

**Réaménagement et réfection de la partie sud de la place sise au Pont de Chailly
Aménagement définitif de la partie centrale du giratoire**

Préavis n° 2005/27

Lausanne, le 28 avril 2005

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement de 1'645'000 francs pour financer le réaménagement et la réfection de la partie sud de la place sise au Pont de Chailly, du trottoir situé devant les n^{os} 2-4 et 6 de l'avenue de Chailly, ainsi que le réaménagement définitif de la partie centrale du giratoire. Elle fait suite aux décisions du Conseil communal sur le préavis n° 2003/54¹

2. Préambule

2.1 Historique et rappel

Lors du vote du préavis n° 2003/54, relatif à l'aménagement de la partie nord de la place sise au Pont de Chailly et de l'aménagement provisoire de la partie sud de ladite place, le 27 janvier 2004², le débat au Conseil communal fut animé. L'idée d'une « zone de rencontre », et le diamètre du giratoire projeté, jugé excessif, ont notamment fait l'objet de diverses réflexions et prises de positions rapportées dans la presse. Le groupe socialiste s'est engagé à revenir en commission avec une proposition concrète concernant ce réaménagement.

A l'issue des débats, le Conseil communal a modifié les conclusions dudit préavis en ces termes :
« d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 4'540'000 francs pour le réaménagement de la voirie et les travaux du Service d'assainissement et de **eauservice**, au nord de la place sise au Pont de Chailly et l'avenue de la Vallonnette et pour l'aménagement provisoire d'un giratoire à l'articulation des avenues de Chailly et de Béthusy et de la partie sud de la place sise au Pont de Chailly ».

En date du 14 juin 2004 la Société de développement de Chailly-Béthusy et l'Association des commerçants de Chailly ont déposé, auprès du Conseil Communal et de la Municipalité, une pétition³ munie de 505 signatures, demandant que la construction du giratoire ait un caractère définitif, contrairement à la décision prise à une très courte majorité, lors de la séance du Conseil communal du 27 janvier 2004.

¹ BCC 2003-2004, tome II, p. 836

² BCC 2003-2004, tome II, p. 847

³ BCC n° 6 du 15.06.2004, p. 505

Le 14 septembre 2004, le Parti Socialiste lausannois, a déposé, en collaboration avec les associations «ATE» (Association Transports et Environnement) et «Droit de Cité», sous la signature de Mesdames Claire Attinger Doepper, Sylvie Favre et de Monsieur Alain Bron, tous membres du groupe socialiste du Conseil communal, une motion⁴ intitulée «Pour une nouvelle réflexion sur l'aménagement du Pont de Chailly». Celle-ci a été examinée par une commission du Conseil communal le 3 décembre 2004 et devrait être traitée ce printemps par le Conseil Communal. Néanmoins, les points abordés dans cette motion ont été étudiés et figurent au chapitre 3 du présent préavis.

Les questions soulevées par ces différents groupes n'ont pas réellement surpris la Direction des travaux et la Municipalité. Elles sont légitimes et compréhensibles, s'agissant d'un réaménagement d'une telle importance, mais elles sont apparues quelque peu prématurées. En effet les aménagements proposés pour le sud de la place avaient un caractère provisoire clairement affirmé dans le préavis n° 2003/54 et ceci a été confirmé en séance de commission. Lors de la présentation de ce dernier, la position de l'accès depuis la place au futur centre commercial avec un parking enterré, situé entre la place et le chemin des Fauconnières, n'était pas définitivement arrêtée.

Enfin le 26 novembre 2004 l'Association des commerçants de Chailly et la Société de développement de Chailly-Béthusy ont remis à la Direction des travaux une étude d'aménagement réalisée par M. Bernard Matthey, architecte et vice-président de dite société.

2.2 Nouveau contexte et opportunités d'interventions

Depuis l'étude du préavis n° 2003/54, les promoteurs, avec la collaboration de la Municipalité, ont entre-temps considéré que l'accès à un éventuel centre commercial au sud de la place du Pont de Chailly pouvait s'effectuer sans trémie spécifique au milieu de la place. Ce nouveau contexte a permis aux services techniques de la Ville de lancer les études pour un réaménagement définitif du sud de la place.

