



Situation du développement des projets dans le périmètre Pôle Gare

Financement de la part communale à l'infrastructure multimodale de la place de la Gare dans le contexte du projet CFF de l'agrandissement de la gare de Lausanne du programme « Léman 2030 »

Préavis N° 2019 / 51

Lausanne, le 5 décembre 2019

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Selon les prévisions des Chemins de fer fédéraux (CFF), le trafic voyageurs sur l'axe Lausanne-Genève va doubler entre aujourd'hui et 2030 pour atteindre 100'000 voyageur·euse·s et la gare de Lausanne sera fréquentée quotidiennement par environ 200'000 personnes. Pour y faire face, le projet d'agrandissement de la gare de Lausanne, intégré dans le programme de réalisation de « Léman 2030 », est indispensable. Ce dernier regroupe une quinzaine de projets sur les cantons de Vaud et Genève.

La Commune de Lausanne participe à l'important et ambitieux projet lié à l'agrandissement de la gare devisé à CHF 1.3 milliards, comprenant, notamment, la place de la Gare et son sous-sol qui sera en grande partie excavé pour permettre la réalisation d'un hall accueillant des espaces de circulation, une nouvelle station de métro, des espaces commerciaux, une nouvelle vélostation de 750 places, divers services aux passager·ère·s des transports publics et des espaces d'équipements techniques. Ces aménagements assureront la mobilité des futurs flux piétonniers entre la Ville et les transports publics permettant d'accéder aux quais CFF et aux stations de métro m2 et du futur m3. En surface, la nouvelle place de la Gare, dont l'achèvement est envisagé aux environs de 2025 – 2027, sera surtout dédiée aux piéton·ne·s en favorisant l'accessibilité universelle, mais elle répondra aussi aux besoins des mobilités douces, des transports publics, des taxis, des cars et des transports individuels motorisés en donnant clairement la priorité à la mobilité douce et aux transports publics par rapport au transport individuel motorisé.

L'Office fédéral des transports (OFT) a délivré la décision d'approbation des plans pour l'agrandissement de la gare, le 4 juin 2019 (autorisation de construire au niveau fédéral).

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement de CHF 22'400'000.- représentant principalement la part communale à la réalisation de l'interface multimodale de la place de la Gare (IMPG) qui est composée de la place de la Gare et de son sous-sol.

2. Objet du préavis

Le présent préavis informe le Conseil communal sur la situation des projets dans le périmètre Pôle Gare et a pour objet le financement de la part communale de l'interface multimodale de la place de la Gare (IMPG) comprenant la place de la Gare et son sous-sol, désigné interface multimodale du sous-sol de la place de la Gare (IMSSPG), qui sera un prolongement en souterrain de la gare.

L'IMSSPG fait partie intégrante de la décision d'approbation des plans pour l'agrandissement de la gare du 4 juin 2019 délivrée par l'OFT (autorisation de construire au niveau fédéral) tandis que la place de la Gare fera l'objet d'une autorisation selon la loi sur les routes (autorisation de construire au niveau cantonal). Le concept de mobilité de la place de la Gare donnera clairement la priorité à la mobilité douce et aux transports publics par rapport au transport individuel motorisé.

Ce préavis traite du financement communal de l'IMPG et du dispositif conventionnel mis en place entre la Confédération, le Canton de Vaud, la Commune de Lausanne, les CFF et les Transports publics lausannois (tl) dans le contexte de l'agrandissement de la gare de Lausanne du programme « Léman 2030 ». Il comprend également le financement des études nécessaires au projet, de la communication et de l'accompagnement de la population durant la période des chantiers à venir qui durera environ huit ans.

Ainsi, par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 22'400'000.-.

3. Table des matières

1.	Résumé	1
2.	Objet du préavis	2
3.	Table des matières	2
4.	Liste des abréviations	4
5.	Contexte et organisation du projet	5
5.1	Besoins en matière d'offre et d'infrastructures ferroviaires	5
5.2	« Léman 2030 » – cadre légal et financier fédéral et cantonal	5
5.3	Pilotage du périmètre Pôle Gare au sein de la Ville de Lausanne	5
5.4	Conduite et réalisation de l'agrandissement de la gare de Lausanne	6
6.	Préavis votés et études réalisées	6
6.1	Préavis votés	6
6.2	Etudes réalisées	7
6.2.1	Analyse du fonctionnement multimodal de la place de la Gare	7
6.2.2	Organisation des circulations et programme de stationnement dans le périmètre Pôle Gare	7
6.2.3	Organisation des circulations et programme de stationnement dans le périmètre Pôle Gare	7
6.2.4	Démarches participatives	9
7.	Projets dans le périmètre Pôle Gare	10
7.1	Agrandissement de la gare de Lausanne	11
7.1.1	Description	11
7.1.2	Procédure fédérale d'approbation des plans de l'agrandissement de la gare de Lausanne	12
7.2	Aménagement des avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet et du bas de la rue du Petit-Chêne	14
7.3	Métro m3 et optimisation du métro m2	14
7.4	Plateforme 10	14
7.5	Quartier de la Rasude	15
7.6	Quartier des Fleurettes	15
7.7	Quartier sous-gare	15

7.8	Aménagement de la vélostation	15
8.	L'interface multimodale de la place de la Gare (IMPG)	16
8.1	Généralités	16
8.2	Place de la Gare.....	17
8.2.1	Organisation spatiale	17
8.2.2	Circulation et traversées piétonnes.....	18
8.2.3	Arborisation – lutte contre les îlots de chaleur	18
8.2.4	Propriété de la place de la Gare	18
8.2.5	Financement de la place de la Gare	18
8.2.6	Entretien de la place de la Gare	18
8.3	Sous-sol de la place de la Gare	19
8.3.1	Propriété du sous-sol de la place de la Gare.....	19
8.3.2	Financement de l'IMSSPG.....	19
8.3.3	Entretien de l'IMSSPG	19
8.3.4	Programme de réalisation	20
9.	Dispositif conventionnel de l'agrandissement de la gare de Lausanne	20
9.1	Convention-cadre concernant l'agrandissement de la gare de Lausanne.....	21
9.2	Convention spécifique concernant la réalisation de l'IMPG	21
9.3	Convention concernant les principes de délégation de la maîtrise d'ouvrage de la place de la Gare.....	23
9.4	Convention concernant la propriété, la conservation et l'exploitation de l'IMSSPG sur le domaine public communal.....	23
9.5	Convention concernant les conditions de la concession octroyée aux CFF par la Commune pour l'exploitation des espaces commerciaux de l'IMSSPG sur le domaine public communal	24
9.6	Convention concernant la coordination de l'exploitation entre les espaces commerciaux de l'IMSSPG et les surfaces commerciales de la gare, propriété des CFF	25
9.7	Ensemble des conventions pour les raccordements à l'IMSSPG	26
9.8	Conventions restant à établir.....	26
10.	Accompagnement des chantiers et études.....	26
11.	Synthèse des principales démarches à venir	28
12.	Cohérence avec le développement durable et l'environnement	28
13.	Coûts des travaux à charge de la Ville	29
14.	Subventions – remboursement des frais d'étude	29
15.	Incidence sur le plan des investissements.....	30
16.	Incidence sur le budget de fonctionnement	31
17.	Conclusions.....	32

4. Liste des abréviations

AP	Avant-projet
BV	Bâtiment des Voyageurs
CFF	Chemins de fer fédéraux
CODIR	Comité de direction
COFIL	Comité de pilotage
CVSE	Chauffage, ventilation, sanitaire, énergie
DP	Domaine public
EPM	Espace partagé de mobilités
IMPG	Interface multimodale de la place de la Gare
IMSSPG	Interface multimodale du sous-sol de la place de la Gare
IRF	Indice du renchérissement de la construction ferroviaire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LEB	Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher
LcdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LFIInfr	Loi fédérale sur le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
MEP	Mandats d'étude parallèles
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PAP	Procédure (fédérale) d'approbation des plans
PMR	Personnes à mobilité réduite
RER	Réseau express régional
SIL	Services industriels de la Ville de Lausanne
SPADOM	Service des parcs et domaines de la Ville de Lausanne
SV Rasude	Société de développement constituée par Mobimo Management S.A. et CFF Immobilier qui a pour but la réalisation du plan d'affectation de la Rasude
tl	Transports publics de la région lausannoise S.A.
TAF	Tribunal administratif fédéral
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
VVA	Voie verte d'agglomération
ZEB	Programme de développement de l'infrastructure ferroviaire (Confédération)

5. Contexte et organisation du projet

5.1 Besoins en matière d'offre et d'infrastructures ferroviaires

Entre 2000 et 2010, le trafic voyageurs sur l'axe Lausanne-Genève a doublé, passant de 25'000 à 50'000 voyageur·euse·s par jour. Selon les prévisions des CFF, ce trafic augmentera à nouveau d'ici 2030 à plus de 100'000 voyageur·euse·s par jour. La ligne ferroviaire reliant Lausanne à Genève-aéroport ne suffit plus à couvrir les besoins actuels et doit être améliorée pour satisfaire les besoins futurs. La gare de Lausanne sera fréquentée quotidiennement par environ 200'000 personnes à l'horizon 2030 en raison des nombreuses dessertes en transports publics et des activités dans la gare et aux alentours. Le projet d'agrandissement de la gare de Lausanne permettra de répondre à l'ensemble de ces évolutions et besoins.

5.2 « Léman 2030 » – cadre légal et financier fédéral et cantonal

Le 21 décembre 2009, les commanditaires de l'offre ferroviaire, soit la Confédération par l'OFT et les gouvernements des Cantons de Vaud et de Genève avec la Direction générale des CFF, ont signé une convention-cadre relative au développement de l'offre sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport. Cette convention-cadre a donné naissance au programme CFF « Léman 2030 » et a permis le préfinancement des études visant à doubler la capacité en places assises des grandes lignes et de permettre la cadence au quart d'heure sur le réseau express régional (RER) Vaud (Cully – Cossonay) et sur le Léman Express (Coppet – Genève – Annemasse) d'ici à l'horizon 2030. Ce programme comprend, pour le nœud de Lausanne, la modernisation des infrastructures ferroviaires, tout particulièrement l'agrandissement de la gare de Lausanne.

En février 2011, le Grand Conseil Vaudois approuvait le préfinancement d'infrastructures ferroviaires, notamment la 4^e voie Lausanne – Renens, les points de croisement de Mies et Chambésy ainsi que des études consacrées principalement au nœud de Lausanne, à hauteur de près de CHF 200 millions.

En mars 2011, le Conseil fédéral mettait en consultation un contre-projet à l'initiative populaire « Pour les transports publics » prévoyant la création d'un Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de durée illimitée et, au registre des projets, proposant la priorisation de la modernisation de la gare de Lausanne. Il confirmait, en janvier 2012, ses intentions dans son message au Parlement. Après les travaux des Chambres, c'est un paquet comprenant la mise à niveau substantielle des nœuds de Lausanne et Genève qui a été accepté par le peuple et les cantons le 9 février 2014. Depuis, le Conseil fédéral a libéré les crédits nécessaires.

Aujourd'hui, « Léman 2030 » regroupe une quinzaine de projets, sur les Cantons de Vaud et Genève. Certains sont en service, comme les nouveaux points de croisement de Mies et Chambésy, d'autres en construction, tels que la 4^e voie entre Lausanne et Renens, l'ouvrage ferroviaire de franchissement des voies de Malley (saut-de-mouton) ou encore la gare de Renens.

5.3 Pilotage du périmètre Pôle Gare au sein de la Ville de Lausanne

La Ville de Lausanne est en pleine « métamorphose ». Plusieurs quartiers, « morceaux de ville », sont en mutation.

La gare, sa place, ses sous-sols et ses espaces publics sous-gare, le quartier des Fleurettes et d'une part, Plateforme 10, quartier des musées à l'ouest et d'autre part, le quartier de la Rasude, à l'est, constituent une de ces parties de ville stratégique en mutation. Ce périmètre appelé Pôle Gare est piloté par une unité administrative éponyme.

