

**Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) – Mobilité douce  
Octroi d'un crédit pour l'étude des projets d'exécution et la réalisation des mesures en priorité A  
(2011-2014)**

*Préavis N° 2011/7*

Lausanne, le 19 janvier 2011

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

### **1. Objet du préavis**

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement global de fr. 13'260'000.- pour l'étude des projets d'exécution, ainsi que pour la réalisation des mesures de mobilité douce (piétons et vélos) prévues dans le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM)<sup>1</sup> sur la commune de Lausanne, et dont la réalisation débutera entre 2011 et 2014 (mesures en liste A)<sup>2</sup>. Ce préavis concrétise les intentions municipales en matière d'infrastructures à créer dans le cadre du PALM qui ont été transmises à la Confédération en date du 19 décembre 2007 et précisées sous forme d'avant-projets en décembre 2009.

### **2. Historique et contexte**

L'Ordonnance fédérale relative à l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin), du 7.11.2007, prévoit que les infrastructures de transport seront financées par la Confédération. Un montant de 3.5 milliards de francs est prévu pour le cofinancement des projets d'agglomération, à hauteur de 30 à 50 % selon les performances des projets présentés. Le financement des premières mesures a été octroyé par l'Assemblée Fédérale lors de la session d'automne 2010.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), faisant l'objet d'une convention entre l'Etat de Vaud et 27 communes, a été transmis à la Confédération en date du 21 décembre 2007. Ce projet regroupe toutes les intentions en matière de mobilité et d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération compacte, à savoir sur un périmètre allant de Morges à Lutry. Pour mémoire, le coût d'investissement de l'ensemble des mesures prévues dans le PALM représente 647.6 millions de francs. Le projet d'agglomération remis à la Confédération à fin 2007 incluait un volet important concernant la stratégie de développement de la mobilité douce.

La Confédération a procédé à une évaluation qualitative sur la base du projet remis à fin 2007. La cohérence d'ensemble du PALM ainsi que la qualité du dossier concernant la mobilité douce ont été relevées. Le PALM a ainsi obtenu, à fin 2008, une annonce de cofinancement à hauteur de 40 % par la Confédération des projets retenus et notamment de l'ensemble des mesures concernant la mobilité douce.

Parallèlement, un premier préavis (N° 2008/61) a été présenté au Conseil communal pour permettre le financement des études d'avant-projet des mesures de mobilité douce annoncées en liste A sur le territoire communal lausannois. L'adoption de ce préavis a permis de réaliser les différents mandats nécessaires pour transmettre un dossier d'avant-projet complet à la Confédération à fin 2009.

---

<sup>1</sup> Projet d'agglomération Lausanne-Morges : <http://www.agglo-lausanne-morges.ch/>

<sup>2</sup> La mise en œuvre de la politique d'agglomération de la Confédération suit en principe un rythme de 4 ans avec la première période de réalisations fixée pour 2011-2014 (liste A), la deuxième pour 2015-2018 (liste B) et la troisième pour 2019-2023 (liste C).

### 3. Planification

Dans son volet « Transports », le dossier du PALM prévoit des trains de mesures concrètes dans les domaines suivants :

- Mobilité douce ;
- Mobilité intégrée (P+R, zones modérées, tranquillisation des routes principales) ;
- Réseau ferroviaire régional et d'agglomération ;
- Transports publics urbains (Axes forts : tram, bus et trolleybus).

Seules les mesures de mobilité douce font l'objet du présent préavis. En outre, les mesures de mobilité douce situées dans le périmètre direct des axes forts de transports publics sont intégrées aux projets de ces derniers et ne font donc pas l'objet de ce préavis.

Pour pouvoir prétendre à un cofinancement par la Confédération, les mesures envisagées doivent suivre une planification stricte. Ainsi, les études d'avant-projet de la liste A ont été remises à la Confédération à fin 2009. L'exécution de ces projets débutera dès 2011, mais au plus tard en 2014. Pour y parvenir, les études liées aux projets d'exécution doivent être réalisées entre 2011 et 2014.

Parallèlement, les mesures annoncées en liste B (dès 2015) feront l'objet d'une évaluation plus précise et la stratégie de développement de la mobilité douce sera réactualisée dans ce sens. Cette nouvelle génération du PALM devra être transmise à la Confédération pour l'été 2012.

### 4. Description des mesures de mobilité douce en liste A

Les mesures de mobilité douce prévues en liste A et financées par le présent préavis sont de deux types :

1. Des paquets de mesures étudiées de manière globale à l'échelle du PALM et relatives à des thématiques spécifiques (traversées piétonnes et cyclistes dans les carrefours, stationnement des vélos, amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports publics). Ces mesures couvrent l'ensemble de l'agglomération, à l'exception des itinéraires liés aux axes forts, pour lesquels les projets d'aménagements intègrent les aspects de mobilité douce ;
2. Des mesures spécifiques, de plus grande ampleur, traitant d'un problème particulier et localisé (franchissement par exemple), décrites une à une pour la Commune de Lausanne.

#### 4.1 Paquets de mesures

Compte tenu des compétences reconnues du Service des routes et de la mobilité de la Direction des Travaux de la Ville de Lausanne, mandat a été transmis au dit service ainsi qu'aux délégués piétons et vélos d'établir la stratégie de mobilité douce de l'agglomération et de coordonner les paquets de mesures, en collaboration avec les différents acteurs concernés (communes, schémas directeurs, associations, etc...). Les mesures suivantes ont ainsi été retenues :

##### *Mesure 4c1-4 création de nouvelles traversées piétonnes*

Une étude a été menée à l'échelle du PALM pour définir les principaux types de traversées piétonnes et les conditions de mise en œuvre. Pour chaque schéma directeur, un diagnostic a été dressé pour cibler les besoins en nouvelles traversées piétonnes<sup>3</sup>. Ce travail a abouti à une proposition de créer 27 nouvelles traversées piétonnes sur le territoire communal lausannois. Le plan des mesures proposées ainsi qu'un exemple de traversée piétonne (*traversée Druey/Mont-Blanc*) sont illustrés en **annexe 1**.

<sup>3</sup> Fiches de synthèse Transitec – traversées piétonnes

*Mesure 4c2 amélioration de la sécurité et de la détection des cyclistes dans les carrefours*

Une étude a été menée à l'échelle du PALM pour définir les problèmes principaux rencontrés par les cyclistes dans les carrefours (approche, présélection, détection, traversée)<sup>4</sup>. Sur la base de fiches-types, un diagnostic a été effectué par chaque schéma directeur pour déterminer les lieux où une intervention est nécessaire. Cette évaluation a débouché sur 31 propositions d'améliorations pour les cyclistes dans les carrefours lausannois. Le plan des mesures proposées ainsi qu'un exemple (*carrefour Druey/Mont-Blanc*) sont illustrés en **annexe 2**.

*Mesure 4c3 jalonnement de 145 km d'itinéraires cyclables structurants dans l'agglomération*

Un mandat d'étude a permis de déterminer les bases du jalonnement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération lausannoise. Un secteur pilote a été étudié pour permettre, dans une seconde étape, de généraliser le principe de jalonnement à l'ensemble de l'agglomération. Cette étude est financée par le bureau du PALM et sa mise en œuvre sera de la responsabilité des communes concernées (matériel fourni par l'agglomération, pas de frais d'investissement pour les communes, frais internes du personnel responsable de la pose de la signalisation). Le concept de jalonnement est illustré en **annexe 3**.

*Mesure 4c5 éclairage d'itinéraires de mobilité douce*

Avec la stratégie de développement de la mobilité douce du PALM, une première étape, portant sur l'éclairage de 5 km de cheminements, a été retenue pour un horizon de réalisation fixé entre 2011 et 2014. Une évaluation a ensuite été réalisée selon la démarche suivante : définition d'une typologie de lieux d'intervention, identification des lieux d'intervention au travers de l'agglomération et estimation des coûts. Pour Lausanne, une première évaluation a débouché sur 8 projets principaux à réaliser entre 2011-2014, répondant à de nombreuses sollicitations en vue de l'amélioration des conditions d'éclairage le long de cheminements pour la mobilité douce. Un exemple d'intervention figure en **annexe 4**.

*Mesure 4e1 création de stationnement pour les vélos aux interfaces de transports publics*

Le rapport de stratégie de développement de la mobilité douce du PALM, établi après consultation des associations d'usagers, a permis de mettre en évidence le besoin de développer et d'améliorer les interfaces multimodales. Parmi ces mesures, il est prévu de développer le stationnement pour vélos aux arrêts importants des transports publics. L'évaluation des besoins a été faite en collaboration avec les responsables des différents schémas directeurs. Les mesures proposées ne mentionnent pas les projets liés aux axes forts de transports publics, ni les projets de vélo-stations qui sont traités comme objets indépendants. Pour la Commune de Lausanne, ce sont quelque 125 places, couvertes pour la plupart, qui sont proposées. Le plan de synthèse figure en **annexe 5** (*exemple : place de la Sallaz*).

*Mesure 4e2 amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports publics (personnes à mobilité réduite (PMR), infrastructure, signalétique,...)*

Durant l'été 2009, une consultation des associations représentatives des personnes à mobilité réduite a été menée, l'objectif étant d'identifier les arrêts des transports publics problématiques du point de vue de l'accessibilité. Cela a permis de déterminer des modifications d'aménagement pouvant être réalisées sur le territoire communal lausannois afin d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (abaissement de bordures, rampes, pose de bancs). De plus, cela a également permis d'identifier les endroits stratégiques devant être aménagés avec des marquages tactilo-visuels pour personnes aveugles et malvoyantes. Le plan de principe figure en **annexe 6**.

L'étude de l'amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports publics n'a pas débouché sur un paquet de mesures abordant la problématique de manière globale à l'échelle du PALM. Aucun avant-projet n'a donc été présenté à la Confédération. La réflexion s'est néanmoins faite à l'échelle de la Commune de Lausanne. Par cohérence, ces mesures sont donc inscrites dans le présent préavis.

<sup>4</sup> Fiches de synthèse Transitec – cyclistes dans les carrefours

## 4.2 Mesures spécifiques

### *Mesure 4d.CL5a nouveau franchissement de l'avenue de Provence (Colline)*

En raison de l'important bassin de population présent dans le quartier de la Colline, de nombreux piétons traversent actuellement l'avenue de Provence de manière non sécurisée. Ces comportements dangereux n'ont fait que s'amplifier depuis le développement du quartier. L'extension du gymnase de la Cité au quartier de Provence, qui a ouvert ses portes à la rentrée 2010, ne fera qu'amplifier cette tendance.

Dès lors, pour répondre au besoin avéré de sécurisation des cheminements piétonniers en direction du m1, une mesure concernant la création d'une traversée piétonnière a été inscrite dans la stratégie de développement de la mobilité douce du PALM. La Ville de Lausanne propose de réaliser, dans le cadre des mesures de la liste A du PALM (2011-2014), une traversée piétonne à niveau de l'avenue de Provence et du m1 en se fondant principalement sur :

- le besoin démontré de sécurisation des cheminements piétonniers ;
- le réel gain apporté par le projet en matière de sécurité, de confort, de dénivelé et de distance de déplacement pour les piétons entre les stations du m1 et le quartier de la Colline ;
- l'accessibilité d'une telle traversée aux personnes à mobilité réduite ;
- le coût de réalisation très largement en faveur d'une traversée à niveau ;
- un projet ne nécessitant que la modification d'une installation existante.