En outre, il convient de signaler que les travaux réalisés en 2004 comprenaient également la mise en place d'importants réseaux de canalisations, notamment la réalisation pour **eauservice** du dernier tronçon de la liaison transversale de l'Est lausannois en direction de Sauvabelin. Les très bonnes relations entretenues durant le chantier avec les représentants des commerçants ont permis de poursuivre l'extension du réseau des conduites d'**eauservice** vers le sud de la place en direction de l'avenue de Béthusy. A ce jour, les principaux travaux d'équipement du sud de la place sont déjà réalisés.

Compte tenu de ces éléments, il est apparu légitime de mettre au point le projet définitif des aménagements de surface qui permettrait de terminer les travaux, sauf imprévus, pour fin 2005, voire début 2006.

2.3 Mise au point d'un nouveau projet en concertation avec les motionnaires et les associations de quartier

Confirmant sa volonté d'informer et d'impliquer dans ce projet toutes les associations intéressées, la Direction des travaux a réuni, à plusieurs reprises, les motionnaires, l'ATE et Droit de Cité, ainsi que des représentants de l'Association des commerçants et de la Société de développement de Chailly-Béthusy.

Les discussions, riches en enseignements, ont finalement permis d'analyser les deux variantes « extérieures » au projet de l'administration communale et facilité ainsi la mise au point d'un projet de « consensus » élaboré par la Direction des travaux.

⁴ BCC n° 9, du 14 .09.2004, p. 848

3. Suite donnée au préavis 2003/54

Faisant suite au débat du 27 janvier 2004, les associations ATE - Droit de Cité- parti socialiste (ATE-DC-PS), ont élaboré des photomontages que l'on doit plus considérer comme l'illustration d'un concept visant à créer une « zone de rencontre » que comme un véritable projet. Leur proposition cherchait à améliorer le confort des piétons, à favoriser en priorité leurs déplacements, ainsi que les échanges et les rencontres entre les personnes. Ces propositions sont analysées ci-dessous.

3.1 Le principe de la « zone de rencontre »

La zone de rencontre est un concept relativement nouveau dans les ordonnances de l'Office Fédéral des Routes (OFROU) puisque celles-ci datent du 28 septembre 2001 et ne sont applicables que depuis le 1er janvier 2002. En résumé, la « zone de rencontre » oblige les véhicules à circuler à 20 km/h au maximum, la priorité étant donnée aux piétons dans une zone clairement définie par des aménagements et une signalisation adéquats. Ce dispositif entraîne, par exemple, l'abandon du balisage des passages piétons. L'OSR précise encore à son article 2a, 5^e § : « Les signaux « Zone 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible ».

3.2 Réflexions sur la mise en place d'une « Zone de rencontre » au Pont de Chailly

L'avenue de Béthusy est classée dans le plan directeur comme « route principale B » et n'entre pas, à priori, dans la définition d'une route secondaire. Dans l'argumentaire accompagnant le dépôt de la motion, les auteurs en sont d'ailleurs conscients et suggèrent à la Ville de demander une dérogation à l'OFROU pour ce projet (communiqué de l'ATE et DC à l'attention du Conseil Communal et de la Municipalité de Lausanne, du 19 janvier 2004 – page 3 « Un essai avec une zone de rencontre ? »).

Cette demande de dérogation n'a pas été requise dans la mesure où le concept d'une « Zone de rencontre » n'est pas adapté à ce cas précis. Le Pont de Chailly est en effet situé à la jonction d'axes routiers principaux (avenue de Béthusy et avenue de Chailly) et d'axes routiers de distribution et de desserte (av. de la Vallonnette - ch. de Rovéréaz - ch. du Devin). Plus de 20'000 véhicules y convergent chaque jour. De plus, les transports publics y occupent également une place importante aux heures de pointe, avec la ligne n° 7, d'une cadence de 5 minutes, ainsi que la ligne interurbaine n° 66, dont la cadence est d'une heure. Etant donné la complexité et l'intensité des flux à gérer, le risque a été jugé trop important de voir les piétons et notamment les enfants, traverser la chaussée sans la protection spécifique d'un passage piéton.

3.3 Un giratoire fortement réduit

Dans la proposition de l'ATE-DC-PS, le diamètre maximal du giratoire est compris entre 20 et 22 mètres ; le centre y est conçu comme étant franchissable. Cette solution tend à réduire au strict minimum l'espace consacré à la circulation et rend possible, selon les auteurs de ce projet, le franchissement du giratoire par les piétons, à l'instar d'un aménagement réalisé au centre de Chambéry, par exemple. L'arrêt de bus, direction Val-Vert, est proposé en face de l'arrêt direction centre-ville.

