

**Léman 2030 – crédit d'études  
premier volet des études du Pôle Gare  
(avant-projet et concours)**

*Préavis N° 2014/33*

Lausanne, le 12 juin 2014

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

**1. Objet du préavis**

Dans le cadre du programme « Léman 2030 », les Chemins de fer fédéraux (CFF) ambitionnent de doubler l'offre ferroviaire entre Genève et Lausanne à l'horizon 2030.

Pour répondre à l'accroissement de la fréquentation en gare, les CFF développent aujourd'hui un projet de transformation de la gare de Lausanne et de ses interfaces, dont les effets se ressentiront aussi sur le territoire lausannois.

En marge de ce projet ferroviaire et de ses influences sur les espaces publics d'interfaces, le développement du Pôle muséal sur le site de l'ancienne halle des locomotives, le déploiement d'un nouveau programme immobilier aux Epinettes, le déménagement de l'administration des CFF de l'avenue de la Gare ou encore le développement du potentiel urbanistique du site de l'ancienne Poste sont autant de projets qui transformeront le quartier et contribueront à en faire une nouvelle centralité urbaine.

Enfin, c'est bien un projet à l'échelle de l'agglomération qui verra le jour à la gare de Lausanne. Développé en étroite coordination avec le nouveau métro m3 et le projet d'optimisation du m2, dans la continuité du projet des Axes forts de transports publics (AFTPU) et, grâce au m3, en lien direct avec Beaulieu et la partie nord du programme Métamorphose, le Pôle Gare s'inscrit au cœur du territoire de l'agglomération Lausanne-Morges.

C'est dans le but d'accompagner au mieux l'évolution de ces différents projets et d'anticiper leurs effets sur le territoire lausannois que la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'730'000.- pour financer le premier volet des études du projet Pôle Gare.

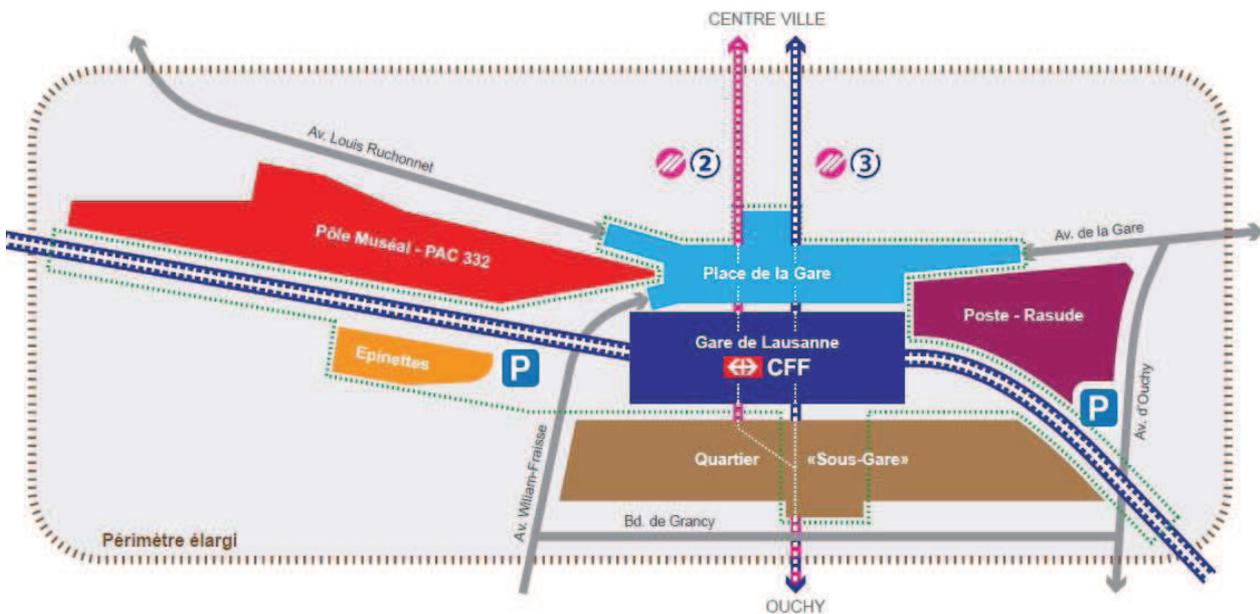
## 2. Contexte

Le 21 décembre 2009, les cantons de Genève et de Vaud se sont associés aux CFF pour assurer le préfinancement des études « Léman 2030 » visant à doubler l'offre ferroviaire entre Lausanne et Genève d'ici à l'horizon 2030. Maillon essentiel de ce programme, le nœud de Lausanne fait l'objet des premières études issues de cet accord et pilotées par les CFF. Parmi les nombreux projets ferroviaires de ce nœud de Lausanne, on peut citer le projet de 4<sup>e</sup> voie entre Lausanne et Renens, le saut-de-mouton ou encore la transformation de la gare de Renens.

Le projet de transformation de la gare de Lausanne aura de grandes répercussions pour la ville. Il prévoit l'élargissement et l'allongement des quais, ainsi qu'une réorganisation en profondeur des passages sous-voies (ou passages inférieurs, PI). Ce projet des CFF a des incidences dépassant largement les enjeux strictement ferroviaires et impactera en profondeur l'urbanisation et la mobilité du quartier.

Pour cette raison, les CFF ont sollicité la Ville de Lausanne dès 2010 pour participer aux groupes de travail mis en place pour le développement du projet de la Gare de Lausanne. Le Canton de Vaud, les tl et l'Office fédéral des transports (OFT) ont également été intégrés à ces groupes.

Les répercussions du projet ne s'arrêtant pas aux limites parcellaires des CFF, la Ville de Lausanne, représentée par la Direction des travaux, a piloté, entre 2011 et 2013, des études exploratoires sur le périmètre élargi du Pôle Gare (figure 1), financées par le compte d'attente 4300.581.443. Ces études ont eu pour but d'identifier les incidences du projet CFF en matière d'urbanisme et de mobilité. Elles ont débouché sur des stratégies de mobilité, d'aménagement des espaces publics ou encore de densification du territoire qui ont fait l'objet d'une validation par la Municipalité, donnant pour mission aux services concernés de poursuivre les réflexions amorcées sur l'avenir du Pôle Gare.



