

**METRO M2 ET RESEAU TL 08 – REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS
COUVERTURE DU M2 ENTRE LA RUE DU LISERON ET L'AVENUE DE COUR**

Réponse à la motion de Mme Magali Zuercher

Rapport-préavis n° 2005/78

Lausanne, le 27 octobre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Avec ce préavis, la Municipalité sollicite deux crédits d'investissement du patrimoine administratif relatifs à des réaménagements d'espaces publics, dans le cadre de la construction du métro m2.

Le premier crédit de 21'000'000 de francs est destiné à financer les réaménagements du domaine public aux abords des stations du m2 et ceux du réseau routier emprunté par les nouvelles lignes tl du réseau 08 ou influencé par des nouvelles conditions d'exploitation. Il concerne aussi la réaffectation de la voirie qui ne sera plus utilisée par les transports publics.

Le deuxième crédit de 4'700'000 francs est destiné à financer la couverture de la tranchée du métro m2, entre le pont du Liseron et la nouvelle station « Délices » sise au nord du pont de l'avenue de Cour, sur laquelle seront aménagés une promenade publique arborée, ainsi que deux espaces publics minéraux sur les stations « Jordils » et « Délices ».

La construction d'une route de contournement de la Sallaz et de ses mesures d'accompagnement, ainsi que le réaménagement de la place de la Sallaz font l'objet de préavis spécifiques séparés.

Par ce préavis, la Municipalité répond également à la motion de Mme Magali Zuercher demandant l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne.

2. Glossaire

- BEP	Bureau d'étude des espaces publics
- GEP	Groupe d'étude des espaces publics
- CEP	Comité des Espaces Publics
- HEP	Haute école pédagogique
- m1	Transport du sud-ouest lausannois (TSOL)
- m2	Métro Ouchy – Epalinges
- PAC	Plan d'affection cantonal
- PMU	Policlinique médicale universitaire
- tl	Transports publics de la région lausannoise
- réseau 08	Réseau des transports publics lausannois en 2008
- SPP	Service des parcs et promenades
- SSI	Service de secours et d'incendie

Table des matières

1. Objet du préavis	1
2. Glossaire	1
3. Introduction	3
4. Principes d'aménagement des espaces publics	4
5. Réseau 08	4
6. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et la station « Délices » à l'avenue de Cour	
6.1 Contexte général	6
6.2 Description du projet paysager	8
6.3 Description des travaux	9
6.4 Considérations environnementales	10
6.5 Procédure	10
7. Aménagements des espaces publics dans le secteur sous-gare	
7.1 Station « Jordils » - avenue des Jordils	11
7.2 Station « Délices » - avenue de Cour	11
7.3 Carrefour de la Croix-d'Ouchy - avenue de l'Elysée	11
7.4 Avenue des Figuiers - avenue de Cour	12
7.5 Chemin de Montelly - chemin de Malley	12
8. Aménagements des espaces publics au centre-ville	
8.1 Station « Flon » - place de l'Europe	12
8.2 Station « Riponne »	13
8.3 Station « Bessières » - rue St-Martin - rue Caroline	13
8.4 Place Bel-Air - rue Mauborget - rue des Terreaux	14
8.5 Avenue de Tivoli	14
9. Aménagements des espaces publics dans le nord	
9.1 Quartier de Marterey	14
9.2 Station « Ours » - place de l'Ours - avenue de Béthusy	15
9.3 Avenue Victor-Ruffy	15
9.4 Route de Berne - station « Fourmi » - station « Vennes »	15
9.5 Chemin des Abeilles - chemin Isabelle-de-Montolieu	16
9.6 Chemin de Rovéréaz - avenue du Temple	16
9.7 Rue Pierre-Viret - avenue Louis Vulliemin - chemin de Boissonnet	16
9.8 Route du Pavement - chemin de la Clochatte	16
9.9 Blécherette - avenue du Grey - avenue des Bergières	17
10. Aménagements des espaces publics dans les zones foraines	
10.1 Route du Jorat - Chalet-à-Gobet	17
10.2 Route de Cojonnex	17
11. Réaffectation de la voirie où les lignes de bus sont supprimées	
11.1 Rue du Bugnon - avenue de la Sallaz	18
11.2 Avenue du Vieux-Moulin - avenue du Mont-Blanc - avenue Jomini	19
12. Conduites souterraines	20
13. Agenda 21 - développement durable	20
14. Programme des travaux	20
15. Aspects financiers	
15.1 Coûts des aménagements des espaces publics	21
15.2 Coûts de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour	22
15.3 Charges financières et d'entretien	22
15.4 Compte d'attente	23
15.5 Plan des investissements	23
16. Réponse à la motion de Mme Magali Zuercher	23
17. Conclusions	30

3. Introduction

Le métro m2 est l'élément essentiel du nouveau réseau tl qui sera mis en service à l'horizon 2008. Le 24 novembre 2002, le peuple vaudois a adopté le décret concernant la participation de l'Etat au financement de la réalisation du métro m2. Préalablement, votre Conseil avait approuvé les conclusions du préavis n° 2002/26 du 30 mai 2002 proposant d'accepter le cautionnement à hauteur de 100 millions de francs de l'emprunt de 214.5 millions de francs effectué par le métro Lausanne-Ouchy SA.¹

Le préavis correspondant à cette dernière opération exposait l'historique du projet, ses objectifs généraux, la description du système de transport et de la ligne avec ses stations, les effets sur la répartition modale, ainsi que les coûts et le financement.

A cette occasion, les principaux aménagements et les mesures d'accompagnement envisagés par la Ville, liés à la mise en service du m2 et du réseau tl 08, ont été succinctement décrits. Depuis lors, plusieurs éléments nouveaux sont intervenus.

- Tout d'abord, le réseau tl 08 a été adopté par le conseil d'administration des tl, dans une configuration un peu différente de celle décrite alors. Pour cette raison, certains aménagements contenus dans le préavis précité ne correspondent plus tout à fait à ceux présentés ci-après.
- Dans la partie inférieure du m2, afin d'améliorer l'intégration du projet au site, la Municipalité a mis sur pied un concours restreint à trois architectes-paysagistes afin de couvrir le tracé du m2 entre le pont du Liseron et la station « Délices ».
Ce concours a été remporté par une équipe d'architectes-paysagistes lausannois, avec leur projet intitulé « Trait d'Unions ». Le réaménagement de ce tronçon en espace paysager accessible aux piétons est, en cas d'adoption du présent préavis, pris en charge financièrement par la Commune de Lausanne, selon un montant forfaitaire défini sur la base du surcoût qu'il engendre pour le m2.
- En parallèle, la Municipalité a proposé de réaliser une route de contournement de la place de la Sallaz, dans le but de la libérer de tout le trafic de transit, pour en faire une véritable place - centre de quartier du plateau de la Sallaz et interface des transports publics. Son aménagement a fait l'objet de mandats d'études parallèles à trois bureaux d'architectes, parmi lesquels le choix s'est porté sur le projet « Tilia ». Celui-ci est caractérisé par la création d'un espace longitudinal continu planté de rangées de tilleuls et strié de bandes transversales de bitume et de béton.
La route de contournement et le réaménagement de la place de la Sallaz font l'objet de préavis spécifiques. En parallèle, le plan partiel d'affectation « Flon supérieur » permettant la réalisation d'infrastructures et d'aménagements d'accompagnement dans la vallée du Flon à la hauteur de la Sallaz est soumis à votre Conseil.
- A Vennes, le parking-relais sera agrandi de 400 à 1'200 places. Des promoteurs privés ont été sollicités pour faire une offre de construction et de financement du parking, complété de surfaces destinées à des activités et des réalisations associées à l'exploitation du P+R.
- Une première étape de la restructuration du réseau tl a déjà été concrétisée en décembre 2004 avec la mise en service de la ligne n°18 entre Crissier et la place de l'Europe².

¹ BCC 2002 – T.II – p. 203 à 232

² BCC n°6 du 15.06.2004 – p. 522 à 532

4. Principes d'aménagement des espaces publics

La construction du m2 s'inscrit dans une démarche générale d'amélioration des conditions de déplacement dans l'agglomération lausannoise, en renforçant la répartition modale en faveur des transports publics, en facilitant la mobilité douce et en maîtrisant le trafic individuel motorisé. Pour atteindre ces objectifs, des mesures d'accompagnement doivent être mises en place. C'est le but de ce préavis dans lequel sont proposés des aménagements des espaces publics, conçus selon les objectifs suivants :

- favoriser les déplacements des transports publics de surface
- assurer de bonnes interfaces entre le m2, les lignes tl et le réseau CFF
- améliorer la sécurité et le confort des piétons
- faciliter et protéger les déplacements des cyclistes
- améliorer la qualité de l'espace public

Les projets présentés dans ce préavis peuvent être classés en plusieurs catégories :

- **aménagements aux abords des stations du m2** : le crédit de construction du métro comprend la remise en état de la surface au droit de chaque station. Lorsqu'il y a une connexion avec une ou plusieurs lignes de bus, la Ville de Lausanne réaménage en plus la voirie afin d'offrir un transbordement rapide et sûr entre le m2 et les bus. A cette fin, des arrêts tl et des passages pour piétons sont créés ou modifiés, les trottoirs élargis, le parage des voitures ajusté, des cases deux-roues balisées, la régulation lumineuse et la signalisation adaptées, la végétation renforcée, etc.
- **aménagements de voirie sur le nouveau réseau tl** : dans sa nouvelle configuration, les transports publics desserviront des rues qui en sont aujourd'hui dépourvues. En plus de la construction de nouveaux arrêts, lesquels seront généralement équipés d'abris, l'occasion est donnée de compléter ces équipements par des aménagements conçus selon les critères cités plus haut.
- **réaffectation de la voirie libérée des couloirs de bus** : l'axe routier compris entre la place de l'Ours et les Croisettes (rue du Bugnon / avenue de la Sallaz / route de Berne) ne sera plus emprunté par des bus (à l'exception du tronçon Sallaz – chemin de Boissonnet), car ils feraient double emploi avec le m2. Le couloir de bus disponible sera réaffecté pour l'essentiel en faveur des cyclistes, des piétons et de la végétation. C'est le cas aussi pour les avenues du Vieux-Moulin, Mont-Blanc et Jomini.
- **couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour** : la surface verte créée sur le tracé du m2 est un aménagement paysager nouveau, hors du domaine public communal et indépendant du réseau 08.

Les deux premières catégories de travaux forment un ensemble cohérent qui doit être réalisé pour la date de mise en service du m2. Dans la suite de ce préavis, la présentation des projets de ces deux catégories sera groupée et exposée par secteur géographique.

La troisième catégorie concerne des travaux qui ne pourront être exécutés qu'après la mise en service du m2, en raison de la nécessité de faire circuler les bus actuels jusqu'à cette échéance. Ils feront l'objet d'un exposé à part.

La quatrième catégorie concerne un aménagement paysager faisant l'objet d'une demande de crédit pour lui-même et exposé de manière séparée.

5. Réseau 08

La démarche de travail, le choix du type de véhicules et les incidences financières d'exploitation du réseau 08 ont été exposées dans le préavis « Mise en place d'une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21) / 5^e partie : Transports et mobilité »³.

³ Rapport-préavis n° 2005/36 du 26 mai 2005

Nous rappelons ci-dessous les critères qui ont conduit au choix de ce réseau et la description des principales nouveautés.

Critères de choix :

- minimiser les temps de déplacement ;
- minimiser le nombre de transbordements ;
- maximiser la qualité de desserte du territoire ;
- maîtriser les coûts d'exploitation et les dépenses d'investissements ;
- répondre aux demandes des usagers.

Le schéma du nouveau réseau 08 figure à l'annexe n° 1. Sa description est résumée ci-après par secteur.

Secteur Sous-Gare :

- à la **station « Ouchy »**, interface avec la ligne n° 2 actuelle qui est maintenue;
- à la **station « Délices »**, interfaces :
 - o nouvelle ligne horizontale : Est-Ouest Pully-gare - Bourdonnette, via les avenues Fantaisie, Elysée, Cour et Figuiers sans passer par le centre-ville (ligne n° 25) ; cette ligne sera exploitée par des bus électriques ;
- nouvelle liaison diamétrale en traversée du centre-ville : Maladière - Sallaz, via Montoie, Mont-d'Or, Marc-Dufour, St-François, Victor-Ruffy (ligne n° 6) ;
- nouvelle liaison diamétrale en traversée du centre-ville: Pully-CFF - Prilly-Nord, via Montchoisi, Jurigoz, Juste-Olivier, St-François, Chauderon, France (ligne n° 4) ;
- la ligne n° 1 actuelle est maintenue;
- nouvelle ligne diamétrale : Provence sud - Verdeil, via Malley, Montelly, Tivoli, Chauderon, St-François, Léman (ligne n° 13) ;
- à la **station « Lausanne CFF »**, interfaces :
 - o nouvelle ligne verticale : Gare - Blécherette, via Chauderon, Beaulieu, Bergières, Grey (ligne n° 21) ;
 - o ligne n° 1;
 - o réseau ferroviaire.