3.4 Incidences d'un giratoire réduit

Le modeste diamètre proposé par l'ATE-DC-PS oblige tous les véhicules lourds (bus, camions divers, autocars) à rouler sur la pastille centrale. Dès lors, l'effet modérateur voulu par le giratoire proposé par la Municipalité ne peut être garanti, notamment aux heures de faible affluence ou durant la nuit, et l'on peut craindre que les automobilistes ne se privent pas de passer à « bonne » allure au milieu d'un giratoire devenu quasiment « virtuel ». Les **tl** ont, en outre, fait part de leur refus de ce dispositif en relevant un risque majeur d'embouteillages dû à des véhicules mal positionnés dans l'anneau. Il convient enfin de rappeler que pendant la période de réalisation des travaux sur l'avenue de Chailly, ce giratoire servira provisoirement de zone de rebroussement pour les **tl** ; de même, il pourrait être utilisé

dans le futur comme élément de régulation en bout de ligne. Dans ces deux cas, le diamètre nécessaire à cette manœuvre pour les convois de grande envergure, est de l'ordre de 28 mètres.

3.5 Un concept réajusté

Afin d'analyser et de mesurer toutes les incidences, la variante de l'ATE-DC-PS a été dessinée par la Direction des travaux en abandonnant l'idée d'une « zone de rencontre ». Toutefois, pour la rendre conforme aux exigences des **tl** en particulier, un giratoire de 28 mètres non franchissable a été inséré. Dès lors, le stationnement en épi placé de part et d'autre de la place se raccorde côté sud à l'avenue de Béthusy par un effet de virage. Cette variante permet une arborisation nouvelle qui s'aligne sur les deux rangées d'arbres nouvellement plantés sur la zone nord. Lors de l'étude des variantes, cette interprétation a été présentée aux associations ATE-DC-PS qui ont, à priori, accepté cette adaptation.

3.6 Considérations au sujet de la zone de stationnement

Ce dispositif est spatialement intéressant, mais une analyse plus fine en démontre les limites. La disposition des places de parc entraîne des manœuvres de parage, en marche arrière surtout, sur les deux voies de circulation de la place et crée des conditions délicates pour les autres usagers de la route, en particulier pour les transports publics. Les véhicules en attente d'une place de parc disponible risquent également d'obstruer tout ou partie de la voie de circulation. En outre, les automobilistes, devenus piétons, doivent traverser l'avenue de Béthusy sur les deux passages piétons situés de part et d'autre du stationnement, avec le risque accru de traversées directes en direction des commerces situés à l'est, situations susceptibles de causer des accidents.

Par ailleurs, de par l'étroitesse des surfaces de stationnement récupérables pour des fêtes occasionnelles, cette disposition du parage n'offre pas de solution véritablement intéressante.

3.7 Nouveau positionnement de l'arrêt de bus direction Val-Vert

L'arrêt de bus, direction Val-Vert, est proposé en face de l'arrêt direction centre-ville. Les espaces d'attente sont ainsi agrandis et un abri bus peut être placé entre les n° 2 et 4 de l'avenue de Chailly.

3.8 Considérations au sujet des arrêts de bus

Les **tl** rejettent ce dispositif et argumentent que les piétons traversant devant le bus feront obstacle à sa réinsertion dans le trafic diminuant ainsi sa vitesse commerciale. En outre cet aménagement supprime l'accès à la vingtaine de places de stationnement situées dans la cour, derrière les immeubles n° 2 et 4 de l'avenue de Chailly.

3.9 Propositions

Comme déjà mentionné au chapitre 2.3, le projet élaboré par les services techniques de la Ville a intégré, dans la mesure du possible, les propositions faites par l'ATE-DC-PS, ainsi que celles figurant sur le projet de la Société de développement et de l'Association des commerçants de Chailly, dont la description est faite au chapitre 4. Le projet de la Ville se veut une solution de consensus, dans le respect des normes et ordonnances en vigueur. Il tient compte des conditions de circulation sur cette place, ainsi que des intérêts différents et parfois contradictoires de tous les usagers du quartier.

