

Postulat de M. Roland Rapaz
« Pour la construction d'une liaison praticable pour tout un chacun entre le Flon et Sévelin »

Postulat de M. Charles-Denis Perrin
« Pour l'étude d'une station du TSOL à Sévelin »

RAPPORT-PREAVIS N° 2010/12

Lausanne, le 3 mars 2010

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond au postulat de M. Roland Rapaz, intitulé "Pour la construction d'une liaison praticable par tout un chacun entre le Flon et Sévelin"¹, ainsi qu'à celui de M. Charles-Denis Perrin, intitulé "Pour l'étude d'une station du TSOL à Sévelin"².

2. Rappel des éléments des deux postulats

Dans son postulat, M. Rapaz décrit les liaisons existantes permettant d'accéder aux différents secteurs de la partie de la vallée du Flon comprise entre la "plate-forme du Flon" et l'avenue de Sévelin, et constate que certaines de ces liaisons sont insuffisantes, notamment pour les usagers à mobilité réduite. Il rappelle qu'à la suite du développement intense du quartier du Flon, le quartier de Sévelin s'anime de plus en plus, ce qui rend plus aiguës les carences constatées dans les réseaux d'accès. Il demande à la Municipalité *« d'étudier une liaison éclairée et praticable pour tout un chacun (poussettes et vélos y compris) entre le quartier du Flon (aboutissement des côtes de Montbenon et de la Voie du Chariot) et le quartier de Sévelin et que, dans l'immédiat, la Municipalité mette en place une signalisation adéquate permettant aux usagers de s'y retrouver facilement dans le cheminement entre ces deux quartiers »*.

¹ Postulat déposé le 7 juillet 2005 et renvoyé à la Municipalité le 13 septembre 2005 pour étude et rapport (*BCC 2005-2006, Tome I, p. 707*). Son délai de réponse a été d'abord repoussé au 31 mars, puis au 30 novembre 2009, pour unifier les délais de traitement et coordonner la réponse avec celle réservée au postulat de M. Charles-Denis Perrin "Pour l'étude d'une station du TSOL à Sévelin".

² Postulat déposé le 13 juin 2006 et renvoyé à la Municipalité le 7 novembre 2006 pour étude et rapport (*BCC 2006-2007, Tome I, p. 506*). Son délai de réponse a été repoussé au 31 mars, puis au 30 novembre 2009.

Pour sa part, M. Perrin analyse la mutation de la plate-forme de Sévelin et constate qu'au vu de l'augmentation de la population, un renforcement des transports publics dans cette zone est nécessaire. Il rappelle également qu'après le développement intense du quartier du Flon, c'est celui de Sévelin qui entame sa mutation. La construction de 135 logements, d'une garderie et de commerces augmente les besoins de desserte par les transports publics, surtout lorsqu'on sait que les zones du centre, et notamment du Flon et de Sévelin, sont des zones où les seuils OPair sont les plus largement et les plus fréquemment dépassés (selon le plan 2005 des mesures OPair du Canton de Vaud). Il demande à la Municipalité « *d'étudier la création de nouvelles stations, notamment à Sévelin et ceci conformément aux intentions exprimées dans le plan d'extension n°431 adopté en août 1997 et dans un deuxième temps, d'étudier le doublement des voies du TSOL (m1)* ».

3. Réponses de la Municipalité

3.1 Généralités : urbanisation et développement de la vallée du Flon

Les quartiers qui font l'objet des deux postulats s'étendent sur une zone à topographie particulière puisqu'ils occupent un fond de vallée. Ils sont construits sur deux plates-formes principales obtenues par des dépôts successifs de matériaux (chantiers, déchets...), séparées par une série de paliers intermédiaires s'étagant sur quelque 33 mètres de dénivellation. Ces paliers forment eux-mêmes des emmarchements importants : il y a 15 mètres entre la plate-forme de Sévelin et le parvis de l'Arsenic, et neuf mètres entre la place située à l'ouest du pont Chauderon et la cour du Service de secours et incendie, à l'Est.

Contrairement à la partie supérieure de la vallée du Flon, en amont de la place du Vallon, dont les terrasses ont été constituées au hasard des besoins d'emplacements pour déposer matériaux et déchets, la partie inférieure est le résultat d'une planification directrice. Dans son premier préavis de janvier 1902, la Municipalité proposait au Conseil communal de la combler suivant un plan incliné s'étendant de la plate-forme de la Gare du Lausanne-Ouchy jusqu'à Sévelin, au niveau des rails CFF de la ligne Lausanne-Genève. Après deux décennies de débats sur les variantes en plan incliné et celles en terrasses, c'est finalement la seconde version qui l'emporta. Alors que l'axe rue de Genève / rue Sébeillon était en construction, la Municipalité publiait, en 1925, son Plan directeur. Par rapport à la situation que nous connaissons aujourd'hui, deux différences fondamentales sont à relever. D'une part, la rue de Genève devait avoir son pendant sur la rive sud, avec la construction de l'avenue "sous Tivoli". D'autre part, en lieu et place des talus séparant les terrasses, des bâtiments faisant office de mur de soutènement (comme celui qui occupe les arches du pont Chauderon) étaient prévus. Ces constructions établissaient ainsi des liaisons transversales et intégraient des escaliers qui auraient facilité le franchissement des dénivellations.

De ce projet visionnaire, il ne reste que deux grandes caractéristiques : les terrasses, d'une part, et la plate-forme "ferroviaire" de Sévelin, d'autre part. Des contraintes économiques (maîtrise du sol, développement industriel moins important qu'escompté) ou culturelles (valorisation du cordon boisé occupant le flanc sud) auront eu raison du reste. Il est intéressant de relever encore que l'avenue "sous Tivoli" a été remplacée par un transport public, le m1 (TSOL).

3.2 Mutation de la plate-forme de Sévelin

Jusque dans les années 1980, la plate-forme de Sévelin était, de par sa vocation, essentiellement industrielle. Par la suite, elle a vu la part des activités tertiaires et culturelles augmenter progressivement, amenant d'importants changements d'affectation ces dernières décennies. Notons, entre autres, l'ouverture d'une annexe du gymnase du Bugnon, abritant quelque 450 élèves au n° 44 de l'avenue de Sévelin, à la rentrée d'août 2004. A proximité, la construction puis l'inauguration de la salle des Docks en novembre 2005 a contribué à accentuer encore l'évolution significative des modes d'occupation du secteur.

L'ensemble immobilier des Portes de Tivoli, offrant quelques 135 logements et des commerces qui a été érigé au sud de la plate-forme, n'a fait que renforcer l'évolution du lieu. L'occupation des anciens locaux des Services industriels par des activités tertiaires, artistiques et sportives a achevé de donner au site cet usage multifonctionnel qu'on lui connaît aujourd'hui. Le changement progressif et récent des affectations a fait apparaître l'utilité de nouvelles dessertes pour de nouveaux besoins. Cependant, malgré cette importante mutation, la plate-forme de Sévelin conserve une structure industrielle prépondérante, aussi bien par son apparence (entreprise de récupération, voies CFF) que par ses activités diurnes et nocturnes.

Pour accompagner cette évolution, diverses études ont été menées. En février 2006, un plan d'actions visant une meilleure prise en compte de la mobilité douce et intégrant différentes mesures à plus ou moins long terme a ainsi été mis sur pied. La ligne directrice de ces interventions est issue notamment de deux plans d'affectation qui intéressent ce secteur : le Plan d'extension 633 (PE 633) de la plate-forme de Sévelin, du 20 janvier 1988, et le Plan partiel d'affectation 692 (PPA 692) des Côtes de Tivoli, du 3 février 1998. L'intention de mise en place d'un réseau de mobilité douce cohérent, offrant de bonnes liaisons inter quartier, ainsi que la volonté d'anticiper sur une réalisation à long terme d'un futur arrêt du m1, sont ainsi clairement posées (voir Figure n°1).

Une première étape à court terme a consisté à réaménager et à améliorer les accès Nord et Est à la plate-forme de Sévelin. En effet, presque simultanément à la construction de l'escalier reliant l'Arsenic et le Skate Park (voir chapitre 3.3 ci-dessous), plusieurs modifications significatives sont intervenues sur et aux abords de la plate-forme de Sévelin, principalement en lien avec l'ouverture du gymnase en août 2004.

La venue sur le site de plus de 450 étudiants a en effet modifié de manière significative les usages de l'endroit, laissant apparaître des besoins de sécurisation importants. La survenue d'un accident le 10 novembre 2006, impliquant une étudiante et un camion effectuant des manœuvres pour accéder à un quai de déchargement, n'a fait que confirmer les problèmes de mixité d'usage liés à cette zone.

Pour assurer un minimum de viabilité au nouveau gymnase, un aménagement paysager, largement conditionné par la nécessité de réserver un espace extérieur protégé aux abords du gymnase, a été mis en place durant le premier semestre 2007, pour un coût total de près de 180'000 francs, dont plus de la moitié financé par le Canton. A ce propos, on peut regretter le peu de coordination entre la Ville et le Canton dans la planification de cet établissement scolaire par rapport au genre de zone concernée. Ce manque de coordination est encore constaté aujourd'hui puisque le Canton de Vaud a annoncé à fin 2009 par voie de presse qu'une extension du gymnase dans un bâtiment voisin (n°28) est planifiée pour la rentrée 2010 (environ 170 élèves supplémentaires).

Une fois réalisés, les travaux ont permis aux abords immédiats du bâtiment de bénéficier d'une restructuration du stationnement dégageant deux zones hors trafic et incorporant une végétalisation et du mobilier urbain. Complété par un escalier, l'aménagement a pris en compte l'intention planificatrice de liaison nord-sud et ainsi offert une connexion rapide à la rue de Sébeillon et à l'arrêt du bus n°18. Les bandes bleues parallèles, peintes au sol, marquent les prémices d'une future promenade publique.

A moyen terme, il est prévu de poursuivre l'itinéraire nord-sud par la création d'une liaison directe entre la plate-forme de Sévelin et l'avenue de Tivoli. Cette intention sera concrétisée par la réalisation d'un passage inférieur débouchant sur le futur parc public, entre les bâtiments sis à l'avenue de Sévelin n°4c et 6 et raccordé à l'avenue Tivoli par un cheminement (voir chapitre 3.6 ci-après).

3.3 Accessibilité Ouest-Est à la plate-forme de Sévelin

Si on parcourt le territoire de l'Est à l'Ouest depuis la plate-forme du Flon, en restant sur le côté Sud plutôt qu'en suivant la rue de Genève, on rencontre, à la hauteur du pont Chauderon, un premier seuil de 9 mètres. Grâce aux accès à la station du m1, la liaison par escaliers est complétée par un ascenseur (qui permet également d'accéder au niveau du pont). Une large rampe descend ensuite vers l'ouest en desservant successivement le parc de l'Ecole romande d'art et communication (ERACOM) et le bâtiment de cet établissement, pour aboutir dans la cour d'accès au théâtre de l'Arsenic.

Depuis cet endroit, pour atteindre la plate-forme de Sévelin, un talus boisé de 13 mètres de haut doit être franchi. Jusqu'en 1999, il n'existait que l'escalier accolé au bâtiment de l'Ecole professionnelle de Lausanne (EPSIC). Un petit escalier provisoire en rondin de bois a été alors créé dans la continuité de la rampe, amenant directement vers l'entrée du Skate-Park. Cet aménagement a vécu le temps nécessaire pour prouver son intérêt et a été remplacé en 2006 par un large escalier en bois avec marches en caillebotis. L'aménagement a été complété par un éclairage public, rendant l'accès entre les deux plates-formes plus confortable.

3.4 Accessibilité Nord-Sud à la plate-forme de Sévelin

Au nord, tout en accrochant le réseau des transports publics, l'escalier débouchant dans l'impasse située entre les n° 54 et 56 de la rue de Sébeillon permet le franchissement de la dénivellation entre la rue de Sébeillon et la plate-forme de Sévelin. Depuis cet emplacement, le réaménagement réalisé aux abords du gymnase offre les prémices d'une promenade en direction du sud.

Dans la partie intermédiaire, l'itinéraire piétonnier nord-sud s'interrompt ponctuellement, à la hauteur du m1, où le franchissement du dénivelé et de l'infrastructure de transport n'est plus possible actuellement.

Au sud, l'itinéraire se termine par un parc de quartier bordant directement l'avenue de Tivoli. Cet aménagement, qui sera réalisé dans le courant de l'année 2010 pour un coût de près de 1.2 mio de francs, est divisé en deux espaces distincts. La partie nord sera principalement composée d'une grande place minérale libre et plane, délimitée par des murets sièges. Deux terrasses garnies d'un platelage et une surface engazonnée dynamiseront la place et offriront des zones de repos et de jeux aux utilisateurs. La partie sud sera constituée d'un cheminement piétonnier formé d'une succession de passerelles et d'escaliers, permettant le franchissement de quelque huit mètres de dénivelé qui séparent le trottoir nord de l'avenue de Tivoli et le parc public.

3.5 Vision urbanistique de la plate-forme de Sévelin

La plateforme de Sévelin s'inscrit à une échelle plus large, dans un secteur qui présente un potentiel de renouvellement urbain important qui pourra s'exprimer à moyen et long terme. Ce secteur est constitué de cinq sous ensembles :

1. les terrains situés à l'ouest de la gare de Sébeillon et cette dernière, le long de la rue de Genève. Les activités liées aux transports des marchandises quitteront ce secteur à moyen terme,
2. la parcelle située à l'est de l'ETML, occupée aujourd'hui par un parking à ciel ouvert,
3. les terrains situés entre la gare de Sébeillon et l'avenue de Sévelin, où un nouveau quartier de logements et d'activités est planifié par le propriétaire actuel (CFF),
4. les terrains situés de part et d'autre de l'avenue de Sévelin et la plate-forme de Sévelin, dont les aires de stockage des matériaux de récupération seront appelées à disparaître,
5. la zone industrielle de l'avenue de Provence, située le long du m1 entre le quartier du Martinet et l'avenue de Sévelin.

De nouvelles affectations plus urbaines telles que logement, commerces et activités, permettront de mieux insérer ce secteur dans le tissu urbain environnant. Des réflexions sont actuellement en cours. Elles seront intégrées à la prochaine révision du Plan directeur communal.

3.6 Réponse au postulat de M. Rapaz

Compte tenu de ce qui précède, il convient de relever que, grâce à la mise en place d'un escalier et de son éclairage, les vœux du postulat de M. Rapaz sont partiellement exaucés, à l'exception de deux exigences : l'accessibilité "par tout un chacun" pour le dernier palier entre l'Arsenic et le Skate Park et la signalisation.

La notion de "tout un chacun" n'est pas consacrée dans les normes de construction, mais si l'on se réfère à celles qui s'intéressent aux personnes à mobilité réduite (PMR), il faudrait soit construire un ascenseur, soit aménager dans le talus une rampe de quelque 216 mètres de développement (à 6%). Aucune des deux solutions n'est aisée à réaliser, tant financièrement que du point de vue paysager. Reste la possibilité d'aménager une rampe plus courte et plus pentue, tant il est vrai qu'à Lausanne toutes les voies publiques sont considérées comme accessibles aux PMR, alors que beaucoup d'entre-elles comportent des pentes bien supérieures à la norme. Il convient de rappeler ici que toute la partie Est de la plate-forme a un statut non perenne. La réalisation d'une rampe dans les conditions actuelles ne pourrait pas être intégrée dans une vision prenant en compte les futures constructions attendues à moyen terme.

Un projet prenant en compte ces différents aspects doit donc être développé. A cet égard, il convient de préciser que la création d'un nouveau cheminement pour la mobilité douce entre les quartiers du Flon et de Sévelin a été identifiée comme mesure B (réalisable à l'horizon 2015) dans la stratégie de développement de la mobilité douce élaborée dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM). Une étude préliminaire permettant notamment de préciser les coûts de réalisation d'un tel ouvrage sera réalisée d'ici la fin 2010.

