

Route de contournement de la place de La Sallaz par le chemin des Cascades entre l'avenue de la Sallaz et la route de Berne

Mesures d'accompagnement complémentaires

Réponse au postulat de Mme Adèle Thorens « pour une diminution des nuisances de la route de contournement de La Sallaz et pour l'aménagement d'une place vraiment conviviale à l'usage des piétons et des habitants du quartier »

Réponse au postulat de M. Pierre Santschi « pour accueillir le m2 à La Sallaz »

Crédit d'investissement

Rapport-préavis n° 2008/24

Lausanne, le 7 mai 2008

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. OBJET DU PREAVIS

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 6'500'000 francs pour financer la réalisation de mesures complémentaires au projet de route de contournement de La Sallaz, récemment mises à l'enquête, et lever les oppositions y relatives.

Dans le cadre des aménagements liés à la mise en service du métro m2, et plus particulièrement dans celui de la réalisation d'un pôle d'échange bus-m2 à La Sallaz, le Conseil communal a accepté, lors de sa séance du 27 juin 2006, le rapport-préavis n° 2005/83 du 24 novembre 2005 intitulé "*plan partiel d'affectation, construction de la route de contournement de La Sallaz, étude d'impact sur l'environnement, crédit d'investissement*"¹. Ce faisant, il a alloué à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 11'214'000 francs pour l'aménagement de la route de contournement de La Sallaz et la mise en place des mesures d'accompagnement.

Ainsi le projet "Route de contournement de La Sallaz", qui a été mis à l'enquête publique au mois de juin 2005 conjointement avec le PPA « Flon supérieur », a été approuvé préalablement par l'autorité cantonale le 13 septembre 2006.

Une démarche participative impliquant les riverains et commerçants du quartier a été initiée depuis le début du projet. Les usagers de la future place ainsi que diverses associations de quartier ont également eu plusieurs occasions de participer à un échange avec les concepteurs du projet, qui ont pu les informer de l'avancement des études et prendre note de plusieurs demandes.

¹ BCC 2005-2006, Tome II, pp. 1172-1186

Lors de l'adoption du rapport-préavis n° 2005/83 précité, le Conseil communal l'a amendé afin de pouvoir améliorer l'intégration de la route dans le vallon du Flon. Suite à la mise à l'enquête publique de juin 2005, dans le cadre de la concertation avec les opposants, des discussions ont eu lieu et ont conduit à des adaptations du projet en faveur d'une protection accrue des riverains et d'une amélioration de l'intégration paysagère de la route. L'ensemble de ces interventions ont amené la Municipalité à compléter le projet d'aménagement de la route de contournement en ajoutant et en améliorant de manière volontariste divers points de ce dernier. De plus, un postulat de Mme Adèle Thorens a été déposé au Conseil communal le 29 août 2006. Il formalise les diverses propositions en préconisant une diminution des nuisances générées par le projet et en proposant un aménagement plus convivial pour les futurs usagers de la place.

Appelé à se prononcer suite aux recours de deux groupes d'opposants, le Tribunal Administratif du Canton de Vaud (TA) a tenu audience le 9 mai 2007 et rendu son arrêt le 4 juillet 2007 (AC.2006.0243).

Globalement en faveur de la Commune, l'arrêt du Tribunal Administratif confirme l'appréciation en opportunité de l'Autorité politique, notamment quant au choix d'aménager une interface performante dans le centre secondaire que constitue La Sallaz, ainsi qu'au choix de la variante d'organisation des circulations. De plus, la décision d'approbation de l'étude d'impact n'est plus remise en cause. Le seul motif d'acceptation d'un des deux recours concerne un point purement formel, à savoir l'absence d'enquête publique complémentaire des ouvrages d'accompagnement qui améliorent le projet initial de la route de contournement.

Conformément à l'arrêt précité du Tribunal Administratif et comme prévu initialement, les mesures d'accompagnement de la route de contournement de La Sallaz ont donc fait l'objet d'une mise à l'enquête publique complémentaire du 21 novembre au 21 décembre 2007. Favorables à une protection accrue des riverains et à une meilleure intégration paysagère, les modifications et les mesures d'accompagnement apportées par la Municipalité renforcent le projet initial de la route de contournement, dont le principe est ratifié par la décision de justice.

Enfin, ce rapport-préavis répond aux postulats de Mme Adèle Thorens et de M. Pierre Santschi, tous deux relatifs au réaménagement de La Sallaz.

2. TABLE DES MATIERES

1. Objet du préavis	1
2. Table des matières	3
3. Procédure de la route de contournement	5
3.1 Historique de la procédure.....	5
3.2 Analyse de l'arrêt du Tribunal Administratif du 4 juillet 2007.....	6
4. Description des mesures d'accompagnement à la route de contournement	8
4.1 Couverture végétalisée de la route.....	8
4.2 Talus antibruit végétalisé.....	8
4.3 Passerelle accessible aux piétons et cyclistes.....	9
4.4 Giratoire.....	9
4.5 Influences sur les pentes du projet routier initial.....	9
4.6 Dalles de répartition et de transition sur le tunnel du m2.....	10
4.7 Parois et mesures antibruit supplémentaires.....	10
4.7.1 Paroi antibruit entre les profils 25 à 29.....	10
4.7.2 Paroi antibruit végétalisée entre les profils 38 et 42.....	10
4.7.3 Paroi antibruit végétalisée au sud de l'immeuble route de Berne 7 et fenêtres isolantes pour les immeubles route de Berne 1, 7 et 9.....	10
4.8 Dispositif antibruit à la route de la Feuillère.....	10
4.8.1 Revêtement phono-absorbant.....	11
4.8.2 Paroi antibruit au sud de la route de la Feuillère.....	11
4.8.3 Fenêtres avec vitrage isolant.....	11
4.9 Route d'Oron.....	11
5. Procédure de mise à l'enquête complémentaire des mesures d'accompagnement de la route de contournement	12
5.1 Observation de Allianz Suisse, propriétaire de la parcelle 3577, route d'Oron 3 à Lausanne.....	12
5.2 Opposition des Retraites Populaires, propriétaire de la parcelle 3616, route d'Oron 23-25 à Lausanne.....	13
5.3 Opposition de la Régie Galland & Cie SA au nom de M. Olivier Daulte, propriétaire de la parcelle 3578, route d'Oron 5 à Lausanne.....	14
5.4 Opposition de La Paroisse Catholique de Saint-Étienne à La Sallaz, propriétaire de la parcelle 3589, route d'Oron 10-12 à Lausanne.....	14

5.5	Opposition de M. Charles Noverraz, propriétaire de la parcelle 3601, route d'Oron 20 à Lausanne.....	15
5.6	Opposition de Maître Bovay au nom de SI La Germandrée, propriétaire de la parcelle 7295, chemin de la Chaumière 6 et de Mme Anne Brugger, propriétaire de la parcelle 7296, chemin de la Chaumière 8 à Lausanne	16
5.7	Opposition de Maître Bovay au nom MM. Jean-Pierre Brun, Stéphane Brun, Marc Lavanchy et de Mme Catherine Lavanchy, propriétaires de la parcelle 7253, route de Berne 26, respectivement copropriétaires de la parcelle 7254, chemin de la Chaumière 1 à Lausanne	18
5.8	Opposition du MDL, Mouvement pour la défense de Lausanne et de M. Eric Magnin, copropriétaire de la parcelle 7221, chemin de Boissonnet 16 à Lausanne.....	19
5.9	Opposition de M. Claude Monod et consorts	23
5.10	Opposition de M. Pierre Santschi, chemin du Couchant 40, à Lausanne	25
6.	Réponse au postulat de Mme Adèle Thorens « pour une diminution des nuisances de la route de contournement de la Sallaz et pour l'aménagement d'une place vraiment conviviale à l'usage des piétons et des habitants du quartier »	26
6.1	Rappel du postulat	26
6.2	Préambule	26
6.3	Couverture de la route de contournement et intégration paysagère.....	26
6.4	Mesures d'accompagnement concernant la limitation du trafic	26
6.5	Amélioration de la convivialité sur la place de La Sallaz.....	27
6.6	Réponse de la Municipalité.....	28
7.	Réponse au postulat de M. Pierre Santschi « pour accueillir le m2 à la Sallaz »	28
7.1	Rappel du postulat	28
7.2	Préambule	28
7.3	Aménagement transitoire pour accueillir le m2 à La Sallaz en 2008	29
7.4	Analyse des effets de l'organisation des circulations « en boucle »	30
7.5	Réponse de la Municipalité.....	31
8.	Agenda 21 – développement durable	32
9.	Incidences sur le budget.....	32
10.	Aspects financiers	32
11.	Charges financières et d'entretien	34
11.1	Charges financières.....	34
11.2	Charges d'entretien.....	35
12.	Plan des investissements	35
13.	Conclusions.....	35

3. PROCEDURE DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT

3.1 Historique de la procédure

Le projet de construction de la route de contournement a été mis à l'enquête publique en juin 2005. Il a fait l'objet d'oppositions qui ont été traitées dans le cadre du rapport-préavis n° 2005/83. Ce dernier a été adopté par le Conseil communal lors de sa séance du 27 juin 2006 avec les modifications du projet et les mesures d'accompagnements volontaristes ajoutées par la Municipalité.

Suite à l'approbation préalable du projet par le Département des infrastructures, le 13 septembre 2006, la Municipalité a mis en consultation publique, du 3 au 23 octobre 2006, la décision finale du Conseil communal relative à l'Etude d'Impact sur l'Environnement (EIE) du projet de construction de la route de contournement de la Sallaz. Parallèlement, la notification aux opposants des décisions d'approbation du projet a ouvert un délai de recours, ce qui a permis à deux groupes d'opposants de déposer chacun un recours au Tribunal Administratif (TA).

Afin d'explicitier le déroulement chronologique de la procédure en cours, toutes les étapes de celle-ci sont résumées ci-après.

N°	Procédure / document officiel	Dates
1	Examen préalable des services du Canton de Vaud selon la Loi sur les Routes LRou art. 3 et 10	13 mai 2005
2	Mise à l'enquête publique : - du projet de route selon LRou art. 13 avec le Rapport d'Impact sur l'Environnement (RIE) - du PPA 721 « Flon supérieur » selon LATC art. 57	1-30 juin 2005
3	Séances de conciliation avec les opposants Etude acoustique de détail et proposition de mesures d'accompagnement complémentaires dans le cadre de la conciliation avec les opposants	Automne 2005
4	Rapport-préavis n° 2005/83 avec le chapitre 11. Etude d'impact sur l'environnement (EIE), comportant des dispositions de protection complémentaires dans le volet « protection contre le bruit »	24 novembre 2005
5	Adoption par le Conseil communal du rapport-préavis n° 2005/83	27 juin 2006
6	Dépôt au Conseil communal du postulat de Mme Adèle Thorens	29 août 2006
7	Approbation préalable du projet de route de contournement par le Département des infrastructures (DINF) et du PPA par le Département des institutions et des relations extérieures (DIRE)	13 septembre 2006
8	Mise en consultation de la décision finale de l'EIE et ouverture du délai de recours	3-23 octobre 2006
9	Recours de deux groupes d'opposants au Tribunal Administratif (TA)	octobre 2006
10	Adoption définitive du PPA 721 « Flon supérieur » par le DIRE	21 février 2007

11	Traitement des recours par le TA, audience le 9 mai 2007 et arrêt du TA le 4 juillet 2007 Arrêt du TA globalement en faveur du projet mais exige de mise à l'enquête publique complémentaire des dispositions d'accompagnement ainsi que des modifications du projet selon LATC art. 58	4 juillet 2007
12	Examen préalable des services du canton de Vaud pour les adaptations du projet et les mesures d'accompagnement complémentaires	2 août 2007
13	Réactualisation des études acoustiques de détail	octobre 2007
14	Dépôt au Conseil communal du postulat de M. Pierre Santschi	20 novembre 2007
15	Enquête publique complémentaire des dispositions d'accompagnement ainsi que des modifications du projet selon LATC art 58	21 novembre au 21 décembre 2007
16	Séances de concertation avec les opposants	février - mars 2008
17	Rapport-préavis n° 2008/24 pour les mesures d'accompagnement au projet de route	7 mai 2008

3.2 Analyse de l'arrêt du Tribunal Administratif du 4 juillet 2007

Le Tribunal Administratif (TA), dans son arrêt du 4 juillet 2007, a annulé les décisions rendues le 27 juin 2006 par le Conseil communal de Lausanne et le 13 septembre 2006 par le Département des infrastructures du Canton de Vaud concernant le projet de route de contournement, au motif d'absence de soumission à l'enquête publique complémentaire de diverses mesures d'accompagnement. Une analyse de l'arrêt du TA est faite ici afin de clarifier la procédure.

Se basant sur les décisions attaquées, c'est-à-dire uniquement celles concernant la route de contournement, les principales conclusions de l'arrêt du TA sont :

- I. « le recours d'ASVF et consorts est déclaré irrecevable » ;
- II. « le recours de Stéphane Brun et consorts est admis » ;
- III. « les décisions rendues le 27 juin 2006 par le Conseil communal de Lausanne et le 13 septembre 2006 par le Département des Infrastructures sont annulées ».

Concernant le projet de route de contournement, au vu des multiples déclarations contradictoires lues dans la presse, émanant la plupart du temps de personnes n'ayant pas suivi la procédure, il convient d'être extrêmement précis en se fondant sur le seul document valable, soit l'arrêt du TA dans sa globalité.

Il est important ici d'expliquer pourquoi le dispositif du Tribunal Administratif est très clair d'un point de vue légal. Lorsque le TA dans ses conclusions dit qu'il « annule les décisions du Conseil communal », il n'annule pas l'ensemble du rapport-préavis n° 2005/83 avec le PPA et l'EIE. En fait, il annule seulement les « décisions attaquées » (cf p. 20 de l'arrêt), c'est-à-dire celles relatives à la route de contournement. Pour comprendre ce point essentiel, il est indispensable de se référer au reste de l'arrêt et plus précisément à l'objet des recours et aux décisions attaquées.

A cet égard, il y a lieu de constater ce qui suit :

- ASVF et consorts ont déclaré recourir tant contre la Décision finale concernant l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) que contre le PPA. Ce recours a été jugé irrecevable, la conséquence étant que la Décision finale relative à l'EIE est pleinement acceptée (p. 12 de l'arrêt).