4. Projet de la Société de développement et de l'Association des commerçants de Chailly

La Société de développement de Chailly-Béthusy et l'Association des commerçants de Chailly, ont présenté un projet d'aménagement soumis à l'analyse de la Direction des travaux.

4.1 Proposition d'une « zone de stationnement polyvalente »

Ce projet vise à concentrer l'essentiel du stationnement sur la partie Est de la place, dans un espace en retrait du trafic routier, qui peut être considéré comme une zone polyvalente. En configuration de stationnement, il comprend deux rangées de véhicules stationnés en épi de part et d'autre d'une voie centrale. L'accès à cette zone se fait depuis le giratoire de 28 mètres de diamètre et sa sortie au droit des immeubles n^{os} 82 et 84 de l'avenue de Béthusy. L'usage de cette zone est adapté pour être occasionnellement mis à disposition pour des fêtes de quartier, en utilisant tout ou partie de sa surface. Une arborisation en alignement ou avec des arbres plus librement disposés enrichit le projet.

4.2 Considérations au sujet de l'accès à la zone de parcage polyvalente

La mise en place d'une zone polyvalente, mais utilisée en temps normal pour du stationnement sur la partie Est de la place, est très intéressante; toutefois, cette proposition présente l'inconvénient majeur d'un accès au parking public à partir du giratoire. Cette situation hors normes risque fort de créer de nombreux « bouchons » de par le reflux des véhicules entrant dans le parking et pouvant être bloqués par des piétons ou par des véhicules manoeuvrant dans le parking. Ce dispositif risque ainsi de paralyser l'ensemble du giratoire aux heures de pointe.

En outre, cet accès défavorise les véhicules venant du sud de la ville, étant donné que la priorité dans un giratoire appartient aux véhicules arrivant depuis la gauche. Une mesure obligeant les véhicules venant du sud à faire un tour complet du giratoire pour entrer au parking apparaît totalement artificielle et la mise en place d'une signalisation compréhensible à cet égard semble difficilement applicable. Enfin, cet accès coupe le flux des piétons transitant dans le sens est-ouest de la place et crée un conflit supplémentaire lors de la traversée de celle-ci.

4.3 Déplacement de l'arrêt **tl**, direction Val-Vert et autres propositions

L'arrêt de bus direction Val-Vert est proposé en sortie du giratoire sur l'avenue de Chailly, le passage piéton se situant devant celui-ci. Les **tl** rejettent cette proposition pour les raisons déjà évoquées au chapitre 3.8.

Sur le côté Est de la place ainsi que sur l'avenue de Chailly, le stationnement des véhicules est placé sur des bandes latérales légèrement surélevées par rapport au niveau de la route. La station de taxis est quant à elle placée devant le magasin Denner, de part et d'autre du passage piétons, ce qui est incompatible avec les normes de circulation routière en vigueur.

5. Projet retenu par la Municipalité

5.1 Les lignes de force du projet

La Municipalité propose un projet qui reprend les idées consensuelles de base, à savoir :

- la recherche d'une mise en valeur de l'ensemble de l'espace compris entre la façade de l'immeuble abritant la Migros et les immeubles n^{os} 82 et 84 de l'avenue de Béthusy, qui ferment la place côté sud. Cette mise en valeur se traduit par une augmentation relativement importante des surfaces dévolues exclusivement aux piétons ;
- la mise en valeur des qualités spatiales de la place par une arborisation d'alignement, accompagnée d'une arborisation ponctuelle avec des arbres de plus grand développement ;
- l'aménagement d'un giratoire au diamètre calibré en fonction des gabarits des véhicules des transports publics existants et futurs ;
- la valorisation de la polyvalence de l'espace public pour un usage mixte, en offrant la possibilité de transformer occasionnellement la grande zone de stationnement en un espace pouvant accueillir des manifestations diverses ;
- un aménagement d'ensemble simple, sans traitement de sol particulier, mais avec une mise en œuvre soignée des divers matériaux entre eux.

5.2 Le giratoire

Son diamètre a été optimisé à 28 mètres, en retirant tout obstacle majeur de son pourtour immédiat, de manière à être compatible avec les rayons de giration des carrosseries des futurs véhicules dont les **tl** planifient l'achat.

