, selon les normes et directives des services communaux compétents, et conformément au projet des aménagements extérieurs du plan COUR-CAMPUS DL.C+305 du 15 mai 2003 des mandataires Devanthéry-Lamunière et Borgeaud. Ce projet sera adapté, si nécessaire, pour tenir compte des passages souterrains ayant une profondeur insuffisante.

Les frais d'études complémentaires, de remise en état et d'aménagement seront entièrement à la charge de PMIM SA.

7. Constitution d'une servitude foncière et personnelle d'usage de places de parc intérieures conformément à l'art. 29, chapitre III, du règlement du plan partiel d'affectation

Les parties constitueront une servitude foncière et personnelle d'usage de places de parc intérieures en faveur du droit distinct et permanent n° 20227, propriété de CPPMS, grevant la parcelle n° 2618, propriété de PMIM SA et au bénéfice de la Commune de Lausanne.

Cette servitude donnera le droit d'affecter au droit distinct et permanent n° 20227 135 places de parc aménagées dans la parcelle n° 2618.

La Commune de Lausanne sera bénéficiaire de cette servitude, uniquement pour vérifier le respect de l'article 29, chapitre III, du règlement du plan partiel d'affectation.

8. Constitution d'une servitude foncière et personnelle d'usage de places de parc intérieures conformément à l'art. 10, chapitre II, du règlement du plan partiel d'affectation

Les parties constitueront une servitude foncière et personnelle d'usage de places de parc intérieures en faveur de la parcelle n° 4756, grevant la parcelle No 2618, toutes deux propriétés de PMIM SA et au bénéfice de la Commune de Lausanne.

Cette servitude donnera le droit d'affecter à la parcelle n° 4756 200 places de parc aménagées dans la parcelle n° 2618.

La Commune de Lausanne sera bénéficiaire de cette servitude, uniquement pour vérifier le respect de l'article 10, chapitre II, du règlement du plan partiel d'affectation.

9. Mise en place d'un système de gestion du trafic limité pour le parking souterrain

Le parking souterrain de PMIM SA sera équipé d'un système de comptage des mouvements journaliers des véhicules à l'entrée et à la sortie. Le choix technique pour le comptage est libre (mécanique, électromagnétique ou par ondes hertziennes).

Le trafic sera limité à un Trafic Journalier Moyen (TJM) de 1'550 véh./jour calculé sur les 7 jours de la semaine (moyenne arithmétique des valeurs journalières).

Les relevés des TJM seront transmis trimestriellement par PMIM SA à la Commune sous forme informatique (fichiers ASCII structurés ou tableaux de type Excel).

Les dispositions à prendre en cas de dépassement du TJM de 1'550 véh./jour sont définies dans les charges du permis de construire du 2 février 2004 et seront complétées si nécessaire dans les prochains permis de construire.

10. Mesures incitatives à l'utilisation des transports collectifs en faveur de tous les employés de PMIM SA

PMIM SA incitera ses collaborateurs à utiliser les transports collectifs.

Elle offre actuellement un montant forfaitaire mensuel de fr. 100.- à tous ses collaborateurs utilisant les transports collectifs pour se rendre à leur travail. Cette politique environnementale de l'entreprise ne sera pas limitée en durée et le montant forfaitaire sera adapté, tous les 5 ans à l'indice des prix à la consommation (IPC).

11. Cession du hors-ligne de la parcelle n° 4757, propriété de PMIM SA

PMIM SA cédera gratuitement à la Commune le hors-ligne au sud de la parcelle No 4757 d'une surface approximative de 360 m², teinté en jaune sur le plan du 2 juin 2004 établi par le service du cadastre.

Le terrain sera cédé en l'état et sans garantie dès que les deux addenda et la radiation partielle du plan d'alignement seront légalisés et ratifiés par les autorités concernées. Il sera laissé en jouissance selon les règles habituelles de la Commune et une autorisation à bien-plaire sera établie en conséquence.

Dans le cas où une barrière serait placée sur le terrain cédé, son type ainsi que son emplacement devront être définis en collaboration avec les services communaux compétents de façon à ce qu'elle s'intègre au mieux dans le projet de Coteau de Cour (COUR-CAMPUS DL.C+305).

12. Constitution d'une servitude d'usage et de canalisations sur les parcelles n° 4660 et 4797, propriétés de la Commune

Les parties constitueront une servitude foncière d'usage et de canalisations en faveur de la parcelle n° 4756, propriété de PMIM SA et grevant les parcelles n° 4660 et 4797, propriétés de la Commune.

Cette servitude permettra l'établissement d'une station de pompage et des conduites nécessaires à un système de pompe à chaleur et s'exercera conformément aux tracés figurés à titre indicatif en bleu sur le plan du 2 juin 2004 établi par le service du cadastre (annexe 2).

La construction de la station de pompage et la pose des conduites, ainsi que leur entretien ultérieur, incomberont au propriétaire du fonds dominant, qui assurera la parfaite remise en état des lieux après chaque intervention.

Les frais de déplacement ou de protection des conduites existantes, quelle qu'en soit la cause, seront à la charge du propriétaire du fonds dominant. La conduite de pompage de Bellerive plage doit pouvoir être changée en tout temps.

En cas de désaffectation de tout ou partie des installations, celles-ci seront supprimées, par et aux frais du propriétaire du fonds dominant qui assurera la parfaite remise en état des lieux touchés par les travaux, selon les normes et directives des services communaux.

Cette servitude sera concédée pour une durée illimitée, à titre gratuit et simultanément à l'octroi du permis de construire pour cet équipement.

13. Permis pour usage du domaine public pour deux conduites de pompage des eaux du lac

La Commune octroiera au propriétaire de la parcelle No 4756 de Lausanne un permis pour usage du domaine public de l'avenue de Rhodanie pour les tronçons concernés des deux conduites de pompage des eaux du lac, tracé figuré à titre indicatif en vert sur le plan du 2 juin 2004 établi par le service du cadastre, conformément à l'art. 29 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes.

Le propriétaire paiera à la Commune, dès la fin des travaux, une redevance annuelle fixée à fr. 14.30 par mètre carré, conformément au tarif des autorisations à bien-plaire actuellement en vigueur. Les modifications ultérieures éventuelles de ce tarif sont expressément réservées. La surface définitive sera déterminée selon les ouvrages réalisés et le permis d'usage sera établi par le service du cadastre dès la fin des travaux.

14. Servitude personnelle d'usage d'un poste de transformation, de passage à pied et pour tous véhicules et de passage de canalisations

L'alimentation électrique des nouveaux bâtiments impliquera la construction d'un poste de transformation dans le nouveau complexe administratif. Une servitude personnelle d'usage d'un poste de transformation, de passage à pied et pour tous véhicules et de passage de canalisations en faveur de la Commune et grevant la parcelle 2618 de Lausanne, propriété de PMIM SA, devra être établie.

Cette servitude autorisera gratuitement la bénéficiaire d'utiliser le local abritant le poste de transformation électrique, d'accéder à ce local à pied et avec tous véhicules et de poser les canalisations nécessaires pour l'alimenter. Les frais de construction du local du poste de transformation et du passage à pied et pour tous véhicules seront à la charge du fonds servant. En cas de construction sur le tracé des canalisations, leur déplacement sera réalisé aux frais du fonds servant.

Le raccordement électrique des nouveaux bâtiments du complexe administratif construit sur le fonds servant est à la charge du propriétaire dudit fonds.

L'assiette de cette servitude, son exercice de détails et la répartition des frais de pose des canalisations et d'entretien sera déterminée d'entente entre les parties, au plus tard, lors de l'établissement des plans définitifs de construction des bâtiments.

Cette servitude sera concédée pour une durée illimitée et à titre gratuit. Les éventuelles cédules hypothécaires qui grèveront le fonds servant seront postposées à la nouvelle servitude constituée.

La Commune s'engage à faire radier, à ses frais, la servitude constituée le jour où les bâtiments prévus seront démolis.

15. Dispositions finales

Les points 9 et 10 feront partie des dispositions compensatoires de la décision finale et ils feront l'objet de charges au nouveau permis de construire qui devra être délivré.

Les actes définitifs relatifs aux points 2, 3, 5, 7, 8, 11, 12, 13 et 14 seront établis après la légalisation des deux addenda et de la radiation partielle du plan d'alignement précités ou selon la situation des différents travaux. Tous les frais de géomètres, de notaires, de registre foncier et autres seront pris en charge par la Commune pour les points 2, 5, 11, 13 et 14 et par PMIM SA pour les points 3, 7, 8 et 12.

Si les deux addenda et la radiation partielle du plan d'alignement n'étaient pas légalisés, ou si les ratifications légales n'étaient pas obtenues, la présente convention serait purement et simplement considérée comme caduque, sans qu'il soit dû d'indemnité de part et d'autre, à quelque titre que ce soit.

Etablie en 3 exemplaires originaux à Lausanne, un pour chaque partie, le 8 juin 2004

Pour PHILIP MORRIS INTERNATIONAL MANAGEMENT SA :

Marco Kuepfer

Michel Vernaz

Pour la Caisse de Pensions PHILIP MORRIS EN SUISSE :

Isabelle Nicol

Thomas Kueffer

Pour la Commune de Lausanne :

Le Syndic :

Daniel Brélaz

Le Secrétaire :

François Pasche

CONVENTION

entre, d'une part,

La **COMMUNE DE LAUSANNE**, représentée par sa Municipalité, ci-après dénommée «la Commune»,

et, d'autre part,

La **FONDATION DE PREVOYANCE DE BRITISH AMERICAN TOBACCO SWITZERLAND S.A.**, représentée par M. Claudio Rollini et Mme Eliane Hoeflich, propriétaire de la parcelle 3018 de Lausanne, ci-après dénommée «BAT»,

il est exposé préliminairement ce qui suit :

dans le cadre de l'extension du siège de Philip Morris International Management SA, comprenant la construction d'un nouveau bâtiment et d'un parking de 497 places - conformément au plan partiel d'affectation N° 669 - ainsi que des transformations diverses dans le bâtiment récemment acquis à l'avenue de Rhodanie N° 50 - conformément au plan d'extension N° 583 - la Commune prévoit d'adapter les plan d'extension N° 583 du 25 février 1977 et plan partiel d'affectation N° 669 du 14 septembre 1994, de radier partiellement le plan d'alignement N° 255A du 24 juillet 1936, ceci en vue de pouvoir implanter les 200 places de stationnement jamais réalisées dans le bâtiment sis à l'avenue de Rhodanie 50, sous les nouvelles constructions sises sur la parcelle N° 2618 et de créer alors un nouveau système d'accès au futur parking souterrain de 700 places par la construction d'un giratoire sur l'avenue de Rhodanie.

La réalisation de cet ouvrage, dans sa configuration la moins contraignante, anticipe néanmoins d'environ 10 m² sur la parcelle N° 3018, propriété de BAT, et nécessite de définir conventionnellement divers points entre les parties susmentionnées.

Ceci exposé, les parties conviennent :

1. Financement des études et de la réalisation de l'ensemble du giratoire sur l'avenue de Rhodanie

La Commune construira un giratoire à l'avenue de Rhodanie selon l'avant-projet établi par le service des routes et voirie, plan n° 483.16/2 du 22 mars 2004, sous réserve de l'obtention des autorisations et ratifications légales.

La totalité des coûts des études et de la réalisation du giratoire, y compris les modifications mineures d'accès à la parcelle 3018 et la création de 4 places de parc "visiteurs" en remplacement de 3 qui seront supprimées, sera prise en charge par la Commune et Philip Morris International Management SA.

Dans le cas particulier, la Commune acceptera à bien-plaire les 4 nouvelles places de parc "visiteurs" qui anticipent sur la fraction de la parcelle privée communale 4755 actuellement laissée en jouissance à BAT. La concession à bien-plaire n°712 sanctionnant cet état de fait sera adaptée en conséquence.

2. Cession de la partie de la parcelle 3018, propriété de BAT, nécessaire à la réalisation du giratoire

BAT cédera gratuitement à la Commune la partie de la parcelle 3018 nécessaire à la réalisation du giratoire d'une surface approximative de 10 m², teintée en bleu sur le plan du 28 avril 2004 établi par le service du cadastre.

BAT s'engage à signer, le moment venu (cf. art. 4, alinéa 2 ci-dessous) tous documents nécessaires à la mise à l'enquête publique du giratoire, à condition que ce dernier soit rigoureusement conforme au plan partiel d'affectation.

Le terrain sera cédé à la fin des travaux, une fois le plan d'abornement établi par le service du cadastre.

3. Radiation de la servitude de passage à pied au profit de la Commune de Lausanne et grevant la parcelle 3018, propriété de BAT

La Commune radiera gratuitement la servitude personnelle de passage à pied n°475'989 dont elle est bénéficiaire et grevant la parcelle 3018, propriété de BAT.

La réquisition de radiation sera déposée au registre foncier, simultanément à celle de la cession mentionnée au point 2 ci-avant.

4. Dispositions finales

Tous les frais de géomètre, de notaire, de registre foncier et autres relatifs à la présente convention seront pris en charge par la Commune.

Cette convention ne sera exécutoire que lorsque l'addenda au PPA 669 et PE 583 sera entré en vigueur, c'est-à-dire que toutes les oppositions auront été traitées et que tous les droits de recours seront échus. Les droits de BAT d'intervenir dans ladite procédure d'adoption de l'addenda sont expressément réservés, notamment ceux de déposer des observations ainsi qu'une opposition. De plus, pour le cas où le giratoire ne serait pas réalisé, la présente convention serait considérée comme caduque, sans qu'il ne soit dû d'indemnité de part et d'autre, à quelque titre que ce soit.