La réalisation de ce projet est possible sous réserve du résultat de l'évaluation des dossiers par l'Office fédéral des transports (OFT) qui a demandé une étude multicritères portant notamment sur l'évaluation des risques.

Les informations liées à l'avant-projet figurent en **annexe 7**.

### *Mesure 4d.CL5b nouveau franchissement de l'avenue de Provence (Malley)*

Le 14 octobre 2009, la Ville de Lausanne a délivré le permis de construire de 5 bâtiments au chemin de la Prairie/Vallée de la Jeunesse. Ce projet vise la réalisation de 120 nouveaux logements, de 966m<sup>2</sup> de surfaces dédiées aux activités et d'un centre d'accueil pour enfants en milieu scolaire (APEMS). Ces développements créent de nouveaux besoins de traversée piétonne de l'avenue de Provence et du métro m1 afin de les connecter à l'ensemble du quartier de Malley situé au nord. Une nouvelle traversée permettrait également d'assurer la continuité des cheminements de mobilité douce depuis la Vallée de la Jeunesse vers le quartier de Malley.

Le projet propose la création d'une traversée piétonne régulée permettant un accès à l'actuelle installation de traversée de la ligne du métro m1 dans ce secteur. Ces modifications permettront également d'améliorer l'accessibilité de ce nouveau quartier pour les cyclistes venant de Lausanne. Les informations liées à l'avant-projet figurent en **annexe 8**.

La réalisation de ce projet est possible sous réserve du résultat de l'évaluation des dossiers par l'Office fédéral des transports (OFT) qui a demandé une étude multicritères portant notamment sur l'évaluation des risques.

### *Mesure 4d.CL8 nouveau franchissement piétonnier du métro m1 entre le quartier de Tivoli et la plateforme de Sévelin*

Afin d'améliorer la liaison entre le quartier de Tivoli et la plateforme de Sévelin, il est proposé de créer un passage inférieur sous le métro m1 au niveau des côtes de Tivoli. Une étude de variantes d'avant-projet sommaire a déjà été réalisée. Néanmoins, devant les enjeux liés notamment à l'implantation de l'ouvrage en bordure de bâtiments, d'un parc et d'un éventuel doublement des voies et d'un futur arrêt du métro m1, une étude menée par un groupement d'architectes-ingénieurs-paysagistes est venue compléter les réflexions. La Ville de Lausanne propose de réaliser un passage inférieur sous les voies du m1, qui soit coordonné avec le projet d'une place de quartier, qui offre une meilleure perméabilité dans le quartier de Sévelin, et qui soit compatible avec les potentiels de développement futur (création d'une nouvelle station de m1, doublement des voies). Les informations liées à l'avant-projet figurent en **annexe 9**.

*Mesure 4d.CL16 nouvelle passerelle pour la mobilité douce sous le viaduc A9 de la Chocolatière*  
La création d'une passerelle pour la mobilité douce sous le viaduc autoroutier de la Chocolatière permettra de franchir le vallon du Flon et de relier ainsi les quartiers de la Clochette/Sauvabelin à Montolieu/Vennes pratiquement sans dénivellation. Le type de passerelle retenu s'inspire d'un projet bernois réalisé pour franchir la Kander entre Wimmis et Spiez. Des cadres métalliques seront accrochés sous le tablier du pont, tous les 4 mètres. Le dispositif de barreaudage de la passerelle sera réalisé en bois, avec un lattage limitant la vision latérale pour couper l'effet du vide. Sur la base des résultats de cet avant-projet, une étude de détail sera réalisée. La mise en oeuvre de la passerelle est prévue pour 2012. Les informations liées à l'avant-projet figurent en **annexe 10**.