Vue en coupe, la pastille centrale est conçue de manière légèrement convexe afin de ne pas couper visuellement les parties sud et nord de la place et de mettre en valeur un élément artistique lié à l'idée du pont qui, originellement, permettait de traverser la Vuachère. Cet élément ambitionne de devenir l'image de marque du quartier de Chailly et, à cet effet, un modeste montant est prévu pour l'attribution d'un mandat d'étude à un artiste dont le nom reste à préciser. Autour de la pastille centrale, un anneau, traité avec de la couleur, vise à ralentir les véhicules en atténuant la perception optique de l'importante surface de roulement.

5.3 Des espaces totalement piétonniers

Ces espaces ne sont plus conçus ni perçus comme d'étroits trottoirs qui longent les façades, mais comme des surfaces dont la dimension évolue au fil des contraintes locales. Découvrons-les, depuis le côté est de la place, successivement du nord au sud:

- 5.3.1 Le trottoir de l'avenue de Chailly, face au poste de police et de la poste, est élargi afin d'améliorer la qualité d'interface de l'arrêt de bus et de permettre la pose d'un abribus. Ce dispositif doit en outre éviter le stationnement sauvage de véhicules sur la zone d'arrêt, situation qui oblige aujourd'hui le conducteur du bus à déposer ses clients sur la chaussée.
- 5.3.2 Le secteur entre l'agence de voyages et le salon de coiffure est traité comme un trottoir, il est notablement élargi, améliorant la qualité de l'espace à disposition de la terrasse saisonnière de la pâtisserie-confiserie. La place de parc située sur le domaine privé devant l'agence de voyages n'est pas remise en question, compte tenu de l'espace suffisant pour le passage des piétons.
- 5.3.3 L'articulation entre ce secteur de passage et de stationnement et l'espace devant les commerces se fait par l'intermédiaire d'une zone verte allongée, plantée de buis, faisant office de limite spatiale discrète séparant le giratoire de la zone piétonne. Deux placets en bois, de forme ondulée, offrent la possibilité d'un moment de repos, tout comme l'espace dévolu à la terrasse saisonnière de la pâtisserie-confiserie. Les panneaux illustrant le cheminement le long de la Vuachère (sur les traces du renard) sont maintenus à cet endroit. Une nouvelle armoire électrique, placée dans un caisson enterré télescopique, est installée dans cette zone pour les manifestations occasionnelles.
- 5.3.4 Le trottoir ouest, le long du grand mur en moellons, reste dans sa position actuelle, mis à part un renflement en sortie de giratoire pour ralentir les véhicules et faciliter la traversée des piétons. Le stationnement de véhicules de livraisons sera toléré sur cet espace et la déchetterie maintenue le long du mur.

5.4 Les espaces mixtes

- 5.4.1 La partie centrale entre l'agence de voyages et le salon de coiffure permet le stationnement de trois véhicules, la zone en arrière de ces places étant réservée aux manœuvres et aux véhicules de livraison : par exemple, un poids lourd peut s'arrêter derrière les véhicules stationnés, le temps d'effectuer ses livraisons. L'accès aux parkings privés situés dans la cour des immeubles n^{os} 2 et 4 de l'avenue de Chailly est garanti et l'entrée est marquée par une zone pavée.
- 5.4.2 L'espace à l'Est, devant les divers commerces, est traité comme un trottoir élargi jusqu'en bordure de chaussée. Une rangée d'arbres, de lampadaires et de bancs fait la

transition entre le trottoir proprement dit et la zone de stationnement balisée en épi et de manière longitudinale. Des mâts pour des oriflammes marqueront l'entrée sur la place en venant du sud.

En cas de manifestation, tout ou partie des places seront temporairement utilisées pour cet usage festif et les véhicules stationnés quitteront la place par des sorties aménagées plus au sud de la sortie habituelle. L'enlèvement de quelques bornes amovibles permettra cette souplesse d'usage.

Au sud de cette zone, au droit de l'immeuble sis à l'avenue de Béthusy n^{os} 82 et 84, l'entier de l'espace disponible est dévolu aux piétons et au stationnement, selon le dispositif actuel qui a fait ses preuves. Le muret qui sépare le stationnement de l'immeuble susmentionné sera supprimé, vu sa vétusté. L'effet de trottoir subsistera pour caler les véhicules en stationnement. Le bibliobus stationnera sur la place de livraisons comme aujourd'hui, chaque mardi de 14h15 à 16h15.