Depuis 2011, la Ville travaille de façon étroite et concertée avec les différents acteurs concernés par le développement du secteur Pôle Gare : CFF, OFT, Canton de Vaud, tl, propriétaires du quartier Rasude (Mobimo Management S.A. et CFF Immobilier qui ont constitué la Société de développement SV Rasude), partenaires privé·e·s et représentant·e·s d'associations impliqué·e·s et représenté·e·s dans les différents groupes décisionnels et de travail.

Vu le caractère transversal et pluridisciplinaire du projet Pôle Gare, les services de la Ville ont mobilisé des collaborateur-trice-s, dans le cadre de leurs compétences respectives, pour accompagner les prises de position de la Commune par rapport aux projets des CFF, de Plateforme 10 et du plan d'affectation Rasude, ainsi que des études et concours lancés par l'Unité Pôle Gare.



Figure 1 : périmètre Pôle Gare – maîtrise d'ouvrage ■ Ville de Lausanne ■ Canton de Vaud ■ CFF ■ SV Rasude

5.4 Conduite et réalisation de l'agrandissement de la gare de Lausanne

Les organes de conduite et de réalisation du projet de rénovation et d'extension de la gare de Lausanne sont :

- les CFF dans le cadre du programme de développement de l'infrastructure ferroviaire ;
- l'OFT en tant qu'autorité assurant une grande partie du financement et la haute surveillance du projet ;
- le comité politique de pilotage (COPI) « Léman 2030 » pour Lausanne et Renens et le comité technique de direction (CODIR), composés des représentant-e-s de la Confédération (OFT), du Canton de Vaud, des tl, des Communes de Lausanne et de Renens ainsi que des CFF (infrastructure et immobilier) ;
- la délégation municipale Pôle Gare constituée du syndic, de la directrice du logement, de l'environnement et de l'architecture et de la directrice des finances et de la mobilité. Le directeur de la Sécurité et de l'économie est régulièrement invité au sein de cette délégation ;
- les services techniques des CFF, de l'OFT, du Canton, des tl et de la Ville.

La gestion administrative et financière du projet ainsi que la conduite des travaux (maîtrise de l'ouvrage) sont assurées par les CFF.

6. Préavis votés et études réalisées

6.1 Préavis votés

Afin de financer les études nécessaires aux projets de réaménagement des espaces publics induits par les chantiers de « Léman 2030 », ainsi que celles nécessaires au projet de l'IMPG, le Conseil communal a déjà voté deux préavis, à savoir :

- le préavis N° 2014/33 « Léman 2030 – crédit d'études pour le premier volet des études du Pôle Gare » alloue un montant de CHF 1'730'000.- pour les études qui sont à la charge de la Ville permettant d'anticiper les impacts de l'agrandissement de la gare de Lausanne, de concevoir l'aménagement des espaces publics du Pôle Gare, de communiquer sur le projet et de conduire des études complémentaires spécifiques ;

- le préavis N° 2015/18 « Léman 2030 – crédit d'études pour le deuxième volet des études du Pôle Gare » alloue un montant de CHF 1'500'000.- permettant de financer la part communale pour le développement de l'IMPG en phase de projet d'ouvrage (projet de construction) et d'exécution (appel d'offres). Il a également permis de financer le concours pour les espaces publics sous-gare, ainsi que des études complémentaires ayant trait à l'aménagement de la place de la Gare et au stationnement dans le périmètre Pôle Gare.

La part consommée de ces deux préavis pour le projet Pôle Gare, ainsi que les dépenses enregistrées dans le compte d'attente de 2012 « Pôle Gare – Etudes accessibilité et aménagements urbains » de CHF 350'000.-, se montent au 30 juin 2019 à CHF 3'067'000.- sur un total alloué de CHF 3'580'000.-.

Ce troisième préavis concerne la demande d'un crédit d'investissement de CHF 22'400'000.- représentant la part communale à la réalisation de l'IMPG, les études complémentaires, dont l'étude de mobilité et d'aménagement de la place de la Gare et de ses accroches, ainsi que l'accompagnement des chantiers et de la mutation des quartiers.

6.2 Etudes réalisées

Les études avaient comme objectifs d'accompagner les mutations induites par la rénovation et l'agrandissement de la gare de Lausanne, spécifiquement sur les espaces publics, de conduire une démarche participative en plusieurs volets concernant différents secteurs ou s'adressant à divers publics, de consolider les données et d'analyser les différents besoins, ainsi que d'organiser les mandats d'études parallèles de la place de la Gare (2016) et le concours sur les espaces publics sous-gare (2018). Un volet de communication a également été assuré.

Une présentation succincte des principales études figure ci-après.

6.2.1 Analyse du fonctionnement multimodal de la place de la Gare

Dès 2014, les études ont permis d'établir le schéma de fonctionnement et des flux de la place de la Gare à l'horizon de la fin du projet. Les résultats concernent principalement les différents générateurs de flux (gare, stations de métro, arrêts de bus et projets de développement urbain), la gestion du trafic motorisé (régulation des flux, phasage, etc.), l'aménagement pour les vélos et leur flux, les flux piétons, les dépose-minute et les zones de livraison. Les recommandations sont à l'origine d'une image directrice de la place offrant des espaces publics majoritairement piétons.

6.2.2 Organisation des circulations et programme de stationnement dans le périmètre Pôle Gare

En 2018, une étude a permis d'analyser et d'améliorer le projet lauréat d'aménagement de la place de la Gare de Lausanne en matière d'accessibilité universelle : soit la construction d'infrastructures et services qui tiennent compte, dès la phase de conception, de l'ensemble des incapacités présentes dans la population de tous les âges (motrices, sensorielles, intellectuelles, etc.). L'objectif est de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, âgées et, à fortiori, d'améliorer l'accès et la lisibilité de l'espace pour tout·e usager·ère.

6.2.3 Organisation des circulations et programme de stationnement dans le périmètre Pôle Gare

En 2018, la Ville a commandé une étude sur le régime de circulation et le programme de stationnement sur le périmètre Pôle Gare qui a donné les orientations générales en la matière. Ensuite, un volet complémentaire à cette étude, spécifiquement sur le programme de stationnement dans le périmètre Pôle Gare, a été commandé conjointement par les CFF, la SV Rasude, le Canton de Vaud et la Ville. L'objectif a été d'obtenir une image globale et cohérente du stationnement. L'étude fournit des recommandations sur la question des volumes à considérer, de la localisation, de l'aménagement et de l'accueil des différents usages, à savoir : vélos, taxis, cars publics et privés, cars pour les hôtels, dépose-minute, livraison, places PMR, places en auto partage, deux roues motorisés, véhicules privés et bus de substitution des trains CFF.

Organisation des circulations

Du côté nord, les grandes avenues Louis-Ruchonnet et de la Gare accueillent les réseaux des transports publics (en bleu) et des transports individuels motorisés (en rouge), tout comme les grands volumes de flux piétonniers accédant à la gare, ainsi que des volumes importants de piétons et cyclistes accédant depuis le centre à la gare (en vert), notamment en utilisant la Voie verte d'agglomération¹.

Du côté sud, le réseau de voirie, fortement maillé, présente des gabarits d'espace public plus restreints. Ainsi, l'accès à la gare par les modes doux est plus diffus et les transports publics ne circulent qu'en marge du quartier (avenues d'Ouchy et William-Fraisie). Le réseau présente ainsi l'avantage de pouvoir créer des boucles de circulation et des espaces d'arrêts en différents lieux.



Figure 2 : réseaux structurants de transport

Des itinéraires vélos attractifs (comme ceux prévus dans le projet d'agglomération) se développent le long du faisceau des voies et aboutissent directement à l'interface à vocation piétonne.

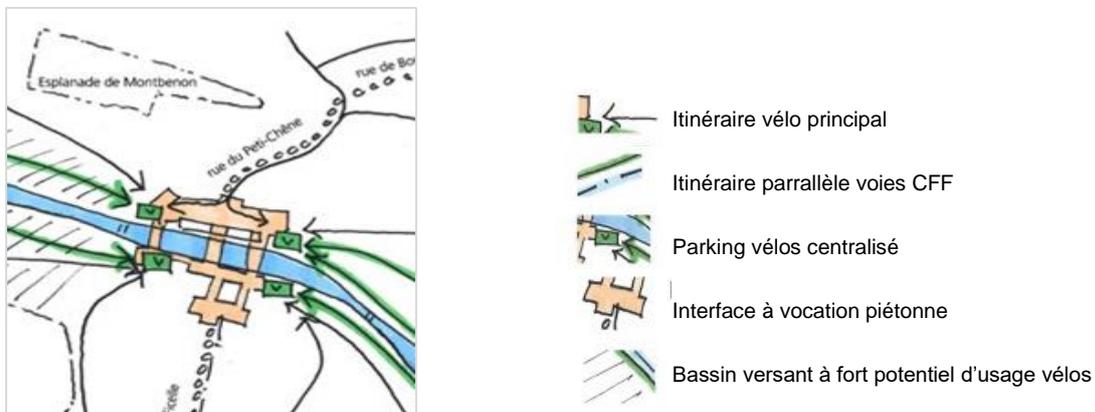


Figure 3 : principe d'accès et lieux de stationnement pour les vélos

Principes de stationnement

L'aménagement de la place de la Gare, majoritairement pour les piétons, nécessite de positionner le stationnement dans ses proches abords, tant au nord-est et nord-ouest de la gare qu'au sud-est et sud-ouest, sachant qu'une entrée généreuse sera créée sur la future place des Saugettes à la rue du Simplon, une deuxième au niveau du Passage de Montriond et une troisième au chemin des Epinettes.

Ainsi, le système gare définit quatre quadrants correspondant à quatre bassins versants pour les déplacements et quatre lieux d'accueil pour le stationnement.

¹ La Voie verte d'agglomération est un cheminement piétonnier et cycliste continu et sécurisé, adapté pour les loisirs et les déplacements utilitaires. A terme, elle devrait traverser toute l'agglomération de Saint-Prex à Lutry, reliant au passage plusieurs destinations importantes allant du Parc des Sports et des Quais à Morges à la gare de Lausanne en passant par la gare de Prilly-Malley et les Hautes Ecoles.

Au final, la grande zone piétonne est ancrée dans les liaisons structurantes au niveau de la ville, respectivement de l'agglomération, autant pour les cyclistes que pour les piéton-ne-s.

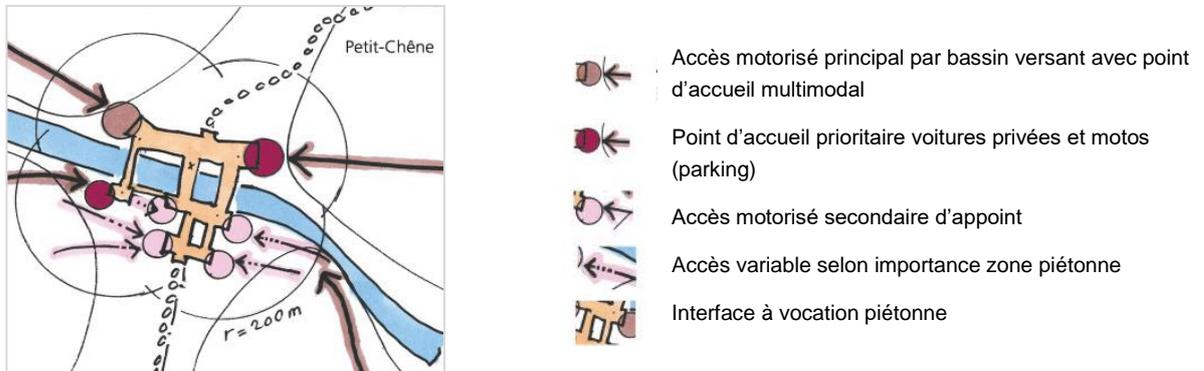


Figure 4 : principe des quatre coins : accès motorisés principaux et secondaires depuis les bassins versants vers les quatre quadrants de l'interface

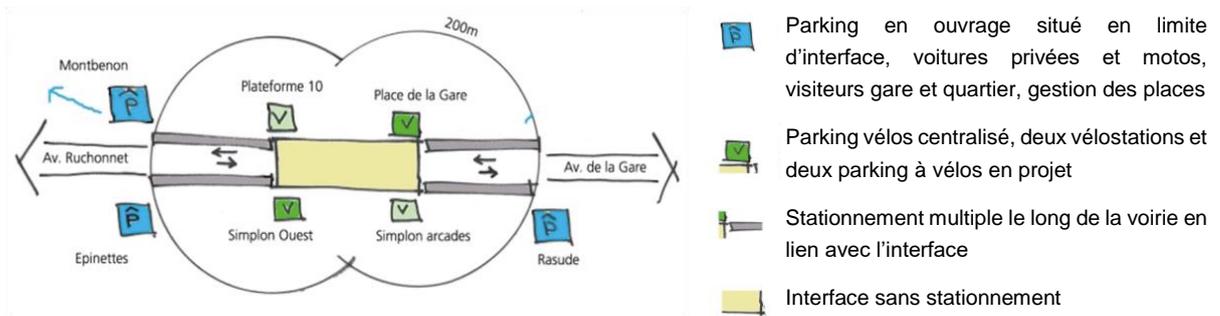


Figure 5 : principe de répartition spatiale et du stationnement dans la zone d'influence de l'interface

Orientations pour le stationnement

Les quartiers et projets privés ou publics s'inscrivant dans le périmètre Pôle Gare (gare de Lausanne, place de la Gare, aménagement des avenues Louis-Ruchonnet et de la Gare et du bas de la rue du Petit-Chêne, Plateforme 10, sous-gare, Rasude) sont développés à des rythmes et temporalités différents. Dans ce cadre, l'étude sur le stationnement permet d'anticiper les besoins pour chaque usage en considérant la réalisation progressive de ces différentes pièces urbaines.

Ainsi, l'étude recommande un système global et cohérent pour le stationnement envisagé dans le périmètre en définissant des types de stationnement à prendre en considération, donne des principes généraux d'organisation et d'emplacement, identifie des besoins par type de stationnement et décrit des principes d'organisation et d'aménagement au sein du périmètre Pôle Gare.

6.2.4 Démarches participatives

Différentes démarches participatives et consultatives ont été menées. L'expertise d'usage a été cherchée auprès de représentant-e-s de la société civile et des personnes qui habitent et/ou fréquentent les quartiers. Les résultats de ces différentes démarches ont permis d'identifier les enjeux, les attentes et besoins des différents publics-cibles concernant l'ensemble des espaces publics du périmètre Pôle Gare. Ils ont été intégrés aux différents projets, c'est-à-dire mis à l'équilibre avec l'expérience des professionnel-le-s. Ils ont également été restitués au fur et à mesure aux participant-e-s et à la population.

Ces résultats sont disponibles sur le site www.pole-gare.ch et ne sont donc pas développés dans le présent préavis.

« Pôle Gare : Vu, entendu, raconté, étudié... »

En 2015, une étude pluridisciplinaire a permis d'analyser le périmètre Pôle Gare d'aujourd'hui avant la mutation du secteur, notamment sous les angles sociologique, économique, paysager et fonctionnel.

Trois ateliers consultatifs, avec des représentant-e-s des habitant-e-s et usager-ère-s, des commerçant-e-s et des membres de la Commission consultative urbanisme et transports de la Ville ont été organisés.

Enquête « C'est le moment de faire votre Place ! »

En 2015, la Ville de Lausanne s'est adressée aux habitant-e-s de Lausanne et usager-ère-s de la place de la Gare, en récoltant plus de 2'400 réponses, complétées par des entretiens semi-directifs et des ateliers. Cette enquête a permis de saisir les usages, les représentations sociales et les besoins de la population liés à la future place de la Gare.

« Pôle Gare, Place aux enfants ! »

En 2016, la démarche « Pousses Urbaines » a abordé, auprès du grand public et des instances politiques, les réalités que vivent les enfants en ville, quelles que soient leurs origines sociales ou culturelles. Dans ce contexte, les « Pousses Urbaines » se sont jointes à l'association « Ville en Tête » pour toucher un large public d'enfants représentatifs de la diversité lausannoise (âge, cadre, milieux socio-culturels, etc.). Cette démarche a permis d'aborder et de mieux comprendre les questions des accès, de l'orientation, de l'attente, des limites, des usages et de la fonction des places en particulier aux abords de la gare de Lausanne.

« L'accessibilité à pied et à vélo du Pôle Gare »

En 2017, dans le cadre d'une démarche participative concernant la mobilité douce, des associations actives en la matière ont été invitées à des ateliers consultatifs concernant l'accessibilité de la gare à pied et à vélo. Les participant-e-s ont élaboré une carte mentale de leurs déplacements puis vérifié sur place les différentes problématiques soulevées par ces cartes et par les itinéraires choisis.

7. Projets dans le périmètre Pôle Gare

Les projets dans le périmètre Pôle Gare comprennent l'agrandissement de la gare englobant le projet d'aménagement de la place de la Gare et de son sous-sol, l'aménagement des avenues Louis-Ruchonnet et de la Gare et du bas de la rue du Petit-Chêne, le développement du métro automatique m3 et l'optimisation du m2 pour le tronçon entre le boulevard de Grancy et la place de l'Europe, Plateforme 10, ainsi que les développements des nouveaux quartiers de la Rasude, de sous-gare et des Fleurettes.

Les connexions entre ces différents projets feront émerger de nouveaux espaces publics dont profiteront de très nombreux usager-ère-s de la gare, les riverain-e-s et les commerçant-e-s. Ces projets, qui sont conduits par différents maîtres d'ouvrage et avancent selon des temporalités multiples et différentes, permettent de relier l'est et l'ouest de la Ville de Lausanne, ainsi que le nord et le sud.

De plus, le développement des projets dans le périmètre Pôle Gare, intègre l'optimisation souhaitée par la Municipalité de la mobilité en Ville de Lausanne et plus particulièrement de la place de la Gare et de ses accroches en envisageant de :

- positionner la place de la Gare comme la première réalisation exemplaire de « zone particulière » au sens du PDCom, où « le TIM est modéré au profit des piéton-ne-s et des transports publics » ;
- fournir des expressions d'intention qui représentent l'équivalent d'un « shared space » ou « espace partagé de mobilités » (EPM) sur la zone de circulation au nord de la place de la Gare et de ses accroches ;
- viser une diminution voire un abandon des feux de régulation tout en veillant aux besoins des piéton-ne-s ou des transports publics ;
- lier de manière optimale les entrées – sorties de la gare en surface avec les arrêts de bus, de cars et de taxis ;

- intégrer la Voie verte d'agglomération dans la zone de circulation au nord de la place.

Dans le contexte de l'optimisation de la partie mobilité de la place, des études complémentaires sont nécessaires pour en vérifier sa faisabilité et identifier d'éventuelles mesures d'accompagnement. Ces études portent sur :

- le concept d'EPM au nord de la place de la Gare ;
- l'impact sur le réseau routier de la Ville ;
- les conséquences de cette optimisation de mobilité sur les accroches des avenues Louis-Ruchonnet et de la Gare.

Ces études complémentaires de mobilité et d'aménagement de la place de la Gare et de ses accroches sont estimées à CHF 800'000.-.

7.1 Agrandissement de la gare de Lausanne

7.1.1 Description

Le projet d'agrandissement de la gare, dont les objectifs sont d'offrir de nouvelles infrastructures ferroviaires et des structures d'accès et de transit permettant de répondre à l'augmentation des flux de voyageur·euse·s, est constitué des éléments clefs suivants :

Zone des quais

- élargissement et prolongement des quais à 420 m pour accueillir des trains de 400 m, avec une adaptation de la couverture des quais et le déplacement de la marquise, la mise en conformité avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) et la modification des accès ;
- construction d'une façade sud sur la rue du Simplon et l'avenue William-Fraisse.

Technique ferroviaire des CFF

- simplification du plan des voies consistant d'une part à la suppression de l'actuelle voie 2 de la gare pour permettre l'élargissement des quais, et d'autre part, le raccordement des voies à l'ouvrage ferroviaire de franchissement des voies de Malley (saut-de-mouton) et à la quatrième voie entre Lausanne et Renens qui s'opérera entre la tête ouest de la gare et le pont Marc-Dufour ;
- adaptations des voies ferrées, des installations de sécurité, des lignes de contact et des câbles.

Requalification des têtes est et ouest de la gare

- création d'un nouveau « Poste directeur », véritable centre névralgique de la conduite et de la sécurité du transport ferroviaire sur le secteur lausannois, en remplacement du « Poste directeur » à l'est de Plateforme 10 qui sera requalifié ;
- adaptation de l'infrastructure ferroviaire au nouveau plan des voies de la gare ;
- réalisation du futur bâtiment des Epinettes comprenant la création d'un nouveau parking en remplacement partiel du parking du Simplon, qui sera démoli, et de la suppression des places CFF à proximité de l'ancienne halle aux locomotives (Plateforme 10).

Bâtiment des Voyageurs

- création de services aux voyageur·euse·s, de surfaces administratives, logistiques et/ou techniques ainsi que 8'000 m² de surfaces commerciales.

Passages inférieurs

- création de deux nouveaux passages inférieurs ouest et centre, et l'élargissement de l'actuel passage inférieur est, qui jouent un rôle déterminant dans la répartition des flux des voyageur·euse·s CFF pour le fonctionnement de la gare.

Tunnel du métro

- création du gros-œuvre sous la zone des quais et le Bâtiment des Voyageurs pour le nouveau tracé du tunnel du métro m2. Ainsi, le métro m2 bénéficiera d'un nouveau tunnel à double voies sous la gare et d'une nouvelle station dans l'IMSSPG, tandis que le futur métro m3, partant de la gare, utilisera la station actuelle Lausanne-Gare du m2, connectée à l'IMSSPG.

Interface multimodale de la place de la Gare (IMPG)

- réalisation d'une nouvelle place de la Gare majoritairement dédié aux piéton-ne-s et son sous-sol, désignés interface multimodale de la place de la gare (IMPG). Le sous-sol de la place de la Gare permet de créer un véritable hall d'accès aux transports publics (trains, bus et métros) et à la ville. Il comprendra 1'000 m² de surfaces commerciales. L'IMPG est développé au chapitre 8 du présent préavis.

7.1.2 Procédure fédérale d'approbation des plans de l'agrandissement de la gare de Lausanne

La procédure fédérale d'approbation des plans (PAP) de l'agrandissement de la gare de Lausanne, pilotée par les CFF, a débuté en mars 2015 par la mise à l'enquête publique du projet.

Afin de défendre les intérêts des lausannois-e-s et d'améliorer la qualité du projet, la Commune a fait opposition au projet. Cette démarche a abouti à la signature le 29 juillet 2016 d'une convention de levée d'opposition entre la Commune et les CFF dans laquelle les CFF se sont engagés à :

- informer la population et traiter rapidement les plaintes dans le cadre des futurs chantiers CFF ;
- organiser les chantiers afin de privilégier, dans toute la mesure du possible, la sécurité, la mobilité douce et le maintien des lignes de transports publics ;
- améliorer l'intégration architecturale et urbanistique du projet de front sud de la gare et des ouvrages d'art ;
- réaménager après les travaux et aux frais des CFF, la rue du Simplon et la place des Saugettes en collaboration étroite avec la Ville ;
- réaliser des compléments d'études pour le bâtiment des Epinettes ;
- faire un appel à projets pour l'aménagement des arcades des Saugettes ;
- végétaliser les murs anti-bruit ou mettre en place des compensations écologiques ;
- rechercher des solutions alternatives pour le traitement des eaux du domaine CFF de la gare de Lausanne par la création de bassins de rétention de moyenne dimension localisés au plus proche de la gare et des voies.

En février et août 2018, les CFF ont déposé deux enquêtes complémentaires au projet d'agrandissement de la gare de Lausanne, l'une portant sur le sous-sol de la place de la Gare suite à des modifications techniques et l'autre portant sur le sous-sol de la plateforme ferroviaire et le front sud de la gare, le parking des Epinettes et l'ensemble du système d'évacuation des eaux météoriques.