- Quant à Stéphane Brun et consorts, ils ont limité leur recours aux seules décisions rendues par le Conseil communal le 27 juin 2006 et par le DINF le 13 septembre 2006 « *en ce qui concerne le projet de route de contournement* » (p. 9 de l'arrêt).
- La limitation de l'objet du recours est rappelée à plusieurs reprises par l'arrêt. En page 2, l'objet est précisé comme étant les décisions du Conseil communal et du DINF adoptant et approuvant la route de contournement. En page 9, lettre G, il est indiqué que les recourants Brun et consorts ont recouru contre les décisions concernant la route. En page 11, considérant 1, il est rappelé que les décisions « entreprises » sont celles relatives à la route. En page 26, considérant 7, quelques lignes avant le dispositif final, il est expressément dit que « *les décisions entreprises doivent être annulées* ». La conclusion III du TA (« *les décisions rendues le 27 juin 2006 par le Conseil communal de Lausanne et le 13 septembre 2006 par le Département des infrastructures sont annulées* » étant liée aux considérants de l'arrêt, l'annulation ne concerne donc que le point précis de la route de contournement. Les autres décisions restent pleinement en vigueur.
- Le Tribunal n'a mis en cause qu'un seul élément purement formel, se bornant à contester l'absence d'enquête publique des mesures d'accompagnement complémentaires décidées par l'Autorité, résultant de la concertation avec les opposants. Ces modifications, objet du présent rapport-préavis, vont toutes dans le sens d'une protection accrue des riverains et leur sont donc entièrement favorables. Elles leur ont été présentées et expliquées. La Municipalité a d'ailleurs toujours eu l'intention de les soumettre à l'enquête publique.
- Quant au fond, le Tribunal Administratif s'est longuement penché sur le projet de route de contournement pour conclure, finalement, que « *l'opportunité du projet n'a pas à être niée* » (p. 26, consid. 6 in fine). Le Tribunal Administratif a donc confirmé la liberté d'appréciation de l'Autorité politique et a clairement déclaré qu'il n'était pas habilité « *à lui substituer une autre solution qui serait également appropriée* ». Ainsi, le TA a non seulement admis le principe du contournement de la Sallaz, mais également celui du choix de la variante de schéma de circulation.

En page 26, le TA a résumé tous ses considérants par les termes suivants : « *Au vu de ce qui précède, les décisions entreprises doivent être annulées pour le motif formel relatif à la soumission à l'enquête publique de divers ouvrages, même si l'opportunité du projet litigieux, sous réserve des objets de cette enquête, n'est pas niée. Alors que les recourants ASVF et consorts sont déboutés, les recourants Stéphane Brun et consorts n'obtiennent que partiellement gain de cause. Pour des motifs d'équité, il y a lieu de compenser les dépens.* ».

En conclusion, il ressort de cet arrêt que :

- la décision d'approbation de l'étude d'impact n'est pas mise en cause ;
- l'opportunité et le choix de la variante de schéma de circulation et le tracé de la route de contournement sont ratifiés ;
- le PPA 721 « Flon supérieur » en vigueur est validé ;
- les éléments modifiant le projet et susceptibles de toucher des intérêts dignes de protection doivent faire l'objet d'une enquête publique complémentaire.

Dès lors que l'ensemble du projet n'a pas été remis en cause, la Municipalité a procédé en décembre 2007 à la mise à l'enquête publique complémentaire des ouvrages d'accompagnement, conformément, d'une part, aux instructions de l'arrêt du TA, et d'autre part, à l'article 58, alinéa 5 LATC.

4. DESCRIPTION DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT A LA ROUTE DE CONTOURNEMENT

Préalablement adoptées par le Conseil communal dans l'étude d'impact sur l'environnement (rapport-préavis n° 2005/83, chapitre 11), les mesures d'accompagnement liées à la construction de la route de contournement sont essentiellement des mesures de protection contre les nuisances sonores. Elles sont complétées par un giratoire, une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes et des ouvrages secondaires. Ces dispositions sont décrites du sud au nord, soit le long de la route de contournement et de la route de la Feuillère, puis sur le tronçon sud de la route d'Oron.

Aussi, compte tenu des mesures d'accompagnement adoptées en juin 2006, les études acoustiques des trois secteurs ont été réactualisées et les dispositions de protection optimisées. L'ensemble du dossier des mesures d'accompagnement complémentaires a été soumis à l'examen préalable du Département des infrastructures (DINF) conformément à l'article 3, respectivement 10 de la Loi sur les routes (LRou). Ainsi préalablement examiné par le Département des infrastructures et conformément à l'article 13 de la Loi sur les routes (LRou), ainsi qu'à l'article 58 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), les mesures d'accompagnement ont été soumises à l'enquête publique complémentaire du 21 novembre au 21 décembre 2007.

4.1 Couverture végétalisée de la route

Les débats et séances qui ont fait suite à la procédure de mise à l'enquête et au préavis ont abouti au dépôt d'un postulat de Mme Adèle Thorens qui vise, parmi d'autres mesures, à végétaliser la couverture de la route. Cette dernière est souhaitée couverte sur la plus grande partie possible.

Pour ce faire et pour pouvoir supporter les charges et les poussées des terres, il est nécessaire de passer d'une structure de couverture légère (projet initial) à une structure lourde, en béton armé. Le principe de construction consiste en une galerie, ajourée côté ouest, vers le pont du m2 entre les profils 7 à 15 (voir annexe). Elle n'est pas prolongée à l'Est du pont du m2 à cause de la présence du raccordement de la route privée et du giratoire.

Issue d'un concept architectural original, la galerie présente, sur sa face visible à l'ouest, des piliers obliques de manière à former un zigzag. La dalle de la toiture est également travaillée et présente longitudinalement des pans successivement horizontaux et inclinés, de manière à créer un plafond à facettes variables.

La galerie est prolongée au droit de son portail sud par un mur de soutènement, puis par un escalier. Ces éléments serviront de support et d'accès à la future placette sud prévue dans le projet d'aménagement de la place de La Sallaz.

La couverture de la route de contournement est favorable au remblayage de toute la zone sise entre l'ouvrage et le talus actuel. Elle permet également de mettre en place une couche suffisante de terre sur la toiture de la galerie. Une surface supplémentaire de plus de 1'200 m² pourra ainsi être végétalisée. Pour des raisons de sécurité, elle ne sera pas accessible au public.

4.2 Talus antibruit végétalisé

La paroi antibruit initialement prévue dans l'enquête de juin 2005 entre les profils 18 à 25 (côté Est) est remplacée par un remblai en terre armée végétalisée faisant office de talus antibruit.

Ce dernier, dont la pente sera d'environ 60 à 70°, sera ensemencé avec un mélange de graines approprié aux constructions de ce type tandis que la surface supérieure, d'environ 800 m² non accessibles au public, sera en prairie maigre parsemée de quelques buissons.

Le talus antibruit végétalisé court sur environ 90 m et mesure entre 5 et 7.50 m de haut, ce qui est davantage que la hauteur strictement requise pour protéger les bâtiments riverains.

Cette modification améliore l'intégration paysagère de la route ainsi que le bilan végétal et écologique du site. La fonction de l'ouvrage et les résultats attendus restent les mêmes en terme de protection contre les nuisances sonores.

4.3 Passerelle accessible aux piétons et cyclistes

En préambule, il convient de préciser que la passerelle n'est pas à proprement parler incluse dans les mesures d'accompagnement complémentaires, mais elle est décrite ici car son concept architectural a évolué depuis la première mise à l'enquête.

Initialement pensée comme une simple structure aux dimensions strictement nécessaires à son emploi, la passerelle a fait l'objet d'un concept architectural novateur qui lui a donné une dimension d'ouvrage d'art.

Pour respecter la pente maximale autorisée pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, elle a été également allongée de 50 à 80 mètres. Sa largeur est également modifiée et varie de 3 à 6 mètres.

L'ouvrage est conçu comme une auge en béton armé de forme variable. Un revêtement en bois (plancher et garde-corps) vient habiller l'intérieur de la forme. La surface du plancher est traitée pour assurer la qualité antidérapante nécessaire. Les piétons et les cyclistes seront les bénéficiaires de cette liaison en direction de la zone de sports et loisirs ainsi que vers les bois de Sauvabelin. Un éclairage de circonstance assurera la visibilité et la luminosité nécessaires pendant la nuit.

La passerelle est totalement indépendante de toute autre structure et enjambe le pont du m2 en laissant le gabarit nécessaire au passage des rames du métro. Elle aboutit sur une butte à l'ouest. Les rampes d'accès de cette dernière ont une pente maximale de 6 % (adaptée aux personnes à mobilité réduite) et un escalier permet de la relier directement à la zone de sports et loisirs. L'ensemble de la butte sera végétalisée en harmonie avec les autres aménagements du site du vallon du Flon.

4.4 Giratoire

Afin de modérer la vitesse sur la route de contournement et en réponse à la demande faite par le Conseil communal lors de l'adoption du rapport-préavis n° 2005/83, il a été décidé d'aménager un giratoire à mi-parcours. Celui-ci, d'un diamètre de 26 mètres avec un îlot franchissable, permet de connecter les accès à l'usine TRIDEL ainsi qu'au futur parking public du bâtiment C.

La fonction de rebroussement qu'offre le giratoire permet aux riverains du quartier situé à l'ouest de la route de Berne et au sud du chemin de Boissonnet de faire demi-tour pour sortir de ville en direction du nord. Il autorise également le rebroussement aux camions de livraison de la Migros, évitant ainsi un tourner à gauche à la descente. Ceci réduit l'impact des accès aux quais de livraison.

4.5 Influences sur les pentes du projet routier initial

Les influences de toutes ces adaptations sur les caractéristiques géométriques du tracé initial de la route de contournement sont très faibles. L'axe en plan reste inchangé. Le profil en long a été adapté sur l'ensemble du tracé pour répondre aux contraintes de l'insertion du giratoire et à celles liées aux raccordements à la voirie existante. Les pentes en sont légèrement modifiées et passent :

- de 7.4 % à un maximum de 8.5 % pour la partie nord ;
- de 9.3 % à 9.9 % pour la partie sud.

4.6 Dalles de répartition et de transition sur le tunnel du m2

La proximité de la chaussée avec la voûte du tunnel du m2 de la route de Berne nécessite la construction d'une dalle de répartition, afin de préserver l'ouvrage existant du m2 des sollicitations de l'infrastructure routière et du trafic.

4.7 Parois et mesures antibruit supplémentaires

4.7.1 Paroi antibruit entre les profils 25 à 29

L'étude complémentaire a fait apparaître un besoin de protection pour ce secteur, dans le cas où le socle du bâtiment C ne serait pas réalisé. A ce jour, le Plan Partiel d'Affectation est entré en force et l'immeuble C est en passe d'être mis à l'enquête publique. Il n'y a donc pas de raisons de croire que le socle de ce dernier ne sera pas construit avant la mise en service de la route de contournement. Dans le cas contraire, la paroi à construire devrait avoir 4,25 mètres de hauteur et une longueur d'environ 40 mètres.

4.7.2 Paroi antibruit végétalisée entre les profils 38 et 42

A l'issue des vérifications des niveaux de bruit, aucune mesure de protection ne s'avère nécessaire pour les habitants du quartier route de Berne - chemin de Boissonnet, excepté pour ceux logeant à la route de Berne 1, 7 et 9.

Toutefois, afin de tranquilliser un grand nombre de riverains ayant réagi à l'enquête de juin 2005, la Municipalité a proposé, dans le cadre de la conciliation, une mesure volontariste allant au-delà des prescriptions de l'OPB consistant à ériger une paroi antibruit végétalisée entre les profils ci-dessus, à l'arrière trottoir, côté nord. Celle-ci s'étend sur une longueur de 40 mètres et sera haute de 2 mètres.

4.7.3 Paroi antibruit végétalisée au sud de l'immeuble route de Berne 7 et fenêtres isolantes pour les immeubles route de Berne 1, 7 et 9

Lors de la mise à l'enquête publique de juin 2005, seule la pose de fenêtres isolantes était prévue pour cet immeuble. L'étude de détail d'octobre 2007 propose une protection accrue mais mixte, avec la mise en place d'une paroi antibruit végétalisée en limite sud de la parcelle construite et la pose de fenêtres antibruit pour les étages supérieurs des façades exposées.

La paroi prévue s'étend sur environ 35 mètres et sera d'une hauteur de 4 mètres. Elle sera du même type que la précédente. S'agissant des étages supérieurs des façades exposées, et pour autant que les fenêtres existantes ne soient pas conformes, il sera procédé à leur remplacement. Cette mesure concerne les immeubles suivants :

- Route de Berne 1 : façade nord et ouest ;
- Route de Berne 7 : façade sud et ouest ;
- Route de Berne 9 : façade sud, sur la partie côté ouest.

4.8 Dispositif antibruit à la route de la Feuillère

Dans le dossier de mise à l'enquête publique de juin 2005, les mesures d'accompagnement antibruit hors périmètre de la route de contournement étaient décrites au point 7.1.4 du rapport d'impact sur l'environnement (RIE, 17 mai 2005). Celles-ci ont été affinées suite à l'étude acoustique complémentaire (rapport Monay de septembre 2005).

Ainsi dans le cadre de l'Etude d'Impact sur l'Environnement (EIE), au chapitre 11 du rapport-préavis n° 2005/83, ces dispositions de protection antibruit ont été avalisées par le Conseil communal (autorité compétente). Par ailleurs elles ont été présentées aux opposants concernés au cours des séances de conciliation en automne 2005.

Compte tenu des adaptations du projet routier, les études acoustiques de détail ont été réactualisées en automne 2007 et ont accompagné l'enquête publique complémentaire de décembre 2007.

4.8.1 Revêtement phono-absorbant

La pose d'un revêtement phono-absorbant était prévue dès le début du projet en 2005. Il sera posé sur la totalité de la route de la Feuillère. L'atténuation de bruit attendue est de - 2 dB(A) sur le long terme.

4.8.2 Paroi antibruit au sud de la route de la Feuillère

La paroi projetée s'étend sur 220 mètres et sa hauteur varie de 1.50 à 3.60 mètres, en fonction de l'éloignement des bâtiments à protéger. Afin de garantir un maximum de lumière sur les façades nord des immeubles situés au sud et pour minimiser son impact visuel, la paroi sera principalement en matériau transparent.