L'armoire électrique qui alimente le bibliobus ou des installations liées à des activités occasionnelles est conservée.

- 5.4.3 L'entrée de la place de jeux actuelle est reculée de 3 mètres environ ; la haie latérale est positionnée plus en retrait, afin d'améliorer la perception réciproque des piétons et des véhicules. Un effet de seuil au débouché de la route voisine, renforcera la sécurité.

5.5 Les voies de circulation

Les voies ont été calibrées au strict nécessaire, tout en offrant une certaine souplesse de déplacement aux divers véhicules, notamment en cas de manœuvres d'automobilistes stationnés devant le trottoir ouest. La bande cyclable, prévue dans le cadre de ce réaménagement fait partie intégrante du futur itinéraire cyclable qui permettra de rejoindre le quartier de Chailly à partir de la place de l'Ours. Le passage piétonnier situé au sud du giratoire sera protégé par une berme centrale allongée, franchissable au besoin.

Au sud de la place une voie de présélection permettra aux véhicules circulant en direction du centre-ville d'accéder à la zone de parage et aux immeubles situés en contrebas, vers la Vuachère.

5.6 Places de parc et zone taxis

Le réaménagement permet de conserver les 67 places ouvertes au public, qui préexistaient avant les travaux d'aménagement au nord de la place, avec une sécurité d'accès et de manœuvre accrue. Bien que la majorité des places soient situées du côté Est de la place, sept subsistent du côté du grand mur en moellons. Des places deux-roues sont disposées un peu partout afin d'exploiter au maximum l'espace disponible avec un gain de 12 places supplémentaires (43 places). Les huit places de stationnement deux-roues situées au sud de la place seront abritées par un couvert.

La zone des taxis est déplacée au bas du chemin du Devin, où quatre places sont réservées à cet usage. Le premier véhicule sera stationné en avant du débouché de ce chemin, de manière à être visible de loin, tout en étant proche du centre de gravité de la place (banques, poste, commerces, etc).

5.7 Offre de places de stationnement

Types de places	Etat existant	Etat futur	Différence selon types
Places en zone bleue	8	1	-7
Places payantes	58	65	+7
Places pour livraisons	3	3	0
Places pour taxis	6	4	-2
Places pour handicapés	1	1	0
Total de l'offre de parcage pour le public (hors taxis et livraisons)	67	67	0
Places pour deux roues	31	43	+12

5.8 Arborisation et verdure

Un aménagement d'un tel espace ne saurait se concevoir sans une arborisation d'accompagnement d'une certaine ampleur. La place proprement dite est « cadrée » par 12 arbres « d'alignement » nouveaux, en ligne à l'Est de la place et en léger décalage sur le côté Ouest. Deux arbres à grand développement, en plus des deux existants, accompagnent cette arborisation, valorisent les décrochements du bâti et lui donnent une certaine échelle.

Cette proposition est rendue possible dans la mesure où il est prévu de renouveler toute l'arborisation à l'exception de deux arbres : un devant la pâtisserie-confiserie et l'autre à l'Est de l'arrêt **tl** devant le restaurant le Kibo. En effet, quatorze de ces arbres seront abattus car sénescents et blessés, ils seront remplacés par seize nouveaux sujets. La zone verte est traitée sous forme de haie basse, plantée de buis taillés.

5.9 Mobilier urbain, éclairage, revêtements

Un mobilier urbain de même type que celui posé au nord de la place ponctue les cheminements piétons. Placets ou bancs en bois agrémentent les déplacements et offrent des occasions de rencontre. De modeste dimension, une fontaine, située devant le salon de coiffure, permettra d'offrir un point d'eau bienvenu, en complément de celui existant derrière le kiosque des **tl**.

Des bornes en bois, fixées sur des bases métalliques amovibles, permettent de protéger les endroits exposés au stationnement « sauvage » et offrent une grande souplesse d'adaptation, en cas de manifestations notamment.

Les lampadaires sont du même type que ceux posés au Nord, à savoir des luminaires de forme conique, montés sur des mâts en bois. L'éclairage suspendu actuel sera maintenu.

Les enjeux d'aménagements n'incitent pas la Municipalité à investir dans des revêtements de sol plus étoffés mais plus coûteux (pierre ou béton). Des engravures en granit, faisant office de caniveau de récolte des eaux de surface, accompagneront les bordures granit entourant les arbres, en rappel de l'aménagement réalisé au nord de la place.