Secteur centre-ville :

- à la **station « Flon »**, interfaces :
 - o au niveau de la place Centrale avec la ligne n° 18 actuelle venant de Crissier ;
 - o nouvelle ligne : Place de l'Europe - Clochatte, via les rues Centrale et St-Martin, Tunnel, Borde, Aloys-Fauquez, Pavement (ligne n° 22) ;
 - o ligne n° 60 venant de Froideville - Le Mont ;
 - o m1 ;
 - o LEB ;
 - o au niveau de Montbenon, avec la ligne n° 12 actuelle : Montbenon - Faverges ;
 - o ligne n° 66 actuelle : Montbenon - Pra-Grana, via Grandvaux ;
 - o nouvelle ligne à vocation touristique : Montbenon - Grand-Vennes, via St-François, Bessièrès, Pierre-Viret, Vuillie-min, Signal, Chocolatière, Sauvabelin, Boissonnet, (ligne n° 16).
 - o la nouvelle ligne Provence sud Verdeil, via Tivoli, Chauderon, St-François, (ligne n° 13) est connectée au plus près du m2 à la station « Flon » depuis la place Bel-Air.
- à la **station « Riponne »**, interface :
 - o à la rue du Tunnel avec la ligne n° 8 actuelle : Bellevaux - Paudex.

- à la **station « Bessières »**, interfaces :
 - o au niveau de la rue Centrale avec les lignes n° 22 et 60 ;
 - o au niveau de la Caroline avec la nouvelle ligne Montbenon - Grand-Vennes (ligne n° 16) ;
 - o au niveau de la Caroline avec la nouvelle ligne n° 6 et la ligne n° 7 actuelle.
- à la **station « Ours »**, interfaces :
 - o nouvelle ligne : Maladière-Sallaz via Béthusy (ligne n° 6) ;
 - o ligne n° 7.

Secteur nord :

- à la **station « Sallaz »**, interfaces :
 - o nouvelle ligne : Sallaz - Rovéréaz, via Temple, Pont de Chailly (ligne n° 42) ;
 - o nouvelle ligne : Montolieu - Praz-Séchaud, via Boissonnet, Sallaz, Oron, Boveresses (ligne n° 41) ; cette ligne sera exploitée par des bus électriques ;
 - o nouvelle ligne : Sallaz - Maladière, via Victor-Ruffy, Béthusy (ligne n° 6) ; cette ligne sera exploitée par des bus électriques ;
 - o ligne n° 65 actuelle venant de Servion.
- à la **station « Croisettes »**, interfaces :
 - o nouvelle ligne à double sens : Bois-Murat - Chalet-à-Gobet, via Croisettes, Epalinges, Ballègue, Ecole hôtelière (ligne n° 46) ;
 - o nouvelle ligne à double sens : Croisettes - Chalet-à-Gobet, via Montblesson, Vers-chez-les-Blanc (ligne n° 64) ;
 - o ligne n° 62 venant de Moudon.
- nouvelle ligne : Blécherette - Gare CFF, via Grey, Bergières, Beaulieu, Chauderon (ligne n° 21) ;
- nouvelle ligne : Clochatte – place de l’Europe, via Pavement, Aoste, Aloys-Fauquez, Borde, Tunnel (ligne n° 22) ;
- nouvelle ligne : Grand-Vennes - Montbenon, via Boissonnet, Sauvabelin Signal (ligne n° 16).

6. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et la station « Délices » à l’avenue de Cour

6.1 Contexte général

6.1.1 Du projet de construction du m2 au concours d’idée pour la couverture

Pour mémoire, dans sa partie inférieure, le nouveau métro lausannois m2 est à double voie sur toute sa longueur entre Ouchy et Grancy. Il reprend le tracé du Lausanne-Ouchy dont la voie doit être entièrement renouvelée pour permettre la circulation de véhicules sur pneumatiques. Les stations « Ouchy », « Jordils » et « Lausanne CFF » gardent leur emplacement actuel, celle de Montriond est supprimée et remplacée par celles de Grancy - en aval du Boulevard de Grancy - et des Délices - à la hauteur de l’avenue de Cour.

La construction du m2 exige la transformation de l’infrastructure existante entre les stations d’Ouchy et de Grancy. Le projet initial, mis à l’enquête en 2000, prévoyait le maintien du métro à ciel ouvert sur ce tronçon mais avec d’importantes modifications au niveau du profil de la tranchée. En effet, avec le doublement de la voie, l’espace réservé au passage des véhicules doit être élargi et les murs latéraux en moellons remplacés par des murs de soutènement de près de 3 mètres, eux-mêmes surmontés par des barrières de protection de plus de 2 mètres de hauteur. De plus, pour les besoins du chantier, et par la suite pour des raisons liées au fonctionnement du métro (application des lois ferroviaires sur la sécurité), l’arborisation qui accompagne aujourd’hui les talus doit entièrement disparaître.

De fait, avec ces travaux, l'image emblématique de la coulée verte accompagnant la « Ficelle » va considérablement changer. Les enjeux paysagers sur ce site sont très importants et le projet initial a été de ce point de vue, lors de l'enquête publique de 2000, jugé insatisfaisant par l'office fédéral des transports (OFT) dans son rapport de décision d'approbation des plans du 11 juillet 2003 où figure, à la charge du maître d'œuvre, l'obligation de faire étudier par un architecte-paysagiste le remplacement de la végétation et de le décider en accord avec les services de la Ville.

Au courant de l'été 2004, les directions de la sécurité sociale et de l'environnement et des travaux ont conjointement mis en évidence des possibilités de couverture partielle de la tranchée par une dalle verte, offrant, à priori, de nombreux avantages : gain en surfaces publiques, potentiel végétal augmenté, intégration du métro améliorée, entretien simplifié des zones vertes, connexions piétonnes facilitées, problèmes de sécurité et d'entretien lié à l'exploitation du m2 en partie résolu.

Afin de vérifier ces hypothèses, d'élargir le champ de réflexion et d'obtenir une réponse paysagère convaincante, l'option d'un concours d'idées, sous la forme de mandats d'études parallèles sur invitation, a paru la plus appropriée. A ce titre, la Municipalité a accepté en sa séance du 23 septembre 2004 l'ouverture d'un compte d'attente de 45'000 francs pour le financement de cette opération, pour laquelle trois bureaux d'architectes-paysagistes ont été invités.

L'un des objectifs de ce concours était de permettre à la Municipalité, par la présentation d'un projet concret, de se déterminer sur l'intérêt réel de la proposition de couverture et d'en évaluer les conséquences financières.

La direction du m2 s'est quant à elle déclarée solidaire de la démarche de couverture, pour autant que les surcoûts liés ne soient pas imputés au budget d'investissement du m2 et qu'elle soit sans incidence sur le planning général de construction du métro.

6.1.2 Résultats du concours

Le concours, lancé début octobre 2004, s'est terminé le 10 décembre 2004 par une présentation des projets étudiés par les trois bureaux d'architectes-paysagistes mandatés, devant un collège d'experts.

D'une façon générale, au vu des résultats obtenus et des débats qui en ont découlé, cette procédure de mise en concours a été jugée très utile et bénéfique par l'ensemble du collège d'experts. De manière étonnante, les trois projets présentés se sont distingués par des partis d'aménagement totalement différents: l'un défendant l'idée de ne pas couvrir la tranchée, le deuxième couvrant complètement la voie à l'aide d'un «édicule» linéaire de plus de 700 mètres de longueur et le troisième, reprenant le parti de départ proposé par les services de la Ville, couvrant partiellement le tronçon, en particulier sur les tranchées du Funiculaire et du Grammont ainsi que sur les stations « Jordils » et « Délices », laissant ainsi le tronçon supérieur, entre la station « Délices » et celle de « Grancy », à ciel ouvert.

Ce dernier projet, intitulé «Trait d'unions», a été unanimement plébiscité par le jury, car il répond avec efficacité et poésie aux exigences et contraintes du cahier des charges. Comparé au projet m2 initial, il offre un gain en surfaces de déambulation de près de 8'700 m², dont 2'300 m² de cheminements et permet de compenser les surfaces vertes perdues en raison de l'emprise des voies du nouveau métro.

Le 23 décembre 2004, la Municipalité, suivant les recommandations du collège d'experts, décidait de la poursuite du projet de couverture tel que le prévoit le projet «Trait d'unions» et de l'augmentation du compte d'attente 6600.581.668 de 45'000 francs à 350'000 francs. Elle informait également la commission des finances du Conseil Communal du financement du projet par la voie d'un préavis à soumettre au Conseil Communal courant 2005.

Un mandat fut alors confié immédiatement à l'équipe lauréate, afin de lui permettre de développer le projet en concertation avec les ingénieurs du m2 et les architectes des stations en vue de la procédure de mise à l'enquête publique, celle-ci devant impérativement être lancée au premier trimestre 2005 pour respecter le calendrier de construction du métro.

Le projet lauréat fut présenté aux habitants du quartier le 17 janvier 2005 à l'occasion d'une séance d'information publique. Près de 400 personnes ont répondu à l'invitation. De même, plusieurs séances d'information furent ensuite organisées à l'attention des propriétaires riverains du projet de couverture. Tous sont venus et ont accueilli très positivement le projet sans remarque majeure.

6.2 Description du projet paysager (annexes n°s 2 et 3)

6.2.1 Contexte du projet et enjeux urbains

Le projet paysager « Trait d'unions » proposé entre les gares d'Ouchy et de Grancy repose sur la distinction entre deux parties majeures :

- la partie nord (comprise entre la station « Grancy » et la station « Délices »), dont l'aménagement consistera à préserver au maximum les caractères qui font l'esprit du lieu actuel en conservant, renforçant ou enrichissant les qualités fonctionnelles, sociales et sensibles : valorisation de la continuité du chemin latéral qui longe la voie, élargissement de l'espace public de déambulation et enrichissement de la plantation de graminées ;
- la partie sud (comprise entre la station « Délices » et le pont du Liseron), dont l'aménagement paysager nouveau consiste à couvrir les voies et à créer une promenade actuellement inexistante, en lieu et place de la tranchée actuelle de l'ancienne « Ficelle ».

C'est cette partie, couverte, qui fait l'objet de la présente demande de crédit. Elle répond principalement à trois enjeux.

Fonctionnellement, la promenade permet d'établir, à l'échelle de la ville, une continuité de cheminement entre le nord et le sud tout en connectant, au niveau des stations, les cheminements piétons et vélos parcourant la ville d'est en ouest.

Socialement, elle constitue, à l'échelle du quartier, une offre nouvelle d'usages, de parcours et d'accès local au réseau métropolitain.

Esthétiquement enfin, elle est l'occasion, à l'échelle de l'esplanade, de redonner une expression contemporaine aux qualités d'ambiance qui depuis toujours font l'esprit de ce lieu de passage et de déambulation : une réserve de nature en plein cœur de la ville.

Deux gares et deux séquences jardinées en structurent la composition.

6.2.2 La station « Délices » et la station « Jordils »

Les deux stations sont désormais couvertes d'un espace public minéral de petite échelle, qui permet d'établir une articulation de qualité entre le métro et la ville : au niveau du métro, la couverture est centrale et leur donne une ambiance généreuse grâce à un apport de lumière naturelle inondant les quais par les trémies d'accès latérales ; au niveau de la ville et de la rue (Cour, Jordils et Fontenailles), l'espace public de couverture permet de signifier le franchissement de la ligne du métro et la présence de la station (respectivement Délices ou Jordils).

Cette surface redonnée à l'espace public urbain apparaît comme un prolongement latéral de la rue ou comme un élargissement des trottoirs existants ; elle doit accueillir des parkings relais pour les vélos et quelques bancs ; elle peut servir de simple lieu d'attente ou recevoir un petit équipement de service inscrit dans le seul élément bâti émergent qui, dans la tradition des métros classiques, fait office de signal de la station : un édicule urbain abritant ascenseur, escalier et/ou distributeur de billet.