4.8.3 Fenêtres avec vitrage isolant

Malgré les deux mesures précédentes, certaines fenêtres des locaux à usage sensible au bruit devront être insonorisées. Les immeubles ou parties d'immeubles concernés sont :

- Ch. de la Chaumière 3, façades sud et ouest 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} étage
- Ch. de Chantemerle 23, façade nord 2^{ème} étage

4.9 Route d'Oron

La route d'Oron, dans le secteur influencé par le projet, soit du carrefour avec la route de la Feuillère jusqu'à la place de La Sallaz, fera l'objet de deux mesures de protection contre le bruit :

- a) Revêtement phono-absorbant sur l'ensemble de la route entre le carrefour Feuillère – Oron et le carrefour Temple – Victor-Ruffy.
- b) Fenêtres avec vitrage isolant sur les bâtiments identifiés comme nécessitant des mesures de protection contre le bruit dans les études acoustiques. Pour tous les immeubles cités dans ledit rapport et qui figurent sur le plan de situation du service du cadastre mis à l'enquête complémentaire, l'examen détaillé du type des fenêtres existantes et le résultat du suivi environnemental permettront de déterminer lesquelles devront être remplacées. Dans une première approche, ce nombre est estimé à 150 pièces environ.

5. PROCEDURE DE MISE A L'ENQUETE COMPLEMENTAIRE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT

Préalablement examiné par le Département des infrastructures (DINF) conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi sur les routes (LRou) ainsi qu'à l'article 58 de la loi sur l'aménagement du territoire (LATC), les mesures d'accompagnement et les modifications du projet ont été soumises à l'enquête publique complémentaire du 21 novembre 2007 au 21 décembre 2007. Celle-ci a suscité neuf oppositions et une observation. Comme dans la première mise à l'enquête de juin 2005, des séances de concertation ont donné l'occasion à la plupart des opposants d'exposer leur position à la Direction des travaux. Certains échanges ont permis de répondre à plusieurs points d'inquiétude et de dissiper des malentendus.

Parallèlement à cette concertation avec les opposants, et après avoir proposé des mesures antibruit à la source (revêtement phono-absorbant) et des mesures de protection sur le chemin de propagation (paroi antibruit), la Direction des travaux a procédé, conformément à la législation, à la demande d'allègements auprès du service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN). En effet, conformément aux articles 7 et 8, respectivement 10 de l'OPB, le service cantonal a examiné le dossier complet soumis à l'enquête complémentaire ainsi que les oppositions qui en résultent. Après analyse, il a octroyé les allègements pour l'ensemble des bâtiments figurants sur le plan de géomètre du 6 novembre 2007 tel qu'affiché au pilier public lors de ladite enquête.

Ainsi, le SEVEN accepte d'accorder les allègements pour les trois bâtiments situés le long de la route de contournement (route de Berne n° 1, 7 et 9) de même que pour les deux bâtiments le long de la route de la Feuillère (chemin de la Chaumière n° 3 et chemin de Chantemerle n° 23). Pour ces deux derniers bâtiments, des mesures d'isolation acoustique (fenêtres isolantes) doivent être prises. En ce qui concerne les bâtiments situés le long de la route d'Oron, le SEVEN accepte également d'accorder les allègements demandés pour autant que des dispositions d'isolations acoustiques soient prises conformément à l'art. 10 OPB ainsi que de l'annexe 1 OPB.

En conséquence, le service cantonal (SEVEN) considère que le projet de route de contournement avec les mesures d'accompagnements respecte les exigences légales en matière de protection contre le bruit telles que définies dans la LPE et dans l'OPB.

5.1 Observation de Allianz Suisse, propriétaire de la parcelle 3577, route d'Oron 3 à Lausanne

« Nous prenons note qu'une vérification devra être effectuée en vue d'un éventuel assainissement des fenêtres de la façade est de l'immeuble mentionné ci-dessus.

Nous vous remercions de nous tenir informés du suivi de ce dossier, afin que nous puissions prendre les mesures utiles d'information auprès de nos locataires.

Par ailleurs, nous émettons d'ores et déjà les réserves d'usage quant aux éventuelles indemnités que des locataires de l'immeuble précité pourraient réclamer pour les nuisances sonores accrues en raison de l'augmentation du trafic pendant la réalisation du projet.

En effet, dans le cadre d'une procédure devant le Tribunal des baux, nous pourrions être contraints d'indemniser les locataires et le cas échéant, nous nous permettrons de vous en demander le remboursement.»

Réponse

La représentante d'Allianz Suisse a été reçue en séance de concertation par des représentants de la Direction des travaux en date du 28 février 2008. Elle a affirmé ne pas avoir d'objection particulière au projet de réaménagement de la Sallaz. Elle a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informée qu'un suivi environnemental permettra de définir précisément les dispositions à prendre pour protéger l'immeuble de la route d'Oron 3 conformément à l'OPB. Ce suivi sera exécuté après la mise en service du projet de route de contournement de La Sallaz.

Dans le cas où les contraintes légales de l'OPB ne seraient pas respectées, il sera alors nécessaire d'examiner l'état des fenêtres existantes sur la façade identifiée dans la présente procédure. Cette évaluation permettra de procéder au remplacement desdites fenêtres et ce, uniquement pour les locaux à usage sensible au bruit.

Après approbation des notes de la séance de concertation, Allianz Suisse a, par son courrier du 13 mars 2008, retiré son observation.

5.2 Opposition des Retraites Populaires, propriétaire de la parcelle 3616, route d'Oron 23-25 à Lausanne

« Nous avons pris connaissance des projets concernant l'aménagement cité en référence déposés auprès du service d'urbanisme.

Par la présente et afin de sauvegarder les droits des Retraites Populaires, nous formons opposition au projet concerné en nous fondant sur les éléments suivants.

Les Retraites Populaires sont propriétaires d'un immeuble sis sur la parcelle n° 3616, route d'Oron 23-25, Cet immeuble est situé au bord de la route d'Oron au sud et en retrait de quelques 50 mètres de la route de la Feuillère au nord.

Selon le projet mis à l'enquête, l'évitement du quartier de La Sallaz se fera par l'Ouest en empruntant le chemin des Cascades, situé dans la zone de l'usine Tridel.

Par l'Est, les véhicules en provenance de la route de Berne emprunteront la route de la Feuillère, puis la route d'Oron, ainsi qu'en sens inverse.

Ce deuxième tracé est appelé à engendrer un surcroît important de trafic automobile selon les chiffres suivants ressortant de l'étude municipale, renseignements qui nous ont été communiqués par vos services.

Actuellement

Route de la Feuillère : 10'000 véhicules/jour

Route d'Oron : 9'000 véhicules/jour

Dans le futur, si le projet aboutit

Route de la Feuillère : 18'000 véhicules/jour

Route d'Oron : 10'500 véhicules/jour

Vu l'accroissement de trafic prévu sur ces deux artères, la réalisation du projet mis à l'enquête engendrera une augmentation importante des nuisances sonores pour les locataires, lesquels pourraient faire valoir des prétentions envers le bailleur contraignant ainsi Les Retraites Populaires à intervenir afin de diminuer le défaut.

Fondées sur ces éléments, et sur la base des articles 9 et 63 et suivants de la loi sur l'expropriation, Les Retraites Populaires réclament la réparation intégrale du préjudice qui résultera pour elles de la réalisation du projet de contournement du quartier de La Sallaz.

Pour terminer, nous avons pris acte des mesures antibruit prévues sur le domaine public afin de réduire les nuisances sonores, à savoir la pose d'une paroi antibruit le long de la route de la Feuillère et la pose d'un tapis-phonie sur le revêtement des routes de la Feuillère et d'Oron.

Quant aux mesures prévues sur l'immeuble propriété des Retraites Populaires, nous relevons qu'elles devront faire l'objet d'un accord avec la commune de Lausanne, ce qui pourrait permettre, cas échéant, de retirer la présente opposition. »

Réponse

Les représentants des Retraites Populaires ont été reçus en séance de concertation par des représentants de la Direction des travaux en date du 28 février 2008. Ils ont affirmé ne pas être des opposants de principe à la route de contournement et au projet de la place de La Sallaz. Ils ont reçu toutes les réponses à leurs questions et ont été informés qu'un suivi environnemental permettra de définir précisément les dispositions à prendre pour protéger l'immeuble de la route d'Oron 23-25 conformément à l'OPB. Ce suivi sera exécuté après la mise en service du projet de route de contournement de La Sallaz.

Dans le cas où les contraintes légales de l'OPB ne seraient pas respectées, il sera alors nécessaire d'examiner l'état des fenêtres existantes sur les façades identifiées dans la présente procédure. Cette évaluation permettra de procéder au remplacement desdites fenêtres et ce, uniquement pour les locaux à usage sensible au bruit.

Les notes de séance ont été approuvées par les représentants des Retraites Populaires. Ces derniers se disent prêts à signer un accord conditionné aux résultats du suivi environnemental et d'études complémentaires permettant une protection accrue.

5.3 Opposition de la Régie Galland & Cie SA au nom de M. Olivier Daulte, propriétaire de la parcelle 3578, route d'Oron 5 à Lausanne

« Nous constatons une inégalité de traitement dans les mesures d'allègement acoustique à requérir auprès de l'autorité cantonale. En effet, nous ne comprenons pas pourquoi la façade Nord de notre bâtiment ne bénéficie pas non plus de potentiels allègements à requérir.

La liste des objets à remplacer n'est pas pré établie et laisse un flou qu'il est difficile de pouvoir admettre en l'état. »

Réponse

Le représentant de la régie Galland SA a été reçu en séance de conciliation par la Direction des travaux en date du 12 février 2008. Il a reçu toutes les réponses à ses questions et a été informé qu'un suivi environnemental permettra de définir précisément les dispositions à prendre pour protéger l'immeuble de la route d'Oron 5 conformément à l'OPB. Ce suivi sera exécuté après la mise en service du projet de route de contournement de La Sallaz.

Dans le cas où les contraintes légales de l'OPB ne seraient pas respectées, il sera alors nécessaire d'examiner l'état des fenêtres existantes sur la façade identifiée dans la présente procédure. Cette évaluation permettra de procéder, le cas échéant, au remplacement desdites fenêtres et ce, uniquement pour les locaux à usage sensible au bruit.

Tout en approuvant les notes de la séance de conciliation, la régie Galland SA, par son courrier du 25 février 2008, maintient son opposition.

5.4 Opposition de La Paroisse Catholique de Saint-Étienne à La Sallaz, propriétaire de la parcelle 3589, route d'Oron 10-12 à Lausanne

« Après consultation des plans et dossiers relatifs à la mise à l'enquête susmentionnée, nous nous permettons de vous confirmer notre réclamation de ne pas être mentionné dans la liste des propriétaires concernés par une demande d'allègement (OPB art, 7,9 et 10).

Les nuisances accrues sur la Route d'Oron concernent également la propriété de la Paroisse St Etienne (parcelle 3589), à l'instar de ses voisins immédiats (Leidi à la Route d'Oron 8 et Colosa à la Route d'Oron 14) qui figurent sur la liste du 6.1.07 du géomètre de la ville.

Nous vous prions de considérer la présente comme opposition jusqu'à plus ample informé.

Par ailleurs, nous avons pris note que les profils de la Route d'Oron ne subiront aucune modification et que le revêtement sera phono absorbant. Aussi nous partons du principe qu'il n'en découlera aucune participation financière pour l'Association paroissiale catholique de St- Etienne à La Sallaz. »

Réponse

Les représentants de la paroisse catholique de Saint-Etienne ont été reçus en séance de concertation par des représentants de la Direction des travaux en date du 29 février 2008. Ils ont reçu toutes les réponses à leurs questions et ont été informés en particulier que le bâtiment de la cure (route d'Oron 10) est conforme aux contraintes de l'OPB (respect des VLI). De plus, le bâtiment de l'église en cours de rénovation, n'est pas considéré comme un « local à usage sensible au bruit » au sens de l'OPB.

Toutefois, et comme envisagé dès 2005, la Direction des travaux procédera à un suivi environnemental permettant de définir précisément les dispositions à prendre pour protéger l'immeuble de la route d'Oron 10 conformément à l'OPB. Ce suivi sera exécuté après la mise en service du projet de route de contournement de La Sallaz.

Dans le cas où les contraintes légales de l'OPB ne seraient pas respectées, il sera alors nécessaire d'examiner l'état des fenêtres existantes sur la façade directement exposée au trafic. Cette évaluation permettra de procéder, le cas échéant, au remplacement desdites fenêtres et ce, uniquement pour les locaux à usage sensible au bruit.

Après approbation des notes de la séance de concertation, la paroisse catholique de Saint-Etienne a, par son courrier du 11 mars 2008, retiré son opposition.

5.5 Opposition de M. Charles Noverraz, propriétaire de la parcelle 3601, route d'Oron 20 à Lausanne

« En ayant pris connaissance du projet des mesures d'accompagnement concernant le projet cité en référence, j'ai pu constater que vous alliez remplacer les fenêtres (N-O, N-E, S-O) pour ma maison située à la route d'Oron 20 et je vous en remercie.

Cependant, l'augmentation du trafic respectivement des nuisances selon le rapport du bureau Monay dans la route d'Oron, représentent également une diminution de la valeur de la parcelle 3601 vu qu'elle se situe en bordure de la route d'Oron.

Le jardin entourant la maison, contenant des places de jeux pour les enfants et des fruitiers, ainsi que la terrasse et les balcons sont utilisés par mes locataires. L'augmentation des nuisances défavorise l'utilisation habituelle du jardin et du balcon surtout pendant les soirées d'été.

Il me semble indispensable de prévoir un mur antibruit pour ma parcelle comme vous le prévoyez également pour la Route de la Feuillère.

Mes raisons sont les suivantes:

- Perte de valeur de l'immeuble / de la parcelle
- Perte locative éventuelle
- Nuisances accrues pour mes locataires

Selon les indications dont je dispose, le tapis antibruit ne peut au mieux amener que 2-3dB de moins, il ne peut donc s'agir que d'une mesure complémentaire.

En regard des remarques ci-dessus, je vous prie de prendre note de mon opposition au projet de contournement tel que prévu. »

Réponse

L'opposant, domicilié à Savigny, est propriétaire de la parcelle 3601 comprenant une maison qu'il loue à la famille Krüger. Des représentants de la Direction des travaux ont été reçus sur place par le propriétaire et les locataires pour une séance de concertation en date du 3 mars 2008. M. Noverraz et la famille Krüger ont reçu toutes les réponses à leurs questions et ont été informés qu'un suivi environnemental permettra de définir précisément les dispositions à prendre pour protéger l'immeuble de la route d'Oron 20 conformément à l'OPB. Ce suivi sera exécuté après la mise en service du projet de route de contournement de La Sallaz.