5.10 Mesures provisoires

Dans le cadre de la mise en place du réseau **tl** 08, un certain nombre d'abribus seront déplacés et d'autres modifiés pour s'adapter aux dimensions des nouveaux emplacements. Selon les évaluations faites à ce sujet, l'av. de Chailly pourrait bénéficier d'un de ces abris récupérés. Dans le but de faire une économie estimée à environ 30'000 francs, il est proposé de différer la mise en place de cet abri jusqu'en 2008, et d'ici là d'installer un abri provisoire.

6. Conduites souterraines

eauservice

Le préavis n° 2003/54, voté par le Conseil communal et relatif au réaménagement du nord de la place sise au Pont de Chailly, prévoyait la pose de plusieurs conduites de grand diamètre pour le compte d'**eauservice**. En cours de réalisation, compte tenu des conditions financières favorables d'exécution du chantier, la Municipalité a autorisé **eauservice** à étendre ses travaux au sud de la place. Ainsi ont pu être terminés, le 11 décembre 2004, le détournement de la conduite « des eaux de Bret », la future conduite pour les eaux du « Pays d'Enhaut » et le raccordement de la nouvelle canalisation de distribution.

Toutefois, compte tenu du fait que le réaménagement du sud de la place était annoncé à court terme, et afin de libérer la place pour le début du mois de décembre, comme promis aux commerçants du quartier, certains travaux mineurs ont été prévus dans le cadre du réaménagement qui vous est proposé dans le présent préavis. Il s'agit notamment des alimentations des bâtiments et des nouvelles prises pour le futur aménagement de la place.

Service d'assainissement

Certains anciens collecteurs unitaires seront mis hors service par remplissage d'un coulis de ciment et des branchements seront repris sur le nouveau réseau séparatif.

Service du gaz et du chauffage à distance

Une conduite principale sera remplacée sur environ vingt mètres. Deux branchements seront remplacés et un troisième déplacé.

Service de l'électricité - réseau souterrain

Afin d'anticiper de futurs besoins d'équipement, des tubes seront posés du côté Est de la place ainsi que sur une traversée de route à hauteur du bâtiment sis au n° 86 de l'av. de Béthusy. Le câble de basse tension alimentant les immeubles sis aux n°s 82 à 88 de l'av. de Béthusy sera remplacé.

Service de l'électricité - éclairage public

Les deux trottoirs de la place seront éclairés par des mâts en bois identiques à ceux posés dans la partie nord de celle-ci. Les luminaires suspendus seront déplacés en fonction du nouvel aménagement routier.

7. Agenda 21 - développement durable

Comme la plupart des réaménagements du domaine public réalisés ces dernières années, le projet de réaménagement du sud de la place sise au Pont de Chailly est conforme à l'état d'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis n° 155 du 8 juin 2000, relatif à la "Mise en place d'un agenda 21 en ville de Lausanne". Le projet satisfait aux objectifs de la politique des transports en favorisant les déplacements des piétons, des cyclistes et des transports publics.

En outre, il améliore la qualité de l'environnement d'un quartier de la ville grâce à l'accroissement des surfaces piétonnes, à la plantation d'arbres supplémentaires et à la réduction des nuisances sonores par l'utilisation de revêtements appropriés. Dans l'esprit de la démarche participative préconisée par Agenda 21, ce projet a été présenté le 7 avril 2005, lors de l'assemblée générale de la Société de développement de Chailly-Béthusy. En outre, et comme déjà mentionné au chapitre 2.3, il est le produit de la concertation entre les différentes associations intéressées par ce réaménagement.

8. Programme des travaux

La durée des travaux est estimée à 5 mois environ. Sous réserve des décisions du Conseil Communal, la Municipalité propose de commencer les travaux dès le début du mois de juillet 2005 pour pouvoir les terminer à la fin du mois de novembre 2005 et éviter de gêner ainsi l'activité des commerces pendant les fêtes de fin d'année. En outre nous bénéficierons des périodes des vacances d'été et des relâches d'automne. Le chantier est prévu en trois étapes principales nécessitant le déplacement des lignes **tl**. Durant toutes les étapes du chantier, la circulation sera maintenue tandis que le nombre de places de parc fluctuera en fonction des impératifs du chantier.