6.2.3 Le jardin des Délices et la promenade des Jordils

Les deux séquences jardinées, "le jardin des Délices" (sur la tranchée du Grammont) et "la promenade des Jordils" (sur la tranchée du Funiculaire), qui établissent une continuité avec le bien connu "chemin des

Délices", sont structurées selon deux principes communs :

- un principe topologique, lisible en coupe : la dalle de couverture, végétalisée, est strictement parallèle à la voie ; cela donne une pente régulière et immuable à la promenade (cf la coupe longitudinale) ; seules varient les parties latérales qui, par un jeu ondulant de talus de longueur et d'inclinaison variables, assurent un raccord naturel avec toutes les limites de propriétés (cf la coupe transversale) ;
- un principe d'ordonnement dissymétrique, lisible en plan : d'un côté l'alignement rigoureux d'un chemin, d'une succession d'arbres de haute tige et d'une suite de bancs et "lanternes" ; de l'autre une ligne souple et ondulante qui dessine une frange et ménage un espace intermédiaire entre l'espace public et les parcelles privées : plantation d'arbres en cépée sur un tapis de graminées (magnolias et érables du japon) ; le tout est lié par un jeu de surfaces en herbes.

Le choix des essences est conçu de manière à accentuer le marquage des saisons. Leur répartition est étudiée en fonction des désirs de vues – ouverture, cadrage, filtrage ou fermeture des visions principales, latérales ou obliques. Quant au concept d'éclairage public, une succession de « lanternes » ou « cubes lumineux », il va générer une enveloppe lumineuse claire et douce à proximité du chemin et créer un effet de balisage de celui-ci à distance et en perspective ; une variation d'intensité, de couleur ou de directivité de la lumière rappellera sans le dire le passage des métros sous la dalle. Entre les deux séquences enfin, le dispositif d'ordonnement s'inverse : la partie rectiligne cheminée est située du côté Est dans la séquence du Jardin des Délices, du côté ouest dans celle de la Promenade des Jordils. Cette inversion permet dans les deux cas de positionner la frange jardinée ondulante du côté des parcelles privées et de maintenir le cheminement du public à distance de celles-ci, tout en faisant de l'alignement d'arbres majeurs un moyen, de l'autre côté, de mettre en valeur l'unité du parc de l'hôtel Royal dans la première séquence et d'accompagner la linéarité du chemin du Funiculaire dans la seconde.

Le projet ne fait pas table rase du passé. Il restitue discrètement les traces d'une mémoire historique, botanique et topologique : le métro d'antan est absent et présent à la fois, il hante les dessous de cette dalle jardinée – son passage, discrètement lumineux, en est un des délices ; l'intervention de Gilles Clément, de 1997, est partiellement préservée, en partie prolongée par le travail sur les graminées ou sur l'évolutivité de la prairie.

6.3 Description des travaux

L'adoption du projet de couverture entraîne un certain nombre de modifications du projet m2 prévu initialement à ciel ouvert. Le tronçon concerné porte sur une longueur d'environ 410 m entre le pont du Liseron et la station « Délices ». Le tracé des voies n'est pas modifié en situation et en altitude. En revanche, le projet de couverture des voies implique les travaux suivants, à charge de la Ville :

6.3.1 Sur les tranchées du Funiculaire et du Grammont :

- le rehaussement des parois latérales du caisson de l'ouvrage, d'une hauteur de 2,0 m à 3,0 m ;
- la construction d'une dalle en béton armé d'une largeur d'environ 7,6 mètres, supportant les charges engendrées par la création de la promenade publique ;
- le réaménagement du terrain au-dessus de la dalle avec la reconstitution d'un sol d'une épaisseur d'environ 60 cm ;
- le remblayage latéral avec des matériaux meubles d'une épaisseur variant de 50 cm à 350 cm ;
- la création d'un cheminement piéton minéral au-dessus de la dalle, d'une largeur de 2,5 m, accompagné de bancs et poubelles ainsi que d'un éclairage public, prévu avec des « cubes lumineux » en pavés de verre ;
- la végétalisation de l'espace restant avec des espèces herbacées, arbustives et arborescentes selon les principes décrits au chapitre 3, ainsi que l'intégration d'un réseau d'arrosage.

Ces travaux permettent de restructurer l'espace. Les deux talus de la voie, d'une largeur de 4,0 m à 7,0 m,

entrecoupés de murs et de barrières, sont abandonnés au profit d'un espace large de près de 20 mètres, entièrement ouvert, libre de tout obstacle.

6.3.2 Sur les stations « Jordils » et « Délices » :

- la mise en œuvre, sur chacune des stations, d'une couverture en béton armé d'une largeur d'environ 12 mètres, capable de supporter les charges engendrées par la création de l'espace public ;
- l'aménagement des deux surfaces avec un revêtement minéral, la mise en place de bancs, de supports à cycles ainsi que d'un éclairage public, prévu avec des bornes lumineuses.

Les accès aux quais sont assurés par des rampes, des escaliers et /ou des ascenseurs. Les travaux de construction de ces éléments ainsi que l'éclairage des gares sont pris en charge par le projet m2 ; il en est de même des édicules prévus pour signaler la présence des stations au niveau de l'espace public.

6.3.3 Au niveau des ponts du Liseron, des Jordils et des Fontenailles :

- la poursuite de la tranchée couverte en lieu et place du pont du Liseron, des Jordils et des Fontenailles.

Ces ouvrages sont supprimés et les routes correspondantes passent au-dessus de la tranchée couverte sans que leurs profils en long respectifs ne soient modifiés. La suppression de ces ouvrages en lieu et place de leur remplacement, tel que prévu dans le projet initial, est intéressante, tant du point de vue technique que du point de vue financier.

6.4 Considérations environnementales

Selon le rapport ⁴établi par un bureau spécialisé dans les études d'impacts sur l'environnement, le projet de couverture du métro présente de nombreux effets positifs tant du point de vue de l'aménagement du territoire que du point de vue paysagers. Les avantages mis en exergue sont, en résumé, les suivants :

- reconstitution d'un cheminement piéton continu depuis la gare CFF jusqu'à la rue du Liseron, alors que dans le projet initial, le tracé s'arrêtait à l'avenue de Cour, en raison du manque d'espace ;
- création d'un trait d'union entre l'est et l'ouest de cette partie de la ville ;
- gain d'un nouvel espace vert dévolu à la nature et à la promenade d'une surface de près d'un hectare ;
- améliorations sur le plan acoustique par la diminution des nuisances sonores (précisons que le projet initial respecte les normes de l'OPB) ;
- infiltration des eaux superficielles favorisée (réduction des surfaces imperméables d'environ 3000 m²) ;
- possibilité de recréer des surfaces de prés maigres afin de restituer les valeurs naturelles touchées par le projet m2 ;
- entretien des voies et des zones vertes simplifié ;
- sécurité augmentée.

6.5 Procédure

Le projet de couverture du secteur Liseron -Délices, placé sous l'égide de Métro Lausanne-Ouchy SA, maître de l'ouvrage, a fait l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire selon une procédure OFT, du 30 avril 2005 au 30 mai 2005. Le permis de construire devrait être délivré d'ici fin 2005.

Une seule opposition a été déposée par la société SUISA en raison de l'architecture-paysagère qui prévoit uniquement, une séparation végétale entre les parcelles privées et le domaine ferroviaire affecté au public. La société SUISA a retiré son opposition suite à l'établissement d'une convention qui précise notamment que le projet d'aménagement ne limite pas la capacité du propriétaire de la parcelle 5277 à clôturer son fonds conformément aux dispositions légales en vigueur.

⁴ Pce n°16 de l'enquête complémentaire m2 Liseron-Délices du 18 mars 2005, réalisée par TECNAT SA

7. Aménagements des espaces publics dans le secteur Sous-Gare

7.1 Station « Jordils » - avenue des Jordils (annexe n° 4)

La station « Jordils » est intégrée dans le secteur en tranchée couverte du m2 entre Ouchy et Grancy. Dans le projet « Trait d'unions », un cheminement continu de surface est créé par dessus le m2 entre le chemin du Liseron et la station « Délices » à l'avenue de Cour. Une seule interruption se produit lors de la traversée de l'avenue des Jordils à l'aval de la station du même nom. Afin de sécuriser le trajet piétonnier à cet endroit, un passage pour piéton est créé, accompagné d'un bastion rétrécissant la chaussée à environ 5.7 m. Les deux trottoirs de l'avenue des Jordils sont rendus continus au droit de leurs intersections avec le chemin du Funiculaire.

La couverture de la station, qui fait partie du projet « Trait d'unions » décrit précédemment, permet d'accueillir une zone de cases vélos.

7.2 Station « Délices » - avenue de Cour (annexe n° 4)

Au droit de la station « Délices », à l'avenue de Cour, deux arrêts équipés d'abris sont créés pour la nouvelle ligne horizontale Bourdonnette-Pully qui sera exploitée par des bus électriques. A cette occasion, les encoches actuelles de la chaussée sont remplacées par des trottoirs à géométrie continue, dont celui situé au sud est élargi vers le débouché du chemin du Grammont. Une bande polyvalente centrale permet d'attirer l'attention sur la présence de la station du m2 tout en permettant aux cyclistes de se présélectionner en entrée ou sortie du parking deux-roues.

La dalle de couverture sur la station « Délices », prévue dans le projet « Trait d'unions », constitue un prolongement du domaine public, comme à la station « Jordils ». Une vingtaine de cases deux-roues y sont balisées.

Un passage pour piétons est créé dans l'axe du cheminement longitudinal nord-sud, assurant une continuité avec le trajet amont par le chemin des Délices.

La chaussée de l'avenue de Cour entre l'avenue Floréal et la Croix-d'Ouchy est en mauvais état. Le passage de bus sollicitera de manière intensive la chaussée, car les charges par essieu de ces véhicules sont élevées et leur trajectoire varie très peu. Sans renforcement, la chaussée se dégraderait très rapidement, ce qui nécessiterait une intervention peu après la mise en service de la ligne tl. Pour ces raisons, il est préférable de réfectionner la chaussée avant.

Du côté de la HEP, un arrêt « Beauregard » en direction de l'ouest est aménagé devant l'école de Floréal, avec un abri, en remplacement de celui situé sur le chemin de Beauregard. Un nouveau passage piéton avec îlots est balisé environ 10 m après l'accès à la garderie « La Chenille ».

7.3 Carrefour de la Croix-d'Ouchy - avenue de l'Elysée (annexe n° 4)

Deux arrêts « Elysée » avec abribus de la nouvelle ligne n° 25 sont aménagés devant le collège de l'Elysée, où les deux trottoirs sont élargis. Un trottoir continu est réalisé au débouché du chemin Eugène-Grasset et un autre à celui de l'avenue Mon-Loisir. Ces divers aménagements nécessitent la suppression d'une demi douzaine de places de parc.

Du côté du giratoire Fantaisie/Elysée, un arrêt « Musée Olympique » avec abri en direction de l'ouest est créé à l'avenue de l'Elysée.

Deux bandes cyclables continues sont marquées afin de faciliter et sécuriser les trajets à la montée, sur un itinéraire est-ouest traversant le sud de la ville, l'une de la Croix-d'Ouchy au chemin Eugène-Grasset et l'autre de l'avenue de Fantaisie au chemin Eugène-Grasset.

Le secteur de chaussée de l'avenue de l'Elysée situé entre le chemin de Beau-Rivage et la piscine de Montchoisi est en mauvais état. Il doit être réfectionné avant la mise en service de la nouvelle ligne de bus.

7.4 Avenue des Figuiers - avenue de Cour (annexe n° 5)

Sur l'avenue des Figuiers, deux arrêts sont envisagés pour la nouvelle ligne n° 25 : l'un au bas de l'avenue vers le nouvel immeuble du n° 39, combiné avec un nouveau passage pour piétons, et l'autre, en haut de l'avenue, avant le giratoire Cour / Figuiers.

L'arrêt au bas de l'avenue des Figuiers nécessite la création d'un quai, le déplacement d'un panneau d'information et la suppression d'un arbre. Dans le sens descendant, les deux abribus peuvent être intégrés sans suppression d'arbres et le bus peut être doublé pendant la durée de son arrêt.

En haut de l'avenue, afin de favoriser la progression des bus en entrée de ville, une voie réservée est créée lui permettant d'accéder à son arrêt équipé d'un abribus. Cet aménagement est complété par un passage piéton régulé sécurisant un cheminement existant entre l'école, les commerces et les habitations qui se situent de part et d'autre de l'avenue. Ce nouveau passage piéton répond également aux futurs cheminements des usagers de bus. Le dispositif de régulation, coordonné avec l'installation existante du giratoire, permet de donner une priorité au bus à l'approche du carrefour. La création de l'arrêt de bus à la montée nécessite la suppression d'un arbre.

La mise en place de ces aménagements implique la suppression d'environ 23 places de parc.

Une bande cyclable continue est balisée depuis la sortie du giratoire de la Maladière jusqu'au carrefour Cour / Figuiers.

La chaussée de la moitié nord de l'avenue des Figuiers sera réfectionnée avant la mise en service de la nouvelle ligne tl.

Sur le tronçon de l'avenue de Cour situé entre l'avenue des Figuiers et l'avenue de Montoie, une réorganisation du stationnement permet de gagner environ 19 cases voitures. Un trottoir continu est réalisé en traversée du chemin de Contigny. L'arrêt tl se trouvant juste avant le giratoire Cour / Montoie est complété par un quai accolé au trottoir existant.

Globalement, dans tout le secteur Cour – Figuiers, en tenant compte du réaménagement projeté à l'avenue de Cour entre Figuiers et Bains, environ 10 places de parc seront créées.

7.5 Chemin de Montelly - chemin de Malley

La ligne n° 13 Provence sud - Verdel sera desservie dans le réseau 08 par des véhicules de plus grand gabarit qu'aujourd'hui. Le nouveau terminus sera situé au chemin de Malley, vers son débouché sur l'avenue de Provence, et complété par un nouveau passage piéton. Un arrêt est placé vers l'extrémité sud de la passerelle de Provence et les trois stations actuelles sur le chemin de Montelly seront adaptées aux futurs bus.

8. Aménagements des espaces publics au centre-Ville

8.1 Station « Flon » - place de l'Europe (annexe n° 6)

La place de l'Europe sera l'interface de transports publics le plus important de Lausanne. La liste des connexions est énumérée précédemment.

La station du m2 a sensiblement évolué par rapport au projet d'origine. Les adaptations ont fait l'objet d'une enquête complémentaire en été 2005. Il s'agissait pour l'essentiel d'améliorer le fonctionnement des flux des voyageurs, entre autres par l'ajout d'un escalator au sud-est de la station, et d'intégrer un espace client tl à la sortie nord sur la place. Les connexions avec le m1 et le LEB se font à l'intérieur des bâtiments.

Une entrée principale des voyageurs se trouve sur la place, au nord de la route, constituée d'une large rampe aboutissant au niveau de la mezzanine du m2. Ce plan incliné d'environ 25 m de long sur 12 m de large est réalisé en une surface « jardin » et d'un escalier « en pas d'âne » de 2.5 m de large. Ce jardin public, partiellement en contrebas de la surface, offrira un espace de détente ou d'attente bienvenu dans ce cœur urbain de la place de l'Europe. Cet aménagement constitue un prolongement de la station sur l'espace public et, à ce titre, il fait l'objet de la présente demande de crédit.

Le terminus de la ligne n° 18 venant de Crissier se fait dans le giratoire allongé du côté de la place de l'Europe. Le terminus de la ligne n° 22 venant de la Clochatte est situé du côté sud de la station. La mise en place de cet arrêt et de ses équipements requiert la mise à disposition d'une parcelle privée occupée par des places de parc, appartenant au L.-O. Holding. Cette dernière fait l'objet d'un échange en cours de négociation. Une station taxi est également planifiée sur cet espace. Les cinq arbres existants sur le trottoir sud doivent être supprimés pour permettre l'aménagement de cet arrêt. Quatre d'entre-eux seront replantés à l'arrière du nouvel abribus. Le terminus de la ligne n° 60 venant du Mont se trouve en face du précédent, au droit de la rampe-jardin. Les trois terminus sont équipés d'abris.

Le tronçon de route traversant la place de l'Europe est prévu à l'image de la rue Centrale, avec une bande polyvalente centrale. Un passage piétons est balisé vers la sortie au sud de la rue, et un autre en face de la route de Bel-Air.

8.2 Station « Riponne » (annexe n° 6)

La station « Riponne » a aussi fait l'objet d'une enquête complémentaire en 2005. Un passage public par escalier relie la place de la Riponne et la place Auberjonois à travers la station.

Au niveau de la place de la Riponne, vers le musée Arlaud, plusieurs arbres seront replantés dans de grandes fosses intégrées à la structure de la station. L'ancien revêtement en pavés de béton ne sera pas rétabli, mais remplacé par un matériau qui n'est pas encore défini, dont la plus-value éventuelle par rapport au revêtement initial est à prendre en charge par la Ville.

La station est connectée avec le réseau tl par la ligne n° 8 à l'arrêt de la rue du Tunnel. Une zone de stationnement vélos est installée et la station taxis est repositionnée à proximité.

8.3 Station « Bessières » - rue St-Martin - rue Caroline (annexe n° 6)

Les lignes n°s 22 et 60 du réseau 08 emprunteront les rues Centrale et St-Martin, sur lesquelles de nouveaux arrêts sont à aménager, puisqu'il n'y a aujourd'hui pas de transports publics sur cet axe.

Au niveau de la rue St-Martin, deux nouveaux arrêts « Bessières », avec abris, sont aménagés juste à l'amont du pont Bessières, sur des trottoirs élargis. Au droit de la rue Menthon, un arrêt descendant « Place du Nord », avec abri, est installé sur une zone continue de trottoir reliant Couvaloup, Menthon et St-Martin, complétée par un nouveau passage piéton en traversée de la rue St-Martin. Deux nouveaux arbres accompagnent cet abribus.

Entre le pont Bessières et l'avenue de Menthon, deux bandes latérales de 1.2 m sont marquées au sol afin de favoriser la progression des cyclistes et participer à la modération du trafic en resserrant optiquement la largeur de la chaussée. De part et d'autre, entre la bande teintée et le trottoir, des places de parc en épi sont maintenues. Ainsi, le projet maintient la majorité des cases de stationnement actuelles.

Tous les îlots sont franchissables par les véhicules d'urgence. La chaussée comprise entre le pont Bessières et la rue César-Roux sera réfectionnée.

Au niveau supérieur de la station « Bessières », les interfaces avec les lignes n°s 6 et 7 à la descente de la rue Caroline se font sur un grand trottoir élargi sur une longueur d'une soixantaine de mètres. Dans le carrefour Caroline / Langallerie, tous les angles de trottoirs sont modifiés afin de diminuer les longueurs des traversées piétonnières.

Dans la station du m2, en plus des deux ascenseurs donnant directement accès aux quais, un troisième ascenseur relie les niveaux des rues St-Martin et Caroline.

8.4 Place Bel-Air - rue Mauborget - rue des Terreaux. (annexe n° 6)

La mise en service du réseau 08 aura pour conséquence une diminution du nombre de bus dans le sens nord-sud (lignes n°s 5 et 6 supprimées) et une augmentation de l'offre en relation avec le métro dans le sens est-ouest. En conséquence, les arrêts de ce secteur sont ajustés.

L'arrêt de bus qui se trouve devant la tour Bel-Air est déplacé en direction de Saint-François jusqu'à l'abribus situés devant la FNAC pour les lignes en provenance de Chauderon. Un nouvel arrêt de bus pour les lignes en provenance de la Riponne, qui s'arrêtent aujourd'hui devant la FNAC, sera aménagé dans le bas de la rue Mauborget où le trottoir ouest sera élargi. La régulation lumineuse est adaptée pour éviter l'arrêt simultané de deux bus dans cette rue et permettre le passage des véhicules d'urgence.

Au débouché de la rue du Maupas sur la rue des Terreaux, les têtes de trottoir sont élargies, et le bus n° 4 provenant de Mont-Goulin est autorisé à tourner à gauche, ainsi que les cyclistes.

8.5 Avenue de Tivoli (annexe n° 7)

Les lignes actuelles n°s 13 et 17 seront fusionnées en une seule ligne allant de Provence-sud à Verdeil, en passant par l'avenue de Tivoli (ligne n°13).

A l'occasion de ces changements, toute la circulation montante sur l'avenue de Tivoli est concentrée sur une seule voie et une bande cyclable montante est balisée sur environ les trois-quarts de la longueur de cet axe. Dans cette rue, deux nouvelles paires d'arrêts seront ajoutées. Au bas de l'avenue, deux arrêts vers l'intersection avec l'avenue du Belvédère, comprenant la construction de quais. En haut de l'avenue, le nouvel arrêt montant « Tivoli » est placé environ 90 m avant le carrefour supérieur, à proximité d'un nouveau passage piéton en liaison avec un cheminement reliant le chemin des Croix-Rouges. L'arrêt « Tivoli » descendant est situé tout en haut de la rue.

9. Aménagements des espaces publics dans le nord

9.1 Quartier de Marterey (annexe n° 8)

Le plan de circulation du quartier de Marterey et des rues adjacentes sera modifié avec l'arrivée du m2. Un des objectifs est de concentrer le trafic sur l'axe principal Caroline - Langallerie afin de soulager les rues secondaires. Dans cette optique, la possibilité de transiter à la montée par Mon-Repos - Tribunal-Fédéral – Marterey, qui existait avant les travaux du m2, n'est pas rétablie. A cet effet, le haut de la rue Marterey est transformé en zone piétonne, en maintenant les accès de livraison et de service par le bas.

Le secteur des avenues du Tribunal-Fédéral, Ste-Beuve, Marterey inférieur et Ancienne-Douane est instauré en zone à vitesse limitée à 30 km/h. Les carrefours Tribunal-Fédéral / Ste-Beuve et Marterey / Ste-Beuve sont surélevés en seuil de ralentissement.

Le transit descendant depuis la rue St-Pierre vers la rue Etraz est interdit aux véhicules motorisés, toujours dans le but de réduire le trafic dans une rue du réseau de desserte, tout en maintenant les possibilités d'y accéder par l'avenue du Tribunal-Fédéral. En appui de cette mesure, la tête de trottoir du bas de la rue Marterey donnant sur la place Benjamin-Constant est élargie pour y installer un arrêt de la ligne n° 13, des cases deux-roues, un arbre et d'éventuelles terrasses de café.

9.2 Station « Ours » - place de l'Ours - avenue de Béthusy (annexe n° 8)

La ligne n° 7 actuelle et la nouvelle ligne n° 6 Maladière-Sallaz s'arrêtent à la montée au droit de la station « Ours » et à la descente, légèrement à l'amont, dans la même situation qu'aujourd'hui. Dans le sens de la descente, les feux situés à l'amont de Mathurin-Cordier donnent la priorité aux bus. Ceci permet d'élargir le trottoir nord à 3 m, de baliser une bande cyclable d'accès aux feux du carrefour inférieur et d'offrir un espace piétonnier suffisant autour de la station du m2. Le trottoir sud est élargi jusqu'au débouché de l'avenue Secrétan.

Un nouveau passage piéton régulé par des feux est balisé entre les deux arrêts, en régulation coordonnée avec les carrefours avoisinants.

Les possibilités de parage sur le passage Perdonnet sont maintenues.

La tête de trottoir à l'angle Béthusy / Bugnon est fortement élargie afin de diminuer la longueur de la traversée de la rue du Bugnon.

9.3 Avenue Victor-Ruffey (annexe n° 9)

La nouvelle ligne n° 6 Sallaz - Maladière desservira l'avenue Victor-Ruffey aujourd'hui dépourvue de transports publics.

Les neuf nouveaux arrêts sont équipés d'abribus et la ligne sera exploitée par des bus électriques. Au bas de l'avenue, l'arrêt montant est réalisé dans l'élargissement local de la chaussée occupé aujourd'hui par du stationnement. L'arrêt descendant est celui situé actuellement en haut de l'avenue de Béthusy. Entre le chemin des Allières et le chemin du Muveran, les deux arrêts se font sur la chaussée, l'un en face de l'autre et une nouvelle traversée piétonne est créée.

Deux arrêts sont aménagés au droit du carrefour Diablerets / Virgile-Rossel / Clamadour. Au carrefour Victor-Ruffey / Vallonnette, deux arrêts sont balisés à une cinquantaine de mètres à l'amont du giratoire. En haut de l'avenue, une centaine de mètre en aval du débouché de l'avenue du Temple, deux arrêts sont placés entre les n° 75 et 79 et une nouvelle traversée piétonne complète l'aménagement.

Sur l'ensemble, quelques places de parc sont supprimées, sur un total d'environ 150 dans toute l'avenue. Sur le tronçon situé entre les avenues de la Vallonnette et du Temple, les conduites souterraines seront renouvelées et la structure de la chaussée sera reconstruite pour résister au passage des transports publics. Dans le secteur inférieur entre Béthusy et Muveran, la chaussée et les conduites souterraines seront reconstruites et financées par les crédits-cadre respectifs des services.

9.4 Route de Berne - station « Fourmi » - station « Vennes »

Le secteur de la route de Berne entre la Sallaz et le carrefour Boissonnet / Feuillère sera emprunté par la ligne n° 41 allant de Montolieu à Praz-Séchaud. La structure de la voirie ne sera pas modifiée, mais une nouvelle répartition des surfaces entre les différents usagers est nécessaire. Sur ce tronçon, un passage piéton est envisagé à mi-longueur. A l'aval de ce passage, des cases de stationnement « macaron » sont prévues à droite en montant, ainsi qu'une bande cyclable. Dans le sens de la descente, une nouvelle voie bus mixte avec les cyclistes, d'environ 160 m, est introduite en entrée du carrefour de la place de la Sallaz.

Dans la partie supérieure de la route de Berne, au-delà du carrefour Boissonnet / Feuillère, la structure de la voirie n'est pas modifiée, à l'exception des lieux aux abords des stations « Fourmi » et « Vennes ».

A la station « Fourmi », les deux élargissements locaux de la chaussée destinés à l'arrêt de bus sont supprimés au profit de surfaces de trottoir, ce qui diminue sensiblement la longueur de la traversée piétonne de la route de Berne.

Le domaine public aux abords de la station « Vennes » sera réaménagé en fonction de l'agrandissement du parking P+R et des réalisations associées qui se développeront sur ce site. A ce jour, le projet retenu n'est pas

encore connu, mais les interventions sur la voirie et les espaces verts ont été estimées en tenant compte de surfaces à reprendre pour assurer le fonctionnement de ces équipements. Des cheminements piétons et des surfaces vertes sont créés, les trottoirs sont modifiés et un couvert à vélos est prévu. La route de Berne et le chemin de Valmont seront localement adaptés.

9.5 Chemin des Abeilles - chemin Isabelle-de-Montolieu

Actuellement, le quartier de Montolieu est desservi par la ligne n° 14 venant de la Sallaz, et passant par le chemin des Abeilles, au moyen d'un bus léger. La nouvelle ligne n° 41 Montolieu - Sallaz - Praz-Séchaud sera exploitée par des bus articulés dont les charges par essieu sont plus importantes que celles du véhicule précédent. La chaussée du chemin des Abeilles, qui est aujourd'hui en mauvais état, doit être réfectionnée avant la mise en service du réseau 08. Le stationnement sur le chemin Isabelle-de-Montolieu est légèrement adapté en fonction du nouveau type de bus.

9.6 Chemin de Rovéréaz - avenue du Temple

La nouvelle ligne de minibus (n° 42) qui reliera le giratoire Oron / Boveresses à la Sallaz, passera par le chemin de Rovéréaz et l'avenue du Temple. S'agissant d'une ligne desservie par minibus, les aménagements prévus se limitent essentiellement à du balisage. En ce qui concerne les interventions légères de génie civil, ces dernières ont déjà réalisées en 2005 à l'occasion des travaux entrepris par **causervice**.

Au chemin de Rovéréaz, les arrêts sur chaussée suivants sont balisés : « Le Foyer », « Craivavers », « Les Chavannes » et « Rozavère ». Et à l'avenue du Temple : « Temple » et « Champ-Rond ».

9.7 Rue Pierre-Viret - avenue Louis Vulliemin - chemin de Boissonnet

La ligne n° 16 Montbenon - Grand-Vennes empruntera le même tracé qu'aujourd'hui jusqu'à Sauvabelin, soit à la montée par l'avenue Louis-Vulliemin et à la descente par le chemin de la Motte, la route Aloys-Fauquez et la rue de la Borde.

A l'extrémité ouest du pont Bessières, un arrêt en direction de Pierre-Viret est balisé, et le trottoir est rendu continu en traversée du bas de la rue Curtat.

Au chemin de Boissonnet, un nouvel arrêt est créé au droit de l'accès au vivarium, complété par un nouveau passage piéton, ainsi que deux autres de part et d'autre du chemin des Libellules.

Le terminus de cette ligne est placé à l'entrée du grand parking des Avettes, au bas du chemin des Abeilles. Le rebroussement de ce type de véhicule n'entraîne la suppression que de quelques places de parc, sans incidence compte tenu de l'offre existante.

9.8 Route du Pavement - chemin de la Clochatte

La nouvelle ligne n° 22, place de l'Europe – Clochatte, bifurque sur l'avenue d'Aoste en venant de la route Aloys-Fauquez, puis continue par la route du Pavement et le chemin de la Clochatte. La voirie doit être localement adaptée pour le passage et les arrêts de bus articulés.

L'angle aigu entre la route du Pavement et l'accès au terminus de Bellevaux ne permettant pas aux bus de franchir ce virage en épingle à cheveu, sa géométrie est modifiée en empiétant localement sur la parcelle de l'église Sainte-Amédée.

En haut de la route du Pavement, deux arrêts sont créés, entre lesquels un nouveau passage piéton est balisé. Une bande cyclable montante est marquée peu après l'accès au terminus de Bellevaux, jusqu'à la limite communale avec Le Mont. Les îlots actuels du carrefour Pavement / Clochatte sont enlevés et quelques places de parc sont balisées, en remplacement de celles supprimées à la route du Pavement ; un passage piéton et un arbre sont ajoutés.

A la route de la Clochatte, deux arrêts sont prévus de part et d'autre de l'accès aux refuges de Sauvabelin, entre lesquels un nouveau passage piéton est balisé. Le gabarit d'espace libre actuel de 5.1 m entre les places de parc et le trottoir ne permet pas le croisement d'un bus et d'une voiture. En conséquence, toutes les places de parc de cette rue devraient être supprimées, à l'exception de trois d'entre elles. Pour éviter cette disparition, une solution envisageant d'empiéter sur le domaine de la forêt du côté des refuges pour y aménager des places de parc ou un cheminement longitudinal est à l'étude.

9.9 Blécherette – avenue du Grey – avenue des Bergières (annexe n° 10)

La nouvelle ligne n° 21 Blécherette – Gare CFF sera exploitée par des bus articulés. Les arrêts de l'avenue du Grey - desservie aujourd'hui par la ligne n° 11 qui sera supprimée – doivent être adaptés aux dimensions de ces véhicules, de même que ceux de l'avenue des Bergières qui doivent pouvoir accueillir simultanément les bus des lignes n°s 21 et 2.

A l'arrêt descendant « Bossons » de l'avenue du Grey, un quai avec un abri est construit en empiètement sur une zone de parcage. Avant l'arrêt descendant « Beau-Site », une voie bus d'une quarantaine de mètres est ajoutée. Un trottoir continu est réalisé à l'amont de l'arrêt montant « Beau-Site », au débouché du chemin des Bossons.

A l'avenue du Grey, un arrêt montant de la ligne n° 21 est créé dans le secteur du chemin de Pierrefleur. Dans l'attente du réaménagement complet des avenues du Grey et du Vélodrome, un arrêt de bus peut être provisoirement installé contre la zone verte latérale, à la hauteur du passage piéton souterrain. La voirie et le marquage sont localement adaptés en conséquence.

A l'avenue des Bergières, les arrêts « Bergières » et « Beaulieu » descendant sont allongés pour accueillir simultanément les convois de deux lignes de bus. Les marquages routiers sont légèrement adaptés. L'abri de l'arrêt « Beaulieu » et le passage piéton associé sont déplacés. Le passage piéton traversant l'avenue des Bergières au niveau de l'avenue Gindroz est régulé par des feux.

10. Aménagements des espaces publics dans les zones foraines

10.1 Route du Jorat - Chalet-à-Gobet

La ligne n° 64 actuelle qui circule en boucle par Cojonnex - Epalinges - Chalet-à-Gobet - Vers-chez-les-Blanc - Montblesson, sera remplacée par deux lignes à double sens entre les Croisettes et le Chalet-à-Gobet, l'une du côté de Vers-chez-les-Blanc (ligne n° 64) et l'autre du côté de Cojonnex (ligne n° 46).

Sur la nouvelle ligne n° 64, les 9 arrêts dans le sens de la descente sont doublés par des arrêts à la montée aux endroits suivants : « Perronnaz » (école de Montblesson), « Haute-Combe », « Chalet-à-Matthey » (Nestec), « Molliettes »

(à l'amont du giratoire route de Marin / route du Jorat), « Vers-chez-les-Blanc » (centre du village), « Chevreuils » (avec construction d'un quai nécessitant des négociations avec le propriétaire concerné), « Pra-Collet » et « Chalet-à-Gobet » (vers la route d'accès à l'auberge). Les nouveaux arrêts de la ligne n° 64 ne sont, dans un premier temps, pas équipés d'abris.

Au Chalet-à-Gobet, l'arrêt actuel de la route de Berne est agrandi en un terminus pour les lignes n° 64, n° 46, et un arrêt pour la ligne n° 62 (venant de Moudon).

10.2 Route de Cojonnex

Les arrêts de la nouvelle ligne n° 46 sont doublés à « Chalet-à-Gobet » (vestiaires de Mauvernay), « Ecole hôtelière » (avec construction d'un quai nécessitant des négociations avec le propriétaire concerné) et « Vuillette ». L'arrêt « Ecole hôtelière » est complété par un passage piéton.

11. Réaffectation de la voirie où les lignes de bus sont supprimées

11.1 Rue du Bugnon – avenue de la Sallaz (annexe n° 11)

11.1.1 Données de base

A la mise en service du m2 et du réseau 08, la rue du Bugnon et l'avenue de la Sallaz, entre la place de l'Ours et la place de la Sallaz, ne seront plus empruntées par des transports publics de surface. La voie bus actuelle sera réaffectée à d'autres usages que la circulation motorisée, selon des principes d'aménagements qui ont été exposés dans le préavis « mise en place d'une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21) / 5^e partie : Transports et mobilité ».

Les objectifs principaux sont les suivants :

- faciliter la progression des cyclistes à la montée ;
- augmenter et améliorer les traversées piétonnes, particulièrement dans la zone des Hospices cantonaux ;
- améliorer localement l'offre en stationnement à proximité de la PMU et sur le tronçon inférieur (commerces et habitations) ;
- faciliter les conditions de pose/dépose à la PMU ;
- améliorer l'accès au CHUV ;
- favoriser la progression et l'accès aux urgences pour les ambulances.

Dans le cadre du projet de route de contournement de la place de la Sallaz, une diminution de près de 20 % des charges de trafic est visée sur l'écran constitué par les axes Bugnon – Beaumont – Victor-Ruffy. L'essentiel de cette diminution se retrouvera sur l'axe Victor-Ruffy. Par contre, le volume de trafic à la rue du Bugnon sera peu différent de l'état actuel, de l'ordre de 18'000 à 19'000 véhicules par jour. La fonction d'axe principal sur la rue du Bugnon subsiste et devient clairement mentionnée dans la hiérarchie du réseau.

Lors de la révision du PAC de la Cité hospitalière, les Hospices cantonaux ont énoncé des objectifs relatifs à l'aménagement de la rue du Bugnon et ses rapports avec les espaces majeurs du domaine hospitalier. En particulier, une importante transversalité fonctionnelle est souhaitée entre les deux fronts est et ouest.

L'esplanade d'entrée du CHUV sera mise en valeur, en liaison avec la station du m2 ; le traitement de la voirie au passage de ce lieu doit être compatible avec cette intention. La signalétique et les éclairages urbains renforceront la compréhension des accès.

11.1.2 Analyse du site

Un mandat d'avant-projet pour l'aménagement de la rue du Bugnon et de l'avenue de la Sallaz a été attribué à un bureau d'architectes lausannois, sous le contrôle de la structure des espaces publics de l'administration, et en collaboration avec l'office des constructions des Hospices cantonaux.

L'analyse du site fait apparaître deux fronts de rue aux caractéristiques différentes. Le front ouest, constitué majoritairement de secteurs végétalisés en jardins, forêts, talus et esplanades, ainsi que de bâtiments isolés, offre une perception de la forêt et de la vallée du Flon. Le côté est, composé plutôt de bâtiments, forme un front de rue plus ou moins continu.

Dans le sens longitudinal, cet axe peut être réparti en trois tronçons. Celui d'en bas, entre la place de l'Ours et la rue Montagibert, est principalement voué à l'habitation et aux activités sur son côté est. Le tronçon entre Montagibert et Pierre-Decker, exclusivement hospitalier, est concerné par de nombreuses interactions avec les établissements de part et d'autre de la rue. Le secteur supérieur entre l'Hôpital Nestlé et la Sallaz est de nature essentiellement paysagère.

11.1.3 Description du projet d'aménagement

Le projet décrit ici concerne la rue du Bugnon et l'avenue de la Sallaz jusqu'à son intersection avec la route de contournement en projet. Cette dernière route et la place de la Sallaz font l'objet de préavis spécifiques.

Globalement, le projet de réaménagement de l'axe Bugnon-Sallaz consiste à répartir la chaussée en deux voies de circulation, celle montante à 2.7 m de large et celle descendante à 3 m, à baliser une bande latérale colorée montante de 1.5 m de large à l'intention des cyclistes et à marquer le même type de bande dans la partie centrale. Le but de cette structuration optique de la chaussée est de protéger les cyclistes, de favoriser une conduite plus prudente des véhicules motorisés et de permettre aux ambulances de dépasser par le centre les voitures rabattues sur les côtés de la route.

Dans les carrefours, la même coloration est apportée sur tout le revêtement afin d'inciter les conducteurs à une prudence particulière en attirant leur attention sur les passages piétons, les cyclistes et les ambulances, et en général, sur la traversée du secteur hospitalier. Les îlots des passages piétons et les bornes qui les signalent sont franchissables par les véhicules d'urgence.

La réduction du gabarit de la chaussée donne la possibilité d'élargir le trottoir Est, du côté du front des bâtiments, alors que le trottoir ouest est, dans l'ensemble, maintenu. Au droit de tous les accès latéraux, les trottoirs sont rendus continus, mais facilement franchissables par les véhicules grâce à une bordure chanfreinée de faible hauteur, à l'exception de l'entrée sur l'avenue Montagibert accédant aux urgences.

Dans le secteur inférieur, des places de parc supplémentaires sont balisées du côté est, et quelques arbres sont ajoutés dans la mesure où les conduites souterraines l'autorisent. Sur le trottoir ouest, un mobilier urbain donne l'occasion aux piétons d'admirer la vue sur la cathédrale et la ville.

Au niveau de l'esplanade d'entrée du CHUV, dans la grande zone de carrefour à revêtement coloré, une zone d'attente permet aux véhicules de se présélectionner pour tourner à gauche en direction du CHUV. Un passage piéton supplémentaire est ajouté au droit de la station du m2. L'espace vers l'entrée du chemin des Falaises est agrémenté par du mobilier urbain et de la végétation.

Le tronçon supérieur, le long de l'ancien cimetière, est déjà pourvu d'une berme végétalisée séparant le trottoir de la chaussée. Cette répartition est maintenue telle quelle. C'est le trottoir Est qui bénéficie d'une largeur supplémentaire.

11.2 Avenue du Vieux-Moulin - avenue du Mont-Blanc - avenue Jomini (annexe n° 10)

L'avenue du Vieux-Moulin, et partiellement celles du Mont-Blanc et de Jomini, ne seront plus empruntées par des bus suite à la suppression de la ligne n° 3 actuelle. A l'avenue du Vieux-Moulin, une bande cyclable montante est créée sur toute sa longueur. L'emplacement de l'arrêt supérieur « Casernes » est remplacé par des cases voitures et deux-roues.

Sur l'axe Jomini – Mont-Blanc, une bande cyclable montante est balisée jusqu'à l'avenue Druey. A l'approche de l'avenue Druey, des cases de stationnement « macarons » sont ajoutées. Au droit du grand escalier du Palais de Beaulieu, une bande cyclable descendante est intégrée pour permettre aux vélos de « remonter » les files de voitures arrêtées aux feux. En face, des cases payantes sont rajoutées à l'usage de Beaulieu et des activités environnantes, ce qui porte à une quarantaine le nombre de places supplémentaires.

Le trottoir libéré au pied du grand escalier, où l'abribus existant est supprimé, fera l'objet d'un réaménagement à définir notamment en collaboration avec les responsables du Palais de Beaulieu.

12. Conduites souterraines

A chacune des stations du métro, les travaux de déplacement ou de reconstruction des conduites souterraines sont réalisés à charge du projet m2. Les travaux d'aménagement sur le réseau 08 décrits dans ce préavis sont généralement des interventions localisées qui ne sont pas des opportunités pour changer de grands réseaux de conduites souterraines. Néanmoins, selon les nécessités, certains tronçons de conduites seront modifiés, et les coûts induits seront pris en charge par les crédits-cadre respectifs des services concernés.

13. Agenda 21 – développement durable

Il n'est nul besoin d'argumenter sur la conformité de la construction du métro m2 et du réseau 08 avec les principes du développement durable. Elle est largement exposée dans le préavis « mise en place d'une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21) / 5^e partie : transports et mobilité ».

Rappelons simplement que les aménagements proposés dans ce préavis ont mis l'accent sur l'incitation à utiliser les transports publics, l'encouragement à la mobilité douce et l'amélioration du cadre de vie urbain.

14. Programme des travaux

L'objectif général est une mise en service simultanée du métro m2 et de tout le réseau 08 en automne 2008. L'ensemble des travaux correspondants doit être achevé à cette date. Seuls ceux concernant les rues libérées des transports publics de surface peuvent être réalisés après.

Les chantiers d'aménagements autour des stations pourront démarrer dès le gros œuvre terminé, soit environ au milieu de 2006. Les autres travaux s'étaleront jusqu'en été 2008.

Concernant la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour, l'ordonnancement des travaux est le suivant. L'arrêt du métro actuel est prévu le 22 janvier 2006 afin de permettre le démontage des installations et des voies. Les travaux de génie civil du secteur sous-gare débuteront en mars 2006 pour se terminer à fin juin 2007. La pose des voies est quant à elle prévue au premier trimestre 2007. Les travaux d'aménagement paysagers de surface sur la couverture entre Liseron et Cour pourront se réaliser à partir de l'été 2007 et devraient se terminer au printemps 2008.

15. Aspects financiers

15.1 Coûts des aménagements des espaces publics

N°	Objet	ROUTES ET MOBILITE			PARCS ET PROMENADES
		Génie civil	Marquage Signalisation Stationnement	Régulation	
	SOUS-GARE				
1	station Jordils / av. des Jordils	175'000	30'000		30'000
2	station Délices / av. de Cour	765'000	65'000		30'000
3	carrefour Croix-d'Ouchy / av. de l'Elysée	710'000	49'000	50'000	
4	av. des Figuiers / av. Cour (Montoise)	900'000	68'000	105'000	30'000
5	ch. de Montelly, ch. de Malley	70'000	20'000		
	CENTRE-VILLE				
6	station Flon / pl. de l'Europe	1'200'000	32'000		140'000
7	station Riponne / pl. de la Riponne	280'000	11'000	50'000	50'000
8	station Bessières / rues St Martin, Caroline	1'270'000	219'000	75'000	40'000
9	place Bel-Air, rue Mauborget, Terreaux	150'000	41'000	220'000	
10	av. Tivoli	230'000	42'000	20'000	30'000
	NORD				
11	quartier de Marterey	750'000	178'000		30'000
12	station Ours / pl. de l'Ours, Perdonnet, Béthusy	1'500'000	76'000	200'000	40'000
13	av. Victor-Ruffly / Muveran-Temple	2'060'000	82'000		40'000
14	rte de Berne - station Fourmi	600'000	70'000	250'000	10'000
15	station Vennes / rte de Berne, ch. de Valmont	480'000	10'000		190'000
16	chemin des Abeilles	160'000			
17	rues Pierre-Viret, Vulliemin, Boissonnet	90'000	5'000		
18	route du Pavement, Clochatte	500'000	33'000		10'000
19	Blécherette, Grey, Bergières	720'000	68'000	90'000	50'000
	ZONES FORAINES				
20	rte du Jorat, Cojonnex, Chalet-à-Gobet	200'000	25'000		
21	route de Cojonnex	60'000			
	REAFFECTATION DE VOIRIE				
22	rue du Bugnon, av. de la Sallaz	3'100'000	675'000	25'000	190'000
23	av. du Vieux-Moulin, Mont-Blanc, Jomini	120'000	71'000	35'000	
24	HONORAIRES ARCHITECTES INGENIEURS	350'000			
25	DIVERS	500'000	60'000	70'000	30'000
	TOTAL	16'940'000	1'930'000	1'190'000	940'000

Total Routes et mobilité : 20'060'000 francs

Total Parcs et promenades : 940'000 francs

TOTAL GENERAL : 21'000'000 francs

15.2 Coûts de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour

Le surcoût total des travaux, devisé sur la base des prix en vigueur en septembre 2005 est de 4'700'000 francs. Ce montant prend en compte toutes les plus-values et moins-values liées au projet de couverture.

Dans le détail, cet investissement se décompose comme suit :

Génie civil et architecture			
	Gros-oeuvre	construction de la dalle de couverture, prolongation des murs latéraux, étanchéité et remblayage	+ 3'300'300
	Second-oeuvre	budget stations du projet initial	- 566'000
	Honoraires	architectes et ingénieurs	+ 500'000
Aménagements de surfaces			
	Travaux d'aménagements	Mise en place des terres, fouilles, conduites, canalisations, cheminements et places, plantations et ensemencements, éclairage, mobilier et équipements	+ 1'300'000
	Aménagements paysagers	budget du projet initial	- 530'000
	Clôture	budget du projet initial	- 400'000
	Honoraires	Architecte paysagiste	+ 220'000
	Frais de concours	Honoraires, experts et frais divers	+ 30'000
Système transport			
	Chauffage des voies	budget du projet initial	- 260'000
	Installations diverses	câble rayonnant, éclairage, signalétique, ventilation	+ 248'000
Autres			
		Assurances, procédures et experts	+ 108'000
Divers et imprévus			
		Montant réservé 10 % de 3'950'000	+ 395'000
Total des aménagements hors TVA			4'365'000
TVA			331'740

Total des aménagements avec TVA

4'696'740

TOTAL Parcs et promenades, avec TVA : 4'700'000 francs

15.3 Charges financières et d'entretien

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 4.0 % l'an, sont les suivantes :

- Service des routes et de la mobilité (génie civil), pendant 20 ans : 1'246'500.-
- Service des routes et de la mobilité (régulation, marquage), pendant 5 ans : 700'800.-
- Service des parcs et promenades, pendant 10 ans : 695'400.-

L'entretien des talus du métro Lausanne Ouchy est assuré par le service des parcs et promenades depuis 1997, suite aux aménagements réalisés dans le cadre de la manifestation Lausanne Jardins'97. Ces travaux sont facturés au Métro LO pour un montant annuel d'environ 86'000 francs, qui dès 2006, avec l'ouverture du chantier, ne figurera plus au chapitre des rentrées pour le compte du SPP. L'ouverture au public des nouveaux aménagements nécessitera un entretien plus intensif. Les charges supplémentaires annuelles pour le SPP sont estimées à 100'000 francs.

15.4 Compte d'attente

L'état du compte d'attente ouvert pour financer les études de projets de la couverture du m2 est le suivant : ouvert le 23 septembre 2004 pour un montant de 45'000 francs, il a ensuite été augmenté à 350'000 francs en décembre 2004. A ce jour, 83'000 francs ont été engagés, dont 33'000 francs pour les frais liés au concours et 50'000 francs pour le mandat du projet des aménagements paysagers jusqu'à la mise à l'enquête attribué à l'équipe lauréate.

15.5 Plan des investissements

L'ensemble des travaux prévus - aménagements d'espaces publics aux abords des stations du m2 et ceux liés à la restructuration du réseau 2008, couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour - figurent au plan des investissements pour les années 2006 et 2007 avec un montant de 27 millions. La différence de 1.3 millions avec le montant total de 25.7 millions demandés dans ce préavis sera reportée sur le projet de la Sallaz.

16. Réponse à la motion de Mme Magali Zuercher « Motion pour l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne ».

16.1 Rappel de la motion

Déposée le 7 octobre 2003, cette motion⁵ a été renvoyée le 15 mars 2005 à la Municipalité pour étude et rapport⁶

Cette motion constate une multiplicité de détails d'aménagement et de mobilier urbain qui nuisent à la cohérence des aménagements urbains. Pour y remédier, la motionnaire propose la mise au point « d'un catalogue fixant les lignes directrices des aménagements de l'espace public (couleurs, matériaux, types de mobilier urbain, etc) ».

16.2 Préambule

Il importe de placer la réponse à cette motion, dans le contexte actuel de la structure de la Direction des travaux qui a la responsabilité des études et des aménagements de l'espace public lausannois.

Cette structure - à trois niveaux - fonctionne de la manière suivante :

- le **Bureau des Espaces Publics (BEP)**, structure permanente, regroupe des représentants des services Routes et Mobilité, Urbanisme, Architecture, Parcs et Promenades, Corps de Police et s'adjoint, si nécessaire, d'autres représentants des services communaux ou des **tl**. Le bureau se réunit une fois par

⁵ BCC 2003-2004, T. II (n° 15/I) p. 387 – 388

⁶ BCC n° 19 du 15.03.2005 p. 856 ss

semaine et examine la plupart des demandes d'interventions et d'aménagements sur le domaine public. Il les analyse, recherche des synergies et fait des propositions concrètes ;

Selon la complexité du sujet ou l'ampleur de la surface concernée, le BEP propose alors de confier une mission d'étude et de propositions à un groupe distinct, un GEP.