Dans l'intervalle, le cheminement traversant la forêt en direction des Côtes de Tivoli, cadastré en zone de forêt sur la parcelle communale N° 855, présente une alternative intéressante, notamment pour les cyclistes et les personnes se déplaçant avec des poussettes (voir Figure n°2). La mise en place d'un éclairage ainsi que la réfection du revêtement permettraient d'offrir une liaison piétonne praticable toute l'année. Toutefois, soumis à une procédure forestière de par l'affectation du sol, ce projet doit encore obtenir l'aval des services cantonaux, dont les critères seront certainement exigeants. Ce cheminement occasionne certes un détour, mais constituera, pour certaines personnes à mobilité réduite, une alternative intéressante aux escaliers, et permettra d'offrir une bonne accessibilité à la plate-forme du Flon, une fois que le passage inférieur prévu dans le prolongement du parc public, qui sera aménagé en 2010 entre les bâtiments de la rue de Sévelin 4c et 6, sera réalisé (voir chapitre 3.6 ci-après).

Une valorisation du cheminement avec une mise en place de l'éclairage, de la sécurisation du site et de l'amélioration du revêtement est en cours d'étude. Sous réserve de l'approbation du projet dans le cadre des procédures légales et du transfert du cheminement au domaine public, un tel réaménagement pourrait être réalisé dès 2011, et ainsi intégré aux mesures A du PALM. A ce titre, il pourrait bénéficier d'un cofinancement de la Confédération à hauteur de 40% en tant que mesure permettant l'amélioration de l'éclairage le long des itinéraires de mobilité douce. Le projet dans son ensemble sera intégré dans le préavis sollicitant les crédits destinés à financer la réalisation des mesures pour la mobilité douce du PALM.

Concernant la problématique de la signalisation, il est important de mentionner qu'une signalisation avancée ne peut être envisagée que dans le cas où les commerces et/ou les immeubles ne sont pas du tout visibles du domaine public ou dans une impasse. Dans le cas des quartiers Flon et Sévelin, la numérotation des immeubles et la présence de plaques de rue devraient être suffisantes pour ne pas avoir recours à une signalétique particulière. Néanmoins, des plans de quartier semblables à ceux existants dans le quartier des Boveresses, pourraient être mis en place.

3.7 Franchissement du m1

Avant la manifestation « Lausanne Jardins 2004 », un accès piétonnier entre les Côtes de Tivoli et la plate-forme de Sévelin était possible grâce à un passage à niveau. Celui-ci a été définitivement condamné au début de l'année 2004 pour des raisons de sécurité exclusivement liées à cette dernière manifestation. Un passage provisoire avait été aménagé plus à l'ouest durant la manifestation, mais sa situation peu conviviale, à l'arrière d'anciens dépôts, n'a pas permis de le pérenniser. Une vraie cassure est actuellement présente dans le réseau des cheminements piétonniers, rendant difficile les connexions inter quartier.

Plusieurs études ont été menées pour déterminer les possibilités existantes pour rétablir cette continuité d'itinéraire. Après analyse, la solution en souterrain semble la plus propice. Un projet de passage sous voie est actuellement en cours d'étude et intégré comme mesure en faveur de la mobilité douce dans le PALM. Cette mesure est reconnue comme mesure prioritaire par la Confédération, à réaliser durant la période 2011-2014. A ce titre, elle devrait bénéficier d'un subventionnement fédéral à hauteur de 40%. Ce projet sera également intégré dans le préavis de demande de crédit destiné à financer la réalisation des mesures en faveur de la mobilité douce dans le cadre du PALM.

A noter qu'en lien avec la création du passage sous voie, il serait intéressant d'améliorer l'accessibilité au site. En effet, au nord, le projet de parc (voir chapitre 3.4) prévoit un cheminement pourvu d'escaliers, qui n'est donc pas accessible à tous. Un cheminement alternatif sécurisé et confortable devrait être proposé, notamment pour les habitants du quartier et pour les utilisateurs de la crèche de Tivoli. Une alternative existe déjà via la route de desserte sise à l'ouest des bâtiments de l'avenue de Tivoli 30, sur la parcelle communale 885. Celle-ci est cependant dépourvue d'éclairage et d'aménagement spécifique pour les piétons.

