

Etudes régionales : demande d'un crédit II

Préavis N° 2008/25

Lausanne, le 14 mai 2008

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Préambule

Les villes sont, à n'en pas douter, les moteurs du développement de la société moderne. L'attractivité de l'agglomération Lausanne-Morges qui abrite près de 50% de la population et 60% des emplois du canton le confirme. Ce dynamisme contribue à assurer à la région lémanique un rôle important en Suisse. Cependant, notre agglomération est engagée dans un processus de développement non durable qui menace nos capacités de développement, notre mobilité et notre environnement. La maîtrise de ce processus complexe nécessite des interventions sur de larges territoires. Les communes ne peuvent plus travailler de façon isolée et doivent, avec l'aide du canton et des instances régionales, développer de nouvelles stratégies.

Dans le cadre du préavis n° 2004/46¹ du 28 octobre 2004 concernant une demande de crédit pour des Etudes régionales, votre Conseil communal reconnaissait cette nécessité de participer aux efforts de coordination et de concertation au niveau régional. Dans sa séance du 26 avril 2005, il allouait un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 400'000 francs qui a couvert le coût des études régionales des années 2005 à 2008.

Le présent préavis demande d'allouer à la Municipalité un nouveau crédit d'études de 600'000 francs pour les quatre prochaines années. Il est à relever que l'augmentation des frais est imputable principalement aux participations lausannoises dans les budgets de fonctionnement des bureaux régionaux récemment constitués.

2. Projets d'agglomération transports et urbanisation

Le projet d'agglomération est un instrument de planification à long terme, renouvelé périodiquement. Il contient des projets et des mesures coordonnés et priorisés, qui visent à orienter le développement territorial ainsi que des mesures qui portent sur les infrastructures et l'exploitation des différents moyens de transport d'une agglomération.

¹ BCC 2004-2005, Tome II, pp. 1025-1035

Pour pouvoir bénéficier des contributions fédérales, les projets d'agglomération doivent remplir certaines exigences de base dans les domaines suivants : participation, entité responsable, analyses de la situation actuelle en matière de transports et d'urbanisme, largeur de l'éventail de mesures, évaluation coût-efficacité, mise en œuvre et « controlling ». De plus, les mesures du projet d'agglomération doivent prouver des effets positifs dans les domaines suivants : qualité du système de transport, développement urbain vers l'intérieur, sécurité du trafic, atteintes à l'environnement et consommation de ressources.

Le versement des contributions fédérales aux infrastructures de transport des agglomérations se fondera sur la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales, de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFIInfr).

A la fin de l'année 2007, dernier délai de remise des dossiers, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) avait reçu trente projets d'agglomération, dont celui de Lausanne-Morges. Au total, les projets portent sur 37 des 55 agglomérations définies comme telles en Suisse et concernent 90 pour cent de la population vivant en agglomération. Treize autres projets sont annoncés.

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a jusqu'à l'automne 2008 pour examiner les projets soumis. Le Conseil fédéral se fondera ensuite sur l'analyse du DETEC pour présenter un message au Parlement avant la fin de 2009. Ce dernier décidera de la libération des moyens du fonds d'infrastructure réservés aux contributions fédérales pour la première période, soit de 2011 à 2014. Il est prévu que le financement commence au début de 2011. Dans l'intervalle, les entités à l'origine des projets d'agglomération doivent profiter de l'élan suscité pour poursuivre la concrétisation et la mise en œuvre de leur projet.

3. Projet d'agglomération Lausanne - Morges

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), dont l'objectif est de garantir et améliorer le cadre de vie d'une part importante de la population vaudoise, a été transmis à la Confédération. Ces derniers mois ont été mis à profit pour préciser la stratégie en matière de mobilité douce, étudier l'opportunité et la faisabilité des « axes forts » de transports publics urbains, vérifier la pertinence et prioriser les actions. Ainsi complété, le PALM devrait satisfaire pleinement aux exigences de la Confédération et ouvrir la voie à l'obtention de subventions dans le cadre du fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

Au printemps 2007, le PALM a été signé par les associations régionales, le canton et 28 communes de l'agglomération compacte. Le contenu du PALM est intégré dans le plan directeur cantonal sous forme de fiches de mesure. Ce plan, adopté par le Conseil d'Etat le 28 juin 2006, et par le Grand Conseil le 5 juin 2007, doit encore être approuvé par le Conseil fédéral, probablement en 2008.

Parallèlement à cette démarche régionale au sein de laquelle la Commune de Lausanne est largement impliquée, les communes sont regroupées par secteur (ouest, nord, est et centre) et poursuivent des objectifs similaires dans le domaine de l'aménagement du territoire mais à une échelle plus détaillée.

4. L'Ouest lausannois

La volonté de faire face à l'accroissement de la population en améliorant le cadre de vie des habitants, en renforçant l'offre en transports publics et en évitant l'étalement urbain ont conduit les communes de l'Ouest lausannois (Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Lausanne, Prilly, Renens,

Saint-Sulpice, Villars-Sainte-Croix) à se donner une vision commune du développement urbain à long terme qui concerne une portion de territoire comptant quelque 65 000 habitants.

Cette vision se décline en quatre grands chantiers d'études délimités par des périmètres où se concentrent des actions prioritaires et stratégiques, et deux chantiers d'études thématiques transversaux qui analysent les transports ainsi que les espaces publics et la mobilité douce. La Commune de Lausanne est concernée par les chantiers décrits ci-après. Une description des autres chantiers est disponible dans le rapport de gestion 2007.

Le fonctionnement de l'Ouest lausannois est assuré par le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Jusqu'en 2007, la Ville de Lausanne payait un montant forfaitaire de 30'000 francs par année. Depuis 2008, elle paye, comme les autres communes, au prorata de la population lausannoise recensée dans le périmètre du SDOL, soit 10'000 habitants.

Tableau 1 : Budget de fonctionnement du Bureau du SDOL

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud	90'392	100'000	100'000	290'392	100'000
Bussigny	20'913	23'136	28'497	72'546	32'703
Chavannes	16'930	18'729	23'069	58'728	26'047
Crissier	18'895	20'903	25'747	65'545	29'133
Ecublens	28'5856	31'624	38'952	99'162	43'822
Lausanne	27'118	30'000	30'000	87'118	42'799
Prilly	30'222	33'434	41'181	104'837	46'249
Renens	50'134	55'463	68'315	173'912	78'480
Saint-Sulpice	8'057	8'914	10'979	27'950	12'527
Villars-Ste-Croix	1'805	1'997	2'459	6'261	2'825
Total	293'052	324'200	369'200	986'452	414'585

Chantier 1 : Secteur des Hautes Ecoles – Avenue du Tir Fédéral – Maladière

L'étude générale du chantier 1 a été publiée en mars 2007, après traitement des remarques issues de la consultation publique et adoption par le Groupe de pilotage du SDOL le 1^{er} février 2007. La stratégie de mise en oeuvre s'articule autour d'interventions locales (communales) et d'interventions transversales.

Les interventions locales, à réaliser selon les besoins et les opportunités, comprennent le développement des secteurs en attente, la requalification de routes et les aménagements pour la mobilité douce, ainsi que des projets d'aménagement paysager. À la fin de l'été 2007, le secteur Sud voit déjà des travaux commencer avec le début de chantier du Rolex Learning Center sous la maîtrise d'oeuvre de l'EPFL. Le même secteur a fait l'objet d'un concours organisé par l'EPFL et la Commune de Saint-Sulpice et qui a attribué à ses lauréats, en janvier 2007, la réalisation de logements pour étudiants et d'un hôtel au sud de la RC1, à la hauteur du futur Learning Center. Quant à la requalification de la RC1, elle fait l'objet d'une étude particulière lancée à fin 2006.

Les interventions transversales du chantier 1, à mener au niveau intercommunal ou à l'échelle de l'agglomération en collaboration avec le canton, comprennent en particulier les études des futures jonctions de Chavannes et d'Ecublens, la requalification des routes (Maladière, Tir-Fédéral, Route Suisse - RC1) et les

aménagements pour la mobilité douce, notamment «l'épine dorsale» Nord - Sud de l'Ouest lausannois, la promenade des rivières et la promenade des Crêtes. En ce qui concerne la partie d'autoroute comprise entre Crissier et La Maladière, l'étude a été reprise par le service cantonal des routes. L'Office fédéral des routes (OFROU) a demandé au début 2007, de mener une étude d'opportunité qui englobe l'ensemble des aménagements projetés sur le réseau autoroutier de l'agglomération (dont les futures jonctions prévues à Chavannes et à Ecublens). Ce mandat a été achevé et les décisions de l'OFROU sont attendues prochainement. L'horizon de réalisation de ces futures jonctions se dessine pour la période 2012-2014.

Tableau 2 : Chantier 1 - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud	36'925	18'655	6'892	62'472	41'667
Chavannes	5'760	2'910	1'075	9'746	37'778
Ecublens	1'846	933	345	3'124	5'000
Lausanne	3'471	1'754	648	5'872	22'778
St-Sulpice	1'625	821	303	2'749	-
EPFL	12'111	6'119	2'261	20'491	22'778
Unil	12'111	6'119	2'261	20'491	-
Total	73'850	37'310	13'784	124'944	130'000

Chantier 2 – Secteur Malley

Un mandat a été confié, en janvier 2007, pour élaborer un Plan directeur localisé (PDL) intercommunal. L'élaboration de ce PDL se base sur les résultats de l'étude-test menée en 2006. Le projet de PDL identifie cinq futurs quartiers présentant chacun son caractère propre :

- Malley-centre, le long de l'avenue du Chablais avec ses immeubles-tours qui forment des repères autour de la future halte RER, Kléber-Méleau,
- écoquartier d'habitat mixte caractérisé par des espaces verts dont un «Parc du Gazomètre»,
- Malley-village, le long de la rue du Lac avec une concentration de logements, de loisirs et d'espaces dédiés à la formation,
- le Strip, quartier d'activités entre deux voies ferrées,
- Martinet, quartier d'habitat requalifié, caractérisé par un réseau d'espaces publics verts.

Le projet tire parti d'éléments de verdure et prévoit de mettre en valeur des traces du passé industriel de Malley. Sur le plan de la mobilité, l'avenue du Chablais prend un rôle fort d'interface de transports publics avec le m1 au sud, la ligne de bus n°7 au nord et la future halte RER entre les deux. L'organisation du mouvement des véhicules qui a été dessinée limite le trafic de transit. Des mesures environnementales sont proposées et un concept énergétique finalisé en fin d'été 2007 permet d'envisager un «quartier de Malley à 2000 Watt». Les critères du développement durable dans ses trois aspects environnementaux, économiques et socioculturels sont utilisés pour permettre la création d'un écoquartier.

L'avancement des travaux a été présenté au public lors de portes ouvertes, le 12 juin 2007, à l'issue d'un atelier de travail et de réflexion. Les questions posées et les suggestions formulées à cette occasion peuvent être consultées sur le site internet du SDOL qui a aussi servi à recueillir des remarques sur ce projet. La version finale du projet de PDL doit être soumise aux groupes décisionnels début 2008. L'examen préalable

et une consultation publique suivront en 2008. Le PDL pourrait entrer en vigueur en 2009, rendant possible la modification de l'affectation du sol et le développement du secteur en coordination avec l'interface de la future halte RER dont l'aménagement fera l'objet d'un concours d'idées en 2008. La structure de gestion du secteur de Malley devra par ailleurs faire l'objet d'un programme-cadre à élaborer en 2008.

Tableau 3 : Chantier 2 - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud	51'660	61'690	48'065	161'415	116'171
Bussigny	4'084	141	-	4'225	-
Chavannes	5'417	141	-	5'558	-
Crissier	4'084	141	-	4'225	-
Lausanne	4'084	40'141	32'044	76'269	77'461
Prilly	4'084	40'141	32'043	76'268	77'461
Renens	4'084	40'141	32'043	76'268	77'461
CFF	-	40'000	7'647	47'647	46'452
Total	77'498	222'536	151'843	300'034	395'000

Chantier 5 : Espaces publics et mobilité douce

L'étude du chantier 5 a permis de définir les lignes directrices et la stratégie d'aménagement. Entièrement financée par l'Etat, elle s'est déroulée entre septembre 2004 et avril 2005 en coordination avec les autres chantiers du SDOL.

La prochaine phase de travail prévoit le développement des transports non motorisés par l'élaboration d'un projet d'aménagement et de signalisation et l'élaboration d'une stratégie de mise en œuvre. Une période de concertation avec les principaux intéressés est également à l'ordre du jour.

Tableau 4 : Chantier 5 - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud	60'000			60'000	20'000
Bussigny					4'158
Chavannes					3'312
Crissier					3'704
Ecublens					5'572
Lausanne					5'442
Prilly					5'881
Renens					9'979
St-Sulpice					1'593
Villars-Ste-Croix					359
Total	60'000			60'000	60'000

Chantier 6A - Transports publics

Les études et réflexions menées dans le cadre du chantier 6A se fixent un horizon de réalisations entre 2010 et 2014. Après une évaluation des concepts de desserte pour les différents chantiers territoriaux du SDOL et la comparaison de différentes variantes de réseaux, une image directrice préférentielle a été validée par le GROPI, puis par les Municipalités des communes du SDOL en 2007. L'image retenue constitue la réponse optimale à l'objectif du SDOL : augmenter sensiblement la part des transports publics dans les déplacements, en proposant une offre attractive et performante. Elle représente une meilleure couverture du territoire, des fréquences intéressantes, une complémentarité optimale avec le réseau RER et une disponibilité de la desserte le soir et le week-end. Globalement, l'image préférentielle adoptée représente une offre plus que doublée. Les communes de l'Ouest lausannois ont demandé aux tl d'intégrer cette image dans le cadre de l'élaboration de leur schéma directeur 2010-2014. Le travail de développement de l'offre continue à présent au travers de deux principaux volets :

- identifier les aménagements routiers à réaliser en vue de l'offre projetée,
- proposer et faire valider les étapes de mise en oeuvre de l'offre.

Dès l'été 2007, un appel d'offres a été lancé pour étudier l'aménagement routier à prévoir pour l'intégration des transports publics, des transports individuels motorisés et des modes doux dans le réseau de mobilité. L'étude a démarré en octobre 2007. Elle se base notamment sur les résultats des chantiers 5 et 6 / TIM (transports individuels motorisés) et vise à recenser et à décrire les problématiques d'aménagement liées à la mise en oeuvre de l'offre prévue par l'image directrice des transports publics 2010-2014 adoptée par le SDOL.

Tableau 5 : Chantier 6A - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud			20'145	20'145	29'855
Bussigny			4'174	4'174	6'186
Chavannes			3'399	3'399	5'037
Crissier			9'246	9'246	-
Ecublens			5'707	5'707	8'458
Lausanne			5'352	5'352	7'931
Prilly			5'910	5'910	8'760
Renens			10'043	10'043	14'885
St-Sulpice			1'617	1'617	2'397
Villars-Ste-Croix			362	362	536
Total			65'955	65'955	84'045

Chantier 6B - Transports individuels motorisés

Après la première phase de l'étude de viabilité et de hiérarchisation du réseau routier conduite en 2005, le volet Transports individuels motorisés (TIM) du chantier 6 avait engagé en 2006 une deuxième phase portant sur le bilan de fonctionnement et les compléments à apporter au réseau routier dans le périmètre du SDOL, au sud des voies CFF. Cette deuxième phase a été achevée et son rapport d'étude adopté par le Groupe de

pilotage du SDOL en été 2007. Ses conclusions dressent une hiérarchie du réseau s'articulant autour du tronçon autoroutier Ecublens - Maladière et tenant compte de la réalisation escomptée de nouvelles jonctions urbaines à Chavannes et à Ecublens. Bien que centré sur la thématique de la mobilité individuelle motorisée, ce chantier prend en considération les objectifs inscrits dans le SDOL d'un recours plus important aux transports publics et à la mobilité douce.