**Figure 1 : les projets du Pôle Gare**

Les études préliminaires menées par la Ville de Lausanne ont permis d'assurer une meilleure prise en compte des interfaces entre la ville et la gare dans le projet des CFF et en particulier de la nécessité d'intégrer le sous-sol de la place et les liaisons avec les futures stations de métro m2 et m3.

Ces études, ainsi que le suivi de l'avant-projet CFF par les partenaires de la Ville, ont révélé le besoin d'approfondir certaines thématiques, notamment en vue de la mise à l'enquête du projet de transformation de la gare de Lausanne prévue par les CFF pour le début 2015.

### 3. Description des projets en cours

Les projets constituant le Pôle Gare sont multiples, avec des formes, des pilotes et des calendriers distincts, mais néanmoins complémentaires et fortement imbriqués. Ces projets sont décrits ci-après.

#### 3.1 Transformation de la gare de Lausanne

Cette transformation est avant tout un projet ferroviaire piloté par les CFF. Afin d'accueillir des convois longs de 400 m permettant de transporter plus de voyageurs, les quais, déjà trop étroits aujourd'hui, doivent être élargis et allongés. Les contraintes du tissu urbain dans lequel s'inscrit la gare de Lausanne rendent toutefois inévitables les incidences de ce projet sur le bâti alentours et sur l'espace public.

Ainsi, plusieurs bâtiments doivent être démolis et ont été acquis à cette fin par les CFF. Il s'agit des bâtiments de la rue du Simplon 22, 24, 26 et 34 (parking du Simplon) et de ceux du chemin des Epinettes 2 (bâtiment administratif CFF), 4, 6 (Lausanne Guesthouse) et 12 (la « villa rose »).

Toutefois, le projet des CFF ne se limite pas aux seules interventions ferroviaires. Avec l'afflux de nouveaux voyageurs, toutes les infrastructures d'accueil doivent être repensées. Les passages inférieurs (PI) permettant l'accès aux quais seront entièrement reconfigurés : le passage est sera redimensionné, tandis que le passage ouest actuel sera remplacé par deux nouveaux passages, l'un au centre, sous le hall central, et l'autre à l'ouest, sous l'actuel buffet de la gare. L'actuel passage ouest sera maintenu pour des besoins d'accès technique et logistique. Au nord, ces PI seront reliés en sous-sol aux futures stations m2 et m3 sous la place de la gare (cf. point 3.5). Au sud, les trois PI se rejoindront dans une mezzanine surplombant la rue du Simplon. L'ensemble du sous-sol - de la place de la Gare jusqu'à la rue du Simplon - formera ainsi un tout et sera conçu comme un espace continu, avec une attention particulière donnée à la qualité de l'espace et aux enjeux de confort et de sécurité.

Par ailleurs, pour poursuivre la politique de développement des grandes gares de Suisse, les CFF ambitionnent de développer les surfaces commerciales en gare de Lausanne, principalement dans les sous-sols nouvellement créés. Ainsi, la gare offrira environ 10'000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales contre 3'850 m<sup>2</sup> aujourd'hui sur territoire CFF. En lien avec la volonté d'unité des espaces en sous-sol, une partie de ces surfaces commerciales sera envisagée sous la place de la Gare.

Le front sud de la gare au niveau de la rue du Simplon, accueillera un programme d'activités et de commerces avec pignon sur rue, ainsi qu'une nouvelle vélostation et un espace dédié à la logistique et aux livraisons. Au nord, une seconde vélostation sera créée sous la place de la Gare et remplacera la vélostation actuelle.

Enfin, la valeur patrimoniale de la gare et de ses attributs sont pris en compte dans le projet, notamment par le biais du groupe de travail Groupe d'accompagnement des monuments et des sites (GAMS) dans lequel la Ville de Lausanne est représentée par la déléguée au patrimoine.

#### 3.2 Métro m3 et optimisation du m2

Les projets du m3 et d'optimisation du m2 ont été pilotés par le Canton et les tl, sous l'impulsion de la Ville et ont été présentés à la Confédération dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012). Ces projets sont intimement liés au projet de transformation de la gare de Lausanne, tant fonctionnellement que structurellement.

En effet, si les CFF misent sur un doublement du nombre de voyageurs attendus à l'horizon 2030, ce sont bien les transports publics urbains qui devront principalement assurer l'acheminement de ces voyageurs dans l'agglomération lausannoise. Avec un réseau de bus et un métro m2 déjà proches de la saturation, seul un réseau s'appuyant sur un nouvel axe fort de transports publics urbains sera en mesure d'absorber cette augmentation du nombre de voyageurs au cœur de l'agglomération.

C'est dans cette optique que les études d'avant-projet du métro m3 et d'optimisation du m2 ont été développées, avec une attention particulière portée aux liaisons entre la gare et les stations de ces deux métros.

Le m3 utilisera le tunnel actuel du m2 entre sa nouvelle station du Flon et la station Grancy, commune au m2 et au m3. L'actuelle station du m2 sera ainsi réaffectée au m3.

Le m2 circulera, quant à lui, dans un nouveau tunnel à double voie entre les stations Flon et Grancy. Une nouvelle station aux dimensions plus adaptées aux cadences et aux charges du m2 sera construite sous la place de la Gare.

Avec 40% de futurs voyageurs des CFF concernés par les transbordements train – métro, les nouvelles stations m2 et m3 doivent nécessairement être intégrées au projet de transformation de la gare de Lausanne. Elles seront ainsi directement accessibles en sous-sol depuis les passages inférieurs et les voyageurs pourront transborder sans l'obligation de traverser la place de la Gare en surface. Par ailleurs, le nouveau tunnel à double voie, prévu entre les stations Gare et Grancy, nécessitera une coordination constructive (mesures conservatoires) avec le projet CFF.