Dans le cas où les contraintes légales de l'OPB ne seraient pas respectées, il sera alors nécessaire d'examiner l'état des fenêtres existantes sur les façades identifiées dans la présente procédure. Cette évaluation permettra, le cas échéant, de procéder au remplacement desdites fenêtres et ce, uniquement pour les locaux à usage sensible au bruit.

En ce qui concerne la demande de paroi antibruit le long de la propriété de M. Noverraz sise à la route d'Oron 20, la Municipalité précise qu'une telle mesure ne serait pas efficace le long de cet axe. En effet, il importe d'assurer une continuité de la paroi pour obtenir une protection efficace. La particularité unique de la route de la Feuillère, sans aucun accès riverain, permet d'atteindre une protection efficace avec une paroi antibruit continue, ce qui ne serait pas le cas sur d'autres axes du centre-ville et sur la route d'Oron en particulier, où de nombreux accès privés sont à maintenir. C'est la raison pour laquelle, en plus du revêtement phono-absorbant, il est proposé sur la route d'Oron, le remplacement des fenêtres dans les cas qui seront identifiés dans le cadre du suivi environnemental.

En outre, pour le jardin autour du bâtiment, signalons encore que l'OPB exige uniquement une protection dans les « locaux à usage sensible » au bruit. Dès lors, force est de constater que les jardins ne font pas l'objet de protection dans le cadre de cette ordonnance.

Après approbation des notes de la séance de concertation, M. Noverraz, par son fax du 6 mai 2008, a retiré son opposition.

5.6 Opposition de Maître Bovay au nom de SI La Germandrée, propriétaire de la parcelle 7295, chemin de la Chaumière 6 et de Mme Anne Brugger, propriétaire de la parcelle 7296, chemin de la Chaumière 8 à Lausanne

« Les immeubles de mes mandantes sont situés au nord de la route de la Feuillère. A l'instar des immeubles situés au sud, ils vont subir un accroissement sensible des nuisances sonores dû à l'augmentation massive de la circulation que le détournement du trafic de transit de La Sallaz va reporter sur cet axe de circulation déjà très chargé aujourd'hui. On rappelle que la variante B4, qui a été choisie par l'autorité municipale, concentre la diminution du trafic sur l'avenue Victor-Ruffy au détriment de l'avenue du Bugnon et augmenterait de plus de 80% le trafic sur la route de la Feuillère malgré l'effet du métro M2 et la réorganisation des TL 08. Cette déviation du trafic provoquerait une augmentation du bruit routier de 4,7 dB le jour et de 5,2 dB la nuit, d'après le rapport de l'ingénieur Gilbert Monay du 15 septembre 2005, ce qui va entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) prévues par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Pour atténuer les impacts sonores du détournement du trafic empruntant aujourd'hui la place de La Sallaz, la Municipalité de Lausanne projette diverses mesures de protection contre le bruit sur la route de la Feuillère. D'après les documents d'enquête complémentaire, il s'agit de la pose d'un revêtement routier phono-absorbant, de la construction à l'arrière du trottoir longeant le sud de la route d'une paroi antibruit de 220 mètres de long et de 1,5 à 3,6 mètres de haut, formée d'une partie verticale composée d'un matériau opaque et phono-absorbant (on ignore lequel) surmontée d'une partie oblique et transparente censée dévier la réflexion du bruit au-dessus des immeubles situés au nord de la route et, enfin, de la pose de fenêtres isolantes sur certaines parties des immeubles sis chemin de la Chaumière 3 et chemin de Chantemerle 23.

Rien n'est prévu en revanche pour protéger les immeubles situés au nord de la route de la Feuillère.

Ce dispositif de protection contre le bruit, qui est lacunaire s'agissant du nord de la route, se fonde sur une étude acoustique complémentaire réalisée par le bureau d'ingénieur Gilbert Monay le 10 octobre 2007. Pour calculer les valeurs d'immission déterminantes, M. Monay a pris notamment pour hypothèse de calcul les prévisions de trafic figurant dans le rapport d'impact du 17 mai 2005 (RIE) qui fixe à 7400 le nombre de véhicules supplémentaires respectivement à 16'500 véhicules le trafic journalier moyen global sur la route de la Feuillère en 2008.

Les opposantes remettent en cause ces chiffres qui figurent certes dans le RIE, mais qui n'ont jamais été documentés ni pu être vérifiés ou confrontés à un autre modèle de calcul. Ils résultent d'une pure projection cumulant de surcroît deux prévisions tout à fait hypothétiques : une première prévision relative aux effets de

la suppression du trafic de transit de La Sallaz sur la route de la Feuillère (qui sont en soi plus qu'incertains) et une seconde prévision relative aux effets de décharge du M2 et du réseau TL 08. Or, personne ne saurait quantifier aujourd'hui avec suffisamment de certitude les effets conjugués de ces trois causes !

Les opposantes remettent également en cause l'exactitude des valeurs d'immission figurant à l'annexe 1 du rapport complémentaire de l'ingénieur Monay du 10 octobre 2007. Ces valeurs diffèrent parfois sensiblement des chiffres qui figuraient dans les annexes de son premier rapport acoustique du 15 septembre 2005. L'exemple de l'immeuble situé au chemin de la Chaumière 1 est particulièrement éloquent à cet égard : de 58 dB dans le premier rapport, on est passé à 61 dB le jour dans le second rapport; il en va de même la nuit où les chiffres passent de 52 dB à 55 dB!

En d'autres termes, à trois ans d'intervalle, le même bureau d'ingénieur annonce des valeurs différentes pour certains immeubles alors que les hypothèses de base n'ont pas changé, ce qui laisse planer de sérieux doutes sur la crédibilité des chiffres indiqués...

Or, ces prévisions et ces valeurs conditionnent directement le type et l'emplacement des ouvrages de protection qui sont nécessaires en l'occurrence pour réduire les émissions du bruit routier à des seuils respectant les valeurs limites d'immission.

Pour les immeubles situés au nord de la route de la Feuillère, les nuisances sonores vont être aggravées par la réflexion du bruit contre la paroi que le projet prévoit de construire de l'autre côté de la chaussée qui ne pourra pas absorber entièrement le bruit provenant de la route. Le projet n'en tient pas compte, à tort.

Cela étant, les incertitudes découlant des projections susmentionnées exposent mes mandantes à un risque très sérieux que les valeurs limites d'immission se trouvent dépassées au nord de la route de la Feuillère en dépit (ou à cause) des ouvrages de protection projetés en l'espèce, ce d'autant plus que la marge de manoeuvre est très faible pour certains immeubles.

A l'instar des propriétaires Brun et consorts, mes mandantes ne peuvent supporter ce risque.

Elles réclament par conséquent la pose de fenêtres isolantes sur les façades de leurs deux immeubles exposés au bruit routier.

Tous autres moyens sont réservés.

Outre la participation à la séance de conciliation prévue par la LATC, je demande à être entendu par la commission du conseil communal qui sera chargée de rapporter sur le projet.»

Réponse

Des discussions ont eu lieu entre les opposants et la Commune par l'intermédiaire des avocats-conseils respectifs. Ces débats n'ont pas abouti à un accord, mais les opposants ont admis que leur droit d'être entendu a été respecté par ces échanges.

En ce qui concerne la remise en cause des valeurs de reports de trafic, il convient de se référer à la réponse à M. Monod au point 5.9 du présent rapport-préavis.

Pour le surplus, la Municipalité rappelle les éléments de réponse qui figurent dans le rapport préavis n° 2005/83 en page 41 – 42 (chapitre 10.10 et 10.11). En référence à l'étude acoustique d'octobre 2007, il est confirmé que le revêtement phono-absorbant ainsi que la configuration des lieux permet le respect des valeurs limites d'immission (VLI) pour les immeubles Chaumière 5, 6 et 8 conformément à l'OPB.

En outre, et comme envisagé dès 2005, la Direction des travaux procédera à un suivi environnemental permettant de confirmer le respect des valeurs limites d'immission. Ce suivi sera exécuté après la mise en service du projet de route de contournement de La Sallaz.

Dans le cas où les contraintes légales de l'OPB ne seraient pas respectées, il sera alors nécessaire d'examiner l'état des fenêtres existantes sur les façades directement exposées au trafic. Cette évaluation permettra de procéder, le cas échéant, au remplacement desdites fenêtres et ce, uniquement pour les locaux à usage sensible au bruit.

5.7 Opposition de Maître Bovay au nom MM. Jean-Pierre Brun, Stéphane Brun, Marc Lavanchy et de Mme Catherine Lavanchy, propriétaires de la parcelle 7253, route de Berne 26, respectivement copropriétaires de la parcelle 7254, chemin de la Chaumière 1 à Lausanne

« Les immeubles de mes mandants sont situés au sud-ouest de la route de la Feuillère. Ils vont subir un accroissement sensible des nuisances sonores dû à l'augmentation massive de la circulation que le détournement du trafic de transit de La Sallaz va reporter sur cet axe de circulation déjà très chargé aujourd'hui. On rappelle que la variante B4, qui a été choisie par l'autorité municipale, concentre la diminution du trafic sur l'avenue Victor-Ruffy au détriment de l'avenue du Bugnon et augmenterait de plus de 80% le trafic sur la route de la Feuillère malgré l'effet du métro M2 et la réorganisation des TL 08. Cette déviation du trafic provoquerait une augmentation du bruit routier de 4,7 dB le jour et de 5,2 dB la nuit, d'après le rapport de l'ingénieur Gilbert Monay du 15 septembre 2005, ce qui va en traîner un dépassement des valeurs limites d'immission (VL1) prévues par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Pour atténuer les impacts sonores du détournement du trafic empruntant aujourd'hui la place de La Sallaz, la Municipalité de Lausanne projette divers ouvrages de protection contre le bruit sur la route de la Feuillère. D'après les documents d'enquête complémentaire, il s'agit de la pose d'un revêtement routier phono-absorbant, de la construction à l'arrière du trottoir longeant le sud de la route d'une paroi antibruit de 220 mètres de long et de 1,5 à 3,6 mètres de haut, formée d'une partie verticale composée d'un matériau opaque et phono-absorbant (on ignore lequel) surmontée d'une partie oblique et transparente censée dévier la réflexion du bruit au-dessus des immeubles situés au nord de la route et, enfin, de la pose de fenêtres isolantes sur certaines parties des immeubles sis chemin de la Chaumière 3 et chemin de Chantemerle 23.

Ces mesures de protection contre le bruit se fondent sur une étude acoustique complémentaire réalisée par le bureau d'ingénieur Gilbert Monay le 10 octobre 2007. Pour calculer les valeurs d'immission déterminantes, cette étude prend notamment pour hypothèse de calcul les prévisions de trafic figurant dans le rapport d'impact du 17 mai 2005 (RIE) qui fixe à 7400 le nombre de véhicules supplémentaires respectivement à 16'500 véhicules le trafic journalier moyen global sur la route de la Feuillère en 2008.

Les opposants remettent en cause ces chiffres qui figurent certes dans le RIE, mais qui n'ont jamais été documentés ni pu être vérifiés ou confrontés à un autre modèle de calcul. Ils résultent d'une pure projection cumulant deux prévisions tout à fait hypothétiques : une première prévision relative aux effets de la suppression du trafic de transit de La Sallaz sur la route de la Feuillère (qui sont en soi plus qu'incertains) et une seconde prévision relative aux effets du M2 et du réseau TL 08. Or, personne ne saurait quantifier aujourd'hui avec suffisamment de certitude les effets conjugués de ces trois causes!

Les opposants remettent également en cause l'exactitude des valeurs d'immission figurant à l'annexe 1 du rapport complémentaire de l'ingénieur Monay du 10 octobre 2007. Ces valeurs diffèrent parfois sensiblement des chiffres qui figuraient dans les annexes de son premier rapport acoustique du 15 septembre 2005. L'exemple de l'immeuble situé au chemin de la Chaumière 1 est particulièrement éloquent à cet égard : de 58 dB dans le premier rapport, on est passé à 61 dB le jour dans le second rapport; il en va de même la nuit où les chiffres passent de 52 dB à 55 dB!

En d'autres termes, à trois ans d'intervalle, le même bureau d'ingénieur annonce des valeurs différentes pour certains immeubles alors que les hypothèses de base sont restées identiques, ce qui laisse planer de sérieux doutes sur la crédibilité des chiffres indiqués...

Or, ces prévisions et ces valeurs conditionnent directement le type et l'emplacement des mesures de protection contre le bruit qui sont nécessaires en l'occurrence pour réduire les émissions du bruit routier à des seuils respectant les valeurs limites d'immission.

Les documents d'enquête ne permettent pas de comprendre les raisons pour lesquelles le projet privilégie une paroi antibruit placée à l'arrière du trottoir qui, pour être efficace devrait atteindre à certains endroits 3,6 mètres de hauteur, alors que le premier rapport du bureau Monay du 15 septembre 2005 (page 9) indiquait clairement qu'une paroi située en bordure de chaussée d'une hauteur de 2,8 mètres eût été tout aussi, voire plus efficace ! Ils ne permettent pas non plus de comprendre pourquoi la hauteur de la paroi envisagée peut se limiter à 3,6 mètres aux points culminants alors, dans son premier rapport, l'ingénieur

Monay affirmait que la hauteur de cette paroi devait être de 4 mètres au moins à certains endroits pour éviter tous dépassements des VLI (loc. cit.).

A cela s'ajoute que l'intégration esthétique d'un ouvrage comme la paroi antibruit suggérée en l'espèce est très critiquable et devrait pousser l'autorité à choisir la solution dont l'impact est le plus faible, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Cela étant, les incertitudes consubstantielles aux projections susmentionnées exposent mes mandants à un risque très sérieux que les valeurs limites d'immission se trouvent dépassées malgré les mesures de protection projetées en l'espèce, ce d'autant plus que la marge de manoeuvre est très faible en particulier pour l'immeuble sis sur la parcelle 7254, chemin de la Chaumière 1 (61 dB le jour et 55 dB la nuit à l'état 2008, ce qui atteint les VLI nocturnes !).

Mes mandants ne peuvent supporter ce risque.