Dans les secteurs destinés à un fort développement urbain, il propose des principes d'accès mais laisse le soin aux projets de territoire de compléter et modeler le futur réseau routier. Une troisième phase en cours porte sur le réseau routier dans le périmètre du SDOL au nord des voies CFF. Elle vise notamment à faire un état des lieux de la planification routière existante, dans le but de finaliser la démarche de hiérarchisation du réseau et d'engager par la suite une coordination avec les études menées dans le cadre du Schéma directeur du nord lausannois (SDNL). Cette troisième phase se terminera en 2008.

Tableau 6 : Chantier 6B - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud			25'000	25'000	21'667
Bussigny			2'580	2'580	-
Chavannes			2'088	2'088	30'952
Crissier			2'331	2'331	-
Ecublens			3'526	3'526	6'190
Lausanne			3'345	3'345	6'190
Prilly			3'728	3'728	-
Renens			6'185	6'185	-
St-Sulpice			994	994	-
Villars-Ste-Croix			223	223	-
Total			50'000	50'000	65'000

Chantier 0 – Document de synthèse des chantiers d'études du SDOL

L'objectif principal de cette étude qui sera lancée en 2008, dépasse la simple « mise au net » des résultats des chantiers d'études. Il s'agit de faire une synthèse en termes de contenu : récolte des informations issues des chantiers, études, analyse critique, recherche d'éventuelles incohérences, redéfinition de la stratégie globale.

Le cahier des charges du mandat stipulera que la mise en conformité avec les différents systèmes de codification des communes et du canton est obligatoire. Une séance de coordination entre le mandataire et le SIT vaudois est prévue.

Tableau 7 : Chantier 0 - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud					12'500
Bussigny					3'898
Chavannes					3'105
Crissier					3'473
Ecublens					5'224
Lausanne					5'102
Prilly					5'513
Renens					9'355
St-Sulpice					1'493
Villars-Ste-Croix					337
Total					50'000

5. Le Nord lausannois

Le SDNL a été mis en consultation du 1^{er} février au 16 mars 2007. Trois soirées d'informations à l'attention du public ont été organisées. Dans le cadre de cette consultation, se sont exprimés, 261 habitants, en grande majorité domiciliés à Romanel-sur-Lausanne, la Société d'Art public, l'ATE, le Parti socialiste vaudois, le Gropil du SDOL et la Commune de Crissier.

En substance, les particuliers relèvent la densification trop importante de Romanel et s'inquiètent de l'avenir de ce village qui se transforme en site stratégique pour le PALM. Ils se demandent si les infrastructures nécessaires à cette nouvelle vocation sont planifiées. L'ATE et le PSV, à l'inverse, considèrent que le SDNL favorise trop les transports individuels motorisés et que la densification est inférieure à celle préconisée par le PALM.

Mis à part quelques points de détail, les modifications apportées au SDNL suite à cette consultation s'intéressent essentiellement aux densités prévues le long du LEB. Dans la version finale, la densité est désormais exprimée en terme d'habitants et d'emplois à l'hectare et retrouvera les valeurs préconisées par le PALM soit, à l'intérieur du site stratégique, 200 h+e/ha et à l'extérieur entre 90 et 100 h+e/ha. Le SDNL a été signé par tous les partenaires le 31 mai 2007.

L'organisation mise en place pour assurer le suivi du SDNL est celle retenue dans les autres schémas, à savoir, création d'un Gropil et d'un bureau chargé de la mise en œuvre des différents chantiers d'étude. La création du bureau devrait intervenir à l'automne 2008. Le financement des chantiers n'est pas encore défini, cependant, leur planning est connu :

Tableau 8 : Planification des chantiers d'étude

	2008	2009
1. Axe LEB, Lussex – Bel-Air – concept de développement	X	
2. Etudes multimodales d'accessibilité		
2a) Transports collectifs		
2a-1) Extension du réseau tl sur le Mont	X	
2a-2) Amélioration de la desserte TC sur les autres communes du nord	X	X
2b) Transports individuels		
2b-1) Jonction Blécherette et compléments routiers (mesure 14 du PALM)	X	
2b-2) Suppression des passages à niveau sur la ligne du LEB	X	
2b-3) Liaison nord-ouest		X
2b-4) Infrastructures TI 2ème couronne	X	X
2c) Mobilité douce	X	
3. Définition de la vocation économique du nord lausannois	X	X
4. Armature verte	X	X