La Commune a également formulé une opposition à l'enquête complémentaire du 8 août 2018 portant sur le sous-sol de la plateforme ferroviaire et le front sud de la gare, liée à des problématiques de qualité architecturale et urbanistique, des éléments techniques et aux dispositions de la convention de levée d'opposition initiale de 2016 qui n'avaient pas encore été intégrées comme convenu dans l'évolution du projet. Une convention de levée d'opposition a été signée par les parties le 8 mars 2019, dans laquelle les CFF se sont engagés à :

- faire évoluer le projet du front sud (de l'avenue William-Fraisse à l'avenue d'Ouchy) de sorte à ce qu'il soit en adéquation avec le projet d'aménagement des espaces publics de la Commune, et qu'il garantisse une accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux vélos de plein pied depuis la place des Saugettes et depuis l'accès du passage de Montriond, en ascenseur ;
- mettre sur pied un appel à projets pour les arcades des Saugettes ;
- s'assurer d'un habillage de chantiers qui limite, notamment la dégradation visuelle du passage des Saugettes ;

- développer un centre logistique dont les nuisances pour les habitant·e·s et sur les espaces publics soient minimisées et respectant les dispositions légales, notamment, l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ;
- améliorer l'entrée du futur bâtiment des Epinettes ainsi que l'accès aux ascenseurs et les rendre compatibles pour l'usage des PMR et vélos ;
- améliorer la qualité du passage inférieur de l'avenue William-Fraisse appartenant aux CFF, au vu notamment de sa prolongation sous la passerelle des Epinettes ;
- végétaliser les murs de soutènement dans le périmètre du Pôle Gare sur le domaine public, dans toute la mesure du possible ;
- introduire, en fonction des possibilités et des besoins, des escaliers mécaniques ;
- favoriser le transport par train des déchets de chantiers.

Suite aux deux conventions de levée d'opposition, les éléments suivants ont été finalisés :

- mise en place d'une cellule spécifique aux CFF pour informer la population et traiter rapidement les plaintes dans le cadre des chantiers CFF ;
- accord formalisé avec les CFF pour le réaménagement de la place des Saugettes aux frais des CFF, en collaboration étroite avec la Ville ;
- amélioration de l'intégration architecturale et urbanistique du front sud de la gare et des ouvrages d'art ;
- amélioration de l'entrée du futur bâtiment des Epinettes, de l'accès aux ascenseurs et de leur compatibilité PMR et vélos ainsi que du traitement phonique des équipements techniques localisés dans le bâtiment ;
- modification complète du traitement des eaux du domaine CFF de la gare de Lausanne par la création de bassins de rétention de moyenne dimension localisés au plus proche de la gare et des voies (le dispositif sera raccordé à la station d'épuration des eaux de Lausanne en remplacement des très importants bassins de rétention et de traitement prévus à la Maladière, dont l'impact sur l'aménagement du territoire et les nuisances potentielles pour la population et les activités telles qu'odeurs, moustiques, sécurité, pollution accidentelle, etc. auraient pu être significatifs) ;
- adaptation du centre logistique afin de diminuer les nuisances pour les habitant·e·s et les impacts sur les espaces publics et le respect des dispositions légales de l'OPB.

Les autres points d'amélioration sont en cours de traitement par les CFF en collaboration étroite avec la Ville.

Le 4 juin 2019, lors de la transmission aux parties et aux opposant·e·s concerné·e·s de la décision d'approbation des plans (DAP), l'OFT a mentionné dans son communiqué :

« Le projet de transformation de la gare de Lausanne est très complexe, notamment de par son ampleur, sa situation en milieu urbain ainsi qu'en raison de ses interdépendances avec d'autres projets ferroviaires et de tiers impliquant plusieurs acteurs. L'OFT a reçu une septantaine d'oppositions à l'issue de la première mise à l'enquête publique des aménagements prévus. Par la suite, divers éléments du projet (concernant avant tout les surfaces sous la place de la Gare et le front sud du bâtiment) ont pu être optimisés, ce qui a entraîné deux modifications de projet et deux mises à l'enquête supplémentaires. Celles-ci ont suscité 30 oppositions au total.

Les travaux sont devisés à près de CHF 1.3 milliards, dont environ CHF 900 millions financés par la Confédération. Le financement fédéral a été accepté par les citoyen·ne·s suisses en février 2014 lors de la votation sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). »

Suite à la décision d'approbation des plans, trois recours ont été déposés auprès du Tribunal administratif fédéral.

7.2 Aménagement des avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet et du bas de la rue du Petit-Chêne

Le projet d'aménagement de la nouvelle place de la Gare étant majoritairement piétonne, il nécessite la relocalisation du stationnement en dehors de la place elle-même.

Ainsi, les avenues de la Gare et Louis-Ruchonnet et le bas de la rue du Petit-Chêne sont parties intégrantes du « système gare » et devraient accueillir un programme de stationnement pour les taxis, les cars, les véhicules de livraison, les vélos et les deux roues motorisés. Cet aménagement est prévu jusqu'au chemin de Mornex pour l'avenue Louis-Ruchonnet, jusqu'à l'avenue d'Ouchy pour l'avenue de la Gare et au bas de la rue du Petit-Chêne. De plus, il devrait probablement intégrer les projets connexes du périmètre Pôle Gare, notamment Plateforme 10 et le quartier de la Rasude, par une requalification de l'espace public.

Le financement des accroches et de l'éventuelle requalification de l'espace public fera l'objet d'un préavis aux environs de 2024 – 2025.

7.3 Métro m3 et optimisation du métro m2

Les projets du métro m3 et d'optimisation du métro m2 sont pilotés par le Canton et les tl, avec la collaboration de la Ville. Ils font partie du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012) dont le cofinancement est assuré par la Confédération. Ces projets sont intimement liés au projet d'agrandissement et de transformation de la gare de Lausanne, tant fonctionnellement que structurellement.

En effet, si les CFF misent sur un doublement du nombre de voyageur·euse·s attendu à l'horizon 2030, ce sont bien les transports publics urbains qui devront principalement assurer l'acheminement de ces personnes dans l'agglomération lausannoise. Avec un réseau de bus et un métro m2 déjà proches de la saturation, seul un réseau s'appuyant, notamment, sur un nouvel axe fort de transports publics urbains, sera en mesure d'absorber cette augmentation du nombre de voyageur·euse·s au cœur de l'agglomération. C'est dans cette optique que les projets du métro m3 et d'optimisation du m2 ont été développés avec une attention particulière portée aux liaisons entre la gare et les stations de ces deux métros.

L'exposé des motifs accordant au Conseil d'État un crédit d'investissement pour le financement de la nouvelle station du m2 sont en voie d'adoption par le Grand Conseil Vaudois. Le premier tronçon Grancy – Place de l'Europe du métro m3 est actuellement en cours de procédure auprès de l'OFT et a été mis à l'enquête du 29 octobre au 27 novembre 2019.

7.4 Plateforme 10

Plateforme 10 est la création par le Canton de Vaud d'un véritable « quartier culturel » attractif, dynamique et ouvert à tous les publics qui se déploie sur le site des anciennes halles aux locomotives des CFF, au cœur de la ville. Ce secteur a été acheté aux CFF par la Commune en échange des terrains du périmètre de Malley-Gare à Renens et Prilly (cf. préavis N°s 2015/69 et 2017/39). Il comprendra trois musées : le Musée cantonal des Beaux-arts (MCBA), ainsi qu'un bâtiment qui accueillera le Musée cantonal de la Photographie (Musée de l'Elysée) et le Musée de design et d'arts appliqués contemporains (mudac).

Une rampe de mobilité douce intégrée à la Voie verte d'agglomération (VVA) permettra d'accéder au site de Plateforme 10 et de relier la place de la Gare à l'avenue Marc-Dufour par un ouvrage dédié aux piéton·ne·s et aux cyclistes. L'Etat de Vaud est le maître d'ouvrage de Plateforme 10, qui englobera également une surface importante d'espace public. Le MCBA a été inauguré le 3 octobre 2019 et le bâtiment pour les Musées de l'Elysée et du mudac le sera en automne 2021.

Finalement un concours sera lancé par l'Etat de Vaud au début de l'année 2020 pour la requalification du « Poste directeur » actuel.

7.5 Quartier de la Rasude

Le quartier de la Rasude, développé par la SV Rasude s'inscrit, entre l'avenue de la Gare, l'avenue d'Ouchy et les voies ferrées, immédiatement à l'est de la gare. Il s'agit ici de bâtir 73'000 m² de surfaces de plancher déterminant sur un terrain d'environ deux hectares, à proximité de la gare.

Le développement du projet a pour objectif de créer un quartier ouvert, vivant et agréable pour y travailler et y vivre. Il sera accessible aux lausannois·e·s et accueillera un programme d'activités commerciales, des bureaux ainsi qu'un hôtel Quartier des Fleurettes et du logement. Organisé autour d'importants espaces publics et d'un réseau de mobilité douce au travers du secteur, aujourd'hui inexistant, la Rasude permettra à la Ville de Lausanne d'accueillir des acteurs économiques d'envergure grâce à une situation exceptionnelle et à son excellente desserte, tous modes confondus.

Pour entamer le processus de planification, les propriétaires ont initié un mandat d'études parallèles (MEP) qui a permis d'identifier un projet lauréat. Le 13 mai 2015, la Municipalité a ouvert une procédure de plan d'affectation sur la base du résultat du MEP. Depuis, l'Unité Pôle Gare et les services de la Ville accompagnent les propriétaires et leurs mandataires dans toutes les étapes de la procédure du plan d'affectation, selon la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC), ainsi que dans l'élaboration d'une convention d'équipements liant la Ville et les propriétaires, en fixant un cadre ambitieux au développement de ce nouveau quartier.

7.6 Quartier des Fleurettes

Le quartier des Fleurettes sera touché par l'agrandissement de la gare de Lausanne de par la construction d'une paroi antibruit au nord et par l'occupation temporaire de parcelles sises au chemin de Fontenay pour les installations de chantier des CFF. Ces éléments, ajoutés à la nécessité de réaliser des travaux sur le renouvellement des câbles et de conduites souterraines (gaz, eau potable, assainissement, électricité, éclairage public et multimédia) sur l'ensemble du quartier, ont conduit à initier le réaménagement des espaces publics d'un quartier qui sera impacté par les nuisances du chantier des CFF.

A ce jour, le projet des espaces publics du quartier des Fleurettes a été présenté à la population et sa mise à l'enquête publique a eu lieu entre le 1^{er} novembre et le 2 décembre 2019. Un préavis de financement de ces travaux et du traitement de la procédure d'autorisation sera présenté au Conseil communal courant 2020.

7.7 Quartier sous-gare

L'agrandissement de la gare de Lausanne va offrir un nouveau type d'ouverture au sud et la création d'une façade d'un seul tenant sur la rue du Simplon. Ces importantes transformations ont un impact sur l'espace public qui a été l'objet d'une réflexion sur l'ensemble du périmètre sous-gare. Le quartier accueille du logement à forte densité et également un maillage commercial spécifique à cette partie de la ville, dont des commerces indépendants et lieux de restauration à forte identité.

En 2018, la Municipalité, souhaitant préserver les éléments constitutifs de la qualité de vie au sein du quartier, tout en accompagnant les mutations liées au programme de transformation de la gare de Lausanne, a organisé un concours sur les espaces publics. Le projet lauréat s'articule autour de la valorisation du boulevard de Grancy en tant que généreuse promenade urbaine piétonne et lieu de détente unique sur l'axe est-ouest, composante urbaine majeur. Son caractère évolutif prévoit une réalisation échelonnée dans le temps qui pourra se faire en dialogue avec les commerçant·e·s, les habitant·e·s et les usager·ère·s du quartier. Les aménagements répondent à des usages et des publics différents, avec simplicité et sobriété, en préservant les échappées visuelles.

7.8 Aménagement de la vélostation

Une vélostation de 750 places, propriété de la Ville de Lausanne, sera aménagée dans la partie nord-est du sous-sol de la place de la Gare dans le prolongement du passage est sous le Bâtiment des Voyageurs. Elle sera également accessible en surface par une trémie à l'est de la place.