### *3.3 Déploiement d'un nouveau programme immobilier au chemin des Epinettes*

Dans le cadre du projet « Léman 2030 », le parking du Simplon, au sud des voies, devra être détruit pour permettre la reconstruction de la plateforme ferroviaire, ainsi que la réalisation des trois nouveaux PI. La zone au sud-ouest du site sera également impactée par la reconstruction des futurs quais et voies ferroviaires, nécessitant ainsi la démolition de plusieurs bâtiments (cf. point 3.1).

Dans ce contexte, les CFF ont souhaité valoriser leur parcelle bordant le chemin des Epinettes avec la volonté de compenser tout ou une partie des surfaces impactées par la transformation de la gare.

L'avant-projet en cours d'élaboration prévoit la création d'un bâtiment dont le socle abriterait un parking permettant d'accueillir des places voiture et motos. L'ensemble des places motos et une partie des places voitures seraient accessibles au public pour répondre aux besoins de stationnement du Pôle Gare. Le bâtiment abriterait également des surfaces commerciales au rez-de-chaussée, des surfaces administratives et des logements. En complément, deux immeubles de logements viendraient s'implanter à l'ouest, dans la continuité du bâti existant. Les nouvelles constructions permettront un accès piéton aux passages inférieurs et aux quais de la gare.

La Municipalité de Lausanne a approuvé, l'ouverture d'une procédure d'élaboration d'un plan de quartier (PQ) sur les parcelles n° 20653 et 5080 (partiellement).

Ces nouveaux logements permettront de compenser au moins une partie des 54 logements qui seront démolis au sud de la gare (en particulier l'immeuble de la rue du Simplon 22, 24 et 26) à partir de 2018 dans le cadre de l'agrandissement de la gare de Lausanne. Si des solutions concrètes de relocation ont pu être proposées, sous l'impulsion de la Ville de Lausanne et avec la collaboration d'acteurs privés et si une convention a été signée entre les CFF, l'Association des riverains de la gare de Lausanne (ARGL) et la Ville de Lausanne le 29 août 2012 concernant le relogement des locataires (bourse au logement, appui de la Ville de Lausanne, etc.) et leur indemnisation, il est également important de pouvoir sur la durée préserver une offre de logement à loyer abordable dans le secteur sous-gare. Dans cette optique, la Municipalité de Lausanne a demandé aux CFF de développer sur le secteur des Epinettes des logements d'utilité publique à prix abordables qui puissent compenser au moins en partie les logements détruits dans le cadre de l'agrandissement de la gare.

### *3.4 Potentiel de développement du lieu-dit En Rasude*

La société MOBIMO est propriétaire de la parcelle n° 7554 qui accueillait par le passé le centre de tri postal et de distribution des lettres de Lausanne, dont le déplacement à Eclépens (VD) a eu lieu en juillet 2008. Aujourd'hui, ce périmètre est colloqué en zone mixte de forte densité du PGA et les propriétaires ont débuté des études en vue de la réaffectation de ces locaux. Celles-ci s'inscrivent dans la stratégie de développement du secteur « Rasude » qui donne suite à une convention signée fin janvier 2014 entre la société MOBIMO et les CFF, propriétaires des bâtiments de l'avenue de la Gare 41, 43, 43b et 45.

A ce stade des réflexions, le programme envisagé par les promoteurs comporterait des surfaces d'activités, de logements et des espaces dédiés aux commerces et aux loisirs, dans des proportions qui restent à déterminer. Le projet de développement prévoit la transformation des deux niveaux actuels de la Poste, couplée à une densification des niveaux supérieurs de la parcelle selon un projet qui reste à établir en tenant compte des attentes et des exigences de la Ville, ainsi que des contraintes liées à la proximité des infrastructures ferroviaires. La Ville veillera notamment à assurer une mixité sociale dans le programme logement en incluant une part à définir de logement d'utilité publique. En parallèle, les bâtiments bordant l'avenue de la Gare, classés en note 3 au recensement architectural, seront également réaffectés après le déménagement, prévu en 2020, des services des CFF sur un futur site à Renens. En complément, le bâtiment

de la place de la Gare 3 pourrait également faire l'objet d'une transformation, voire d'une démolition en lien avec le déploiement du programme de logements et d'activités envisagé sur la parcelle 7554. Enfin, le bâtiment « Horizon » sis à l'avenue d'Ouchy 4 et 6, dont les surfaces administratives viennent d'être rénovées, sera intégré au périmètre de réflexion, mais sera en principe maintenu en l'état.

Le développement du site de la Rasude permettrait également la transformation des sous-sols en un parking qui pourrait accueillir des places tant privées que publiques. La répartition entre le stationnement public et privé reste à définir en fonction de l'évolution du programme. Le site pourrait également accueillir d'autres besoins de mobilité liés au projet de la gare, en particulier des espaces de stationnement motos et vélos et la zone de stockage des taxis, selon des modalités et un concept d'aménagement qui devront être développés.

Les propriétaires fonciers souhaitent mener une approche ouverte et itérative pour le développement de ce site. Ainsi, il est prévu que le programme soit défini sous forme d'un mandat d'études parallèles (MEP), dont les conclusions seront formalisées dans le cadre d'un futur plan de quartier (PQ).

### *3.5 Potentiel de requalification des espaces publics*

La transformation de la gare de Lausanne a des répercussions urbaines importantes. Elle offre en effet une réelle possibilité de relier fortement les quartiers au nord et au sud des voies ferrées, créant ainsi une nouvelle centralité d'agglomération grâce aux interfaces de transports. L'enjeu sur l'aménagement de la place de la Gare et de ses alentours, aussi bien en surface qu'en sous-sol, est de taille. L'ouverture de la Gare au sud des voies ferrées apportera une entrée majeure qui reliera, par l'interface avec les métros (m2 et m3), les quartiers d'activités et d'habitations. Les travaux de réaménagement du sous-sol de la place de la Gare, essentiels pour garantir le lien entre la gare et les métros, ainsi que la bonne circulation des flux piétons de et vers la gare (émergences), auront un impact fort sur la place de la Gare. Ils nécessiteront une requalification de l'espace public en adéquation avec les nouvelles fonctionnalités urbaines offertes en sous-sol et les enjeux en termes de mobilité et d'accessibilité. De lieu de passage, la Gare deviendra un véritable lieu de vies tout en garantissant la bonne circulation des flux des divers utilisateurs du site.