9. Aspects financiers

Le coût total des travaux, devisé sur la base des prix en vigueur en mars 2004 est de 1'645'000 francs. Il convient de noter qu'aucun montant n'était inscrit pour ces travaux au plan des investissements. Les travaux seront pris en charge de la manière suivante :

Direction des travaux

Service des routes et de la mobilité

Réaménagement de la place sud du Pont de Chailly	925'000.--	
Mobilier urbain	100'000.--	
Mandat d'artiste	10'000.--	
Abri tl	30'000.--	
Office de la mobilité - contrôle du stationnement	30'000.--	
Office de la mobilité - signalisation	80'000.--	
Total		1'175'000.--

Service d'assainissement

Travaux de génie-civil	35'000.--	
Total		35'000.--

Service des eaux

Travaux de génie-civil	40'000.--	
Appareillage	15'000.--	
Total		55'000.--

Direction de la sécurité sociale et de l'environnement**Service des parcs et promenades**

Travaux de génie-civil et plantation d'arbres tiges, ainsi que la surface verte à planter.	155'000.--
--	------------

Total	155'000.--
--------------	-------------------

Direction des services industriels lausannois**Service de l'électricité - réseau**

Travaux de génie-civil	75'000.--
Appareillage	9'000.--
Main-d'œuvre interne, études et réalisation	16.000.--

Service de l'électricité – éclairage public

Travaux de génie-civil	25'000.--
Appareillage	70'000.--

Total	195'000.--
--------------	-------------------

Service du gaz et du chauffage à distance

Travaux de génie-civil	20'000.--
Appareillage	10'000.--

Total	30'000.--
--------------	------------------

Total du crédit demandé	1'645'000.--
--------------------------------	---------------------

10. Charges financières et d'entretien (en francs)

Les charges financières annuelles, calculées en francs selon la méthode des annuités constantes au taux de 4,25 % l'an, sont les suivantes :

Service des routes et de la mobilité, pendant 20 ans	88'400.--
Service d'assainissement, pendant 20 ans	2'600.--
Service des routes, pendant 20 ans	4'100.--
Service des parcs et promenades, pendant 10 ans	19'300.--
Service de l'électricité, pendant 20 ans	14'700.--
Service du gaz et du chauffage à distance, pendant 20 ans	2'300.--

Les travaux prévus entraîneront les charges annuelles supplémentaires d'entretien suivantes :

- Service des parcs et promenades, pour les arbres et la zone verte supplémentaire 5'000.--

11. Subventions

La demande de subventions relative à la construction ou à la correction de routes cantonales – RC 773 C - en traversée de localité – selon la LR art. 56 – sera faite ultérieurement. Son obtention reste cependant subordonnée à la levée du moratoire, actuellement en vigueur, décrété par l'Etat.

12. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis n° 2005/27 de la Municipalité, du 28 avril 2005;
ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

- 1) d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 1'420'000 francs pour le réaménagement de la voirie et les travaux d'équipement au sud de la place sise au Pont de Chailly. Ce crédit est réparti comme il suit :
 - a) 1'175'000 francs pour le service des routes et de la mobilité
 - b) 35'000 francs pour le service d'assainissement
 - c) 55'000 francs pour **ea**uservice
 - d) 155'000 francs pour le service des parcs et promenades
- 2) d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
 - a) 58'800 francs par la rubrique 4201.331 du service des routes et de la mobilité
 - b) 1'800 francs par la rubrique 4602.331 du service d'assainissement
 - c) 2'800 francs par la rubrique 4700.331 d'**ea**uservice
 - d) 15'500 francs par la rubrique 6600.331 du service des parcs et promenades
- 3) d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 195'000 francs pour les travaux du service de l'électricité ;
- 4) d'amortir annuellement les dépenses à raison de 9'750 francs par la rubrique 7630.331 pour le service de l'électricité ;
- 5) d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 30'000 francs pour les travaux du service du gaz et du chauffage à distance ;
- 6) d'amortir annuellement les dépenses à raison de 1'500 francs par la rubrique 7400.331 pour le service du gaz et du chauffage à distance ;
- 7) de faire figurer sous les rubriques 4201.390, 4602.390, 4700.390, 6600.390, 7630.390, 7400.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;
- 8) de porter en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1, les subventions qui pourraient être accordées par le Canton au service des routes et de la mobilité.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche