



Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2016) – Mobilité active

Octroi d'un crédit pour l'étude des projets et la réalisation des mesures en priorité A

Préavis N° 2021 / 08

Lausanne, le 28 janvier 2021

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

La Municipalité sollicite un crédit de CHF 8.5 millions pour favoriser la mobilité active (marche et vélo). Se déplacer à pied ou à vélo comporte en effet de nombreux avantages, comme des bénéfices pour la santé, la préservation du climat ou encore la diminution des nuisances sonores. Ces mesures, cofinancées par la Confédération, permettront à la Ville de développer le réseau piétonnier et cyclable tout amenant plus de sécurité à leurs usager·ère·s.

Les améliorations prévues visent à la poursuite du développement d'un réseau de mobilité active performant en renforçant son maillage et en continuant à réaliser des aménagements permettant de s'affranchir des obstacles topographiques (cours d'eau, valons, pentes) et physiques (voies ferrées, etc.). En outre, le projet prévoit de supprimer des discontinuités connues du réseau de mobilité active afin que les usager·ère·s que sont les cyclistes et les piétons puissent bénéficier de conditions de déplacement confortables et sécurisées, ainsi que d'itinéraires directs et continus.

En particulier, il s'agira de poursuivre le développement du tracé de la voie verte d'agglomération, future colonne vertébrale de la mobilité active de la région, notamment au niveau de l'intersection entre la tranchée du Languedoc et l'avenue Marc-Dufour, de l'avenue de Provence et de l'avenue de Jurigoz. L'installation d'aménagements comme des bancs, des éléments ludiques ou encore des arceaux vélos.

En outre, une passerelle entre les quartiers de Bellevaux/Entrebois et Vieux Moulin/Plaines du Loup est également à l'étude, permettant à tout un quartier de notamment bénéficier plus facilement de la future station du m3 « Casernes ».

Enfin, les escaliers reliant l'ouest de la place Chauderon à la rue de Genève, inaccessibles depuis 2013, seront réhabilités et redeviendront le maillon important du réseau piétonnier du centre-ville qu'ils ont été, et permettront également un accès facilité au tramway.

Ces mesures structurantes permettent de mettre en œuvre les objectifs suivants du plan climat « améliorer la qualité des déplacements à pied » et « développer massivement le réseau, l'offre en livre service ou encore le stationnement vélo » ainsi que ceux de « l'accessibilité universelle ».

2. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 8'500'000.- pour l'étude des projets et la réalisation des mesures de mobilité active (piétons et vélos) prévues sur la commune de Lausanne dans le cadre de la troisième génération du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM)¹. Ce préavis s'inscrit dans la continuité des préavis N°s 2011/07 et 2017/54² qui ont, d'une part, permis de financer la réalisation de projets de

¹ Projet d'Agglomération Lausanne-Morges : www.lausanne-morges.ch

² « Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) – Mobilité active – Octroi crédit étude projets exécution et réalisation mesures en priorité A » (2011/07) et « Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM 2012) – Mobilité douce – Octroi d'un crédit pour l'étude des projets et la réalisation des mesures en priorité A » (2017/54).

mobilité active appartenant à la première génération du PALM (passage inférieur Tivoli-Sévelin, passerelle Maillefer, bandes cyclables en approche de carrefour, nouveaux passages pour piétons, etc.) et, d'autre part, la poursuite des études des projets du PALM 2012 en vue de leur réalisation future (ascenseur Colline-Montelly, rampe Martinet-Provence, etc.).

Le présent préavis s'inscrit dans une vision globale du développement de la mobilité active à l'échelle de la ville. Le PALM a permis de donner le cap à suivre en termes de développement de la mobilité active et le Plan directeur communal (PDCoM), actuellement en cours de révision, de fixer à l'échelle de la Commune, des objectifs clairs la concernant, à savoir offrir des conditions de déplacements sûres, confortables et directes pour les piétons ainsi que des itinéraires adaptés, sécurisés et avec un minimum de coupures pour les cyclistes. Ceci passe notamment par l'extension du réseau de mobilité active grâce à des projets permettant la réalisation d'aménagements adaptés aux besoins spécifiques des piétons et des cyclistes.

Ces mesures d'amélioration des infrastructures piétonnières et cyclables influent sur les habitudes de déplacement et contribuent ainsi à renforcer l'attractivité de la mobilité active.

3. Table des matières

1.	Résumé	1
2.	Objet du préavis	1
3.	Table des matières.....	2
4.	Préambule	2
5.	Bilan des mesures de mobilité active des deux premières générations du PALM	4
5.1	PALM 2007	4
5.2	PALM 2012	5
5.3	L'abandon de certains projets.....	7
5.4	Quels investissements pour quelles recettes ?	8
6.	Deux types de mesures de mobilité active	9
7.	La voie verte d'agglomération	9
7.1	Le Nœud Dufour (phase SIA 32 – Projet d'ouvrage).....	9
7.2	La contre-allée Provence (phase SIA 31 – Avant-projet)	10
7.3	Le nœud Jurigoz (phase SIA 31 – Avant-projet)	11
7.4	Les équipements de la voie verte	12
8.	La passerelle entre les Plaines-du-Loup et Entre-Bois (phase SIA 21)	13
9.	Les escaliers de Chauderon (phase SIA 21)	15
10.	Communication & Monitoring	15
11.	Répartition des dépenses projet par projet	16
12.	Impact sur le développement durable	16
13.	Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap	17
14.	Aspects financiers	17
14.1	Incidences sur le budget d'investissement	18
14.2	Incidences sur le budget de fonctionnement	18
15.	Conclusions.....	19

4. Préambule

L'agglomération Lausanne-Morges, constituée en 2007 par une convention engageant la Confédération, le Canton et 27 communes, œuvre pour faire face aux défis actuels et futurs liés à la

forte augmentation démographique du bassin lémanique, ainsi qu'aux enjeux relatifs aux besoins en termes de mobilité, de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire.

Le PALM s'inscrit, dès sa constitution, dans la politique fédérale d'agglomération ayant pour objectifs principaux le développement durable de l'espace urbain en préservant la qualité de vie des habitant-e-s, la lutte contre l'étalement urbain et le renforcement de l'attrait des agglomérations.

En 2016, forte de son succès, ladite politique fédérale est confirmée et renforcée dans le but de poursuivre l'effort de coordination et de développement efficace de l'urbanisation et des transports à l'échelle des agglomérations suisses. A cet effet, la Confédération participe au financement des mesures concrètes permettant d'atteindre cet objectif.

C'est tout d'abord le Fonds d'infrastructure, doté de six milliards de francs, qui a permis le financement des projets des deux premières générations de projets d'agglomération à l'échelle de la Suisse. Ce fonds étant limité dans le temps et pratiquement entièrement alloué, c'est désormais le nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)³ qui permet de garantir un financement suffisant et illimité dans le temps des mesures infrastructurelles des projets d'agglomération. Les projets de la troisième génération du PALM (PALM 2016) en bénéficieront.

Dès la première génération du PALM (PALM 2007), la Confédération a apporté un fort soutien financier à l'agglomération Lausanne-Morges qui a obtenu un taux de cofinancement des projets retenus à hauteur de 40%. Elle a notamment reconnu la grande qualité de la vision proposée en termes de développement de la mobilité active et des mesures concrètes qui en découlent.

Ces mesures visaient à améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons grâce à la mise en place d'aménagements cyclables en approche des carrefours et des traversées piétonnes. La création d'ouvrages de franchissements, tels que des passerelles ou des passages inférieurs, a permis de remédier à certaines coupures liées aux vallonnements et aux grandes infrastructures de transports. De plus, ces aménagements constituent une avancée qualitative en termes de sécurité et de rapidité des déplacements, tout en connectant des quartiers mal, voire non reliés. Ces mesures ont également permis d'améliorer de manière conséquente la qualité des déplacements à vélo et à pied au sein de l'agglomération et plus particulièrement à Lausanne.