La place de la Gare devra ainsi assurer son rôle de « hub de vies », d'espace de transit, mais aussi de lieu de séjour et de rencontre, voire d'espace d'appropriation pour les habitants des quartiers de proximité immédiate. Dans cette optique, un rééquilibrage des usages doit être opéré : la priorité sera donnée au piéton sur cette place et sa vocation d'interface majeure pour les transports publics sera renforcée, sans pour autant renoncer à son rôle d'axe routier principal.

Au sud des voies ferrées, l'ouverture de la Gare aux flux piétons et la création d'une nouvelle façade en lieu et place de l'actuel parking du Simplon confèrera une nouvelle identité à la rue du Simplon et à ses alentours. La démolition des bâtiments de l'avenue du Simplon 22, 24 et 26 dégagera un nouvel espace public d'envergure répondant aux attentes tant des riverains que des voyageurs. Le lien entre la gare CFF et le métro sera également renforcé sur le front Sud par le réaménagement de la liaison piétonne entre la nouvelle place sise à l'intersection de la rue des Saugettes et du passage du Simplon, principale entrée Sud de la gare, et la station Grancy, dans l'axe de la promenade de la Ficelle.

### *3.6 Pôle muséal*

Le projet de la Plate-forme Pôle muséal a pour objectif la création d'un nouveau pôle culturel et artistique sur le site des anciennes halles aux locomotives des CFF, à l'Ouest de la Gare de Lausanne. Le projet découle d'une volonté du Canton, soutenue par la Ville de Lausanne et les CFF.

A terme, il est prévu que le site regroupe trois musées : le Musée cantonal des beaux-arts (mcb-a), le Musée cantonal de la photographie (Musée de l'Elysée) et le Musée de design et d'arts appliqués contemporains (mudac), ainsi que diverses activités complémentaires en lien avec la vocation culturelle du site.

Le développement de ce site est envisagé en deux étapes :

1. la démolition des halles aux locomotives et la construction du nouveau mcb-a, ainsi que la première phase des aménagements extérieurs ;
2. la construction de deux nouveaux bâtiments pour accueillir le mudac et le Musée de l'Elysée. Il y a lieu de préciser qu'un troisième bâtiment sera construit sur ce site pour accueillir diverses activités complémentaires et des espaces verts en toiture. La seconde phase des aménagements extérieurs et une nouvelle liaison de mobilité douce est – ouest permettront de relier le chemin de Villard à l'avenue William-Fraisse et traverseront le nouveau pôle muséal.

Le pôle a fait l'objet d'un concours international d'architecture comprenant un concours de projets pour la première phase de développement et un concours d'idées pour la seconde phase. Des crédits ont par ailleurs été octroyés début 2014 afin de démarrer un concours d'architecture pour la seconde phase de réalisation.

Un plan d'affectation cantonal (PAC 332) a été établi pour permettre la réalisation de cette plateforme muséale. A la date de rédaction du présent préavis, ce PAC est au stade de traitement des recours déposés au Tribunal fédéral. La mise à l'enquête publique de la première phase de projet est planifiée avant l'été 2014.

L'Etat de Vaud est le maître d'ouvrage du projet. La parcelle concernée sera acquise par la Ville de Lausanne dans le cadre d'un échange de terrains avec les CFF (voir préavis N° 2011/46), et mise à disposition du Canton par le biais d'un droit distinct et permanent de superficie (DDP).

## 4. Planning et procédures

### 4.1 Organisation interne

La Ville de Lausanne accompagne le développement du projet « Léman 2030 » depuis ses débuts et travaille activement sur le projet de transformation de la gare de Lausanne et sur les autres projets du Pôle Gare depuis 2011. Le projet Pôle Gare est piloté à l'interne par la direction des Travaux depuis son démarrage en 2011. La Ville travaille de façon étroite et concertée avec les différents acteurs du Pôle Gare : CFF, canton de Vaud, Office fédéral des transports (OFT), tl, partenaires privés et représentants d'associations impliqués et représentés dans les différents groupes décisionnels et de travail.

L'exécutif lausannois est représenté dans le Pôle Gare par une délégation municipale constituée du syndic, du directeur des Travaux et du directeur du Logement et de la sécurité publique.

Suite à une décision municipale, une cheffe de projet général a pris ses fonctions au 1<sup>er</sup> juin 2014. Son engagement permettra de renforcer le rôle essentiel de la Ville de Lausanne dans la coordination et le pilotage des différents projets du Pôle Gare. Ce projet sollicitera également plusieurs collaborateurs dans les services techniques de l'administration.

### 4.2 Procédures et bases légales

S'agissant d'un projet principalement ferroviaire, sa mise à l'enquête doit suivre une procédure fédérale d'approbation des plans (PAP), pilotée par les CFF, et dont le dépôt auprès de l'OFT est prévu pour au début de l'année 2015.

Le périmètre de mise à l'enquête a fait l'objet de discussions entre les différentes parties : CFF, OFT, Ville de Lausanne et canton de Vaud. Il contient :

- l'ensemble des infrastructures ferroviaires (faisceau de voies, quais, aiguillages, ouvrages d'art, soutènements, etc.) entre le pont Marc-Dufour et les Paleyres ;
- le bâtiment voyageurs de la gare de Lausanne ;
- les passages inférieurs et l'accès aux quais, incluant la démolition de l'actuel parking du Simplon ;
- le sous-sol de la place de la gare dans son entier, y compris surfaces commerciales, vélostation, locaux techniques, émergences, etc. ;
- la structure du futur parking en ouvrage des Epinettes ;
- les mesures conservatoires liées au projet m3/m2.