Ils réclament par conséquent la pose de fenêtres isolantes sur les façades de leurs deux immeubles exposés au bruit routier.

Tous autres moyens sont réservés.

Outre la participation à la séance de conciliation prévue par la LATC, je demande à être entendu par la commission du conseil communal qui sera chargée de rapporter sur le projet. »

Réponse

Des discussions ont eu lieu entre les opposants et la Commune par l'intermédiaire des avocats-conseils respectifs. Ces débats n'ont pas abouti à un accord, mais les opposants ont admis que leur droit d'être entendu a été respecté par ces échanges.

En ce qui concerne la remise en cause des valeurs de reports de trafic, il convient de se référer à la réponse à M. Monod au point 5.9 du présent rapport-préavis.

Pour le surplus, la Municipalité rappelle les éléments de réponse qui figurent dans le rapport-préavis n° 2005/83 en page 38 – 39 (chapitre 10.4, 10.5 et 10.6). En référence à l'étude acoustique d'octobre 2007, il est confirmé que le revêtement phono-absorbant de la route de la Feuillère ainsi que la paroi antibruit située à l'arrière du trottoir sud permettent le respect des valeurs limites d'immission (VLI) pour les immeubles route de Berne 26 et Chaumière 1 conformément à l'OPB. Il convient de relever que pour des raisons de sécurité publique et d'intégration dans l'espace rue, la paroi antibruit a été déplacée à l'arrière du trottoir sud comme présenté en son temps à la commission du Conseil communal chargé de l'examen du rapport-préavis n° 2005/83.

En outre, et comme envisagé dès 2005, la Direction des travaux procédera à un suivi environnemental permettant de confirmer le respect des valeurs limites d'immission. Ce suivi sera exécuté après la mise en service du projet de route de contournement de La Sallaz.

Dans le cas où les contraintes légales de l'OPB ne seraient pas respectées, il sera alors nécessaire d'examiner, pour les étages supérieurs, l'état des fenêtres existantes sur les façades directement exposées au trafic. Cette évaluation permettra de procéder, le cas échéant, au remplacement desdites fenêtres et ce, uniquement pour les locaux à usage sensible au bruit.

5.8 Opposition du MDL, Mouvement pour la défense de Lausanne et de M. Eric Magnin, copropriétaire de la parcelle 7221, chemin de Boissonnet 16 à Lausanne

« Le mouvement pour la défense de Lausanne s'oppose au projet cité ainsi que son président Eric Magnin à titre privé pour les raisons suivantes:

Remarques Générales

L'aménagement routier du secteur de l'entrée Nord de la Ville de Lausanne incluant la place de La Sallaz, les constructions dans le haut du Vallon du Flon, la route de contournement, la déviation d'une partie du trafic par route de la Feuillère, route d'Oron sur Victor-Ruffy n'est pas recevable en l'état.

La mise à l'enquête de cet aménagement déroge à différentes lois et règlements (Loi sur les routes, LATC, PGA, OPair, OPB Plan Directeur Communal (PDC), Plan directeur des déplacements (PDD), Plan d'attribution des degrés de sensibilité au bruit entre autres. Voir également l'arrêt du TA du 4 juillet 2007 AC 2006.0243).

C'est l'entier de ce projet (cité au 1er paragraphe) qui devait être mis à l'enquête en une seule fois. A ce jour, c'est la 3^{ème} enquête après l'addenda au plan 721. A venir la 4^{ème} pour l'aménagement de la place de La Sallaz (résultat d'un concours d'architecture en 2005).

Le bon sens nous dit, que si la distance à parcourir pour aller du point A au point B augmente, les nuisances augmentent proportionnellement; ceci dans un secteur où toutes les valeurs limites OPAIR, OPB sont dépassées. (courrier du SEVEN à la DT de Lausanne document cité dans arrêt du TA). L'objectif est d'assainir, pas d'aggraver la situation.

La limitation de la vitesse à 30km/h en maintenant le trafic de transit par la place de La Sallaz permettrait d'atteindre ces objectifs à moindre coût, sans contournement, sans nuisances supplémentaires (OPAIR, OPB) et parois antibruit.

Prétendre que les pistes de bus seront accessibles aux piétons, alors qu'elles ne le sont pas aux cyclistes est un leurre.

Compléments mis à l'enquête

Les compléments mis à l'enquête :

Route de la Feuillère, route d'Oron:

- les parois antibruit : pour le Sud de la route de la Feuillère, en partant de la route de Berne, une paroi en continu d'une longueur totale de 223 mètres avec des hauteurs variables de 13 mètres de longueur par 1.50 de hauteur, de 25 mètres de longueur par 1,50 de hauteur, de 40 mètres par 3,60 de hauteur, de 35 mètres par 3,20 de hauteur, de 25 mètres par 3.20 de hauteur et de 85 mètres par 3.20 de hauteur,

- les demandes d'allègement pour:

La route d'Oron: n°1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 13, 15, 14a, 16a, 17, 19, 20, 24, 23, 25, 28, 29, 30,

le Chemin de Chantemerle: n° 1, 3, 23,

le chemin de Champ-Rond: n° 59

le chemin de la Chaumière: n° 3

Route de contournement:

- les parois antibruit pour la route de contournement en partant de la Sallaz, une paroi de 35 mètres de longueur par 4.00 de hauteur, une autre de 40 mètres par 2.00 de hauteur,

- le giratoire pour l'accès à tridel,

- le talus végétalisé de 100 mètres de longueur, pente 60°,

la galerie semi-couverte d'une longueur de 80 mètres d'une partie de la route de contournement (du passage sous le M2 en direction de l'établissement scolaire au Sud)

- le mur de soutènement de 35 mètres de longueur,

- les passages pour piétons,

- les demandes d'allègement pour la route de Berne n° 1, 7, 9

Tous ces compléments manquaient dans le premier rapport d'impact et la première mise à l'enquête. La limite de la fiabilité de cette étude incomplète dictant le choix d'une variante d'aménagement est ainsi démontrée.

Dans ces compléments d'enquête, on est en droit de se demander pourquoi les murs antibruit ne sont édifiés que d'un seul côté de la route de la Feuillère. Au Nord de celle-ci, les 4 immeubles (à partir de la route de Berne) sont à la même distance que ceux du Sud, d'autre part un périmètre constructible important est disponible plus à l'Est donnant sur cette même route.

Le trafic doublant sur cette route, l'aménagement des carrefours comme proposé entre la route de Berne, Feuillère, route d'Oron n'est pas satisfaisant. Un giratoire par carrefour semble indispensable.

La remarque est aussi valable pour la couverture partielle de la route de contournement, pourquoi n'est-elle pas couverte sur tout le tracé. Sur la première partie (descente en direction de tridel), les immeubles sont aussi exposés aux nuisances que sur la partie protégée par la nouvelle couverture.

Ce projet de route de contournement est contraire à la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement du métro m2, il favorise l'accès des transports individuels en ville par une augmentation du nombre de

véhicule sur cette voie, augmentant les nuisances (bruit et qualité de l'air). Cette augmentation des nuisances sonores a pour effet la mise en place de ces différentes protections.

La construction des parois antibruit en zone urbaine mixte de moyenne densité n'est pas acceptable. Ce serait un fâcheux précédent qui imposerait à la collectivité la mise en place dans d'autres secteurs de la ville, voire de l'agglomération, soumis aux mêmes nuisances, les mêmes constructions. (exemple les CFF). C'est pourquoi il faut apporter une autre réponse.

Ces parois et murs antibruit sont contraires aux articles 69, 70 et 71 du chapitre 3.8 esthétique, intégration des constructions et protection du patrimoine, du PGA.

Chapitre 3.8 Esthétique, intégration des constructions et protection du patrimoine

Art. 69. Intégration des constructions.

1. Les constructions, transformations ou démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un quartier, d'un site, d'une place ou d'une rue, ou de nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, culturel ou architectural sont interdites.

2. Les constructions, quelle que soit leur destination, ainsi que les aménagements qui leur sont liés doivent présenter un aspect architectural satisfaisant et s'intégrer à l'environnement.

Art. 70. Aménagements extérieurs.

1. Les aménagements extérieurs privés bordant les rues participent à l'identité de celles-ci lorsqu'un caractère d'unité peut être identifié. Leur traitement fait l'objet d'une attention particulière. La Municipalité veille à ce que les aménagements projetés respectent le caractère de la rue.

2. Lorsqu'une construction, transformation ou démolition est susceptible de compromettre les aménagements existants bordant les rues ou des éléments de transition de qualité, tels que mur, muret, clôture ou différence de niveaux qui en font partie, la Municipalité peut imposer une solution visant au maintien de tout ou partie desdits aménagements.

Art. 71. Murs aveugles.

En règle générale, à l'intérieur de la zone urbaine, les murs aveugles sont pourvus de motifs d'architecture ou de décoration.

L'article 74, protection contre le bruit n'est pas respecté. Les degrés de sensibilité admis ne respectant pas ceux du plan d'attribution. (voir arrêt du TA « ...A relever dans le même sens que le plan d'attribution du 5 mars 2002 place le dernier tronçon de la route d'Oron précité en degré de sensibilité II alors que son tracé antérieur ainsi que le chemin de la Feuillère sont colloqués en degré III »)

Art. 74. Protection contre le bruit.

Les degrés de sensibilité au bruit applicables dans chaque zone, selon l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986, sont définis par le plan d'attribution des degrés de sensibilité.

Cet aménagement est également contraire aux articles premiers de la LAT.

Art. 1/2.a.b.

A « de protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage;

b « de créer, de maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques;

art.3/2b, d

le paysage doit être préservé. Il convient notamment :

b) de veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent au paysage;

d) de conserver les sites naturels et les territoires servant au délassement; (forêt de Sauvabelin)

art. 3/3b

« de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations.; »

ainsi qu'aux articles 1.1.2, art 47a.1 de la LATC et suivants,

art. 86.

1. «La municipalité veille à ce que les constructions, quelle que soit leur destination, ainsi que les aménagements qui leur sont liés, présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement. »

.2 « Elle refuse le permis pour les constructions ou les démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue, ou de nuire à l'aspect d'un édifice de valeur historique, artistique ou culturelle ».

.3 « Les règlements communaux doivent contenir des dispositions en vue d'éviter l'enlaidissement des localités et de leurs abords ».

D'autres articles de loi ne sont pas respectés par cet aménagement, ceux de la LPNMS article 1.

Par ce tracé le site du bois de Sauvabelin répertorié à l'inventaire cantonal des monuments et des sites est menacé.

Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à ces mesures complémentaires et demandons que l'entier du dispositif soit étudié et mis à l'enquête en une seule fois, que les oppositions formulées contre l'ensemble des projets mis à l'enquête publique et objets de cette opposition soit maintenues et que ceux-ci ne soient pas approuvés par le conseil communal.»

Réponse

L'opposition émane à la fois de M. Eric Magnin à titre personnel et du Mouvement pour la défense de Lausanne. Le premier est propriétaire d'une parcelle au chemin de Boissonnet n°16 où il est domicilié. Cette parcelle ne se situant pas à proximité des aménagements qui ont été mis à l'enquête, on ne voit pas de quel intérêt digne de protection M. Magnin peut se prévaloir.

Quant à l'intervention du Mouvement pour la défense de Lausanne, il sied de relever que le MDL remet en cause le projet de route de contournement et sa conformité à l'OPair et à l'OPB. Or, dans son arrêt du 4 juillet 2007, le Tribunal Administratif n'a contesté ni le principe même de la route de contournement, ni le choix de la variante. S'agissant de la conformité de la route de contournement et de la déviation sur la route de la Feuillère à l'OPair, le Tribunal Administratif a même précisé que la variante choisie n'avait pas d'effet significatif sur le bilan global en matière de pollution. L'autorité de recours a simplement considéré que les mesures d'accompagnement auraient dû être mises à l'enquête publique complémentaire. Pour le surplus, il convient de se référer au chapitre 3.2 du présent rapport-préavis.

Nonobstant ce qu'allègue le MDL, la procédure suivie est donc correcte. Celle-ci a également permis d'examiner la compatibilité des allègements prévus par rapport à l'art. 10 al. 1er OPB, qui autorise les allègements mis à l'enquête dès lors que le respect des normes en matière de bruit constituerait une charge disproportionnée pour l'installation et que celle-ci présente un intérêt public prépondérant, notamment sur le plan de l'aménagement du territoire. Enfin, contrairement à ce que prétendent les opposants, aucune disposition communale ou cantonale n'empêche la construction de murs antibruit sur le domaine public.

S'agissant enfin du choix d'édifier de tels murs au sud de la route de la Feuillère et non au nord, il convient de souligner la configuration particulière de cette voirie, où contrairement à ce qu'affirme le MDL, les bâtiments situés au sud sont nettement plus proches de la source de bruit que ceux situés au nord. Le choix d'implantation de la paroi antibruit assure une protection accrue des riverains au sud de la route de la Feuillère qui a la particularité de ne disposer d'aucun accès aux parcelles riveraines. Pour l'ensemble des bâtiments situés au nord, les valeurs limites sont respectées à l'exception du bâtiment de Chaumière 3 qui a fait l'objet d'un octroi d'allègements. Il conviendra donc de procéder à la pose de fenêtres phoniques sur ce bâtiment.

En ce qui concerne la gestion des flux de circulation à 30 km/h tel que suggéré par les opposants, il convient de préciser que ce seul paramètre ne va résoudre ni la problématique de l'interface bus – m2, ni le rebroussement des bus, ni la qualité d'aménagement de la place de La Sallaz. Il est rappelé que l'ensemble du réseau considéré est structurant. Par conséquent, il n'est pas possible de limiter la vitesse sur ce type de voirie où l'on doit au contraire privilégier la progression des transports publics (réseau 08) par une exploitation régulée des carrefours. De plus, cette signalisation lumineuse permet également une gestion volontariste et une maîtrise des flux de trafic individuel.

5.9 Opposition de M. Claude Monod et consorts

M. Claude Monod et 54 co-signataires ont fait part de leur opposition sous la forme d'un rapport de 21 pages. Seule la conclusion qui résume tous les points contestés par les signataires est retranscrite ici.

« F. Conclusions

En conclusion et pour résumer nous avons énuméré les points de désaccord qui ont été donnés dans ce texte, en suivant l'ordre dans lequel ils ont été cités.

Au chapitre A on constate :

1. Le plan de base de la route a été annulé par la décision du Tribunal administratif du 4 juillet 2007, il n'est donc pas légalisé. Apporter des compléments à un tel plan n'a pas de sens.