Alors que le PALM 2007 a permis la mise en place de multiples mesures locales de mobilité active visant à sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons, le PALM 2012 a poursuivi l'effort de développement en proposant la création de nouveaux ouvrages de franchissements tels que des ascenseurs ou des passerelles. En ce sens, le PALM 2012 a permis de confirmer, prolonger et renforcer le projet de territoire et les orientations stratégiques de la première génération du PALM. Ainsi, la Confédération, après avoir souligné la cohérence d'ensemble de cette nouvelle génération du PALM et la qualité du dossier concernant la mobilité active, a fixé son taux de contribution à hauteur de 35% pour l'ensemble des projets retenus dans le cadre du PALM 2012. Toutefois, certaines mesures de mobilité active ayant fait l'objet d'un benchmark, leur taux de contribution pourra être inférieur.

La troisième génération du PALM (2016) s'appuie sur les expériences des générations précédentes (2007 et 2012) pour consolider les acquis et approfondir certaines thématiques. En termes de mobilité active, le PALM 2016 vise à la poursuite du développement d'un réseau performant en renforçant son maillage et en continuant à réaliser des aménagements permettant de s'affranchir des obstacles topographiques (cours d'eau, valons, pentes) et physiques (voies ferrées, etc.). Les discontinuités du réseau de mobilité active sont supprimées et les usager-ère-s que sont les cyclistes et les piétons bénéficient de conditions de déplacement confortables et sécurisées et d'itinéraires directs et continus. L'attractivité de la marche et du vélo en est alors renforcée, contribuant ainsi au report modal.

A l'issue de l'évaluation qualitative du projet remis en 2016, la Confédération a confirmé la cohérence d'ensemble du PALM ainsi que la qualité du dossier concernant la mobilité active. En septembre 2019,

³ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themen/strassenfinanzierung/naf.html>

un arrêté fédéral a permis de fixer le taux de contribution de la Confédération à hauteur de 35% pour l'ensemble des projets retenus dans le cadre du PALM 2016.

Pour la première fois, le calcul du taux de contribution de la Confédération n'a pas été fixé sur la seule évaluation de l'efficacité du PALM 2016, puisque l'état de mise en œuvre des mesures des deux générations précédentes a aussi été pris en compte.

5. Bilan des mesures de mobilité active des deux premières générations du PALM

Depuis 2007 et la première génération du projet d'agglomération Lausanne-Morges, de nombreuses mesures ont bénéficié du cofinancement de la Confédération et ont pu être réalisées ou sont encore à l'étude. Elles ont contribué à la concrétisation de la politique de mobilité défendue par le PALM et ont notamment permis d'améliorer significativement le maillage du réseau de mobilité active. Le présent préavis est l'occasion de tirer un premier bilan du PALM 2007 et 2012 et de se rappeler du nombre conséquent de projets qui ont pu voir le jour par ce biais sur le territoire communal lausannois. Parallèlement, d'autres aménagements ont été réalisés grâce à d'autres sources de financement.

Dans une vision multimodale de la mobilité, basée sur une vraie complémentarité des modes de transport, les deux premières générations du PALM ont permis d'étudier et de réaliser de nombreuses mesures visant principalement au développement de l'offre de transports en commun, à l'amélioration significative du réseau de mobilité active ou encore au réaménagement d'axes principaux. Ces mesures participent à la mutation de la mobilité vers un système de transports durables, adaptés aux enjeux de qualité de vie, de réponse aux besoins de déplacement et de préservation de l'environnement.

5.1 PALM 2007

Dans le cadre du PALM 2007, de multiples mesures locales de mobilité active ayant pour objectif de sécuriser le déplacement des cyclistes et des piétons ont été réalisées. Ainsi, 18 nouveaux passages pour piétons (avenue Dapples, avenue de la Pontaise, avenue de Provence, etc.) et quatre trottoirs traversants (avenue de la Harpe, avenue Tissot, etc.) ont été créés. En outre, dix passages pour piétons existants ont été améliorés. L'accessibilité aux interfaces de transports publics pour les personnes à mobilité réduite a elle aussi été améliorée, notamment grâce à la mise en place de bancs adaptés ou à la réalisation de marquages tactilo-visuels pour les personnes aveugles et malvoyantes.