Lausanne, le 11 juin 2004

Au nom de la FONDATION DE PREVOYANCE DE BRITISH
AMERICAN TOBACCO SWITZERLAND SA

Claudio Rollini Eliane Hoeflich

Commune de Lausanne

Le Syndic :
Daniel Brélaz

Le Secrétaire :
François Pasche

Annexes : 1. Plan du service du cadastre établi le 28 avril 2004
2. Servitude personnelle n°475'989

9. Vente de 1'113 mètres carrés de la parcelle n° 4755 située au ch. du Stade 17

9.1 La Commune est propriétaire de la parcelle n° 4'755, d'une surface de 2'728 mètres carrés, située au chemin du Stade 17, entre la parcelle n° 4'756, au Sud, et la parcelle n° 4'757, au Nord, toutes les deux propriétés de Philip Morris International Management S.A.

Le bien-fonds communal, loué fr. 40'000.- par année à la Société ci-dessus, pour une surface de 1'210 m², est occupé par un pavillon scolaire désaffecté dont la construction remonte à 1958 et qui a été aménagé en bureaux par le locataire.

9.2 Dès janvier 1996, Philip Morris a fait part à la Municipalité de son souhait de pouvoir acquérir la parcelle communale n° 4'755, afin d'y réaliser la trémie d'accès du futur parking souterrain prévu par le plan partiel d'affectation n° 669. Des pourparlers se sont alors engagés entre Philip Morris et le secrétaire de la Commission immobilière, qui ont abouti à un accord en automne 1997.

Toutefois, la Société ci-dessus n'ayant pas concrétisé ses intentions concernant son agrandissement, l'affaire est restée en suspens jusqu'en 2003, date à laquelle ladite société a manifesté son intention de regrouper 1'500 places de travail dispersées dans différents bâtiments et de construire à cette fin les bâtiments autorisés dans le PPA n° 669. De plus, Philip Morris avait acquis la parcelle n° 4'756 propriété de la Société Kodak, ce qui permettait de rechercher, entre autre, une solution différente d'accès au parking prévu sur la parcelle n° 4'285, à partir de l'avenue de Rhodanie.

Bien que l'achat d'une partie de la parcelle n° 4'755 ne fût ainsi plus nécessaire à l'accès à son parking, Philip Morris a confirmé son vif intérêt pour l'acquisition de ce bien-fonds. En effet, la Société souhaite implanter, entre la parcelle n° 4'755 et la parcelle n° 4'757, une crèche pour 120 enfants et une médiathèque ou un centre de formation.

9.3 En 1996, le prix discuté tenait compte, d'une part, du fait que le pavillon était démoli et, d'autre part, que la surface à vendre représentait 1'210 m² environ ; ce prix considérait aussi l'importance, pour Philip Morris, d'acquérir un bien-fonds indispensable à l'accès à son parking, élément important dans le projet d'agrandissement envisagé.

Deux éléments nouveaux sont survenus : la possibilité de construire un bâtiment de deux niveaux en lieu et place du pavillon scolaire et la réduction de la surface de 1'210 m² environ à 1'113 m². En effet, initialement, il était prévu de supprimer la limite des constructions que maintient finalement le PPA.

Dès lors, le prix du terrain a été estimé fr. 850'000.-, ce qui représente environ fr. 763.-le m², pour un coefficient d'utilisation du sol (cus) de 0,54 (rapport entre la surface de plancher brute supputée et la surface cadastrale vendue). Ce prix, d'abord confirmé par la Commission immobilière, a été accepté par Philip Morris Management S.A.

9.4 La vente de la surface ci-dessus, même si elle n'a pas le caractère obligatoire résultant des anciens projets d'accès au parking de Philip Morris, est justifiée dans la mesure où cette Société veut compléter son extension par un équipement en rapport avec les besoins de son personnel (crèche, formation). De plus, le bien-fonds est encastré dans la parcelle n° 4'756 ; sa vente apparaît donc comme logique.

10. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis n° 2004/25 de la Municipalité, du 24 juin 2004;
oui 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 concernant les terrains compris entre l'avenue de Cour, le chemin de la Batelière, les limites nord de la parcelle n° 916 et est des parcelles n° 4769, 4768 et 3018, le chemin des Plaines, l'avenue de Rhodanie et le chemin du Stade, addenda au plan d'extension n° 583 du 25 février 1977, addenda au plan partiel d'affectation n° 669 du 14 septembre 1994, radiation partielle du plan d'alignement n° 255A du 24 juillet 1936, modification du plan partiel d'affectation n° 705 du 10 avril 2001 ;
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 à l'intervention et aux oppositions déposées pendant l'enquête publique ;
4. d'approuver l'étude d'impact, première étape, du plan partiel d'affectation qui est conforme aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement ;
5. d'approuver les conventions telles qu'elles figurent au chapitre 8 du préavis ;
6. d'approuver la vente telle qu'elle figure au chapitre 9 du préavis ;
7. 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 ;
8. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
9. 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 7 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante ;
10. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce 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.

Au nom de la Municipalité :

Le Syndic :

Le Secrétaire :

Daniel Brélaz

François Pasche