2. Le projet de route doit être mis à l'enquête dans son entier, y compris la place de La Sallaz, on ne peut pas le "saucissonner" comme vous le faites.

3. Le plan directeur des déplacements de la commune de Lausanne n'est pas respecté par la variante B4 que vous préconisez, il est nécessaire d'amender ce plan pour que la solution proposée soit valable.

Le chapitre B est un nouveau calcul du nombre de véhicules par la méthode des flux telle qu'elle a été présentée devant le Tribunal administratif par Monsieur Laurent Dutheil ingénieur trafic au Service des routes et de la mobilité de la Commune de Lausanne et qui est datée du 16 mai 2007. On ne saurait donc contester cette méthode.

Ce chapitre fait apparaître des différences très importantes et inexplicables des quantités journalières de voitures sur certains tronçons de route.

Le chapitre C montre que le calcul des mesures antibruit ont été faites sur des bases nettement sous-estimées. Par conséquent, il est nécessaire de les refaire avec les valeurs réelles.

Le chapitre D étudie la pollution atmosphérique pour les diverses variantes pour un quartier qui est déjà pollué actuellement au delà des limites admissibles, On y constate que la variante A 1 permet une légère diminution de 6,5 % par rapport à la situation initiale, ce qui n'est pas négligeable. Par contre pour la variante B4 a une augmentation de la pollution de 31,8 % par rapport à la situation initiale. Cette augmentation est de 40,9 % si l'on compare la variante B4 à la variante A 1.

Le chapitre E examine les divers compléments mis à l'enquête.

Au chapitre 1. Introduction, nous avons relevé que comme nous l'avons constaté, le projet de base n'est pas légalisé et que par conséquent les compléments à un tel plan n'avaient pas de raison d'être. La même remarque a dû être faite au sujet du chapitre 2. Historique.

Au chapitre 3. Mesures d'accompagnement complémentaires la Commune de Lausanne reconnaît que le projet de la route de contournement et l'aménagement de la place de La Sallaz sont liés. Elle confirme donc que la place fait partie intégrante du projet routier, ce qui montre que le "saucissonnage" de ce projet va continuer.

Sous point 3.3 MESURES ANTIBRUIT, on doit relever qu'il y a des discriminations entre les habitants sur toutes les routes, par exemple on protège les habitants du sud de la route de la Feuillère par un mur antibruit, alors que ceux du nord de cette route n'ont droit qu'à des fenêtres isolantes les obligeant à vivre fenêtres fermées.

De même sur la route de contournement on couvre la route pour certains alors que d'autres percevront le bruit dans sa totalité même si on leur propose des fenêtres isolantes, en obligeant les habitants à vivre fenêtres fermées.

En ce qui concerne la route de Berne c'est pire, sous prétexte qu'il y aura une légère diminution de la circulation on ne propose rien, même pas un revêtement phono- absorbant. Ces discriminations ne sont pas acceptables.

Enfin pour les cheminements piétonniers nous avons relevé qu'on avait omis, une fois de plus, l'accès au vallon du Flon situé à l'amont de l'usine Tridel.

Tous ces éléments sont l'image d'un projet qui ne respecte rien, même pas les normes contre le bruit (OPB), ni les normes concernant la protection de l'air (OPair)

Il nous semble qu'il serait temps pour la Commune de Lausanne d'étudier d'une manière approfondie la variante A1 qui ne présente aucun des désavantages que nous venons de décrire. Cette variante présente par

contre l'avantage de diminuer quelque peu la pollution atmosphérique, ce qui n'est pas négligeable pour un quartier pollué au delà des limites admissibles.

En conclusion nous maintenons notre opposition contre l'ensemble des projets mis à l'enquête publique concernant la variante B4 et qui sont les objets de cette opposition. Nous souhaitons que ceux-ci ne soient pas approuvés par le Conseil communal du fait de leur non conformité avec diverses lois, normes et règlements et des remarques faites ci-dessus. »

Réponse

M. Claude Monod est intervenu avec douze autres recourants auprès du Tribunal Administratif suite à l'enquête initiale de juin 2005. Leur recours a été déclaré irrecevable (chiffre I du dispositif de l'arrêt du TA du 4 juillet 2007).

Alors même que M. Claude Monod, rédacteur de l'opposition collective du 21 décembre 2007, connaît l'ensemble des considérants de l'arrêt du Tribunal Administratif, il conteste tous les points qui ont reçu l'aval du Tribunal. C'est ainsi qu'il semble même remettre en cause le PPA "Flon supérieur", qui n'a pas été annulé par l'arrêt et qui est en vigueur suite à l'approbation du Département des institutions et des relations extérieures du 21 février 2007.

Les opposants reprochent la mise à l'enquête effectuée car elle ne vise que les aménagements complémentaires, alors même que c'est bel et bien cette procédure que préconisait le Tribunal Administratif qui a expressément cité l'art. 58 al. 4 et 5 LATC, prévoyant la mise à l'enquête complémentaire des seules modifications apportées au projet initial. Procéder à une nouvelle mise à l'enquête complète de la route de contournement serait ainsi contraire non seulement à la loi, mais aussi aux instructions du Tribunal Administratif.

Les opposants se plaignent également de la classification des routes par rapport au Plan directeur des déplacements de la Commune de Lausanne. Or, ce point a également été traité par le Tribunal qui a estimé ne pas avoir « à remettre en cause ce qui s'avère être un choix opéré par le Conseil communal », soit l'aménagement d'une interface performante sur un espace le plus large possible, option conforme au principe de la planification directrice dès lors qu'elle vise à donner aux transports publics les meilleures conditions pour se développer.

Vu ce qui précède, il n'y a pas lieu d'examiner les déclarations des opposants concernant le calcul du nombre de véhicules sur les divers tronçons de route. On constate toutefois que ces calculs sont erronés, dès lors que l'on ne peut raisonner aussi simplement sur le seul périmètre du carrefour de la Sallaz. Contrairement à ce qu'affirment les opposants, il est faux de reconstruire les flux reportés entre le réseau actuel et le réseau proposé par la variante B4 en décomposant simplement les flux au niveau du carrefour de la Sallaz. Seule une analyse détaillée et une approche globale à l'échelle du nord-est lausannois permet un calcul rigoureux des reports de trafic.

En premier lieu, rappelons que la mise en service du m2 doit permettre d'enlever une partie du trafic grâce au report modal (14% sur l'écran nord Berne+Oron et 19% sur l'écran sud Bugnon+Beaumont+Ruffy). Deuxièmement, les importantes modifications du réseau dans le « triangle » Berne – Feuillère – Oron – Sallaz ainsi que la route de contournement impliquent une réorganisation complète des flux de transports individuels comme des flux de transports publics dans ce périmètre (redistribution entre les croisements des flux route de Berne – Victor-Ruffy et route d'Oron – Bugnon).

Enfin, il est important de relever que les hypothèses et les calculs de report de trafic se font respectivement sur les heures de pointes du matin et du soir, où chaque flux redistribué a un volume différent. Notons aussi que des hypothèses sont prises, dans ces reports de trafic, en fonction d'éventuelles mesures dissuadant ou facilitant un itinéraire (régulation volontariste, détours, ...). Le TA a analysé en détail le calcul de ces reports de trafic et il ne les remet nullement en doute dans son arrêt du 4 juillet 2007.

Basées sur des calculs de report de trafic erronés, les conclusions tirées par les opposants en matière de trafic, de pollution atmosphérique et de nuisances ne peuvent qu'être erronées.

Il n'est pas non plus possible de revenir sur l'appréciation du Tribunal Administratif s'agissant de la conformité de la route de contournement et de la déviation sur la route de la Feuillère par rapport à l'OPair, puisque cet aspect a déjà été traité par le Tribunal qui a estimé qu'il n'y avait pas d'effet significatif sur le bilan global. Quant aux mesures de protection contre le bruit, il est rappelé que ces dispositifs étaient déjà intégrés dans le rapport préavis 2005/83 notamment en ce qui concerne la pose de revêtement phono absorbant sur la route de la Feuillère et la route d'Oron. La paroi antibruit a déjà été adoptée par le Conseil communal dans le cadre de l'Etude d'impact sur l'environnement.

5.10 Opposition de M. Pierre Santschi, chemin du Couchant 40, à Lausanne

« Je m'oppose à ces réalisations pour 3 raisons :

- 1) *La mise à l'enquête n'a pas lieu d'être, car elle est infondée en droit, reposant sur les décisions du 27.6.2006 du Conseil communal de Lausanne, qui ont toutes été annulées par la décision III de l'arrêt du Tribunal administratif (TA) du 04.7.2007.*
- 2) *Des mesures antibruit et antipollution doivent prioritairement être prises à la source (Opair, OpBruit), ce qui n'est pas le cas ici. En effet le dispositif d'organisation du trafic prévu dans la région de La Sallaz (dont la route de contournement) est générateur de nuisances évitables par des mesures de réduction accentuée du trafic qu'empêche la route de contournement.*
- 3) *En tant que membre du Bureau d'un Conseil communal (celui de Lausanne) qui a délégué à la Municipalité le soin de plaider pour les autorités communales, je relève l'abus de cette délégation de par le viol d'une décision du TA (voir pt 1 ci-dessus), viol que concrétise cette enquête.»*

Réponse

M. Santschi a été reçu en séance de concertation par des représentants de la Direction des travaux en date du 21 février 2008. Il a reçu toutes les réponses à ses questions et il a été informé de l'analyse de l'arrêt du TA tel qu'elle est développée dans le chapitre 3 du présent rapport-préavis auquel il convient de se référer dans la présente réponse. L'arrêt du TA n'annule pas tout le rapport-préavis mais seulement les décisions relatives à la route de contournement. Conformément aux instructions du TA, les mesures d'accompagnement ont dûment été mises à l'enquête publique complémentaire selon l'art. 58 LATC. Le projet de route de contournement a maintenant fait l'objet d'une consultation publique dans sa globalité.

Il a été rappelé à l'opposant que le Tribunal Administratif a estimé le projet conforme à l'OPair et que, s'agissant de l'OPB, les mesures d'accompagnement seront précisément prises à la source du bruit (revêtement phono-absorbant). De plus, il convient également de rappeler la diminution du trafic tel que planifiée qui constitue la première action à la source.

Enfin, et après explications données en séance de concertation, M. Santschi a retiré le point 3 de son opposition.

6. REPONSE AU POSTULAT DE MME ADELE THORENS « POUR UNE DIMINUTION DES NUISANCES DE LA ROUTE DE CONTOURNEMENT DE LA SALLAZ ET POUR L'AMENAGEMENT D'UNE PLACE VRAIMENT CONVIVIALE A L'USAGE DES PIETONS ET DES HABITANTS DU QUARTIER »

6.1 Rappel du postulat

Déposé le 29 août 2006, ce postulat a été renvoyé le 5 juin 2007¹ à la Municipalité pour étude et rapport. Ce postulat ne remet pas en cause le principe du projet de route de contournement de La Sallaz, mais demande la mise en place de mesures pour améliorer l'intégration de la route de contournement ainsi que l'aménagement de la place. Trois axes de réflexions sont proposés :

- 1) couverture de la route de contournement et végétalisation de la toiture pour améliorer l'intégration dans le paysage et diminuer les nuisances sonores ;
- 2) mesures d'accompagnement concernant la limitation du trafic à prendre en amont de la place pour maîtriser les flux de circulation ;
- 3) amélioration de la convivialité de la place pour redonner un maximum d'espace aux piétons.

6.2 Préambule

Suite à la mise à l'enquête de juin 2005 et à l'adoption du rapport-préavis n° 2005/83, le projet a continué à évoluer notamment suite à plusieurs négociations avec les opposants qui se sont manifestés dans le cadre de la mise à l'enquête, mais également avec les riverains et commerçants du quartier qui ont été conviés à plusieurs séances publiques au cours desquelles le projet a été largement débattu. Des rencontres avec les sociétés de développement et l'association des commerçants de La Sallaz ont également eu lieu. Le dépôt du postulat de Mme Adèle Thorens est la synthèse des mesures complémentaires préalablement acceptées par la Municipalité. Toutes ces interventions ont amené la Direction des travaux à faire évoluer le projet pour tenir compte autant que possible des différentes suggestions.

6.3 Couverture de la route de contournement et intégration paysagère

La Municipalité estime que cet objectif est largement atteint avec les mesures qui font l'objet de ce rapport-préavis. En effet, le projet mis à l'enquête en juin 2005 a été modifié, dans le cadre de l'EIE, par l'adjonction d'une couverture complète de la route de contournement sur une partie de son tracé. La végétalisation de cette toiture, comme le remplacement de parois antibruit par un talus antibruit paysagé font partie des modifications du projet proposées, qui améliorent fortement l'intégration de la route dans le secteur et rationalisent l'espace. Les espaces verts ont gagné en surface et en qualité par ce changement et l'impact visuel sera très sensiblement réduit.

6.4 Mesures d'accompagnement concernant la limitation du trafic

Concernant les aspects liés au trafic, la Municipalité a poursuivi les études du concept de circulation en analysant précisément la stratégie de régulation à mettre en œuvre dans le cadre de la mise en service de la route de contournement. L'objectif fixé dans le rapport-préavis n° 2005/83 au paragraphe 9.1.1 est évidemment toujours d'actualité. Pour mémoire, il s'agit de diminuer les charges de trafic de l'ordre de 15 à 20 % sur les axes structurants dans le couloir du m2. Cet objectif a été fixé dans l'Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) de l'Etat de Vaud relatif au financement du projet m2. Il pourra être atteint avec des mesures de gestion du trafic (régulation) sur les axes principaux d'entrée en ville (routes de Berne et d'Oron). Les études de stratégie de régulation ont permis d'affiner les mesures à prendre pour permettre le meilleur report modal sur le P+R de Vennes et sur le m2. Les contrôles d'accès en amont de la place de La Sallaz permettront de maîtriser les flux de circulation automobile en entrée de ville.

¹ BCC 2006-2007, Tome I, pp. 615 ss, BCC 2007 N° 16, pp. 648 ss

La Municipalité s'engage également à effectuer un suivi environnemental régulier des niveaux de bruit et des charges de trafic dans le périmètre de l'étude, afin de prendre d'éventuelles mesures correctives qui pourraient s'avérer nécessaire.