Cette vélostation a été dimensionnée de sorte à répondre aux besoins futurs en matière de stationnement vélos pour les usager·ère·s de la gare de Lausanne, qui ont été estimés dans l'étude de 2019 entre 1'800 et 2'240 places vélos en ouvrage et dans l'espace public du périmètre Pôle Gare. Elle sera coordonnée avec la vélostation CFF de 450 places, qui sera construite dans le corps du bâtiment du sud de la gare, à la rue du Simplon.

Le projet de la vélostation au nord-est de la gare, dont l'aménagement intérieur est à charge de la Ville de Lausanne, prévoit un équipement avec des racks à vélos qui permettront une haute densité de stockage et d'accroche des vélos. L'aménagement sera conforme aux besoins quotidiens des usager·ère·s (cadenas, casiers avec prise électrique, pompe, kit d'outillage, etc.).

L'aménagement intérieur de la vélostation, son mode d'exploitation ainsi que sa mise en place par étapes doivent être développés en coordination étroite avec les CFF. Cette étude aura notamment pour objectifs de choisir des équipements permettant de conserver une unité commune entre les deux vélostations, ainsi qu'un système d'accès et de signalétique uniformisé. Cette coordination sera formalisée dans une convention à établir dans le courant de l'année 2020.

Le financement de l'étude et de l'aménagement de la vélostation nord fera l'objet d'un préavis qui sera présenté aux environs de 2023 – 2024.

8. L'interface multimodale de la place de la Gare (IMPG)

8.1 Généralités

L'IMPG comprend la place de la Gare (surface) et son sous-sol (IMSSPG). Cette interface est conçue de manière à pouvoir répondre aux besoins des flux piétonniers en surface entre les transports publics, les taxis, les cars, le stationnement des vélos, des deux-roues motorisés et les transports individuels motorisés et en sous-sol entre les quais CFF et les stations de métro. Les liaisons entre le niveau de la place et son sous-sol sont assurées par des ascenseurs, des escaliers et des escaliers mécaniques, ainsi qu'une rampe.

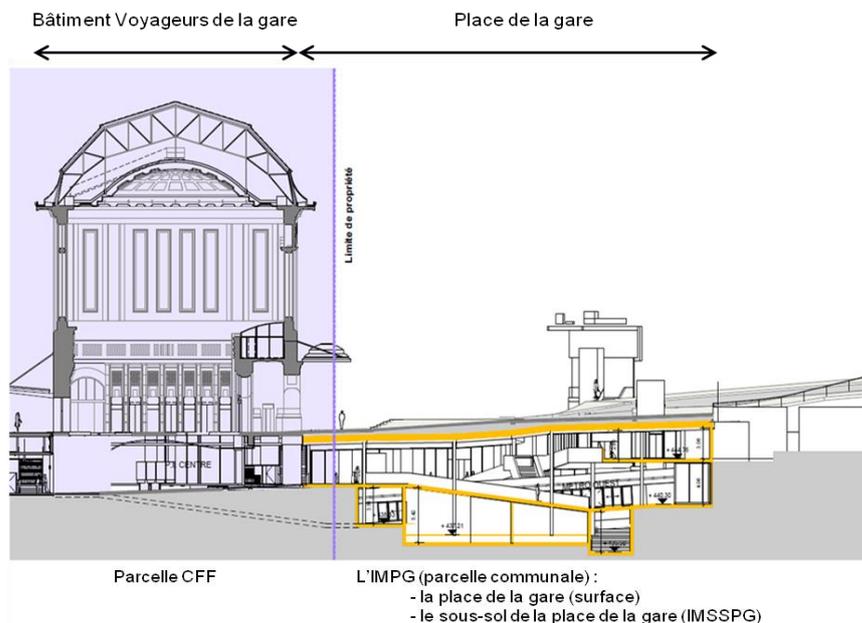


Figure 6 : coupe transversale de l'IMPG



Figure 7 : vue perspective du sous-sol de la place de la Gare

La pointe du bâtiment sis à l'avenue Louis-Ruchonnet 1 a été acquise par les CFF dans le cadre du projet de l'IMPG. Cette pointe, faisant partie intégrante de l'IMSSPG, permettra la création d'une entrée-sortie de la gare directement dans le bâtiment, en lien direct avec Plateforme 10. Cela permettra d'absorber les importants flux entrant et sortant à l'ouest de la gare.

Avant la fin des travaux, la pointe du bâtiment de l'avenue Louis-Ruchonnet 1 deviendra la propriété à parts égales des CFF, des tl et de la Commune de Lausanne afin de créer un modèle de propriété équivalent aux autres constructions de l'IMSSPG.

8.2 Place de la Gare

En tant que porte d'entrée de la ville, le projet de la place de la Gare a été élaboré dans le cadre d'un concours organisé par la Ville en 2016 sous la forme d'un mandat d'études parallèles. Suite à sa présentation publique du 20 avril au 1^{er} mai 2016, le projet a connu d'importants développements permettant des améliorations notoires.

Il doit encore faire l'objet d'optimisations conformément aux demandes lors des séances :

- du 26 août 2019 de la commission n° 49 du Conseil communal ;
- du 28 août 2019 des parties prenantes du présent projet ;

afin qu'une priorité plus importante soit donnée à la mobilité douce et aux transports publics par rapport au transport individuel motorisé.

Le projet sera mis à l'enquête publique par la Municipalité dans le courant du 1^{er} semestre de l'année 2021. Sa réalisation sera assurée par les CFF en étroite collaboration avec les différents services de la Ville sur la base d'une convention de délégation de la maîtrise d'ouvrage (cf. chapitre 9.3).

La finalisation de la place est envisagée aux environs de 2025 – 2027 et interviendra par étapes en coordination avec la réalisation de l'IMSSPG.

8.2.1 Organisation spatiale

La partie sud de la place sera constituée d'une grande esplanade piétonnière arborisée d'environ 75% de sa surface (contre 35% aujourd'hui). La zone de circulation dans la partie nord de la place de la Gare sera aménagée comme une première réalisation exemplaire de « zone particulière » au sens du PDCom, où « le TIM est modéré au profit des piétons et des transports publics ».

La place de la Gare accueillera de nombreux accès à son sous-sol – au nouvel hall de la gare – par le biais d'ascenseurs, d'escaliers, d'escaliers mécanisés, ainsi que d'une rampe, aux connexions verticales entre les différents niveaux de la gare, situées et dimensionnées selon les besoins des flux piétonniers en direction et en provenance de la Ville ou des transports publics.

La majorité des flux en direction et en provenance de la ville vers la gare se fera par les métros m2 et m3.

Une des principales liaisons entre le sous-sol et la surface se fera par le biais de grands escaliers aménagés au bas de la rue du Petit-Chêne. Des escaliers sont également prévus au milieu du front nord de la place, proche de l'arrêt de bus, au bas de l'avenue Sainte-Luce, dans le bâtiment de l'avenue Louis-Ruchonnet 1 et devant le Bâtiment des Voyageurs sur les parties est et ouest. Devant l'immeuble place de la Gare 10 (Plaza Colombo), une rampe amènera les piéton-ne-s à la zone centrale du sous-sol dans sa partie nord.

Les développements du projet, conduits en étroite collaboration avec les CFF, ont également été analysés sous l'angle de l'accessibilité universelle.

8.2.2 Circulation et traversées piétonnes

A l'issue de l'avant-projet, l'aménagement de la place comprenait le rebroussement des bus des lignes 3 et 21 sur sa partie est. Au vu des conflits potentiels à venir entre les flux piétonniers sur la place (environ 3'000 piéton-ne-s / heure à l'heure de pointe du soir attendus à l'horizon 2030) et les manœuvres des bus ainsi que l'impact sur la qualité des espaces publics, leur rebroussement sur la place a été abandonné. Les lignes 3 et 21 deviendront ainsi des lignes traversantes. Leurs parcours et points de rebroussement à terme sont actuellement à l'étude entre la Ville et les tl, dans une vision postérieure à la mise en service du métro m3.

Différents aménagements de la zone de circulation dans la partie nord de la place ont été étudiés. Aujourd'hui, l'objectif est d'optimiser le projet et de traiter cette zone comme « zone particulière » du PDCom, où « le TIM est modéré au profit des piétons et des transports publics ».

8.2.3 Arborisation – lutte contre les îlots de chaleur

L'évolution du projet en matière d'arborisation a été d'augmenter significativement le nombre d'arbres et d'aménager des surfaces plantées plus généreuses, en respectant les contraintes constructives dictées par le sous-sol de la place. Ainsi, une plus grande diversité d'essences est possible et la présence de végétation renforcée afin de favoriser l'ombre et de lutter contre les îlots de chaleur. L'aménagement prévoit un système de plantation qui soit à la fois un repère sur la place et un lieu permettant aux usager-ère-s de s'arrêter à l'écart des flux principaux et d'accueillir des manifestations du type marché, des chalets en fin d'année ou des stands divers.

8.2.4 Propriété de la place de la Gare

La place de la Gare, sise principalement sur le domaine public communal, restera la propriété de la Ville de Lausanne.

8.2.5 Financement de la place de la Gare

Les coûts des travaux de la place de la Gare sont compris dans le projet CFF d'agrandissement de la gare (cf. chapitre 9.2).

8.2.6 Entretien de la place de la Gare

La maintenance constructive et l'entretien courant de la place de la Gare seront assurés, comme aujourd'hui, par la Commune.

Par rapport à la situation actuelle, une économie en termes de frais d'entretien des infrastructures des passages inférieurs de la gare et des connexions entre les différents niveaux (escaliers, ascenseurs, escaliers mécaniques) est attendue en phase d'exploitation puisque repris par la copropriété de l'IMSSPG.

8.3 *Sous-sol de la place de la Gare*

L'IMSSPG est nécessaire pour assurer la mobilité des futurs flux piétonniers entre les passages inférieurs de la gare, qui permettent d'accéder aux quais, aux stations de métro m2 et futur m3, ainsi qu'aux diverses émergences en surface sur la place de la Gare elle-même. L'ensemble du système reliant les espaces du sous-sol offre un maximum de sécurité aux piétons et permet de les répartir sur les trois nouveaux passages inférieurs.

Le sous-sol de la place comprend essentiellement les éléments suivants :

- les arrivées des trois passages inférieurs traversant la gare et connectés au sous-sol de la place, le nouveau hall souterrain qui dessert les deux stations de métros par un système d'escaliers, de rampes et d'ascenseurs ;
- des zones commerciales localisées, selon les possibilités techniques, afin de ne pas diminuer les flux de personnes et participant à l'animation du sous-sol ;
- la vélostation qui aura un accès direct aux passages inférieurs de la gare et dont l'accès en surface se fera depuis l'est de la place à proximité du bâtiment postal à l'avenue de la Gare ;
- des liaisons souterraines avec les bâtiments de la place de la Gare 4 et 10 ainsi qu'avec le futur quartier de la Rasude sont prévues ;
- des locaux techniques divers ainsi que des monte-charges s'insèrent dans les espaces disponibles.

8.3.1 Propriété du sous-sol de la place de la Gare

Le sous-sol de la place de la Gare constitue une copropriété à parts égales entre les CFF, les tl et la Commune de Lausanne. Elle s'inspire du régime de la copropriété régi par le Code civil suisse, et sera composée de parties privatives et de parties communes. Dans ce cadre, la Commune accorde à la copropriété, à titre gratuit pour les parties non-commerciales et pour une durée de 60 ans, une concession d'usage du domaine public. Pour les parties commerciales, il est prévu une redevance foncière en faveur de la Commune (cf. chapitre 9.5).

La répartition des parties privatives et des parties communes de la copropriété se décompose comme suit :

- les espaces commerciaux sont propriété des CFF, représentés par leur division Immobilier ;
- la station et les portes palières du m2 ainsi que le nouveau tunnel du métro et les locaux techniques associés sont propriété des tl ;
- la vélostation et les locaux techniques pour les transformateurs électriques des services industriels sont propriété de la Commune ;
- les espaces de circulation, les structures de l'ouvrage et les émergences, les locaux techniques de chauffage, ventilation, sanitaire et énergie (CVSE) sont des parties communes.