- les **Groupes d'Etudes de l'Espace Public (GEP)** sont constitués en général pour des études limitées dans le temps et regroupent des représentants des services communaux concernés (Routes et Mobilité, Urbanisme, Parcs et Promenades, Architecture, etc) et selon les enjeux, d'un représentant des **tl** ;

Le groupe ainsi constitué examine concrètement le problème posé, visite le site et élabore une ou plusieurs variantes d'aménagement. Celles-ci sont ensuite soumises pour décision au CEP. Ainsi des ingénieurs civils, de la mobilité, des architectes, des urbanistes, des paysagistes, des techniciens confrontent leurs points de vue, définissent les priorités d'aménagement et entreprennent la mise au point de diverses variantes en fonction des contraintes urbanistiques et constructives locales.

- le **Comité des Espaces Publics (CEP)**, structure permanente, placé sous l'autorité du Directeur des travaux, rassemble les chefs de service et collaborateurs concernés des Routes et de la Mobilité, Urbanisme, Architecture, Parcs et Promenades, SSI, ainsi que des représentants des **tl**, de la Sécurité publique, de Culture, Sports et Patrimoine. Il examine les propositions issues du BEP ou des GEP, les valident ou les amendent en vue d'une réalisation, d'une demande de crédits, d'une présentation au public, etc. Ces séances se tiennent une fois par mois, en moyenne.

Les projets ainsi adoptés sont ensuite repris pour les études de détails et le suivi de la réalisation par le service des Routes et de la Mobilité. Selon l'ampleur des aménagements, les projets sont soumis à la Municipalité, voire au Conseil communal.

Au fil des années, cette structure a montré sa pertinence en réunissant, en amont de toute décision, la plupart des acteurs concernés par les aménagements d'un espace public perçu comme un ensemble, entre les limites spatiales naturelles ou artificielles qui le délimitent. De très nombreux aménagements ont ainsi été réalisés au fil des ans, selon les priorités définies par la Municipalité, tout en respectant les objectifs du Plan Directeur Communal.

Ces divers aménagements de petite et moyenne importance sont conçus et réalisés naturellement en fonction des crédits disponibles (via les crédits cadres des services ou des préavis ad hoc). On peut citer la construction de bastions au droit des traversées piétonnes, des élargissements localisés de trottoirs, la création de pistes cyclables et de sas deux-roues, le renforcement de l'arborisation, de multiples améliorations de détails apportées lors de réfections de chaussées, travaux de fouilles, etc.

Les aménagements visant à l'amélioration de la sécurité en général et celle des piétons en particulier sont ainsi systématiquement privilégiés. Il en va de même pour les aménagements de détail adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux malvoyants, qui sont étudiés et réalisés avec l'aval des représentants des milieux concernés.

16.3 Eléments constitutifs du design urbain

Si la motionnaire se félicite de cette démarche de coordination, elle estime cependant que les aménagements présentent une trop grande diversité dans le choix des matériaux et les choix de mobilier urbain. Elle cite ainsi « les types d'éclairages, bornes, bancs, bordures de chaussées, panneaux signalétiques, traitement des pieds d'arbres,... ». Pour illustrer sa conviction, elle cite plusieurs exemples lausannois en regrettant leur trop grande diversité.

Il nous paraît utile, pour la compréhension des enjeux de cette motion, d'analyser plus précisément les demandes et besoins des divers « acteurs » intervenant sur l'espace public, issus des divers services de l'administration communale ou de privés.

16.4 Bordures de chaussées

La Ville de Lausanne utilise pour l'essentiel de ses aménagements – et ce, depuis plusieurs dizaines d'années – des bordures en granit taillées en fonction de la géométrie des lieux ou de leur usage dans le site (accès latéraux, passages piétons). Ce matériau de qualité offre de bonnes possibilités d'adaptation aux conditions locales (il peut être facilement taillé sur mesure avant la pose ou sur place, si nécessaire).

Des bordures en béton, plus fonctionnelles et plus économiques, sont exceptionnellement utilisées pour des aménagements provisoires ou pour délimiter des îlots directionnels appelés à être modifiés par des fouilles de chantiers. Ces choix affirment le bord de chaussée et séparent ainsi de manière cohérente les espaces dévolus aux piétons et aux véhicules et apportent une cohérence visuelle forte. On peut dire que ce choix constant d'un matériau naturel ou artificiel crée les conditions d'homogénéité souhaitée par la motionnaire.

16.5 Revêtement de sol

Connu pour sa souplesse de mise en place, sa durabilité et son coût relativement bas par rapport à des matériaux naturels, le revêtement bitumineux domine. Il importe toutefois de nuancer son usage, sur des espaces piétonniers notamment. Dans ce cas, le recours aux pavés de grès pour le centre-ville à caractère historique est une évidence. Des revêtements en matériaux pierreux ont été utilisés pour la partie centrale de la place de la Navigation (dalles de granit) mais leur usage est limité à des surfaces à pente régulière et le coût de réalisation reste élevé.

Les rues St-Laurent, Pichard, Haldimand entre autres, offrent d'élégantes alternatives avec des pavés de granit. Des solutions renouvelées avec des pavés en béton (la Place de la Riponne) ou des dalles en béton offrent des perspectives intéressantes en terme d'aménagement, en étant moins chères que le pavage en grès. Elles illustrent des tendances d'aménagements plus simples et moins arides que le simple revêtement bitumineux. Ces choix sont donc adaptés à leur fonctionnalité, aux lieux d'intervention et au budget de l'opération.

16.6 Traitement des pieds d'arbres

Dans ce domaine, la diversité de mise en œuvre est due aux exigences de protection des arbres. Ainsi certains emplacements à forte fréquentation piétonnière (proximité d'arrêts de bus, zone mixte) sont équipés de plaques en fonte qui permettent un franchissement aisé en évitant le piétinement des surfaces perméables indispensables à l'hydratation des racines. Mais pour l'essentiel, les entourages d'arbres sont confectionnés soit avec des bordures en pierre naturelle, soit en pavés de grès. Les formes sont en général rectangulaires, quelque fois circulaires. Subsistent ici ou là des encadrements en forme d'écussons, construits il y a de nombreuses années et aujourd'hui abandonnés. Un essai de couverture du terrain meuble au pied des arbres avec des pavés de grès a été arrêté, leur stabilité n'étant pas assurée.

Il va de soi que lors de travaux annexes, certains entourages sont reconstruits localement dans le même esprit que les autres entourages de la rue.

16.7 Bornes

Le recours aux bornes devient, hélas, de plus en plus fréquent afin de protéger un espace de la pression des automobiles et/ou d'améliorer la protection d'un accès. Dans le choix d'un type de borne, divers critères interviennent comme la résistance du matériau, sa forme et son aspect en fonction du lieu d'implantation et de son usage dans l'espace public. En outre, il faut tenir compte du SSI qui exige, pour ses interventions, la pose de bornes amovibles. Ces dernières, équipées d'un système de fixation normalisé, seront naturellement en métal ou en bois.

En général, le long du trottoir, on donnera la préférence à des bornes fines, en métal ou en bois, afin de perdre le moins de place pour les piétons. Par contre, pour délimiter une zone de stationnement sur la chaussée ou une place avec un caractère plus ouvert, des bornes visuellement plus présentes sont souvent souhaitables (béton ou pierre naturelle).

Dans un souci de cohérence et d'économie, quatre types de bornes ont été sélectionnés par les services communaux dans des catalogues de fabricants: en béton, en pierre naturelle, en métal et en bois. Un modèle de borne en bois, amovible sans l'usage d'une clé, a été récemment développé par la Direction des travaux afin de permettre une dépose occasionnelle aisée. Ce dispositif offre une possibilité d'un remplacement économique du fût de bois en cas de choc, le socle métallique noyé dans le sol restant en général intact. Ce modèle a été récemment posé au square de la Borde et au Pont de Chailly. Si les expériences faites se révèlent concluantes, ce modèle devrait se généraliser à Lausanne.

16.8 Bancs

Les services communaux distinguent les bancs placés dans les parcs et jardins, des bancs posés sur une place ou dans une rue. Les parcs publics sont en général équipés du banc à lattes de bois, peintes en vert, alors que les rues et places le sont avec du mobilier distinct, adapté aux contraintes urbaines. Dans tous les cas de figure, le choix s'opère en fonction du lieu et des expériences faites avec certains mobiliers (recherche de confort certes mais également bonne résistance au vandalisme et aux planches à roulettes qui utilisent la latte de bord comme appui).

Comme pour les bornes, un banc modulaire avec des lattes de bois de même section a été développé par la Ville pour ses divers aménagements. Des variantes avec ou sans dossiers permettent de s'adapter aux conditions locales (exiguïté, lieu de passage, etc). Le concept doit permettre un remplacement aisé de l'une ou l'autre latte abîmée et diminuer ainsi les frais d'entretien. On en trouve des déclinaisons à la place du Port, devant la piscine de Bellerive, au square de la Borde et au Pont de Chailly.

16.9 Poubelles

La Ville de Lausanne utilise de longue date des poubelles grillagées, cylindriques ou demi - cylindriques, faciles à vider. Mais l'abondance des déchets dans certains secteurs du centre – ville a conduit à chercher un nouveau type de poubelle, nettement plus grande. Un modèle en acier inoxydable avec cendrier et distributeur de sachets pour les déjections canines intégrés est proposé dans le préavis « Entretien 2006 », n° 2005/76 du 20 octobre 2005.

16.10 Eclairages

Pour l'essentiel des aménagements, les services industriels utilisent des sources de lumières suspendues ou sur lampadaires, toutes issues du matériel du commerce, mis à part quelques cas particuliers justifiés par l'architecture générale du lieu ou pour pallier les lacunes des catalogues. Divers critères sont pris en compte, comme le lieu d'insertion (à caractère historique, centre de quartier, etc), la qualité des sources et supports, l'économie énergétique et les frais de maintenance, indispensable à la pérennité des modèles.

Comme pour d'autres fabricants, les modèles évoluent, certains disparaissent des catalogues au bout de quelques années, et de nouvelles sources lumineuses offrent des usages nouveaux.

Par ailleurs, la Ville a entrepris une démarche d'élaboration d'un plan lumière de la Ville qui orientera à l'avenir les choix en matière d'éclairage. La cohérence sera ainsi garantie par l'application d'un concept qui maîtrisera les effets de la lumière avec un choix de moyens qui s'adaptera à l'évolution des techniques. Utiliser partout le même type de lampadaires serait contraire à une démarche qui vise à mettre en valeur la richesse et la diversité de l'architecture et du paysage lausannois.

16.11 Panneaux signalétiques

Pour se repérer dans la multiplicité des signalétiques urbaines, il importe d'en distinguer l'usage avant d'en déplorer l'éclectisme ou le trop grand nombre. Chaque signalétique cherche, par son design spécifique, à communiquer un message clair et à s'inscrire dans une cohérence visuelle globale. Pour la signalétique gérée par les pouvoirs publics, on distingue :

- A.- les panneaux de la signalisation routière, déterminés par des normes fédérales avec des chartes graphiques très contraignantes, pour un usage exclusivement routier ;
- B.- les 12 panneaux d'entrée de ville - de grande ampleur - avec indication des manifestations temporaires, signalétique plutôt destinée aux touristes et visiteurs ;
- C.- les totems, supports d'informations diverses comme :
 - o les panneaux normalisés « des zones 30km/h » posés sur des cadres métalliques et fixés sur des blocs de béton octogonaux de couleur rose ;
 - o les panneaux normalisés d'entrée « de zone piétonne » posés sur des cadres métalliques et fixés sur des blocs de pierre ou de béton ;
 - o les panneaux normalisés d'entrée des « zones de rencontres ». Un premier modèle en bois ou en métal est en cours d'étude ;

- o les panneaux normalisés pour la signalisation des « zones foraines », selon le modèle en bois posé à Vernand - Dessus. Ce modèle équipera dorénavant les diverses entrées des territoires lausannois, hors agglomération.

D.- la signalétique relative à la répartition des zones « chiens » ;

E.- les plaques commémoratives, placées sur des façades d'immeubles ;

F.- les signalétiques indiquant des cheminements spécifiques, au bord du lac, en forêt, le long de la Vuachère (« le chemin du renard ») etc.

16.12 Bouches d'égouts, grilles

D'innombrables plaques en fonte, de toutes formes et de tous diamètres, protègent l'accès à des vannes, robinets, sacs, chambres de visites, etc. Les services techniques sont à ce titre totalement tributaires des matériels normalisés issus du commerce.