Concernant les aspects liés à la protection de l'air et au respect de l'OPair soulevés par l'auteure du postulat, la Municipalité se réfère à l'arrêt du TA qui a traité cet aspect et qui a estimé, sur la base de l'EIE, que ce projet n'avait pas d'effet significatif sur le bilan global. A l'aide des capteurs passifs, la Municipalité assure un suivi permanent sur tout le territoire lausannois et en particulier dans le nord-est où la densité des capteurs a été augmentée depuis 2007.

6.5 Amélioration de la convivialité sur la place de La Sallaz

Cette partie du postulat aborde le statut de la future place de La Sallaz. Même si le présent rapport-préavis ne traite pas de l'aménagement de la place, il convient de donner ici les explications suivantes.

Concernant l'aménagement de la place de La Sallaz, rappelons en préambule que la future place sera composée de deux parties au fonctionnement et aux usages distincts.

La première partie, au nord, sera en premier lieu dévolue aux piétons, qui pourront déambuler librement sur la totalité de la surface, et aux transports publics. Dans ce secteur en « zone piétonne », seuls seront autorisés les bus qui effectueront leurs arrêts à proximité de la station du métro m2, les livreurs et les quelques riverains bénéficiant de places de parc privées. Les vélos seront également autorisés. Le statut légal de la « zone piétonne » permet d'assurer une meilleure protection des piétons et de « trier » les ayants droit plus efficacement que celui de zone de rencontre.

Pour le tronçon de route qui subsiste, à savoir la liaison entre la route d'Oron et les avenues du Temple et Victor-Ruffy, le trafic futur est évalué à 10'000 vhc/j. Pour assurer l'exploitation optimale du trafic des bus et leur permettre de quitter ou rejoindre ce trafic avec priorité, il est indispensable d'installer une signalisation lumineuse. Dans une zone de rencontre, tel que demandé par le postulat, la signalisation lumineuse et le marquage des traversées piétonnes sont proscrits. La Municipalité propose donc de conserver comme statut légal celui d'un axe structurant avec une limitation de la vitesse à 50 km/h.

Le deuxième secteur, au sud, sera également dévolu aux piétons et à la mobilité douce en général, puisqu'il est prévu de gérer cet espace sous la forme d'une zone de rencontre. Ce statut laisse l'accès libre à la circulation pour desservir les parcelles riveraines, tout en donnant la priorité aux piétons et en limitant la vitesse des véhicules à 20 km/h. Dans cette zone en cul-de-sac, c'est-à-dire sans trafic en transit, il est prévu de laisser environ 20 places de parc, ce qui correspond à l'offre actuelle dans ce secteur (19 places aujourd'hui). Cette offre en stationnement payant est nécessaire pour les commerces situés dans cette zone. Le maintien de cette offre, comme la présence d'un garage sis à l'avenue de La Sallaz 76, justifient pleinement le choix du statut de zone de rencontre.

La partie de la place où se rejoignent la « zone piétonne » nord et la « zone de rencontre » sud sera dans les faits débarrassée de tout trafic et aménagée en conséquence dans le projet qui sera soumis à autorisation dans un prochain préavis.

Concernant l'arborisation, la Municipalité souligne la forte présence végétale qu'offre le projet d'aménagement de la place de La Sallaz, où une centaine de nouveaux arbres sont prévus. Ces arbres seront des tilleuls qui sont une essence indigène. En outre, les modifications apportées au projet dans le cadre du présent rapport-préavis permettent une augmentation des surfaces vertes (couverture de la route, talus antibruit végétalisé) qui vont parfaitement dans le sens de la demande du postulat.

6.6 Réponse de la Municipalité

En résumé, et pour les raisons qui sont développées précédemment, la Municipalité a la conviction d'avoir fait évoluer le projet dans le sens des intentions de l'auteur du postulat. Avec le cumul d'autres propositions, le projet a été modifié de manière à améliorer son intégration paysagère. Des mesures concrètes seront prises en amont de la place pour gérer les flux de trafic dès la sortie de l'autoroute et un suivi environnemental sera assuré.

Au niveau de l'aménagement de la place de La Sallaz, le statut de l'ensemble de la place est en faveur de la mobilité douce puisque les piétons auront la priorité sur les autres ayants droit sur la totalité de la future place, tant au nord (zone piétonne avec dérogation pour les bus) qu'au sud (zone de rencontre). Quant au statut du tronçon de la route d'Oron et de l'avenue Victor-Ruffy qui traverse le secteur nord de la place, la Municipalité propose de maintenir le statut de route prioritaire afin de permettre une bonne prise en compte des bus et des traversées piétonnes. En ce qui concerne le stationnement au sud de la place, la Municipalité propose de maintenir la vingtaine de places payantes.

7. REPONSE AU POSTULAT DE M. PIERRE SANTSCHI « POUR ACCUEILLIR LE M2 A LA SALLAZ »

7.1 Rappel du postulat

Déposé le 20 novembre 2007, ce postulat a été renvoyé le 8 avril 2008¹ à la Municipalité pour étude et rapport.

Se basant sur son interprétation des décisions de l'arrêt du TA du 4 juillet 2007, l'auteur du postulat part du principe que l'ensemble du projet de route de contournement a été annulé par la décision de justice. Dès lors, craignant le désordre qui pourrait survenir à La Sallaz dès la mise en service du m2, il propose « que soit prise d'urgence la décision de mettre en place une variante transitoire » qui consiste à instaurer un système de « boucles à sens uniques ». Ce système permettrait, toujours selon l'auteur, de « diviser par deux le nombre de flux de circulation individuel entrant dans Lausanne par le nord-Est de la ville ».

Le schéma de circulation proposé implique la mise en sens unique, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, pour le trafic individuel des axes suivants : le bas de la route de Berne depuis le carrefour Berne/Feuillère, l'avenue de la Sallaz, la rue du Bugnon, l'avenue Victor-Ruffy, le bas de la route d'Oron et la route de la Feuillère, seule l'avenue de Béthusy restant à double sens. Sur tous ces axes à voie unique pour les véhicules individuels, des contresens sont envisagés pour les véhicules d'urgences, les bus et les vélos. L'accès au CHUV resterait possible en double sens uniquement sur le bas de la rue du Bugnon, entre la place de l'Ours et l'avenue Montagibert. Pour modérer la vitesse du trafic sur les axes en sens unique, l'auteur du postulat propose de munir toutes ces rues de ralentisseurs (« gendarmes couchés »).

7.2 Préambule

De la même manière que dans l'exposé de son opposition à la mise à l'enquête publique complémentaire (voir chapitre 5.10), M. Santschi part du principe que le TA a annulé tout le rapport-préavis n° 2005/83. Il y a lieu ici de se référer au chapitre 3 du présent rapport-préavis qui explique en détail que la décision de justice n'a pas annulé tout le projet. Au contraire, le Tribunal a validé la variante d'organisation des circulations avec la route de contournement. Il a par contre demandé que les mesures d'accompagnement soient formellement mises à l'enquête publique complémentaire, conformément à la LATC (art.58). Il n'y a donc pas lieu de refaire toutes les variantes d'organisation des circulations, puisque celle préconisée par la Municipalité, avec la route de contournement, a été soutenue par l'arrêt du TA. Ce dernier demandant de

¹ BCC 2008 à paraître

compléter la procédure initiée en juin 2005 avec la première mise à l'enquête publique, par une seconde enquête complémentaire portant uniquement sur les mesures d'accompagnement à la route de contournement. Conformément à la décision de justice, la Municipalité a soumis ces éléments à la consultation publique au mois de décembre 2007.

7.3 Aménagement transitoire pour accueillir le m2 à La Sallaz en 2008

En raison de l'allongement de la procédure suite aux recours des opposants, le projet de route de contournement ne sera pas encore réalisé lors de la mise en service du métro m2. La Municipalité est consciente qu'un aménagement provisoire du carrefour de la Sallaz pour accueillir le m2 et exploiter le réseau 08 doit être mis en oeuvre avant l'été 2008. Sans juger de la pertinence du présent postulat, force est de constater que les délais pour le mettre en oeuvre avant la mise en service du m2 sont impossibles. En effet, s'il était retenu par le Conseil communal, le concept proposé nécessiterait encore plusieurs mois de travail (étude d'un projet définitif, marquage, programmation des feux, discussions avec les hospices cantonaux, publications des mesures de circulation, etc.). De plus, il implique l'élaboration d'un rapport d'impact avant de passer à la réalisation. Par conséquent, et vu la priorité absolue de la mise en service du métro et du réseau 08, qui ne sauraient être retardés, les services communaux, en collaboration avec les tl, ont anticipé en étudiant un aménagement transitoire en cours de réalisation.

Cet aménagement est conçu comme une intervention minimale devant permettre l'exploitation du réseau 08, avec toutes les contraintes concentrées sur la place, notamment celles liées au trafic automobile. Pour mémoire, dans le réseau 08, quatre lignes effectueront un rebroussement complet sur la place de La Sallaz. L'objectif de la Municipalité est de proposer un aménagement provisoire, le plus économique possible, en attendant le réaménagement complet de la place, avec la route de contournement. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de détourner la future ligne 6 arrivant depuis l'avenue Victor-Ruffy, pour la faire rebrousser au parking relais de Valmont. Cette modification temporaire du réseau 08 minimise les interventions sur les lignes aériennes mais engendre des coûts d'exploitation supplémentaires pour les tl.

En l'absence de la route de contournement, il faut s'attendre, aux heures de pointe, à des files de véhicules plus importantes qu'aujourd'hui sur toutes les branches du carrefour de La Sallaz. Malgré la création d'une voie bus sur la route d'Oron et la prise en compte des transports publics tant à la descente de la route de Berne que sur l'avenue Victor-Ruffy, les temps de parcours des tl sont sensiblement péjorés par rapport aux performances attendues dans le projet de réaménagement de la place de La Sallaz avec la route de contournement. Faute de place à disposition, certains arrêts de bus doivent être décentralisés par rapport à la station du métro m2. Cette dernière ne sera accessible pour les piétons qu'après avoir traversé un carrefour de La Sallaz encombré de trafic, encore plus étendu et compliqué qu'aujourd'hui.

L'aménagement proposé constitue à l'évidence un pis-aller transitoire, faute de pouvoir réaliser directement l'aménagement complet de la place avec la route de contournement, qui est l'unique solution permettant de soulager cette place des contraintes liées au trafic automobile.

Cet aménagement transitoire a été présenté et discuté avec les habitants et commerçants du quartier en janvier 2008. Les mesures de circulation ont fait l'objet d'une publication conformément à la législation. Lors des échanges avec les riverains, la Municipalité a pu mesurer la déception d'une grande partie des habitants du quartier qui regrettaient que le projet final, avec la route de contournement et le réaménagement de la place, ne soit pas mis en oeuvre directement.

7.4 Analyse des effets de l'organisation des circulations « en boucle »

Dans le but d'obtenir un rapport d'expertise neutre sur la proposition suggérée par M. Santschi, la Direction des travaux a mandaté le bureau Transitec, spécialiste en transports et auteur des premières études sur les variantes de schéma d'organisation des circulations. La proposition de l'auteur du postulat a donc fait l'objet d'une analyse approfondie et les conclusions de l'étude d'expertise sont résumées ci-après.

Tout d'abord, il convient de relever que le recours à des sens uniques était fréquent dans les années 70, avec pour objectif de fluidifier le trafic automobile au détriment des autres usagers de la voirie. La tendance s'est inversée aujourd'hui, en donnant la préférence aux axes à double sens qui ne péjorent pas inutilement l'accessibilité aux quartiers et modèrent naturellement le trafic.

Il a été constaté que les axes à sens uniques amènent à :

- l'augmentation des vitesses conduisant à une dégradation de la sécurité du trafic ;
- la détérioration de l'accessibilité aux quartiers en raison de l'augmentation des détours ;
- l'augmentation de la pollution de l'air et des nuisances sonores pour les riverains, corollaire de l'augmentation des vitesses et de l'allongement de la distance parcourue.

S'agissant du schéma de circulation « en boucle », la solution proposée par le postulant est particulièrement pénalisante pour l'accessibilité au CHUV et aux quartiers de Beaumont et de Chailly. En effet, elle engendre d'importants détours, pour y accéder ou en sortir, incitant fortement les automobilistes à les « court-circuiter » en passant au travers de ces quartiers. Afin d'éviter tout risque de transit indésirable dans ces lieux d'habitation et pour protéger les riverains de ces nuisances, des mesures fortes, telles que des coupures physiques et des aménagements spécifiques, devraient être introduits, ce qui pénaliserait davantage l'accessibilité. Ainsi, pour accompagner ledit schéma de circulation, le quartier de Beaumont devrait être séparé en deux « poches » distinctes. Une poche accessible depuis la rue du Bugnon et une autre accessible uniquement depuis l'avenue Victor-Ruffy. Des mesures similaires devraient être entreprises dans le quartier de Rovéréaz afin d'éviter tout risque de report de trafic. C'est la condition pour rendre ce schéma conforme au plan directeur communal des déplacements et pour éviter tout risque de transit à travers ces quartiers en maintenant le trafic sur le réseau structurant. Ces coupures du trafic sont difficiles à mettre en place, à faire respecter et à accepter par les usagers.

Quant aux hypothèses de trafic, la mise en service du métro m2 doit permettre d'atteindre l'objectif, approuvé par les autorités politiques, d'une diminution des charges de trafic de 19% sur l'écran sud (Bugnon - Victor-Ruffy) et de 14% sur l'écran nord (Berne - Oron) du périmètre. Dans le cadre de cette expertise, les mêmes hypothèses de trafic que dans toutes les autres variantes ont été utilisées, afin de les rendre comparables entre elles. Il y a donc le même nombre de déplacements motorisés dans chacune des variantes, mais les flux en section peuvent varier de l'une à l'autre en fonction des schémas de circulation (avec la route de contournement ou avec le système « en boucle »).