Une des mesures d'accompagnement du projet de création du passage inférieur sera la mise en place d'un éclairage et une sécurisation des cheminements piétonniers sur la route de desserte sise à l'ouest de l'avenue de Tivoli 30, sur la parcelle communale N° 885 (voir Figure n°3).

3.8 Réponse au postulat de M. Perrin

Le postulat de M. Perrin demande à la Municipalité "d'encourager les instances compétentes à planifier la création de nouvelles stations, notamment à Sévelin, et dans une seconde phase, le doublement des voies du m1". Consultés à ce sujet, les *tl* confirment que, si la création d'une station m1 à Sévelin est bien planifiée et n'est pas exclue à long terme, elle ne figure actuellement pas dans leurs priorités. Se basant sur les densités d'habitants-emplois prévus d'ici 2020, les *tl* sont d'avis que le bassin potentiel d'un éventuel arrêt m1 serait assez faible dans ce quartier et que compte tenu des risques de fragilisation de l'horaire inhérent à la création de cet arrêt supplémentaire, il est judicieux pour l'heure, de renoncer à ce projet de station. De plus, la mise à double voie de l'arrêt Sévelin, nécessaire pour le maintien de la cadence à 7 ½ minutes, n'apporterait pas une aide particulièrement significative aux régulateurs lors de perturbations de l'horaire planifié. La ligne n° 13, mise en service en fin d'année 2008, répond pour l'heure avantageusement aux besoins de desserte pour les habitants des « Portiques de Sévelin », alors que la desserte de la plate-forme de Sévelin par le Nord est assurée par les arrêts EPSIC et Ecole des Métiers de la ligne n° 18.

Le plan partiel d'affectation de 1996 prévoit déjà un emplacement réservé pour une future station du m1, confirmant les propos de M. Perrin. Les récents développements réalisés ou déjà planifiés sur la plate-forme soulignent l'intérêt grandissant de cette planification. Du point de vue de la Ville de Lausanne, la station m1 à Sévelin reste un objectif, en relation avec la volonté de densifier cette zone et d'y apporter une plus grande mixité d'activités. A ce titre, des études sont en cours et devraient être concrétisées dans le courant de la prochaine décennie.

Ainsi, et pour se réserver une possibilité d'évolution, la Ville de Lausanne termine actuellement un avant-projet de passage inférieur (voir chapitre 3.6) qui soit compatible avec une station m1 supplémentaire ainsi qu'avec un doublement des voies. Celui-ci est intégré aux mesures A (à réaliser durant la période 2011-2014) du PALM et pourrait bénéficier ainsi d'un cofinancement de la Confédération à hauteur d'environ 40%.

4. Conséquences sur le budget

Les conséquences sur le budget de fonctionnement des services communaux découlant des engagements pris par la Municipalité dans sa réponse à ces deux postulats seront traitées ultérieurement. En effet, au même titre que les autres aménagements liés au PALM, les mesures décrites ci-dessus feront l'objet de demandes de crédits spécifiques par voie de préavis, lesquels seront soumis à l'approbation du Conseil communal en temps opportun.

La liste ci-dessous mentionne à titre indicatif les investissements déjà réalisés ainsi que ceux envisagés.

Projets réalisés :

Escalier en bois avec marches en caillebotis pour accès au skate parc	65'000.-
Aménagements extérieurs du gymnase de Sévelin (n°44), mobilier, arborisation, signalétique	95'000.-
Installation de 4 seuils de ralentissement sur la plateforme de Sévelin	30'000.-
Nouvelle traversée piétonne de l'avenue du Bugnon	14'000.-
Escalier d'accès au gymnase du Bugnon	65'000.-

Projets en cours :

Escalier de l'Arsenic	Etat de Vaud
Aménagements liés à la nouvelle extension du gymnase de Sévelin (n°28)	A l'étude

Projets en cours inscrits dans le cadre du PALM :