A l'exception du projet du m3 et d'optimisation du m2, qui sera soumis à une procédure PAP distincte, les autres projets du Pôle Gare (bâtiment Epinettes hors parking, mcb-a, futur aménagement de la place de la Gare et des autres espaces publics, etc.) suivront les procédures usuelles de mise à l'enquête publique cantonale (loi sur les routes (LR), loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC)).

### 4.3 Planning général des projets du Pôle Gare

Comme évoqué précédemment, les projets constituant le Pôle Gare s'inscrivent dans des temporalités différentes, parfois (mais pas systématiquement) complémentaires.

#### 4.3.1 Transformation de la gare de Lausanne

Le projet de transformation de la gare de Lausanne doit être mis à l'enquête et déposé à l'OFT par les CFF pour **début 2015**. Les CFF prévoient 2 à 3 ans pour le traitement du dossier et des oppositions et recours éventuels. Les travaux pourraient donc débuter en **2017-18**, en commençant par le front sud (démolition du parking du Simplon, notamment) pour remonter progressivement jusqu'au bâtiment voyageurs. Les CFF tablent sur une mise en service de la nouvelle gare en décembre **2025**, avec des travaux complémentaires se poursuivant dans la partie est de la gare entre **2023** et **2027**. Le phasage des travaux du sous-sol de la place de la Gare n'est, à ce jour, pas précisément défini.

#### 4.3.2 Projet du m3 et d'optimisation du m2

Dans le cadre du PALM 2012, le dossier d'avant-projet du métro transmis à la Confédération proposait une mise à l'enquête du projet en **2017**, suivie d'une période de réalisation allant de **2018** à **2022**.

Au vu des premiers retours de la Confédération sur le PALM 2012, il est possible que le planning et la stratégie de réalisation du m3 doivent être adaptés. Une coordination avec les travaux en gare de Lausanne, en particulier les travaux du sous-sol de la place de la Gare, est cependant indispensable et souhaitée tant par l'OFT que le Canton. C'est pourquoi, dans sa réponse à la consultation du projet d'arrêté fédéral sur le retour financier de la Confédération aux projets d'agglomération de la tranche 2015-2018, le Conseil d'Etat a demandé que les priorités de réalisation des projets (dont le m3) soient coordonnées avec les autres projets conduits par la Confédération (dont « Léman 2030 »).

En date du 26 février 2014, la Confédération a rendu son rapport d'examen sur le PALM 2012 où elle confirme l'intérêt du m3 et de l'optimisation du m2 pour l'agglomération. L'utilité de cette mesure est jugée très bonne par la Confédération, qui souhaite prioriser la première étape de réalisation du m3 – soit le tronçon entre les stations Grancy et Flon afin de la coordonner avec le projet de transformation de la gare de Lausanne. La mesure est ainsi inscrite en liste A du PALM 2012 et bénéficiera à ce titre d'un cofinancement fédéral à hauteur de 35% des montants annoncés dans le PALM, soit CHF 47 millions HT.

#### 4.3.3 Bâtiment des Epinettes

Le planning des travaux du futur bâtiment des Epinettes n'est pas défini à ce jour. Toutefois, le projet étant structurellement et fonctionnellement lié à celui de la Gare de Lausanne (le socle et le parking du futur bâtiment s'appuyant sur le mur de soutènement des voies ferrées), le début des travaux devra être envisagé pour **2017** au plus tard.

#### 4.3.4 Site En-Rasude

A ce jour, les promoteurs du site envisagent un début des travaux entre 2020 et 2022. Nous relevons à cet égard le déménagement des bureaux des CFF de l'avenue de la Gare, annoncé pour **2020**, ainsi que l'intérêt d'aménager un parking public dans les locaux existants à l'horizon de la démolition du parking du Simplon, prévue en **2017**.

#### 4.3.5 Espaces publics

En plus des risques d'oppositions et de recours inhérents à tout projet d'aménagement de cette ampleur, la requalification des espaces publics du Pôle Gare est fortement tributaire des contraintes calendaires des autres chantiers. Ainsi, le réaménagement des espaces publics au Nord des voies ne peut pas être envisagé avant la fin des travaux de transformation du sous-sol de la place de la Gare. Les travaux seraient dès lors envisageables à l'horizon **2021 – 2025**, pour autant que le planning des chantiers CFF et m3 n'évolue pas.

Sur le front sud, les réaménagements devront être coordonnés avec les travaux des CFF, soit pendant la période **2018- 2025**.

D'une manière générale, il est prévu que les travaux de réaménagement de l'espace public se terminent à temps pour la mise en service annoncée de la nouvelle gare de Lausanne, soit en décembre **2025**.

Au même titre que le projet de m3, l'aménagement des interfaces de la gare CFF avec le domaine public sera aussi cofinancé à hauteur de 35% par le PALM 2012, pour un montant de CHF 6'850'000.- HT.

#### 4.3.6 Pôle muséal

Pour autant que le dernier recours au Tribunal fédéral soit traité pour permettre l'entrée en vigueur du Plan d'affectation cantonal, et que les oppositions concernant la demande de permis de construire soient levées sans déboucher sur de nouveaux recours, il est prévu que la première étape du Pôle muséal se réalise entre **2015** et **2017**. Après le concours d'architecture prévu cette année, la deuxième phase pourrait se réaliser entre **2018** et **2020**.

#### 4.4 Stratégie financière de la Ville de Lausanne

Pour la Ville de Lausanne, l'accompagnement du planning du Pôle Gare, et en particulier du projet des CFF, se traduit par l'inscription au Plan des investissements de trois lignes d'investissement distinctes, correspondant aux différentes étapes-clef du projet :

1. **Léman 2030 – Etudes (avant-projet + concours) – (2014-2016)** : inscription d'un montant pour le premier volet d'études du Pôle Gare, soit le développement et la consolidation des avant-projets et l'accompagnement du dossier PAP des CFF, objet du présent préavis ;
2. **Léman 2030 – Etudes (projet d'ouvrage, appels d'offres et projet d'exécution) – (2015-2017)** : inscription d'un montant pour le second volet des études, soit le développement des différents projets d'ouvrage et d'exécution donnant suite à l'approbation du dossier PAP des CFF par la Confédération ;
3. **Léman 2030 – Interfaces et espaces publics – réalisations et suivi – (2018-2025)** : inscription d'un montant pour la réalisation des ouvrages et des aménagements du Pôle Gare en ville de Lausanne.