Tableau 9 : Elaboration SDNL - Budget de fonctionnement 2008 - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Etat de Vaud	61'667		69'535	131'202	66'667
Lausanne Région	3'500		3'947	7'447	-
Ass. Blécherette Région	3'500		3'947	7'447	-
Boussens	4'465		5'034	9'499	1'710
Bretigny-sur-Morrens	4'209		4'747	8'956	1'196
Cheseaux-sur-Lausanne	9'376		10'572	19'948	17'047
Cugy	10'356		11'678	22'034	10'006
Froideville	7'301		8'233	15'534	3'072
Jouxens-Mézery	4'630		5'221	9'851	7'413
Lausanne	25'476		28'727	54'203	40'000
Mont-sur-Lausanne	12'823		14'459	27'282	27'349
Morrens	5'467		6'164	11'631	1'944
Prilly	8'839		9'967	18'807	5'000
Romanel-sur-Lausanne	19'292		21'753	41'045	16'850
Sullens	4'099		4'622	8'721	1'747
Total	185'000		208'606	393'606	200'000

6. L'Est lausannois

Dans le contexte d'élaboration du PALM, les communes de l'Est lausannois (Lutry, Belmont, Paudex et Pully) associées à la Ville de Lausanne sont appelées à définir de manière plus précise leurs objectifs d'aménagement du territoire.

Le concept prévoit deux mesures principales, soit le prolongement du raccordement autoroutier de Corsy au nouveau Port de l'Ancien Stand à Lutry et la création d'un axe de transport public entre Lutry et le centre-ville lausannois. Parallèlement, des mesures d'accompagnement, telles que parking-relais, réaménagement des espaces publics, etc., doivent être mises en place afin d'assurer le bon fonctionnement de l'ensemble.

Fin 2006, les communes concernées ont rédigé un cahier des charges en vue d'élaborer un Schéma directeur intercommunal ayant pour finalité de répondre aux quatre mesures précitées. Le 30 mai 2007 une convention liant les communes précitées et Lausanne Région a été signée. Celle-ci définit les engagements des partenaires dans le cadre de l'élaboration du Schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL). Un appel d'offres sera lancé prochainement par le Gropil Est.

Tableau 10 : Elaboration SDEL - Budget de fonctionnement 2008 - Participation financière des partenaires

Partenaires	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Lutry					27'140
Belmont					17'710
Paudex					15'200
Pully					39'730
Lausanne					30'220
Autres					70'000
Total					200'000

7. Le Centre lausannois

Le découpage du Schéma directeur du centre lausannois (SDCL) tel qu'il apparaît dans le PALM est le résultat du découpage des autres schémas (SDOL, SDNL, SDEL) qui ont été créés antérieurement. Ces derniers, n'ont pas associé la Commune d'Epalinges qui s'est retrouvée isolée sur l'échiquier de la région.

Les difficultés engendrées par ce découpage qui n'obéit à aucune logique territoriale sont multiples. On peut citer :

- la difficulté d'élaborer un schéma et d'identifier les enjeux en tenant compte des territoires d'Epalinges et de Lausanne qui présentent des disparités importantes au niveau de leur poids démographique et économique ;
- la difficulté de mettre sur pied une organisation intercommunale en mesure de gérer les grands chantiers lausannois avec une commune aux ressources humaines et financières limitées.

Dans ce contexte, la création d'un Gropil réunissant les communes d'Epalinges et de Lausanne peut être envisagée, mais sa tâche doit se limiter aux enjeux communs exactement dans le même esprit qu'ont été créés par le passé les SDOL, SDNL et SDEL, d'où la proposition de créer le secteur nord-est lausannois

dans le cadre de la révision du plan directeur communal lausannois. Cette vision des choses est partagée par la Commune d'Epalinges.