*Mesure 4d.CL24 nouvelle passerelle Maillefer*  
La création d'une passerelle pour la mobilité douce enjambant le cours d'eau du Rionzi permettra de relier le nouveau quartier « En Bugnon » et le quartier « Entre-Bois » presque à niveau. Depuis la rentrée scolaire 2010, environ 100 élèves du nouveau quartier sont scolarisés à l'Ecole d'Entre-Bois. Cette passerelle constituera un maillon du réseau de cheminements principaux de mobilité douce identifiés sur l'ensemble du Bois-Mermet. L'itinéraire ainsi créé sera poursuivi en direction de l'Ouest par une autre passerelle dans le cadre des mesures de la liste B du PALM (mesure 4d.CL24b). Cette passerelle répondra à des besoins utilitaires. Le gabarit assurera le passage des cycles et des piétons. Un éclairage est également prévu. Afin d'assurer une meilleure intégration au milieu environnant du Bois-Mermet, celle-ci aura une structure en bois. La réalisation est planifiée pour la rentrée scolaire 2011. Les informations liées à l'avant-projet figurent en **annexe 11**.

*Mesure 4e.CL10 création d'une vélo-station dans le secteur de la gare de Lausanne (260 places)*  
Parmi les mesures définies dans la stratégie de développement de la mobilité douce du PALM, il est prévu de réaliser une vélo-station à la gare de Lausanne d'une capacité de quelque 200 places (phase A du PALM). Une recherche d'emplacement a été faite en collaboration avec le département Infrastructures des CFF. Un mandat d'étude a été confié à un bureau d'architecture afin d'évaluer la faisabilité des différents sites.

Il en est ressorti deux éléments importants :

- en raison de la coupure topographique entre le Nord et le Sud de la Gare, il est judicieux d'envisager deux stations, l'une au Nord, l'autre au Sud de la gare. Sur la base de l'étude préliminaire, un potentiel de quelque 260 places a été estimé pour la phase A du PALM ;
- les deux sites retenus pour une étude d'avant-projet présentent une possibilité d'extension en phase B (dès 2015) ou en synergie avec d'autres projets.

Les informations liées à l'avant-projet figurent en **annexe 12**.

## 5. Aspects financiers

Le financement des études et des projets retenus à l'issue de l'évaluation de la Confédération sera pris en charge par cette dernière à hauteur de 40 % dans le cadre du Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le solde étant à la charge des communes de l'agglomération et du Canton.

Le Canton de Vaud, au titre de sa « Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 » d'octobre 2010<sup>3</sup>, a annoncé qu'il participerait à hauteur de 15 à 20% au financement des mesures « vélo » du projet d'agglomération.

Comme mentionné au point 4.1, le paquet de mesures « amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports publics » n'ayant pas fait l'objet d'une étude à l'échelle de l'agglomération, celui-ci ne pourra pas prétendre à une participation de la Confédération.

<sup>3</sup> Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020 - Brochure du Département des infrastructures, Service de la mobilité, publiée en octobre 2010, pp 33-35.

A ce stade, une première estimation a permis de chiffrer les coûts d'étude d'avant-projet à 5 % par rapport au coût total du projet. Ces études ont été réalisées et financées dans le cadre du préavis N° 2008/61 dont les dépenses sont balancées dans le présent préavis en vue de leur amortissement.

Les coûts relatifs à l'étude des projets d'exécution (5 %) et ceux liés au suivi des travaux (5 %) sont intégrés dans le présent préavis traitant du crédit de réalisation.

Les crédits sollicités, pour un montant global de fr. 13'260'000.-, se présentent comme suit :