Au terme de cette expertise, il apparaît que la variante proposée par M. Santschi a les incidences suivantes :

- à mobilité égale aux hypothèses du m2 et des autres variantes, c'est-à-dire avec le même nombre de déplacements, la solution des sens uniques « en boucle » engendre une augmentation du trafic d'environ 34% sur l'écran nord et de 26% sur l'écran sud par rapport à la variante retenue avec la route de contournement. Contrairement à la variante adoptée par le rapport-préavis n° 2005/83, elle ne permet pas d'atteindre les objectifs de réduction du trafic liés à la mise en place du métro m2 sur les écrans nord (Berne/Oron) et sud (Bugnon/Ruffy). En raison des détours, les charges de trafic sur ces écrans augmentent ;
- elle augmente le nombre de kilomètres parcourus par rapport à la variante retenue (réalisation de la route de contournement de la Sallaz) d'environ 20'000 km par jour. Cette solution est donc moins bonne en terme d'environnement et de nuisances sonores ;
- elle n'assure aucun gain en termes d'espace public sur l'ensemble des axes concernés en raison de la nécessité d'aménager des voies réservées aux bus, taxis, deux-roues et services d'urgence à contresens ;
- l'aménagement du carrefour de La Sallaz demeure un carrefour routier compliqué où différents mouvements de bus se croisent au milieu du trafic. Contrairement à la variante retenue, qui libère de l'espace en déplaçant le trafic sur la future route de contournement, le potentiel de réaménagement de la place est faible avec cette organisation du trafic, qui cumule de nombreuses contraintes dans le même espace ;
- elle n'engendre aucun gain en terme d'exploitation des principaux carrefours du périmètre d'étude. Les carrefours Berne/Feuillère, Oron/Feuillère, de la Sallaz et de la place de l'Ours seraient au contraire saturés ;
- elle diminue fortement l'accessibilité au CHUV ainsi qu'aux quartiers de Chailly et de Beaumont (détours importants par Bugnon, puis par Béthusy). En effet, les véhicules doivent "tourner autour" des quartiers pour y accéder. Pour éviter tout risque de transit indésirable au travers de ces quartiers, des aménagements spécifiques doivent être mis en place (coupures) ;
- elle génère d'importantes files d'attente sur les avenues de Victor-Ruffy et de Béthusy en direction de la Sallaz aux heures de pointe. Ces files pénaliseront fortement la progression des bus de la future ligne tl n° 6 (le gabarit de la chaussée ne permettant pas d'insérer une voie bus en sortie de ville sur ces avenues).

7.5 Réponse de la Municipalité

Se basant sur cette analyse, la Municipalité recommande de refuser le principe d'organisation des circulations « en boucle » tel que proposé dans ce postulat.

L'aménagement de la route de contournement permet la diminution du trafic automobile conformément à la planification du métro m2, grâce au report modal. Elle a été adoptée par le Conseil communal dans le cadre du rapport-préavis n° 2005/83 et le Tribunal ne l'a nullement remise en cause. Contrairement à la proposition de l'auteur du postulat, le déplacement du trafic automobile sur la nouvelle route de contournement permet un aménagement de qualité sur la place de La Sallaz et un fonctionnement optimal de l'interface des transports publics tout en faisant la part belle à la mobilité douce. De plus, le projet municipal participe à l'amélioration des conditions environnementales dans un périmètre élargi.

8. AGENDA 21 – DEVELOPPEMENT DURABLE

Les mesures d'accompagnement complémentaires consolident la réorganisation des déplacements dans le nord-est de la ville, qui comporte la mise en oeuvre du m2 et du « réseau 08 » des tl, ainsi que la réalisation d'une interface performante au centre secondaire de la Sallaz. En outre, elles participent à la reconstitution du maillage écologique et à la végétalisation des parcelles non constructibles situées le long du projet routier.

9. INCIDENCES SUR LE BUDGET

Le coût total des travaux lié aux mesures d'accompagnement, devisé sur la base des prix en vigueur en février 2008, est de 6'500'000 francs.

Le crédit de construction de 11'214'000 francs, ouvert suite à l'adoption du rapport-préavis n° 2005/83, a été introduit dans le plan des investissements et réparti sur les années 2007, 2008 et 2009, durant lesquelles était prévue la réalisation des travaux. Les procédures administratives faisant suite aux oppositions puis aux recours des opposants ont conduit à reporter les montants prévus sur les années suivantes.

Les négociations ont également abouti à des adaptations du projet dont les conséquences financières sont présentées ci-après et conduisent à une augmentation du montant des travaux.

10. ASPECTS FINANCIERS

Le coût total des travaux liés aux mesures d'adaptation et d'accompagnement, devisé sur la base des prix en vigueur en février 2008, est de 6'500'000 francs.

Pour une bonne visibilité des montants en présence, la structure de présentation du rapport-préavis n° 2005/83 est intégralement reprise. Divers postes y sont en outre détaillés pour mieux mettre en évidence les plus ou moins values. Le renchérissement 2005-2008 est appliqué de façon globale.

Les montants se répartissent de la manière suivante :

		Rapport-préavis n° 2005/83	Détails rapport-préavis n° 2005/83	± values sur le projet définitif
Direction des travaux				
<i>Service des routes et de la mobilité</i>				
Etudes préliminaires, compte d'attente	fr.	240'000.-	240'000.-	
Travaux de construction routière	fr.	4'161'000.-		
<i>Construction routière</i>	fr.		3'911'000.-	
<i>Butte passerelle</i>	fr.		180'000.-	
<i>Dalles de transition / répartition</i>	fr.		70'000.-	
Modification / agrandissement butte de réception passerelle	fr.			280'000.-
Dalles de transition / répartition sur sommiers m2	fr.			80'000.-
Insertion giratoire (550 m²)	fr.			220'000.-
Parking ouest, bassin de retenue, paroi terre armée	fr.	772'000.-		
<i>Parking</i>	fr.		522'000.-	
<i>Bassin de retenue des eaux</i>	fr.		80'000.-	
<i>Paroi terre armée vers station m2</i>	fr.		170'000.-	-170'000.-
Cage d'escaliers et ascenseur	fr.	460'000.-	460'000.-	-460'000.-
Passerelle à piétons	fr.	558'000.-	558'000.-	
Modification / agrandissement passerelle	fr.			1'250'000.-
Aménagement provisoire de la place en cours travaux	fr.	189'000.-	189'000.-	
Aménagement temporaire de l'interface R08 – m2 (2008)	fr.			500'000.-
Signalisation verticale et marquage	fr.	291'000.-	291'000.-	
Signalisation lumineuse, régulation	fr.	463'000.-	463'000.-	
Mesures d'accompagnement sur la route de contournement	fr.	1'600'000.-		
<i>Couverture légère</i>	fr.		920'000.-	
<i>Parois antibruit</i>	fr.		477'000.-	-112'000.-
<i>Fenêtres antibruit</i>	fr.		203'000.-	
Galerie couverte, en béton	fr.			1'835'000.-
Mur de soutènement et escalier sud	fr.			695'000.-
Butte antibruit en terre armée	fr.			520'000.-
Végétalisation des suppléments de surface (1800 m²)	fr.			150'000.-
Mesures d'accompagnement sur la route d'Oron	fr.	500'000.-		
<i>Revêtement phono-absorbant</i>	fr.		300'000.-	
<i>Fenêtres antibruit</i>	fr.		200'000.-	
Mesures d'accompagnement sur la route de la Feuillère	fr.	865'000.-		
<i>Revêtement phono-absorbant</i>	fr.		432'000.-	
<i>Parois antibruit</i>	fr.		382'500.-	
<i>Fenêtres antibruit</i>	fr.		50'500.-	
Modification type de paroi et adaptation encorbellement	fr.			1'175'000.-
Total	fr.	10'099'000.-		5'963'000.-
-				
<i>Service d'assainissement :</i>				
Travaux de génie civil	fr.	120'000.-		
eauservice :				
Les travaux d'eauservice sont financés par son crédit cadre pour un montant de 196'000 francs.				

	Rapport-préavis n° 2005/83	Détails rapport-préavis n° 2005/83	± values sur le projet définitif
Direction de la sécurité sociale et de l'environnement			
<i>Service des parcs et promenades :</i>			
Abattages, travaux de génie civil, arborisation, surfaces vertes	fr. 530'000.-		
Sous-total	fr. 10'749'000.-		5'963'000.-
Direction des services industriels			
<i>Service de l'électricité – réseau :</i>			
Les travaux du service de l'électricité (réseau) sont financés par son crédit cadre pour un montant de 250'000 francs.			
<i>Service de l'électricité – éclairage public :</i>			
Génie civil route de contournement	fr. 65'000.-		
Matériel route de contournement	fr. 135'000.-		
Socles route de contournement	fr. 25'000.-		
Génie civil accès et parking	fr. 105'000.-		
Matériel accès et parking	fr. 115'000.-		
Socles accès et parking	fr. 20'000.-		
Adaptation de l'éclairage public sur la route de la Feuillère	fr.		20'000.-
Total	fr. 465'000.-		20'000.-
Renchérissment par rapport aux prix pratiqués en 2005 (~5%)			517'000.-
TOTAL GENERAL DES TRAVAUX	fr. 11'214'000.-		6'500'000.-

A noter que le développement et la mise au point des projets à La Sallaz ont nécessité l'engagement d'études et de dépenses qu'il convient d'honorer. Celles-ci concernent l'aménagement temporaire de l'interface des transports publics en liaison avec le réseau 08, la pose du revêtement définitif sur la station du métro m2, les études relatives à la route de contournement et au réaménagement de la place de La Sallaz. En avril 2008, les montants totaux déjà engagés sont de l'ordre de 2'000'000 de francs, prélevés sur le compte d'attente de la place de La Sallaz et sur le crédit d'investissement de la route de contournement, voté dans le rapport-préavis n° 2005/83.

11. CHARGES FINANCIERES ET D'ENTRETIEN

11.1 Charges financières

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 – (6'386'750.-) fr. 469'948.-
- Service des routes et de la mobilité (circulation), pendant 5 ans – (37'500.-) fr. 8'424.-
- Service d'assainissement, pendant 20 ans – (6'000.-) fr. 441.-
- Service des parcs et promenades, pendant 10 ans – (26'500.-) fr. 3'267.-
- Service de l'électricité (éclairage public), pendant 30 ans – (43'250.-) fr. 2'501.-

11.2 Charges d'entretien

Des tâches supplémentaires d'entretien incombant au service des routes et de la mobilité pourront être réalisées avec les effectifs en place, hormis le nettoyage périodique de la paroi antibruit de la Feuillère, dont les coûts annuels d'entretien sont estimés à environ 10'000 francs, somme qu'il conviendra de prévoir au budget lorsque les travaux seront terminés. Quant aux charges d'entretien du service des parcs et promenades et compte tenu des surfaces végétalisées supplémentaires à entretenir, un montant de 25'000 francs supplémentaires est à prévoir à son budget annuel.

12. PLAN DES INVESTISSEMENTS

Le coût total de l'ouvrage est devisé à 17'714'000 francs dont 11'214'000 francs déjà votés par le Conseil communal, lors de l'adoption du rapport-préavis n° 2005/83 du 27 juin 2006. Les mesures complémentaires et les modifications du projet, objet du présent rapport-préavis, sont devisés à 6'500'000 francs, montant non prévu dans son intégralité au Plan des investissements 2008. En effet, seule la couverture partielle de la route de contournement y figurait. Les travaux sont planifiés dès 2008.

L'écart important entre le montant inscrit au Plan des investissements et celui demandé dans ce rapport-préavis s'explique essentiellement par :

- le renchérissement du projet initialement voté en 2005 ;
- l'aménagement provisoire de l'interface de la Sallaz pour accueillir le m2 et le réseau 08 à l'été 2008 ;
- l'ajout d'aménagements répondants aux vœux du Conseil communal et du postulat de Mme Adèle Thorens (couverture végétalisée, giratoire) ;
- la modification et l'ajout de mesures antibruit volontaristes améliorant la protection des riverains et l'intégration paysagère de la route.

13. 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 rapport-préavis n° 2008/24 de la Municipalité, du 7 mai 2008 ;

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 le projet de route de contournement de La Sallaz par le chemin des Cascades avec ses adaptations, ainsi que les mesures d'accompagnement complémentaires, telles que décrites dans le présent rapport-préavis et mises à l'enquête publique complémentaire ;
2. d'approuver les réponses de la Municipalité à l'observation et aux neuf oppositions déposées pendant l'enquête publique complémentaire ;

3. d'adopter le rapport de la Municipalité concernant le postulat de Mme Adèle Thorens « *pour une diminution des nuisances de la route de contournement de la Sallaz et pour l'aménagement d'une place vraiment conviviale à l'usage des piétons et des habitants du quartier* » ;
4. d'adopter le rapport de la Municipalité concernant le postulat de M. Pierre Santschi « *pour accueillir le m2 à la Sallaz* » ;
5. de donner à la Municipalité les pleins pouvoirs pour répondre aux actions qui pourraient lui être intentées dans le cadre de la procédure citée dans le présent rapport-préavis, l'autorisant à plaider devant toutes les instances, à recourir, à exproprier, à transiger et, le cas échéant, à traiter à l'amiable ;
6. de limiter la validité des pleins pouvoirs prévus dans ce rapport-préavis à cinq ans à partir du vote du Conseil communal, ce dernier étant informé des expropriations ou des achats à l'amiable faits au cours de cette période ;
7. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 6'456'750 francs pour la réalisation des adaptations du projet et les mesures d'accompagnement complémentaires au projet de la route de contournement, réparti comme suit :
 - a) 6'386'750 francs pour le service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 37'500 francs pour le service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) 6'000 francs pour le service d'assainissement ;
 - d) 26'500 francs pour le service des parcs et promenades ;
8. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
 - a) 319'350 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
 - b) 7'500 francs par la rubrique N° 4201.331 du service des routes et de la mobilité (circulation) ;
 - c) 300 francs par la rubrique N° 4602.331 du service d'assainissement ;
 - d) 2'700 francs par la rubrique N° 6600.331 du service des parcs et promenades ;
9. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 43'250 francs pour le service de l'électricité, éclairage public ;
10. d'amortir annuellement la dépense ci-dessus à raison de 1'450 francs par la rubrique N° 7640.331 du service de l'électricité, éclairage public ;
11. de faire figurer sous les rubriques N° 4201.390, 4602.390, 6600.390 et 76.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;

-
12. de porter le coût des indemnités éventuelles de la procédure au compte des « dépenses d'investissement du patrimoine administratif » ;
 13. de charger la Municipalité de fixer un amortissement annuel à porter au budget de la Direction des travaux, rubrique N° 4300.331, lorsque les dépenses résultant des pleins pouvoirs mentionnés sous chiffre 5 des présentes conclusions auront été engagées en tout ou partie, cet amortissement devant être incorporé et justifié dans le budget présenté l'année suivante.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

Daniel Brélaz

Le secrétaire :

Philippe Meystre