Passage ouest du m1 à niveau	256'000.-
Eclairage du cheminement en forêt existant (Côtes de Tivoli – Arsenic)	138'000.-
Passage inférieur du m1	2'800'000.-
Nouvelle station du m1 de Sévelin	1'830'000.-
Réaménagement léger du chemin longeant les Portes de Tivoli	A étudier

5. 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° 2010/12 de la Municipalité, du 3 mars 2010 ;
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'approuver la réponse de la Municipalité aux postulats de M. Rapaz "Pour la construction d'une liaison praticable pour tout un chacun entre le Flon et Sévelin" et de M. Perrin "pour l'étude d'une station du TSOL à Sévelin" ;
2. de soutenir la volonté de la Municipalité dans la poursuite de l'urbanisation de la plateforme de Sévelin et dans son objectif de réaliser à terme la nouvelle station du m1.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre

Annexes :

Figure n°1 : Lignes directrices des flux piétonniers

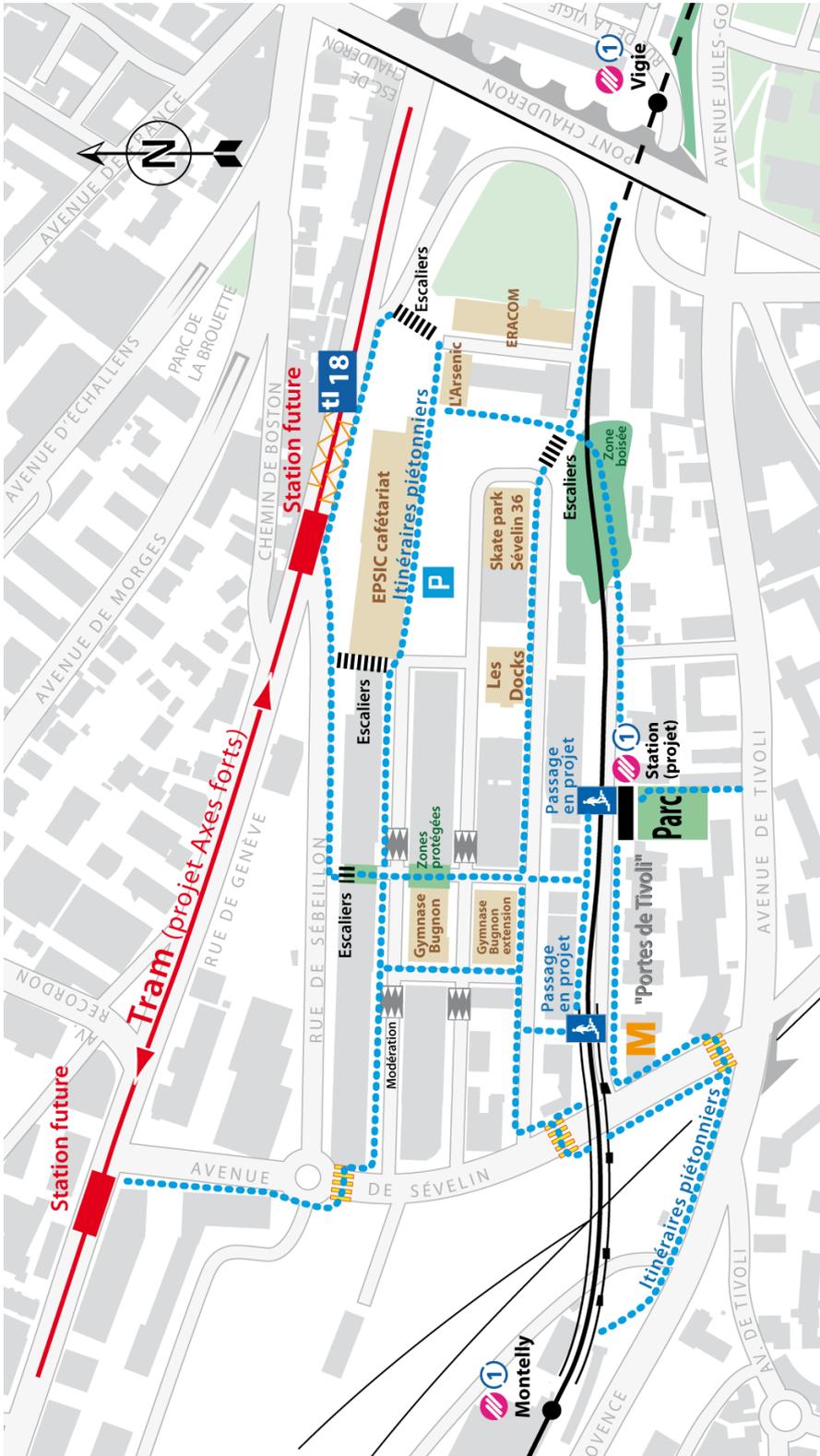


Figure n°2 : Cheminement alternatif en direction des Cotes de Tivoli : proposition d'amélioration de l'éclairage et du revêtement

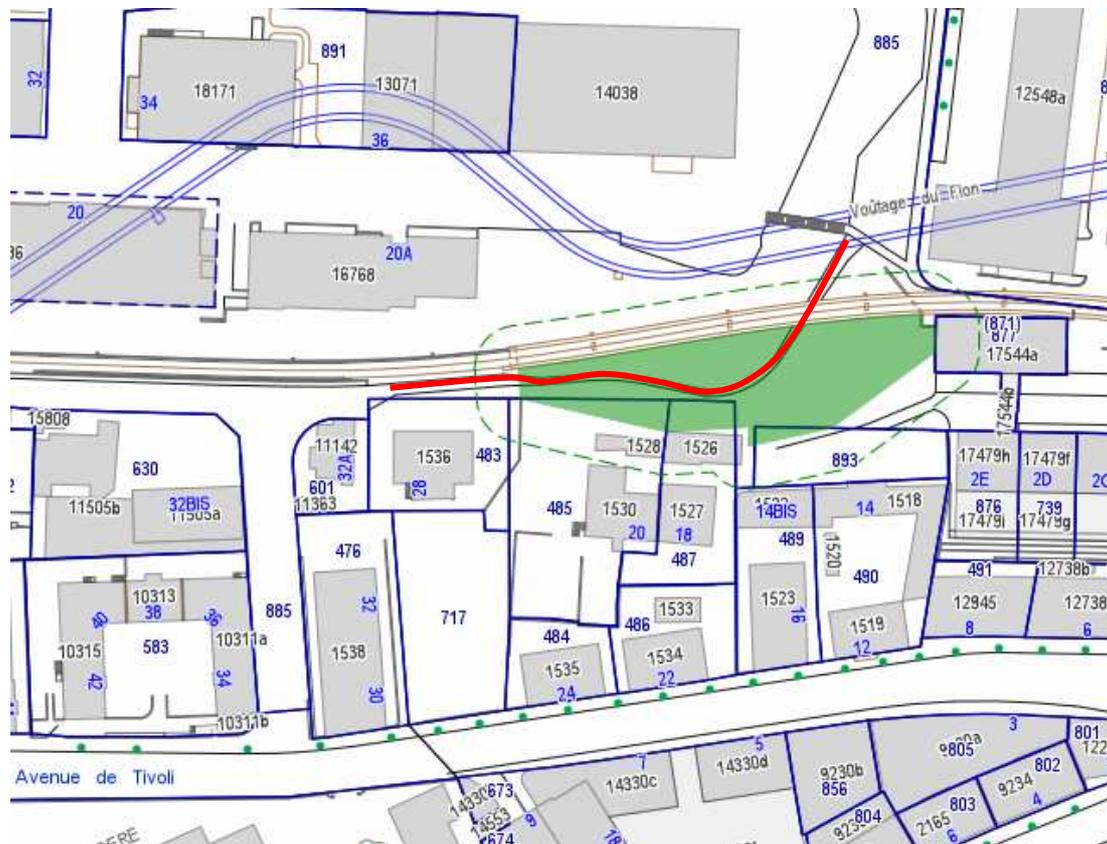


Figure n°3 : Route de desserte sise à l'ouest de l'avenue de Tivoli 30 : proposition d'amélioration de l'éclairage et sécurisation des cheminements piétonniers.