Mesure		Investissement	Durée d'amortissement
Avant-projet (Préavis n° 2008/61 du 17.12.2008)		500'000	5 ans
Traversées piétonnes	*	1'070'000	5 ans
Amélioration de la sécurité des vélos dans les carrefours	*	1'730'000	5 ans
Jalonnement pour les vélos		250'000	5 ans
Création de stationnement pour les vélos aux interfaces de transports publics	*	130'000	5 ans
Nouveau franchissement de l'avenue de Provence (Colline)	*	280'000	5 ans
Nouveau franchissement de l'avenue de Provence (Malley)	*	210'000	5 ans
Amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports publics	*	360'000	5 ans
Nouveau franchissement piétonnier du métro m1 entre le Quartier de Tivoli et la plateforme de Sévelin		3'280'000	20 ans
nouvelle passerelle pour la mobilité douce sous le viaduc A9 de la Chocolatière		2'310'000	20 ans
Nouvelle passerelle Maillefer		1'050'000	20 ans
Création d'une vélo-station dans le secteur de la Gare de Lausanne (260 places)		1'020'000	20 ans
<b>Sous-total</b>		<b>12'190'000</b>	
<b>Eclairage public</b>	*	<b>1'070'000</b>	<b>29 ans</b>
<b>Total TTC (hausse des prix, divers et imprévus inclus)</b>		<b>13'260'000</b>	

\* Projets étudiés et suivis en interne par les services communaux (traversées piétonnes, régulation des carrefours pour vélos, stationnement vélos, etc.)

## 6. Plan des investissements

Les travaux décrits ci-dessus figurent au Plan des investissements pour les années 2011 à 2014 pour un montant de 12'313'000 francs. La différence entre le montant annoncé et celui demandé par le présent préavis provient essentiellement du balancement du crédit d'étude (préavis n° 2008/61), d'une réévaluation des coûts d'ouvrages d'art (passerelles et passages inférieurs), de la comptabilisation de la main d'œuvre et des intérêts intercalaires pour le Service de l'électricité et des hausses prévisibles sur la main d'œuvre, les matériaux et l'augmentation du taux de la TVA dès 2011.

Les rentrées financières suivantes sont prévues en faveur de la Ville de Lausanne :

- 400'000 francs de charges foncières, à recevoir des propriétaires des parcelles N°s 46 du Mont-sur-Lausanne et 20343 de Lausanne (quartier En Bugnon) pour la réalisation d'une liaison entre le nouveau quartier En Bugnon et les quartiers de Blécherette/Bois-Gentil/Bellevaux/Entre-Bois (passerelle Maillefer) ;
- en principe, 40% du montant total de l'investissement relatif aux nouvelles infrastructures de mobilité douce annoncées dans le présent préavis, correspondant au cofinancement de la Confédération, sous réserve de l'adoption de l'ensemble des conventions de financement réglant le cofinancement et à l'exception des mesures concernant l'amélioration de l'accessibilité aux interfaces de transports publics.
- Par ailleurs, pour soutenir ces réalisations, le Canton de Vaud a annoncé une contribution complémentaire de 15%, portée à 20% pour les ouvrages de franchissement concernant les

mesures « vélo » du projet d'agglomération. Pour créer la base juridique nécessaire à une telle contribution, la législation cantonale devra être complétée<sup>4</sup>.

## 7. Charges financières

Les charges financières annuelles calculées selon la méthode de l'annuité constante, peuvent être estimées comme suit :

- Service des routes et de la mobilité – bâtiment nouveau et ouvrages d'art (à 3,5 % pendant 20 ans)	671'100.-
- Service des routes et de la mobilité – études d'avant-projets, aménagements, signalisation, balisage, stationnement vélo (à 3,5 % pendant 5 ans)	1'003'300.-
- Service de l'électricité – éclairage public (à 4 % pendant 29 ans)	63'000.-

## 8. Conséquences sur le budget – charges d'entretien

Les charges annuelles d'entretien des nouveaux aménagements sont estimées sur les bases suivantes :

- Renouvellement tous les 10 à 15 ans des aménagements de balisage, de signalisation verticale et signalisation lumineuse (8 % du coût d'investissement comme charges annuelles d'entretien)
- Eclairage public : 1 % de frais annuels d'entretien pour les nouvelles installations
- Entretien des nouvelles infrastructures importantes (2 passerelles, 1 passage inférieur et 1 vélo-station) : évaluation par projet

Ces charges se répartissent comme suit :