Les parties privatives appartiennent aux propriétaires concernés qui les gèrent de manière autonome et en assumant les coûts d'aménagement et d'entretien ainsi que les responsabilités y relatives.

8.3.2 Financement de l'IMSSPG

Les coûts des travaux du sous-sol de la place de la Gare sont compris dans le projet CFF d'agrandissement de la gare (cf. chapitre 9.2).

8.3.3 Entretien de l'IMSSPG

La maintenance constructive et l'entretien courant de l'IMSSPG seront à charge des trois copropriétaires à parts égales après déduction des revenus liés principalement à la publicité.

8.3.4 Programme de réalisation

Le planning prévisionnel des CFF prévoit que l'ensemble des travaux de la transformation de la gare et de l'IMPG seront terminés, environ huit ans après l'entrée en force de la décision d'approbation de plans par l'OFT (autorisation de construire), soit approximativement entre 2027 et 2028.

La méthode de réalisation retenue par le comité de pilotage (COFIL) « Léman 2030 » est celle dite « en taupé », consistant à creuser par secteurs sous la future dalle de la place de la Gare, qui devra être réalisée au préalable selon des méthodes traditionnelles. Elle permet de minimiser l'impact des chantiers sur l'espace public (trafic, bruit, poussière, etc.) et de favoriser les usages actuels de la place de la Gare, notamment le maintien des bus des transports publics.

9. Dispositif conventionnel de l'agrandissement de la gare de Lausanne

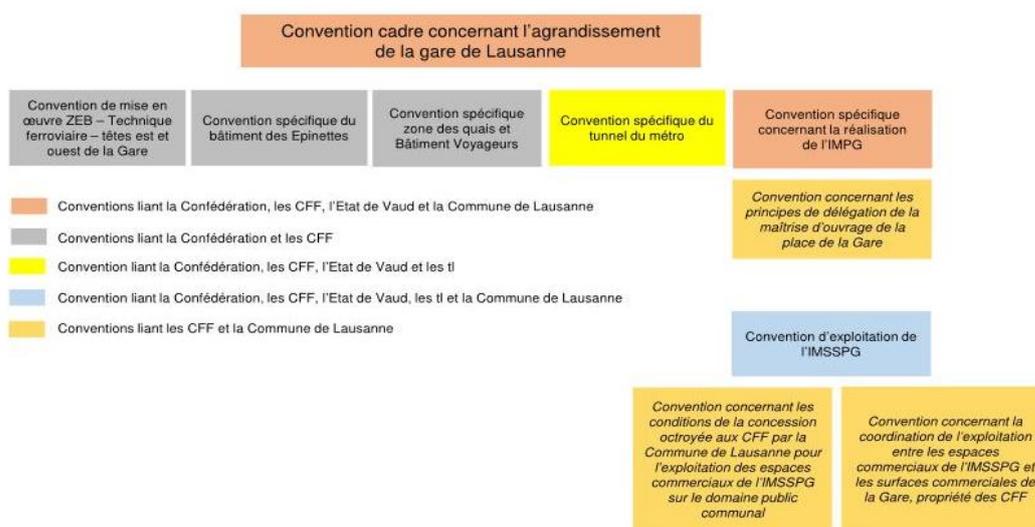


Figure 9 : paysage des conventions de l'agrandissement de la gare de Lausanne

Groupe de sept conventions concernent la Commune de Lausanne, à savoir :

1. la convention cadre concernant l'agrandissement de la gare de Lausanne ;
2. la convention spécifique concernant la réalisation de l'IMPG ;
3. la convention concernant les principes de délégation de la maîtrise d'ouvrage de la place de la Gare ;
4. la convention concernant la propriété, la conservation et l'exploitation de l'IMSSPG ;
5. la convention concernant les conditions de la concession octroyée aux CFF par la Commune pour l'exploitation des espaces commerciaux de l'IMSSPG sur le domaine public communal ;
6. la convention concernant la coordination de l'exploitation entre les espaces commerciaux de l'IMSSPG et les surfaces commerciales de la gare, propriété des CFF ;
7. l'ensemble des conventions pour les raccordements à l'IMSSPG.

De plus, 45 conventions foncières pour des emprises temporaires ou définitives ont été signées entre la Commune de Lausanne et les CFF dans le cadre de l'expropriation fédérale qui accompagnait la procédure d'approbation des plans de l'agrandissement de la gare de Lausanne.

Les chapitres suivants présentent les éléments essentiels des six conventions concernant la Commune de Lausanne afin que le Conseil communal puisse se prononcer en toute connaissance de cause sur l'octroi du crédit d'investissement représentant la part communale à la réalisation de la place de la Gare et de son sous-sol.

9.1 Convention-cadre concernant l'agrandissement de la gare de Lausanne

Cette convention-cadre, signée entre le 24 janvier et le 28 février 2018 par la Confédération, le Canton de Vaud, la Commune de Lausanne et les CFF, définit les principes généraux régissant les différentes phases d'exécution du projet et les montants de référence du projet d'agrandissement de la gare de Lausanne. Dans ce contexte, elle détaille les cinq lots du projet, avec leur périmètre ainsi que les constructions et installations y relatives. Elle fixe également les modalités organisationnelles et financières, les commanditaires par lot, la propriété, l'organisation de la phase de réalisation et la hiérarchie entre les conventions.

De cette convention-cadre découlent quatre conventions spécifiques. La Commune est concernée par la convention spécifique pour l'IMPG et les conventions organisationnelles et d'exploitation qui lui sont liées.

9.2 Convention spécifique concernant la réalisation de l'IMPG

Cette convention spécifique, signée entre le 11 mars et le 9 mai 2019 par la Confédération, le Canton de Vaud, la Commune de Lausanne et les CFF, porte sur l'IMPG. Elle définit la délimitation des ouvrages concernés pour la phase de réalisation, la répartition des coûts entre les différents partenaires, les éléments essentiels en matière de coûts et les aspects organisationnels liés au financement et à la libération des crédits.

La répartition définitive des coûts de l'IMPG a donné lieu à de nombreuses négociations entre les partenaires du projet. Les participations ont été déterminées principalement sur la base des surfaces des zones à usage exclusif des différents partenaires de l'IMPG et sont fixées selon le tableau ci-après.

Partenaire	Phase exécution
Confédération	46.0%
CFF-Immobilier	12.3%
Canton de Vaud	32.2%
Ville de Lausanne	9.5%

La participation de la Commune est restée identique à celle de la prise en charge des études. L'estimation des coûts des travaux prévisionnels de l'IMPG HT à $\pm 10\%$ (base de prix 09/2018 : IRF² : 132.0) établie par les CFF, sans les coûts communs, est donnée par le tableau ci-après.

Travaux	Montants en CHF
Terrain	17'590'000
Bâtiment / Infrastructure	96'967'833
Equipements d'exploitation du bâtiment	3'002'000
Aménagements extérieurs	150'000
Frais secondaires – compte d'attente	1'955'000
Honoraires externes	10'327'179
Honoraires internes CFF	3'774'300
Divers et imprévus	10'085'000
Risques	4'013'429
Totaux	147'864'741

Il en résulte le tableau de répartition des coûts entre partenaires selon les pratiques de l'OFT et des CFF ci-après.

Part en CHF	Interface multimodale de la place de la gare (IMPG)	Coûts communs ³	Total en CHF (hors TVA, sans FGA, ⁴ base de prix 09/2018) IRF = 132.0	Total en CHF (hors TVA, avec FGA, base de prix 09/2018) IRF = 132.0	Total en CHF (hors TVA, avec FGA, base de prix 04/2005) IRF = 114.3
Confédération (ZEB)	68'017'781	2'425'443	70'443'224	71'852'088	62'217'376
CFF-Immobilier	18'187'363	648'542	18'835'905	18'851'501	16'323'686
Canton de Vaud	47'612'447	1'697'810	49'310'257	50'296'462	43'552'164
Ville de Lausanne	14'047'150	500'907	14'548'057	14'839'018	12'849'241
Totaux	147'864'741	5'272'702	153'137'443	155'839'069	134'942'467

Ainsi le coût TTC estimé de réalisation de l'IMPG (base de prix 09/2018 : IRF : 132.0) selon les périmètres définis dans l'annexe 1 à la convention sera de CHF 168 millions, montant qui résulte du coût de CHF 155'839'069.- auquel est ajouté la TVA de 7.7%.

² IRF : Indice du renchérissement de la construction ferroviaire déterminé par l'Office fédéral de la statistique qui repose sur quatre groupes de coûts principaux, pour lesquels des indices partiels spécifiques sont formés et fixés, à savoir : construction (61%) ; planification, honoraires, prestations propres (14%) ; technique ferroviaire (15%) et divers comme par exemple l'acquisition de terrain (10%).

³ Coûts communs : coûts qui ne peuvent objectivement pas être attribués spécifiquement aux différents lots de construction, respectivement qui concernent le projet dans sa globalité (communication, conduite générale du projet, etc.).

⁴ FGA : Frais généraux d'administration des CFF fixés à 2% des coûts totaux.

La part de la Ville de Lausanne pour l'IMPG, conformément aux engagements pris dans la convention spécifique concernant la réalisation de l'IMPG, porte sur le montant de CHF 16 millions TTC (9.5% de CHF 168 millions), estimation à \pm 10% (IRF : 132.0). L'entrée en vigueur de la convention pour la Commune de Lausanne est conditionnée à l'approbation par le Conseil communal du crédit d'investissement correspondant.

9.3 Convention concernant les principes de délégation de la maîtrise d'ouvrage de la place de la Gare

Cette convention, formellement annexe 4 de la convention spécifique (cf. chapitre 9.2), a été signée entre le 26 février et le 22 mars 2019 par les CFF et la Commune de Lausanne.

La méthode de construction dite « en taupe », permettant une réalisation des travaux par secteurs, induit une plus grande imbrication technique de la réalisation du sous-sol et de la place de la Gare. Dans ce contexte, la Commune a délégué aux CFF la maîtrise d'ouvrage de la place de la Gare tout en garantissant un suivi détaillé des services communaux pour son développement et sa réalisation.

La convention fixe, donc, l'organisation y relative, la remise de l'ouvrage, les documents sur les travaux et les responsabilités. Elle devra être complétée par un addenda pour les mesures de détails relatives à sa mise en œuvre qui sera établi fin 2019 ou début 2020.

Finalement, elle convient que les prestations réalisées par les services communaux, gestionnaires de réseaux de conduites souterraines, soient prises en charge financièrement par le projet de l'IMPG.

9.4 Convention concernant la propriété, la conservation et l'exploitation de l'IMSSPG sur le domaine public communal

Cette convention, signée entre le 11 mars et le 9 mai 2019 par la Confédération, le Canton de Vaud, la Commune de Lausanne, les tl et les CFF, précise les points suivants pour l'IMSSPG :

- les principes de copropriété, de conservation⁵ et d'exploitation ;
- les accès au sous-sol depuis les bâtiments à proximité ;
- les parties à usage commun, respectivement à usage privatif ;
- l'affichage publicitaire ;
- les espaces commerciaux afin de contribuer à l'attractivité et à la sécurité du sous-sol ;
- la remise de la gestion des espaces commerciaux à un tiers ;
- la coordination de l'exploitation entre les espaces commerciaux et les surfaces commerciales en gare, propriétés des CFF ;
- le financement de la copropriété ;
- l'organe de gestion de la copropriété ;
- l'organe de contrôle ;
- le périmètre de l'IMSSPG ;
- les conditions de la concession octroyée aux CFF par la Commune pour l'exploitation des espaces commerciaux de l'IMSSPG sur le domaine public communal (annexe 2 de la convention) ;
- la coordination de l'exploitation entre les espaces commerciaux de l'IMSSPG et les surfaces commerciales de la gare, propriété des CFF (annexe 3 de la convention) ;
- les charges d'exploitation et recettes prévisionnelles ;
- la durée de la convention.

⁵ La conservation des constructions comprend la surveillance (inspections, vérifications, etc.), l'entretien (réparations, remises en état, renouvellements, etc.) et les modifications éventuelles (extensions, renforcements, etc.).