Les montants inscrits au Plan des investissements se basent sur une estimation des coûts au stade d'un avant-projet sommaire avec une répartition des montants en phases, conformément au règlement SIA 103. Ils prennent également en compte une participation financière des CFF et du Canton.

Si les montants inscrits dans ce premier préavis peuvent être évalués avec une certaine précision, il est important de noter que les montants inscrits au Plan des investissements pour la seconde tranche d'études et pour le projet d'ouvrage lui-même pourront être amendés en fonction de l'évolution des projets et selon les clés de répartition financière à établir avec les partenaires du projet (CFF et Canton en tête).

### 5. Etudes à charge de la Ville

#### 5.1 Accompagnement du dossier de mise à l'enquête de la gare de Lausanne

Les études préliminaires réalisées pour le compte de la Ville ont mis en évidence certaines problématiques dont les réponses doivent être trouvées avant la mise à l'enquête du projet de transformation de la Gare de Lausanne.

En particulier, le sous-sol de la place de la Gare, élément indispensable de l'interface entre le rail et la ville, nécessite une étude d'avant-projet détaillée qui n'avait pas été menée jusqu'ici par les CFF. Suite aux discussions entre les différents partenaires du projet (CFF, Ville de Lausanne, canton de Vaud, tl) et selon la détermination de l'OFT, le sous-sol de la place de la Gare a été confirmé comme devant faire partie intégrante du projet de transformation de la gare de Lausanne et il a été admis par l'ensemble des partenaires qu'à ce titre, il devait figurer dans le dossier PAP.

Sur la base d'une convention signée en décembre 2013 par les partenaires susmentionnés, la Ville de Lausanne s'est engagée à cofinancer à hauteur de 25.1% les études nécessaires au dossier PAP pour les objets sis hors du territoire CFF (sous-sol de la place de la Gare, interface entre le front Sud et le domaine public, etc.). Selon les retours d'offres des CFF, les frais pour le développement de l'avant-projet du sous-sol de la place de la Gare sont de l'ordre de CHF 250'000.- à charge de la Ville.

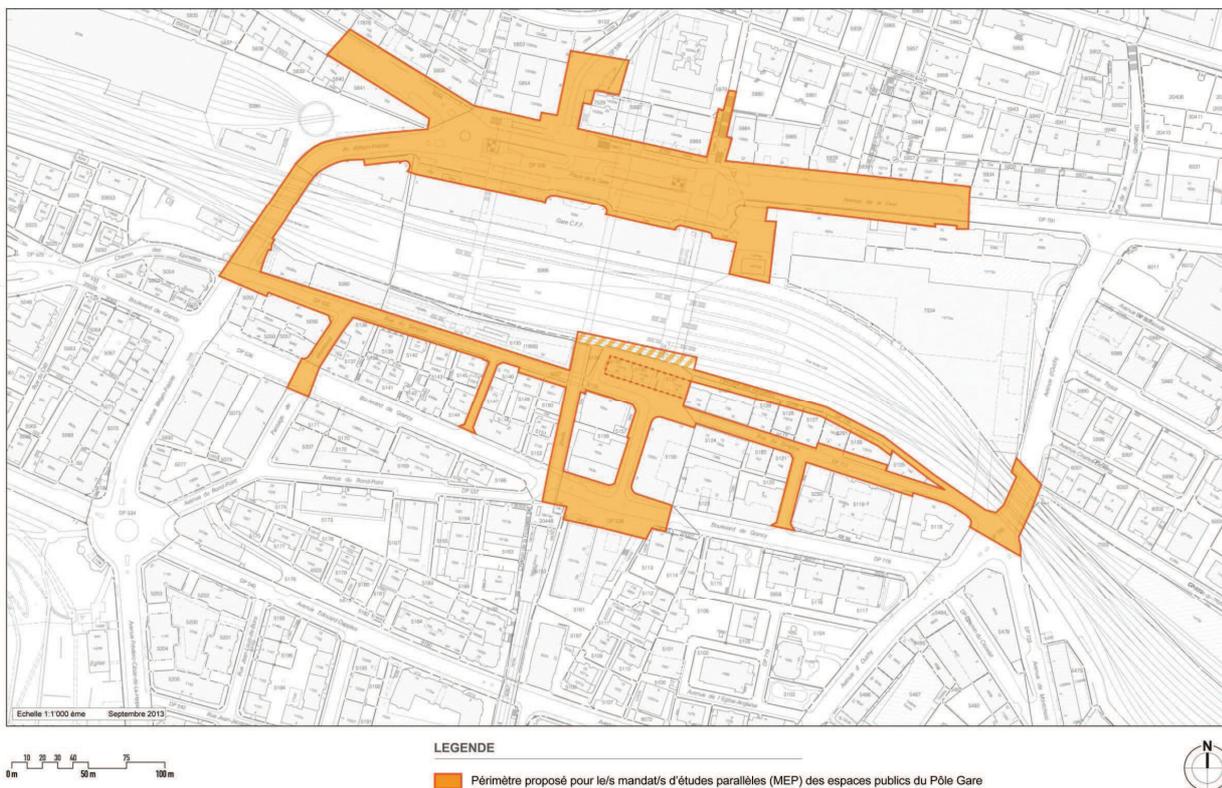
Afin de permettre le démarrage de ces études conformément au calendrier des CFF, un crédit supplémentaire (2<sup>ème</sup> série 2013) de CHF 150'000.- a été accordé sur le budget de fonctionnement du Service des routes et de la mobilité. Le présent préavis comprend un montant de CHF 100'000.- destiné à financer le solde des études du sous-sol de la place de la Gare.