- Service des routes et de la mobilité – entretien des nouveaux aménagements :	fr. 254'800.-
- Service des routes et de la mobilité – entretien des nouvelles passerelles :	fr. 3'000.-
- Service des routes et de la mobilité – nettoyage d'une passerelle et cheminement :	fr. 30'000.-
- Service des routes et de la mobilité – entretien d'un nouveau passage inférieur :	fr. 2'500.-
- Service des routes et de la mobilité – gestion et entretien de la vélo-station :	fr. 55'000.-
- Service des parcs et promenades – nettoyage d'une passerelle et passage inférieur :	fr. 8'000.-
- Service de l'électricité – entretien de l'éclairage public :	fr. 10'700.-

## 9. Développement durable

Les projets présentés dans le présent rapport-préavis visent à favoriser l'utilisation de la mobilité douce (piétons, vélos) et la combinaison avec les transports publics. La stratégie de développement de la mobilité douce intégrée dans le cadre du PALM a été reconnue comme pertinente par la Confédération dans son évaluation. Elle permettra de contribuer de manière sensible au report modal du trafic individuel motorisé vers une mobilité combinée (mobilité douce, transports publics).

Ces projets sont conformes à l'état d'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis N° 155 du 8 juin 2000 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne », en donnant une large place aux aspects touchant à la promotion de la mobilité douce.

<sup>4</sup> *Stratégie de promotion du vélo à l'horizon 2020* - Brochure du Département des infrastructures, Service de la mobilité, publiée en octobre 2010, pp 33-35.

L'article 1<sup>er</sup> A. lettre w) du Fonds du développement durable indique que : « *Il est constitué un Fonds communal pour le développement durable au sens de l'art. 7 du Règlement sur les indemnités liées à la distribution d'électricité du 5 juin 2007. Ce fonds est destiné :*

*A. à financer des actions en faveur du développement durable relevant de projets de la Municipalité dans les domaines suivants :*

...  
*w) des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne ».*

C'est la raison pour laquelle la Municipalité propose une attribution forfaitaire de fr. 1'500'000.- aux projets décrits ci-avant.

## 10. Conclusions

Au vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le préavis N° 2011/7 de la Municipalité, du 19 janvier 2011 ;  
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 fr. 12'190'000.-, dont fr. 1'500'000.- au titre de participation du Fonds du développement durable, destiné à couvrir les études et la réalisation des mesures de mobilité douce prévues dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) – 1<sup>ère</sup> étape : 2011-2014, réparti comme suit :
  - a) 4'530'000 francs pour le Service des routes et de la mobilité (études, signalisation, balisage stationnement vélos) ;
  - b) 7'660'000 francs pour le Service des routes et de la mobilité (bâtiment et ouvrages d'art)
2. d'autoriser la Municipalité à prélever sur le Fonds du développement durable – Agenda 21 - un montant de fr. 1'500'000.- et de porter cette somme en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1.a) ;
3. d'amortir annuellement les dépenses mentionnées sous chiffre 1, à raison de :
  - a) 606'000 francs (basé sur le solde net du crédit)
  - b) 383'000 francspar la rubrique 4201.331 du service des routes et de la mobilité ;
4. de faire figurer sous la rubrique 4201.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit ci-dessus ;
5. de balancer le crédit ouvert pour couvrir les études d'avant-projet par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 1 ;
6. de porter en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1 les recettes attendues de la Confédération, du Canton ainsi que des propriétaires ;

7. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 1'070'000 francs destiné à financer les travaux du Service de l'électricité (éclairage public) ;
8. d'autoriser la Municipalité à enregistrer les charges supplémentaires d'intérêts et d'amortissements relatives au crédit mentionné sous chiffre 6 sous les rubriques 76.322 et 76.331 du budget du Service de l'électricité ;
9. de porter en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 6 les recettes attendues de la Confédération, du Canton ainsi que des propriétaires.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

Philippe Meystre