De leur côté, les cyclistes ont bénéficié de la sécurisation de 25 carrefours grâce à la création de bandes cyclables et de sas pour vélos ou encore de l'autorisation de circuler dans les voies bus (avenue d'Echallens, avenue Rumine, avenue Beaulieu, etc.). Deux avenues majeures du réseau routier lausannois ont par ailleurs été équipées d'aménagements en faveur des cyclistes, à savoir les avenues des Bergières et de Cour. Afin de rendre attractive la mobilité multimodale, et particulièrement l'usage du vélo pour rejoindre les interfaces de transports publics, l'offre de stationnement pour vélos y a été augmentée (place de l'Europe, station Vennes du métro m2, station Bourdonnette du métro m1, etc.). En complément à ces nouveaux aménagements, le jalonnement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération est en cours de déploiement.

En plus des mesures présentées ci-dessus, le PALM 2007 a permis la réalisation d'ouvrages d'importance qui permettent de compléter le maillage du réseau de mobilité active et d'offrir aux usager-ère-s un cheminement direct et sécurisé, faisant fi des coupures topographiques ou physiques de la ville. Ainsi, un passage inférieur a été réalisé au sud du quartier de Sévelin, sous les voies du métro m1, en lien avec l'avenue de Tivoli. Cet ouvrage a contribué au désenclavement de ce quartier et à une meilleure accessibilité locale pour les piétons et les cyclistes. Une passerelle pour la mobilité active a aussi vu le jour dans le quartier de Maillefer, reliant le nouveau quartier En Bugnon à celui d'Entre-Bois, permettant notamment aux élèves de ce secteur de se rendre facilement à l'école. A ce jour, ce sont près de 500 usager-ère-s qui l'utilisent au quotidien. Une autre passerelle a été réalisée dans le quartier du Petit-Flon, afin de sécuriser le déplacement des piétons qui cheminent le long du chemin du Petit-Flon en direction du nouveau quartier de Maillefer situé sur la commune du Mont-sur-Lausanne. Finalement, une vélostation d'une capacité de 96 places a vu le jour à la gare de Lausanne.

Outre ces aménagements spécifiques, il a aussi pu être procédé à l'amélioration du réseau de mobilité active dans le cadre de projets de plus grande envergure en lien avec le développement du réseau de bus à haut niveau de service. Ceci a été le cas aux avenues César-Roux et de Chailly ou encore dans le carrefour de la Bourdonnette. D'autres grands axes lausannois seront aussi réaménagés en lien avec l'amélioration du réseau de transports en commun, à savoir le chemin de Maillefer, l'avenue de Morges, l'avenue Aloys-Fauquez et la rue de Genève.



Trottoir traversant Eugène-Grasset



Bande cyclable de l'avenue de Cour



Passage inférieur Tivoli-Sévelin



Passerelle Maillefer



Vélostation



Passerelle piétonne du Petit-Flon

5.2 PALM 2012

Le PALM 2012 s'inscrit dans la continuité du PALM 2007 en ce qui concerne le développement du réseau de mobilité active dans l'optique de proposer des cheminements directs, confortables et sécurisés. Les interventions se concentrent sur la réalisation d'ouvrages de franchissement permettant de s'affranchir de la topographie locale ou des coupures urbaines dues aux voies ferrées ou aux grands axes routiers. Ainsi, deux tronçons de la voie verte d'agglomération⁴ ont été réalisés à l'ouest de la ville. Il s'agit de la passerelle de mobilité active du Martinet, permettant le franchissement du chemin du Martinet, et de la tranchée du Languedoc, reliant ainsi les avenues Tivoli et Marc-Dufour,

⁴ Voir le chapitre 7

le long des voies CFF. La tranchée du Languedoc est déjà fortement sollicitée, puisque ce sont 1'000 usager·ère·s par jour qui l'empruntent (70% de piétons et 30% de cyclistes) depuis son inauguration en 2018. Une autre passerelle piétonne a par ailleurs été réalisée à Praz-Séchaud, afin de permettre le franchissement de la Vuachère.