Conformément aux préconisations fixées par le règlement SIA 103 sur les procédures de demande d'autorisation, et sur la base des retours d'expérience des grands projets, du traitement des oppositions, conventions et recours, une enveloppe de CHF 300'000.- est réservée dans ce préavis pour les études complémentaires et appuis juridiques qui sont à envisager dans le cadre de l'accompagnement des dossiers.

## 5.2 Concept d'aménagement des espaces publics du Pôle Gare

La Municipalité a validé, en 2013, la mise en œuvre de deux mandats d'études parallèles (MEP) pour le réaménagement des espaces publics du Pôle Gare. Les MEP sont une forme de mise en concurrence qui présente, pour le périmètre concerné, des avantages qui manquent aux autres formes de concours. Principalement, son processus est interactif. Il permet aux acteurs d'intervenir sur le développement des études menées parallèlement par des bureaux différents. Le maître de l'ouvrage peut alors affiner le programme d'études en cours de route lorsque ce programme ne peut être défini de manière suffisante en amont des études. En effet, la complexité des intérêts et enjeux concentrés dans le secteur du Pôle Gare interdit de définir précisément les contraintes du projet avant son élaboration.

Deux périmètres généraux sont concernés : le nord avec la place de la Gare et le sud, incluant notamment la rue du Simplon et le passage des Saugettes, arcades comprises.



**Figure 2 : périmètre proposé pour les MEP des espaces publics du Pôle Gare**

Les quatre phases suivantes constituent le programme de requalification des espaces publics du Pôle Gare:

1. élaboration du cahier des charges des MEP, défini avec la participation de l'ensemble des acteurs, y compris les riverains par le biais d'une **démarche participative** ;
2. sélection de trois bureaux au moins pour développer leurs intentions pour les espaces publics en parallèle dans le cadre de chacun des **MEP** proprement dits ;
3. présentation du programme auprès de la population et affinement des propositions dans le cadre d'une **démarche consultative** concomitante, menée avec les riverains et les autres acteurs concernés ;
4. élaboration de **projets sectoriels**, développés de façon indépendante (planning, mandataires, type d'étude, etc.), mais coordonnée.

L'échelonnement de ces phases est principalement fonction du calendrier et des jalons fixés par les CFF. Afin de répondre aux questionnements de la population, d'appuyer les CFF dans leur démarche et, le cas échéant, d'anticiper et de désamorcer les risques d'opposition au projet, il est proposé d'initier la démarche participative dans le courant de l'année 2014, avant la mise à l'enquête publique du projet CFF.

Le MEP serait développé subséquemment, sur une période d'une année environ. La démarche consultative pourrait dès lors se terminer début 2016 pour aboutir au déploiement des projets partiels en 2016. Les premières mises à l'enquête peuvent ainsi être imaginées dès 2017.

Les montants sollicités pour ce préavis correspondent aux phases 1 à 3 énumérées ci-dessus, pour un montant total de CHF 730'000.-. Les coûts peuvent être répartis comme suit :

- CHF 100'000.- pour l'organisation et le déroulement des démarches participative (phase 1) et consultative (phase 2),
- CHF 450'000.- pour les indemnités prévues pour les participants aux deux MEP (bureaux concourants, experts),
- CHF 180'000.- pour s'appuyer sur les compétences d'un Bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage (BAMO) pour l'élaboration et le suivi des MEP.

### *5.3 Stratégie de communication*

La reconstruction des infrastructures de la plateforme CFF aura des impacts sur l'usage du domaine public qui, de fait, va devoir être réaménagé. Dans une zone d'habitat dense, d'intense activité et de trafic continu, d'importants travaux seront entrepris et engendreront de fortes nuisances à court terme avec des répercussions sur les riverains, les commerces environnants, les services, les usagers de la gare et sur la circulation transverse. Les effets positifs de la transformation de la place de la Gare n'apparaîtront, eux, qu'à plus long terme.

Associé aux autres développements urbanistiques du quartier, tels que la mise en œuvre du Pôle Muséal, le plan de quartier « Epinettes » et le développement de la zone Poste-Rasude, ce projet d'envergure va en modifier fondamentalement les usages et les habitudes. La Ville devra mettre en place un concept de communication visant à élargir la vision que les usagers auront du « Pôle Gare ». Afin d'obtenir l'adhésion du plus grand nombre, ce concept cherchera à promouvoir les changements à la fois dans la perception, la représentation et le comportement au quotidien.

Les actions de communication qui accompagneront cette phase viseront à produire un transfert d'information vers l'ensemble des publics : milieux professionnels et acteurs économiques (commerces et services) et vers le grand public. Cette communication positive accompagnera le développement du projet tant dans les phases d'information (explication des projets d'aménagement et des conditions cadres) que de concertation et d'échanges (démarche participative liée au MEP).

L'enveloppe estimée pour la communication de la Ville lors de la **phase d'étude** est de l'ordre de CHF 150'000.-. Le budget alloué permettra d'obtenir des outils de communication efficaces (expositions, photomontages, animations 3D, maquettes et autres, voire des conseils d'une agence de communication) permettant une compréhension facilitée des projets en question, à l'exception de l'organisation et la conduite des démarches participative et consultative qui seront financées séparément (cf. point 4.2).

La stratégie de communication de la Ville, conjointement à celle des CFF propre au projet Rail, doit contribuer à maintenir l'attractivité de ces quartiers tout en créant et en entretenant un lien avec les habitants et usagers les plus touchés par les transformations. Une campagne de communication réussie dans cette phase de conception se traduira par une adhésion au projet, une minimisation des plaintes liées au manque de visibilité ou de compréhension des projets et par la limitation de la cristallisation de celles-ci en mouvements d'opposition.

Les partenaires qui sont associés à la mutation de cette partie de la Ville ont estimé qu'il serait profitable d'avoir une démarche commune et de réunir en un seul lieu les rencontres avec la population. Cela pourrait se matérialiser par la construction d'un pavillon éphémère dont la dépense a été évaluée à CHF 180'000.- francs pour la part lausannoise.