9.5 *Convention concernant les conditions de la concession octroyée aux CFF par la Commune pour l'exploitation des espaces commerciaux de l'IMSSPG sur le domaine public communal*

Formellement annexe 2 de la convention concernant la propriété, la conservation et l'exploitation de l'IMSSPG (cf. chapitre 9.4), cette convention a été signée entre le 11 et 22 mars 2019 par la Commune de Lausanne et les CFF.

Elle définit les conditions d'exploitation des espaces et des événements commerciaux dans l'IMSSPG, ainsi que la détermination de la redevance foncière en faveur de la Commune sur la base du revenu partageable entre les CFF et la Commune.

Les conditions d'exploitation des espaces et des événements commerciaux portent sur les points ci-après :

- la concertation entre les CFF et la Commune pour la définition des affectations et les tailles des surfaces, en conformité avec les usages pratiqués dans les autres grandes gares de Suisse afin de répondre aux attentes des client·e·s voyageur·euse·s, des flux des personnes, ainsi que des habitant·e·s ;
- la stratégie de commercialisation définie par les CFF veillant à intégrer pour une partie des enseignes locales et à développer des synergies commerciales dans le quartier de la gare. Elle sera présentée pour approbation à la Commune pour la mise en exploitation des surfaces commerciales et ensuite tous les cinq ans ;
- l'interdiction des établissements de type « night-club » ;
- la participation de représentant·e·s de la Commune dans le comité de sélection, avec voix consultative, en cas de mise au concours des espaces commerciaux. Pour le reste, les CFF gèrent de manière indépendante les relations avec les locataires des surfaces commerciales ;
- les dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) s'appliquent de manière générale aux commerces situés dans le périmètre de la gare en matière d'heures d'ouverture. En dérogation à ce principe et uniquement pour les commerces situés dans l'IMSSPG les parties s'entendent sur les heures d'ouverture suivantes :
 - heures maximales magasins 5h à 22h30, 7/7 jours ;
 - heures minimales magasins 9h à 21h, 7/7 jours ;
 - heures minimales cafés et restaurants 6h à 23h, 7/7 jours ;
- la vente d'alcool est régie uniquement par les dispositions cantonales et communales ;
- les CFF s'engagent à appliquer par le biais d'une convention séparée avec la Commune, les dispositions mentionnées dans la convention de Zurich relative aux ventes nocturnes et dominicales dans le centre commercial Shop Ville du 1^{er} octobre 2016, en tenant compte, si nécessaire, du cadre légal distinct ;
- les commerces et établissements, qui ont des impacts sur l'espace public, doivent anticiper, à leurs frais, les mesures nécessaires, notamment, les mesures de sécurité, le nettoyage et l'élimination des déchets ;
- les CFF s'engagent à reprendre dans les baux les dispositions ci-dessus comme obligations fixées aux locataires.

Concernant la détermination de la redevance annuelle en faveur de la Commune, cette dernière est fixée par le tableau ci-dessous.

	Revenu partageable en CHF hors TVA	Répartition du revenu partageable
Tranche 1	0 à 800'000	Part fixe garantie de CHF 280'000.- en faveur de la Ville, solde en faveur des CFF
Tranche 2	800'001 à 1'000'000	50% en faveur de la Ville (redevance) 50% en faveur des CFF
Tranche 3	1'000'001 à 1'200'000	65% en faveur de la Ville (redevance) 35% en faveur des CFF
Tranche 4	1'200'001 et plus	80% en faveur de la Ville (redevance) 20% en faveur des CFF

Le revenu partageable est calculé sur la base du coût de l'ouvrage (amortissement) tel que réalisé, des recettes effectives après clôture comptable par les CFF (service de gérance) ayant intégré tous les frais à charge du bailleur.

Après cinq années d'exploitation commerciale de l'IMSSPG, le montant de la redevance foncière ne pourra, en aucun cas, être inférieure à CHF 280'000.-.

9.6 Convention concernant la coordination de l'exploitation entre les espaces commerciaux de l'IMSSPG et les surfaces commerciales de la gare, propriété des CFF

Formellement annexe 3 de la convention concernant la propriété, la conservation et l'exploitation de l'IMSSPG (cf. chapitre 9.4), cette convention a été signée entre le 11 et 22 mars 2019 par la Commune de Lausanne et les CFF.

Elle définit la coordination de l'exploitation entre les espaces commerciaux de l'IMSSPG et les surfaces commerciales de la gare, propriété des CFF. Elle porte sur les points ci-après :

- les affectations et les tailles des surfaces seront définies par les CFF en conformité avec les usages pratiqués dans les autres grandes gares de Suisse afin de répondre aux attentes des client·e·s voyageur·euse·s, des flux des personnes ainsi que des habitant·e·s ;
- la stratégie de commercialisation, définie par les CFF, veillera à intégrer pour une partie des enseignes locales. De plus, les CFF échangeront régulièrement sur cette stratégie, mais en principe deux fois par année, dans le cadre des réunions entre les membres de la direction CFF et la délégation municipale Pôle Gare accompagnée par le directeur de la sécurité et de l'économie ;
- dans le cadre de la stratégie commerciale, les CFF veilleront à créer un équilibre en termes de concept d'utilisation commerciale entre les surfaces commerciales sises dans l'IMSSPG et dans la gare, propriété des CFF, afin de ne pas préteriter économiquement les surfaces commerciales sises dans l'IMSSPG ;
- les établissements de type « night-club » ne sont pas autorisés ;
- les relations contractuelles avec les locataires des surfaces commerciales sont gérées de manière indépendante par les CFF ;
- les dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer s'appliquent aux commerces situés dans le périmètre de la Gare en matière d'heures d'ouverture ;
- la vente d'alcool est régie uniquement par les dispositions cantonales et communales ;
- les CFF s'engagent à appliquer par le biais d'une convention séparée avec la Commune, les dispositions mentionnées dans la convention de Zurich relative aux ventes nocturnes et dominicales dans le centre commercial Shop Ville du 1^{er} octobre 2016, en tenant compte, si nécessaire, du cadre légal distinct ;

- les commerces et établissements, qui ont des impacts sur l'espace public, doivent anticiper, à leurs frais, les mesures nécessaires, notamment, les mesures de sécurité, le nettoyage et l'élimination des déchets ;
- les CFF s'engagent à reprendre dans les baux les dispositions ci-dessus comme obligations fixées aux locataires.

9.7 Ensemble des conventions pour les raccordements à l'IMSSPG

Les conventions de raccordement des bâtiments de la place de la Gare 4 et 10 et du quartier de la Rasude à l'IMSSPG ont été signées courant novembre 2019. Elles définissent les conditions d'octroi de la possibilité de se raccorder, les modalités de réalisation des études de projets, ainsi que les conditions d'exploitation des surfaces commerciales des immeubles raccordés à l'IMSSPG.

9.8 Conventions restant à établir

En l'état de la situation, il reste encore différents accords à formaliser entre 2019 et 2021 entre la Commune de Lausanne, les CFF et autres partenaires selon les cas, notamment, sur les objets suivants :

- la gestion des vélostations nord et sud ;
- les mesures détaillées de la mise en œuvre de la délégation de la maîtrise de l'ouvrage aux CFF de la place de la Gare ;
- l'organisation et le financement des réaménagements des zones ayant été utilisées comme installations des chantiers CFF de longue durée ;
- les emprises foncières sur la parcelle n° 533 au chemin des Epinettes 2 (emprise définitive) et sur la parcelle n° 20'861 – ouest de Plateforme 10 (emprise provisoire) ;
- les dispositions en faveur des employé·e·s du commerce de détail travaillant dans les commerces de la gare, de manière similaire à la convention de Zurich du 1^{er} octobre 2016 relative aux ventes nocturnes et dominicales dans le centre commercial Shop Ville (pour rappel, il existe déjà un cadre légal distinct de conventions collectives de travail, notamment la CCT du commerce de détail de la Ville de Lausanne et la CCNT hôtellerie-restauration suisse).

10. Accompagnement des chantiers et études

Depuis le début du projet d'agrandissement de la gare de Lausanne, la Ville a été attentive au maintien de la qualité de vie dans le périmètre Pôle Gare et entend poursuivre sur cette voie. Elle a notamment demandé, dans le cadre des différentes oppositions et conventions de levée d'opposition correspondantes, l'engagement formel des CFF sur différents points tels que la limitation des nuisances des chantiers et l'information de la population. En effet, la période des chantiers d'agrandissement de la gare de Lausanne s'étalera sur plus de huit ans selon le planning prévisionnel des CFF. Ils auront donc un impact conséquent sur la population lausannoise, les riverain·e·s, les usager·ère·s et les commerçant·e·s et vont induire des modifications d'usage des espaces publics et de comportements en matière de mobilité, éléments qui nécessiteront des mesures correctives et susciteront diverses réclamations au cours des travaux.

C'est dans ce cadre que la Ville a mis sur pied, en collaboration avec les CFF, la SV Rasude et le Canton un groupe d'accompagnement des chantiers ayant pour objectif de minimiser leurs nuisances et de maintenir l'attractivité des différents quartiers touchés. Ces partenaires sont dotés de budgets consacrés à l'accompagnement des chantiers et à la communication. Les synergies en termes de ressources (financières, humaines, savoir-faire, etc.) et la volonté d'agir ensemble selon des objectifs partagés doivent permettre d'assurer un accompagnement des différents chantiers en mettant sur pieds des actions communes.

La stratégie d'accompagnement des chantiers et de communication est en phase d'élaboration sous l'égide de la Commune, avec les partenaires institutionnels et privés. Des associations actives dans les domaines de l'aménagement éphémère, culturel, associatif, ou liés à la nature en ville ou à la participation ont déjà pris contact avec les partenaires dont l'Unité Pôle Gare. A titre d'exemple, une exposition éphémère d'artistes « traces de passages » a eu lieu durant le mois de septembre 2019 à la rue du Simplon 26, dans un des bâtiments de logement voué à être démoli.

Par ailleurs, et au-delà de l'accompagnement des chantiers, au regard de leur complexité à venir et de leur étalement dans le temps, des analyses et prises de positions complémentaires pourront s'avérer nécessaires. L'administration communale doit alors être en capacité de mettre à disposition, tant de la Municipalité que du Conseil communal, les éléments idoines à la prise de décisions, si nécessaire avec des mandats spécifiques.

Concernant les espaces publics sous-gare, aujourd'hui, une vérification en amont de la phase d'avant-projet doit être initiée avec pour objectif de coordonner les espaces publics adjacents à la façade sud de la gare avec les CFF, dont notamment la place des Saugettes, la rue du Simplon et le chemin des Epinettes. La planification des études et de la réalisation du projet sous-gare dans son ensemble doit être affiné et ce en lien avec la planification précise à venir des travaux d'agrandissement de la gare. L'ensemble fera l'objet d'un préavis aux environs de 2024 – 2025.

Un montant de CHF 1'000'000.- est demandé pour couvrir les honoraires suivants :

- études complémentaires de mobilité et d'aménagement de la place de la Gare et de ses accroches ainsi que les études estimées à CHF 800'000.- ;
- études des espaces publics sous-gare et des mandats spécifiques estimées à CHF 200'000.-.

Le tableau, ci-après, résume les coûts des mandats d'études et d'accompagnement prévus dans ce préavis.