16.13 Gardes-corps

Mis à part les balustrades en fonte ou en fer forgé fixées sur les ponts lausannois (pont Chauderon, Grand-Pont, pont Marc-Dufour) ou le long de trottoirs (rue des Côtes-de-Montbenon par exemple) qui témoignent de l'époque de leur construction, force est d'admettre un certain éclectisme dans l'aspect et le style des garde-corps. Cet éclectisme illustre la diversité des emplacements (en bordure de chaussée, dans un parc, sur un ouvrage d'art, etc) et témoigne de diverses époques selon le choix des matériaux et la manière de les mettre en oeuvre.

16.14 Les armoires techniques

Plusieurs services communaux utilisent des armoires techniques de dimensions variables, en fonction de leurs besoins spécifiques (télé-réseau, téléphone, signalisation lumineuse, pour l'essentiel). Préoccupée de longue date par ces éléments hétéroclites, la Direction des Travaux tente, au cas par cas, de les intégrer de manière plus discrète dans l'espace public, par le choix d'une meilleure implantation, d'un modèle moins encombrant ou d'une couleur banalisée.

16.15 Les poteaux tl

Les trolleybus nécessitent la pose, à intervalles réguliers, d'imposants poteaux pour permettre la suspension des lignes et aiguillages ainsi que des installations techniques spécifiques liées à la sécurité. Au-delà du type de poteau nécessaire, leurs emplacements sont choisis d'entente avec les **tl** en tenant compte - dans la mesure du possible - du lieu d'implantation et de la gêne sur l'espace public.

16.16 Les cabines de téléphones

Si la téléphonie mobile a semblé balayer l'usage de ces cabines, au-delà d'un nombre minimal exigé au nom du service public, l'on constate aujourd'hui un regain d'intérêt de l'opérateur Swisscom pour de nouvelles implantations. Celles-ci correspondent à des attentes explicites de la clientèle (cabine fermée et non ouverte, présence d'un monnayeur). Le design de ces cabines a été conçu au niveau suisse.

16.17 Panneaux publicitaires

La SGA, concessionnaire de l'affichage sur le domaine public lausannois, a mis au point un vocabulaire complet de mobilier urbain publicitaire selon le type d'affiche, le format, etc. Ce mobilier se retrouve dans toutes les localités suisses et participe à la cohérence du message publicitaire. On trouve des panneaux à but commercial ainsi que des panneaux pour l'affichage culturel. Les caissons lumineux particuliers qui accompagnent et financent les abribus Laurel ont également été dessinés par un bureau spécialisé pour la SGA.

La Ville a pour sa part transformé un panneau SGA type en un modèle de panneau pour l'affichage « libre », très économique et facile d'entretien.

16.18 Des aménagements trop disparates ?

Pour la plupart des villes, l'aménagement urbain s'est modelé au fil du temps, avec des interventions qui illustrent les époques, les modes et la sensibilité des personnes chargées de leur mise en œuvre: ce sont les traces de l'évolution constante de la ville. Plusieurs exemples en Suisse ou à l'étranger (Barcelone, Lyon) montrent - avec les réserves d'usage liées à leur statut politique et administratif différent et leurs histoires respectives - que l'on peut faire évoluer les espaces publics, avec une certaine rigueur, vers des aménagements au design plus contemporain.

Mais auparavant, il faut reconnaître les caractères spécifiques des divers lieux qui structurent la ville (places, avenues, boulevards et rues). Les exemples cités dans la motion concernent presque essentiellement des places qui, de l'avis de la Municipalité, jouent un rôle différent dans la ville et sa lecture spatiale. Une place totalement piétonne au bord du lac (Place de la Navigation) ne saurait être traitée de la même manière qu'une place à forte densité de trafic et à la croisée des transports publics (Place de la Gare). Une place interface des transports publics au centre-ville (Place de l'Europe) ne saurait être aménagée de la même façon qu'une place de quartier (Pont de Chailly).

Il paraît utile de rappeler que les places de la Navigation, de la Gare, de l'Europe et quelques rues du quartier de St-Laurent, ont été conçues par divers bureaux d'architectes privés avec la collaboration des services communaux. Ces bureaux d'architectes ont développé un vocabulaire architectural cohérent avec du mobilier urbain soit original, soit issu des catalogues de fabricants. La rue Centrale fait exception puisque son aménagement a été confié à un GEP qui a défini le tracé des bordures, le choix de l'arborisation et le type d'éclairage. Cet aménagement est en cours de réalisation. Quant à l'aménagement de la rue de l'Ale, également cité, il date de plusieurs décennies et ne saurait être réellement comparé à ces démarches plus récentes.

Pour les rues et avenues de notre ville, l'approche est un peu différente puisque ce sont en général les services communaux, sous la responsabilité du Service des Routes et de la Mobilité, qui ont la charge du design global et de la mise en œuvre de détail. Il est essentiel de rappeler que les rues et avenues ne sont ni refaites régulièrement ni entièrement et qu'il s'agit, la plupart du temps, de réfections du « tapis » (revêtement de surface de la chaussée) ou d'interventions localisées (lors de fouilles notamment). Ainsi, les cas de rues totalement réaménagées, en général à l'occasion du remplacement des réseaux souterrains d'infrastructure, sont relativement rares. Le réaménagement de l'avenue de Cour (en cours de réalisation) et celui de l'avenue de Chailly (en projet) en sont l'illustration. Ce sera également le cas du futur réseau 08, en lien avec la mise en service du métro m2, qui va entraîner des adaptations importantes de quelques rues et plusieurs places stratégiques, comme celles de l'Europe, de la Riponne, de l'Ours et de la Sallaz.

Aussi la réponse des pouvoirs publics se doit-elle d'être nuancée : la diversité des lieux et les enjeux d'aménagements de l'espace public produisent des images urbaines contrastées qui renforcent l'identité d'une rue, d'une place ou d'un quartier. Le recours à des mandats extérieurs (place de la Sallaz, rue du Bugnon) participe également à cette recherche de cohérence architecturale à l'échelle de la ville, qui reste une préoccupation constante des services communaux.

Face à la multiplicité des intervenants « techniques » sur le domaine public et celles des « acteurs » de la vie locale (Conseil communal, sociétés de développement, sociétés de commerçants, associations diverses, citoyens) et à leurs préoccupations parfois divergentes, la cohérence souhaitée par la motionnaire peut quelque fois faire défaut. La Municipalité admet qu'une réflexion nouvelle doit s'élaborer dans ce domaine afin d'améliorer les choix d'aménagement global et de détails.

16.19 Un catalogue fixant « les lignes directrices des aménagements de l'espace public » : une réponse possible?

La motionnaire se réfère à la ville de Lyon qui a édité dans les années 90, un document de 45 pages intitulé « Le vocabulaire des espaces publics – les références du Grand Lyon ». Ce document vise à « une approche globale et innovante de l'espace public, une harmonisation des signes du territoire, un instrument commun à tous les acteurs de l'aménagement urbain, vers une culture partagée des espaces publics ». Il fixe les grands principes du vocabulaire des espaces publics (« gamme restreinte, démarche qualité, construction de la ville en respectant son identité, libérer les espaces, privilégier la continuité des espaces, impliquer les habitants,

développer la recherche »). Il définit les traitements des délimitations, des revêtements de sols, le mobilier urbain, le végétal. Un concours de mobilier urbain a été lancé en 1990 afin de répondre à une demande d'identité et de solution pour des exigences fonctionnelles pour l'ensemble de l'agglomération lyonnaise. Deux équipes lauréates ont vu leurs propositions mises en œuvre.

Pour parvenir à cette mise en place de règles d'aménagement et les mettre en pratique, la ville de Lyon et sa région se sont dotées de structures transversales qui travaillent en étroite collaboration, de manière interne ou avec l'appui de mandataires extérieurs. Un service espace public du grand Lyon a été créé avec un chargé d'opération pour chaque projet, via un groupe technique de suivi des espaces publics. Ce groupe examine également des projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage. Ensuite ces projets sont présentés au groupe de pilotage des espaces publics, qui réunit élus, responsables, chefs de projets et concepteurs. La délégation espaces publics s'occupe plus spécialement des espaces verts et de l'éclairage tant au niveau du projet que de sa réalisation et de la maintenance. Quant au service voirie, il participe lui aussi à la mise en place de projets liés aux déplacements et à leur réalisation.

Toute proportion gardée, on peut affirmer que la structure des BEP-GEP et CEP lausannois est un reflet des choix lyonnais en matière de concertation et de prise de décision.

16.20 Réponse de la Municipalité

La Municipalité est consciente des questions soulevées par la motionnaire et partage globalement son point de vue. Elle souhaite se préoccuper davantage encore de la qualité intrinsèque des projets et de leur contribution au développement d'une cohérence des aménagements en fonction des usages multiples des espaces publics. Elle entreprend une réflexion visant à une meilleure prise en compte des remarques issues de cette motion.

Certes, la mise au point d'un véritable « catalogue » peut se concevoir, mais encore faut-il des spécialistes pour l'élaborer à l'échelle de la ville. Aussi, peut-on affirmer qu'un catalogue d'objets « normalisés » existe déjà (notamment pour les bornes, bancs et poubelles) mais la Direction des Travaux estime qu'il ne faut pas se bercer d'illusion.

En ayant la plupart du temps recours à des matériels issus du commerce, les services communaux sont dépendants de leur adéquation au territoire lausannois (les fabricants ont souvent de la peine à proposer des mobiliers adaptés à une ville en pente) ou à s'assurer de la pérennité de leur fabrication.

Par exemple, les bornes basses en fonte et les bornes de protection des lampadaires qui équipent la rue du Petit-Chêne ne sont plus fabriquées aujourd'hui. Dans ces conditions, le renouvellement ne pourra se faire qu'avec un mobilier d'un type différent. Le vieillissement accéléré de certains modèles de bancs soulève la question de leur remplacement par d'autres modèles. Dès lors faudrait-il, au nom de l'esthétique, les changer tous en même temps ? Enfin, la Municipalité n'estime pas nécessaire de lancer un concours ou un mandat visant à une uniformisation généralisée du mobilier urbain.

La Municipalité estime que, pour des projets d'aménagement développés par des bureaux privés, l'on ne saurait mandater un architecte en lui imposant à l'avance un catalogue de plans de détails ou de « pré-choix » de mobilier urbain ! Il lui semble légitime que pour des aménagements d'importance - les exemples décrits précédemment en sont l'illustration - les architectes mandatés aient une certaine marge de manœuvre pour les principes de mise en œuvre et pour le choix des matériaux, en concertation étroite avec les services communaux. C'est à ce prix que les architectes, ingénieurs et paysagistes pourront apporter la meilleure réponse aux problèmes posés, offrir une image architecturale cohérente et témoigner des évolutions stylistiques dans l'art de bâtir.

La Municipalité estime souhaitable de se référer dans les réalisations à venir aux réflexions déjà entreprises au fil des projets et d'améliorer les pratiques actuelles afin de dégager des lignes directrices, des détails-types de construction et un choix de mobilier urbain cohérent. La mise au point des détails, qui font l'essence d'un projet de qualité, peut être assurée par un meilleur suivi architectural des projets dans leurs phases de conception, puis de réalisation.

Cette démarche devrait, au fil du temps, garantir une certaine homogénéité des aménagements tout en précisant que ceux-ci ne doivent pas être conçus comme une série de recettes ou de copies sans référence aux lieux et à leur usage.

17. 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 rapport-préavis n° 2005/78 de la Municipalité, du 27 octobre 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 21'000'000 de francs pour la construction des aménagements d'espaces publics aux abords des stations du m2 et sur le réseau 08, réparti comme suit :
 - a) 16'940'000 francs pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 3'120'000 francs pour le service des routes et de la mobilité (régulation du trafic, marquages) ;
 - c) 940'000 francs pour le service des parcs et promenades ;
2. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
 - a) 847'000 francs par la rubrique 4201.331 pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 624'000 francs par la rubrique 4201.331 pour le service des routes et de la mobilité (régulation, marquage) ;
 - c) 94'000 francs par la rubrique 6600.331 pour le service des parcs et promenades ;
3. de faire figurer sous les rubriques 4201.390 et 6600.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 4'700'000 francs pour la construction de la couverture de la tranchée du métro m2 entre le pont du Liseron et la nouvelle station « Délices » sur laquelle seront aménagés une promenade publique arborée ainsi que deux espaces publics minéraux, l'un sur la station « Jordils » et l'autre sur la station « Délices » ;
5. d'amortir annuellement les dépenses à raison de 470'000 francs par la rubrique 6600.331 pour le service des parcs et promenades ;
6. de faire figurer sous les rubriques 6600.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit figurant au point 4 ci-dessus ;

-
7. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais de concours et d'étude de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour par prélèvement sur le crédit prévu sous le chiffre 4.
 8. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de Mme Magali Zuercher demandant l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic:

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

François Pasche