### 5.4 Etudes complémentaires

En plus des besoins détaillés dans les points précédents, des études complémentaires sont nécessaires pour préciser certains aspects du projet. On relèvera en particulier les besoins ci-après :

- préciser les besoins du projet en matière de mobilité et de qualité de vie urbaine en vue du MEP et de la mise à l'enquête du dossier PAP ;
- consolider la stratégie globale en matière de stationnement multimodal ;
- consolider les données relatives aux surfaces commerciales et développer une analyse objective des impacts et des conséquences de l'évolution des potentiels commerciaux du Pôle gare, tant sur les commerces alentours que sur ceux du centre-ville ;
- mener des études prospectives de faisabilité par rapport aux intentions de développement du site de la Rasude.

Les montants suivants ont été estimés pour ces différents postes :

- CHF 200'000.- pour les études complémentaires en mobilité et en urbanisme ;
- CHF 50'000.- pour les études commerciales ;
- CHF 20'000.- pour les études prospectives autour du site de la Rasude.

L'enveloppe globale à réserver à ces études complémentaires est donc de l'ordre de CHF 270'000.-.

Il convient de relever que les études autour du site de la Rasude pourraient, selon les discussions avec les partenaires privés, être prises en charge par les propriétaires des parcelles concernées, à savoir la branche immobilière des CFF et le groupe MOBIMO et qu'une partie des études pourraient être cofinancées par les partenaires (CFF et Canton).

## 6. Agenda 21 – Développement durable

Le projet de transformation de la gare de Lausanne est mené dans le cadre d'un important développement de la qualité de l'offre en transports publics ferroviaires. Ce projet est en cohérence avec les objectifs d'évolution démographique du PALM et a été jugé pertinent par la Confédération qui le soutient tant par le biais du programme « Léman 2030 » qu'au travers de la 2<sup>e</sup> génération du PALM.

En encourageant le report modal vers les transports publics et en portant une attention particulière à l'accessibilité à la gare pour la mobilité douce, ce projet s'inscrit dans les objectifs de mobilité du développement durable. Le développement de planifications urbaines sectorielles garantira une mixité sociale et fonctionnelle des quartiers du Pôle Gare, en conformité avec les objectifs sociaux et économiques du développement durable. Enfin, la place donnée à la population dans le processus de planification, par le biais d'une démarche participative, contribue à la volonté de participation citoyenne.

Ainsi, les objets de ce préavis sont conformes à l'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis N° 155 du 8 juin 2000 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne ».

## 7. Récapitulation du coût du 1<sup>er</sup> volet des études

Le coût des études, objet du présent préavis, peut se résumer comme suit :

- Préparation et accompagnement du dossier de mise à l'enquête des CFF	400'000.-
- Concept d'aménagement des espaces publics du Pôle Gare	730'000.-
- Stratégie de communication, y compris le pavillon éphémère	330'000.-
- Etudes complémentaires	270'000.-
- <b>Total pour la Direction des travaux</b>	<b>1'730'000.-</b>

## 8. Plan des investissements

### 8.1 Différence par rapport au plan

Le crédit sollicité dans le présent préavis figure au Plan des investissements pour les années 2014 à 2017 (édition : septembre 2013 - chapitre 8 – Multi directions / 420 RM) pour un montant de CHF 1'250'000.-. Le montant demandé par le présent préavis se monte à CHF 1'730'000.-, soit un supplément de CHF 480'000.- qui se justifie par le besoin d'une enveloppe supplémentaire :

- de CHF 300'000.- réservée aux études complémentaires et appuis juridiques;
- de CHF 180'000.- pour la part lausannoise nécessaire à la construction d'un pavillon éphémère destiné à la présentation à la population, dans un seul site, du Pôle muséal par le Canton, du projet « Léman 2030 » par les CFF et du Pôle Gare par l'Administration lausannoise. Cette construction temporaire serait un formidable outil dans le cadre de la démarche participative soutenue par la Ville.

### 8.2 Conséquences sur le budget d'investissement

(en milliers de CHF)	2014	2015	2016	Total
Dépenses d'investissements	360	1'220	150	1'730
Recettes d'investissements	0	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>360</b>	<b>1'220</b>	<b>150</b>	<b>1'730</b>

## 9. Incidences sur le budget

### 9.1 Charges d'intérêts

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.75%, les intérêts théoriques moyens développés par le présent préavis s'élèvent à CHF 26'200.- par année à compter de l'année 2015.

### 9.2 Charges d'amortissement

Les dépenses induites par ces études seront virées dans le futur crédit d'investissement qui sera demandé en 2017 pour la réalisation des travaux et des aménagements à charge de la Ville de Lausanne. Elles seront amorties selon le même calendrier que les investissements à venir.

### 9.3 Charges d'exploitation

A ce stade du projet, aucune charge d'exploitation n'est à enregistrer.

### 9.4 Conséquences sur le budget de fonctionnement

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, les impacts financiers attendus durant la période 2015-2016 sont les suivants :

(en milliers de francs)	2015	2016	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0.0	0.0	0.0
Charges d'exploitation	0	0	0
Charge d'intérêts	26.2	26.2	52.4
Amortissement	0	0.0	0.0
<b>Total charges suppl.</b>	<b>26.2</b>	<b>26.2</b>	<b>52.4</b>
Diminution de charges	0	0	0
Revenus	0	0	0
<b>Total net</b>	<b>26.2</b>	<b>26.2</b>	<b>52.4</b>

## 10. Conclusions

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

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le préavis n° 2014/33 de la Municipalité, du 12 juin 2014 ;  
ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

*décide :*

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'730'000.- destiné à couvrir le premier volet des études (avant-projet et concours) du Pôle Gare pour le Service de la coordination et du cadastre ;
2. de prendre acte que les dépenses mentionnées sous chiffre 1 seront virées dans le futur crédit d'investissement demandé dans un préavis spécifique à venir pour la réalisation du projet ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 dudit service.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :

*Daniel Brélaz*

Le secrétaire :

*Sylvain Jaquenoud*