Dès lors, les travaux concernant le schéma directeur du centre lausannois se résumeront à la mise à jour du plan directeur communal et un crédit d'études sera demandé spécifiquement pour cet objet.

8. Bilan

Les participations lausannoises à des groupes de travail régionaux se traduisent par des investissements conséquents en termes de ressources humaines et financières.

Comme on l'a vu précédemment, les efforts consentis de 2005 à 2007 vont croissant, passant de 60'000 francs à 100'000 francs et totalisent au final 232'000 francs. Pour 2008, les sommes engagées correspondent au total des trois dernières années. Le crédit voté par le Conseil communal le 26 avril 2005, portant sur un montant de 400'000 francs sera, ainsi, entièrement dépensé.

Quant aux montants engagés en 2008, ils dépassent de 70'000 francs le crédit précité. Cependant, ce dépassement pourra être reporté sur le nouveau crédit d'étude demandé. En effet, certaines des études planifiées en 2008 sont d'ores et déjà reportées en 2009 et l'engagement d'un chef de projet pour le nord lausannois est reporté à l'automne 2008.

Le tableau ci-après permet de constater que l'ouest lausannois a mobilisé 74% des ressources, tandis que le nord et l'est se contentaient respectivement de 20% et 6%. Cette situation, liée au degré d'avancement des études dans le secteur ouest, ne devrait pas perdurer. En effet, les études de planification sont pratiquement terminées et conduiront les communes partenaires à poursuivre leurs études de détail chacune sur leur territoire. La situation est différente dans le nord lausannois. Après avoir élaboré leur schéma directeur, les communes partenaires lanceront prochainement des études de planification dans le cadre des chantiers qui ont été identifiés. La participation financière de la commune de Lausanne devrait ainsi diminuer dans l'ouest lausannois et augmenter dans le nord lausannois. Quant à l'est lausannois, compte tenu des enjeux recensés, la participation lausannoise devrait être limitée.

Tableau 11 : Participations lausannoises

	2005	2006	2007	Total	Engagé 2008
Budget SDOL	27'118	30'000	30'000	87'118	42'799
Chantier 1	3'471	1'754	648	5'872	22'778
Chantier 2	4'084	40'141	32'044	76'269	77'461
Chantier 5					5'442
Chantier 6A			5'352	5'352	7'931
Chantier 6B			3'345	3'345	6'190
Chantier 0					5'102
Budget SDNL	25'476		28'727	54'203	40'000
Budget SDEL					30'220
Total	60'149	71'895	100'116	232'159	237'923

Pour ces raisons, la Municipalité estime que les efforts financiers consentis entre 2005 et 2008 devraient être reconduits pour les quatre prochaines années, soit de 2009 à 2012 dans la même proportion, mais en tenant compte des engagements qu'elle a pris au niveau des budgets de fonctionnement des bureaux de l'ouest et du nord lausannois qui dépassent les 80'000 francs par année. C'est donc un nouveau crédit de 600'000 francs qui est demandé afin de répondre aux engagements régionaux. Précisons qu'un montant de 400'000 francs est inscrit au plan des investissements pour les années 2008 et 2009.

Les charges financières annuelles calculées selon la méthode des annuités constantes, pendant 5 ans, au taux de 4%, s'élèvent à 134'800 francs. Ces frais d'études n'ont aucune autre incidence sur le budget de fonctionnement.

9. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis n° 2008/25 de la Municipalité, du 14 mai 2008 ;

ouï le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'approuver la participation du service d'urbanisme de la Direction des travaux aux études régionales concernant l'agglomération lausannoise ;
2. d'allouer à cet effet à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 600'000 francs ;
3. d'amortir annuellement les dépenses ci-dessus à raison de 120'000 francs par la rubrique 4300.331 « Amortissement du patrimoine administratif » du budget de la Direction des travaux, service d'urbanisme ;
4. de faire figurer, sous rubrique 4300.390, les intérêts découlant du crédit mentionné sous chiffre 2. ci-dessus.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

Philippe Meystre