Nature	CHF
Accompagnement des chantiers	375'000
Communication	200'000
Etudes complémentaires de mobilité et d'aménagement de la place de la Gare et des ses accroches ainsi que les études des espaces publics sous-gare et mandats spécifiques	1'000'000
Total	1'575'000

11. Synthèse des principales démarches à venir

Période	Objet
Fin 2019	Suite à l'enquête publique des canalisations et des espaces publics du quartier des Fleurettes, établissement du préavis pour lever les oppositions et pour le crédit d'ouvrage.
2020	Etudes complémentaires de mobilité et d'aménagement nécessaires pour développer les optimisations souhaitées par la Municipalité de la place de la Gare et de ses accroches, conformément au chapitre 7 du présent préavis.
1 ^{er} semestre 2021	Mise à l'enquête publique de la place de la Gare et, en cas d'oppositions, préavis pour les lever.
2020	Finalisation des accords entre les CFF et la Commune de Lausanne relatifs à la gestion des vélostations, aux mesures détaillées de la mise en œuvre de la délégation de la maîtrise d'ouvrage de la place de la Gare, à l'organisation et au financement des réaménagements des installations des chantiers CFF et aux emprises foncières restantes de compétence municipale.
2020 – 2021	Définition des dispositions en faveur des employé·e·s du commerce de détail travaillant dans les commerces de la gare, de manière similaire à la convention de Zurich du 1 ^{er} octobre 2016 relative aux ventes nocturnes et dominicales dans le centre commercial Shop Ville de compétence municipale.
2020 – 2021	Vérification en amont de l'avant-projet des espaces publics sous-gare de compétence municipale.
2020 – 2021	Mise sur pieds d'un programme pour l'accompagnement des chantiers et de la mutation des quartiers de compétence municipale.
2023 – 2024	Préavis pour les études et l'aménagement de la vélostation.
2024 – 2025	Préavis pour les études et l'aménagement du projet des espaces publics sous-gare.
2024 – 2025	Préavis pour les études et l'aménagement des avenues Louis-Ruchonnet et de la Gare et du bas de la rue du Petit-Chêne.

12. Cohérence avec le développement durable et l'environnement

Pour faire face à l'augmentation de la demande en matière de transports publics et ferroviaires, les mesures de développement de ces réseaux ainsi que celles facilitant le transfert modal et la complémentarité entre modes sont aujourd'hui vitales.

La construction de l'IMPG, véritable interface de transports publics, a été jugée nécessaire par la Confédération qui y contribue à hauteur de 46%, et subventionnera la vélostation en sous-sol et les interfaces avec les espaces publics à hauteur de 35% (cf. chapitre 14).

Le projet de l'IMPG répond aussi aux objectifs d'utilisation des transports publics et de la mobilité douce définis dans le rapport-préavis N° 2000/155 du 8 juin 2000 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 de la Ville de Lausanne », à la stratégie municipale en matière de lutte contre le réchauffement climatique et aux objectifs du programme de législature en cours⁶. Le projet de la place de la Gare sera la première réalisation exemplaire de « zone particulière » au sens du PDCom, où « le TIM est modéré au profit des piétons et des transports publics ». Au-delà des aspects susmentionnés, la Ville a conduit des études et des démarches participatives auxquelles ont pris part de nombreux riverain·e·s, commerces et également des enfants. Les résultats de ces études ont contribué à la qualité d'élaboration des projets sur le périmètre du Pôle Gare et ont été pris en compte dans les cahiers des charges des concours (place de la Gare, quartier sous-gare). Une étude d'accessibilité universelle sur le projet de la place de la Gare a été conduite.

Dans le cadre des négociations avec les CFF portant sur les conditions d'exploitation des espaces commerciaux, la Ville a pris en compte les enjeux économiques, commerciaux et sociaux en imposant sous le domaine public communal une surface maximale de 1'000 m² de zones commerciales dans l'IMSSPG, les dispositions cantonales et communales pour les horaires et la vente d'alcool ainsi qu'une

⁶ Voir le programme de législature 2016-2021, page 8, chapitre « des grands projets réalisés ».

stratégie de commercialisation définie par les CFF veillant à intégrer pour une partie des enseignes locales et à développer des synergies commerciales dans le quartier de la gare. De plus, les CFF se sont engagés à appliquer par le biais d'une convention séparée avec la Commune, des dispositions en faveur des employé-e-s du commerce de détail travaillant dans les commerces de la gare, de manière similaire à la convention de Zurich du 1^{er} octobre 2016 relative aux ventes nocturnes et dominicales dans le centre commercial Shop Ville.

13. Coûts des travaux à charge de la Ville

Les coûts des travaux à charge de la Ville se détaillent comme suit :

Nature	CHF
Contribution aux coûts de l'IMPG, 9.5% ¹⁾	15'944'700
Etudes complémentaires ainsi qu'accompagnement des chantiers et de la mutation des quartiers	1'575'000
Etudes réalisées (balancement des crédits d'études) ²⁾	3'067'250
Renchérissment ³⁾	1'813'050
Total	22'400'000

- 1) Le coût estimatif des travaux de réalisation de l'IMPG, établi par les CFF selon la convention spécifique sera de l'ordre de CHF 168 millions (cf. chapitre 9.2). La Ville de Lausanne contribue, selon les modalités de cette même convention, à hauteur de 9.5% ;
- 2) Ce montant est constitué des dépenses enregistrées sur les crédits d'études alloués via les préavis N° 2014/33 « Léman 2030 – Crédit d'études pour le premier volet des études du Pôle Gare » (objet 860) et N° 2015/18 « Léman 2030 – crédit d'études pour le deuxième volet des études du Pôle Gare » (objet 861) ainsi que le compte d'attente « Pôle Gare – Etudes accessibilité et aménagements urbains » (objet 443), ainsi que des dépenses devant encore être engagées (environ CHF 444'000.-) ;
- 3) En raison de la durée du projet, ce montant comprend principalement l'estimation d'une indexation calculée en fonction de l'évolution de l'indice de renchérissement de la construction ferroviaire (IRF) de l'Office fédéral de la statistique (OFS), soit à hauteur de 10% de la contribution au coût de l'IMPG.

14. Subventions – remboursement des frais d'étude

Le projet d'Interface multimodale de la place de la Gare, les accroches, les aménagements du quartier sous-gare et l'aménagement de la vélostation sont inscrits dans le Projet d'Agglomération Lausanne Morges (PALM) en deux volets.

Dans le cadre de la 2^e génération du PALM 2012, la Commune pourra bénéficier d'une subvention de la Confédération pour la mesure 21.CL.01 « Aménagement de l'interface de la Gare CFF ». Le périmètre de cette mesure comprend l'IMPG et ses accroches ainsi que les aménagements des espaces publics des quartiers sous-gare mais ne comprend pas la vélostation. L'accord sur les prestations du PALM 2012 alloue à ce périmètre une subvention plafonnée à CHF 7'091'000.- (TTC), dont CHF 3'858'000.- (TTC) pour le projet d'IMPG et de ses accroches.

Dans le cadre de la 3^e génération du PALM 2016, la Commune pourra bénéficier, suite à la signature de l'accord sur les prestations du PALM 2016 en novembre 2019, d'une subvention de la Confédération pour la mesure 4^e.CL.200 « Vélostation CFF Nord ». Le montant de cette subvention est plafonné à CHF 2'455'000.- (TTC).

Le montant des subventions fédérales allouées au projet de l'IMPG (y compris la vélostation mais sans les accroches) peut donc être estimé à CHF 5'531'000.- (TTC).

Il est à noter que pour pouvoir bénéficier de ce subventionnement, les conventions y relatives liant la Commune de Lausanne et la Confédération devront être signées avant le début des travaux.

Par ailleurs, la convention concernant les principes de délégation de la maîtrise d'ouvrage de la place de la Gare mentionne qu'un montant de CHF 225'336.-, relatif aux frais d'étude exploratoires pour la phase de l'avant-projet financés par la Ville, sera pris en charge par le projet IMPG.

Enfin, en relation avec la communication de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton de Vaud du 28 mai 2019, concernant la participation de l'Etat aux études et à la réalisation des interfaces de transport de voyageur-euse-s, des contacts sont en cours avec la DGMR afin de solliciter une subvention cantonale, non encore estimable à ce stade.

15. Incidence sur le plan des investissements

Un montant de CHF 21'900'000.- est inscrit au plan des investissements 2020 – 2023 (PI) sous la rubrique « Léman 2030 – Crédit d'ouvrage du sous-sol de la place de la Gare dont place de la Gare et vélostation ». La planification des participations de la Commune sera fortement liée à l'avancement des travaux de l'IMPG.

Compte tenu de ces éléments, le plan des investissements est modifié comme suit :

(en milliers de CHF)	2019	2020	2021	2022	2023	2024 et ss	Total
Dépenses d'investissements inscrites au PI	0	451	451	1'459	2'592	13'880	18'833
Réévaluation des dépenses	0	275	275	150	-80	-120	500
Balancement des crédits d'études	3'067	0	0	0	0	0	3'067
Total des dépenses	3'067	726	726	1'609	2'512	13'760	22'400
Recettes d'investissements	0	-225	-73	-73	-435	-4'950	-5'756
Total net	3'067	501	653	1'536	2'077	8'810	16'644

16. Incidence sur le budget de fonctionnement

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0	0	0	0	0	0	0
(en milliers de CHF)							
Charges de personnel	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charges d'exploitation	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charge d'intérêts	0.0	0.0	308.0	308.0	308.0	308.0	1'232.0
Amortissement	0.0	0.0	746.7	746.7	746.7	746.7	2'986.8
Total charges suppl.	0.0	0.0	1'054.7	1'054.7	1'054.7	1'054.7	4'218.8
Diminution de charges	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Revenus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total net	0.0	0	1'054.7	1'054.7	1'054.7	1'054.7	4'218.8

Calculés sur la base d'un taux d'intérêts moyen de 2.5%, les intérêts théoriques moyens développés par le présent préavis s'élèvent à CHF 308'000.- par année, à compter de l'année 2021.

En fonction de la durée d'amortissement de 30 ans, les charges d'amortissement annuelles s'élèvent à CHF 746'700.- et seront comptabilisées à partir de l'année 2021.

Considérant la durée estimée de réalisation du projet (huit ans après l'entrée en force de la DAP), toute projection de l'incidence sur le budget de fonctionnement est, à ce stade, prématurée.

Tout au plus, celui-ci pourrait être impacté en fonction de certains éléments tels que :

- l'encaissement d'une redevance sur la concession donnée aux CFF pour l'exploitation des surfaces commerciales (au minimum CHF 280'000.- mais pouvant varier entre CHF 343'750.- et CHF 936'800.- en fonction du revenu partageable qui sera réalisé) ;
- une économie en terme de frais d'entretien des infrastructures des passages inférieurs de la gare (ascenseurs, escaliers mécaniques) – repris par la copropriété – qui, actuellement s'élèvent à quelques CHF 300'000.- ;
- le solde du compte d'exploitation de la copropriété qui, selon le business plan des CFF, pourrait représenter une charge de CHF 107'200.- pour la Ville ;
- le coût net lié à l'exploitation de la vélostation qui, en référence aux données chiffrées moyennes des vélostations existantes, représenterait une charge nette de CHF 100.- par place et par année, soit un montant de CHF 75'000.- pour les 750 places à disposition.

Compte tenu des estimations à confirmer ci-dessus, un impact positif potentiel pourrait être réalisé à l'horizon 2030, soit :

Nature	CHF
Redevance liée à l'exploitation des surfaces commerciales	280'000
Economie sur les frais d'entretien des infrastructures des passages inférieurs	300'000
Part au déficit de la copropriété	-107'200
Coût net d'exploitation de la vélostation	-75'000
Impact positif potentiel horizon 2030	397'800

17. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,
vu le préavis N° 2019/51 de la Municipalité, du 5 décembre 2019 ;
où le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 22'400'000.- pour permettre le financement de la part de la Commune de Lausanne à l'Interface multimodale de la place de la Gare et les mesures d'accompagnement, incluant les études, la communication et l'animation durant les phases des chantiers de la gare de Lausanne ;
2. d'amortir annuellement la somme prévue sous chiffre 1 par le budget du Secrétariat général et cadastre, rubrique n° 4100.331 ;
3. de faire figurer sous la rubrique n° 4100.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit mentionné sous chiffre 1 ;
4. de porter, en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1, les subventions qui pourraient être accordées ainsi que les recettes issues du remboursement partiel des frais d'étude déjà financées par la Ville ;
5. de balancer les dépenses relatives au présent projet enregistrées sur les crédits d'étude n° 4100.582.860 et n° 4100.582.861 ainsi que du compte d'attente n° 1930.581.443 ouverts pour couvrir les frais d'étude et honoraires préliminaires, par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 1.

Au nom de la Municipalité

La vice-syndique
Natacha Litzistorf

Le secrétaire
Simon Affolter