D'autres ouvrages d'envergure, dont les enquêtes publiques sont actuellement en cours, sont prévus dans le cadre du PALM 2012. Il s'agit de la liaison Martinet-Provence, autre tronçon de la voie verte d'agglomération, permettant de connecter deux ouvrages déjà réalisés : la passerelle du Martinet et la tranchée du Languedoc. Font également partie de cette catégorie de projets en cours le nouveau cheminement piéton du Coteau de Cour, les ascenseurs Colline – Montelly et Sévelin – Sébeillon, la rampe d'accès au m2 depuis Grand-Vennes, la liaison Bellevaux – Signal de Sauvabelin⁵ et la passerelle Haldimand. Leur réalisation est prévue sur les années 2020-2021.

Seules trois mesures de mobilité active sont encore en phase d'étude et seront réalisées plus tard ; il s'agit de la passerelle Bois-Gentil – En Bugnon, prévue dans la continuité de la passerelle Maillefer réalisée dans le cadre du PALM 2007 et de la réalisation d'un trottoir à l'avenue Tivoli, lié à un projet de réaménagement de plus grande envergure sur cet axe d'entrée de ville. Enfin, la poursuite de la mise en place du jalonnement des itinéraires cyclables suit également son cours.

Outre les projets de mobilité active, le PALM 2012, en lien avec la commune de Prilly, prévoit la requalification de l'avenue du Chablais entre le giratoire de Provence et l'avenue de Morges. Ce projet est dépendant, en termes de temporalité, des développements urbains importants prévus à Prilly et dont les délais de réalisation ont été prolongés. La route de Berne, dans sa partie située en zone foraine, fait aussi l'objet d'une requalification pilotée par le Canton. En ce qui concerne la poursuite du développement du réseau d'Axes forts de transports urbains (AFTPU), il est prévu de réaliser les aménagements nécessaires à l'arrivée des BHNS sur l'axe St-François – Pully, via les avenues du Théâtre, de Rumine et du Léman. Finalement, l'interface de la gare de Lausanne sera réaménagée dans le cadre du projet Pôle gare.



Passerelle du Martinet

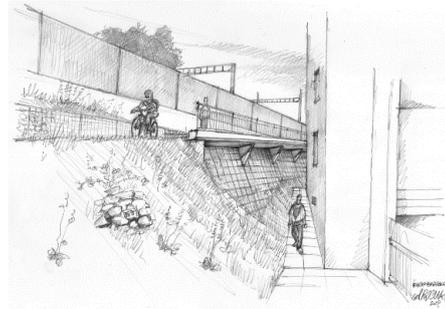


Tranchée du Languedoc

⁵ Il s'agit de l'amélioration de l'accès au Bois de Sauvabelin depuis la route du Pavement grâce au remplacement des escaliers existants par une rampe d'accès facilitant l'accès aux PMR, personnes avec poussette, etc.



Ascenseur Colline-Montelly



Liaison Martinet-Provence



Ascenseur Sévelin-Sébeillon



Passerelle de Praz-Séchaud

5.3 L'abandon de certains projets

Lorsqu'une génération du PALM voit le jour, que ce soit en 2007, en 2012 ou en 2016, les communes de l'agglomération annoncent les projets qu'elles souhaitent réaliser, en se basant sur un important travail de planification réalisé en l'état des connaissances du moment. L'espace urbain étant par définition évolutif, il arrive que des projets annoncés doivent être reportés pour s'adapter à une nouvelle réalité, voire même abandonnés. Cette nouvelle réalité peut être liée, à la fois à de nouveaux enjeux de planification, mais aussi à des contraintes techniques ou de coordination qui n'émergent que plus tardivement, dans le processus d'étude des projets.

Ainsi, le PALM 2007 prévoyait la réalisation d'une seconde traversée piétonne de l'avenue de Provence afin de connecter le quartier de la Colline à celui situé au nord de ladite avenue et de permettre un accès plus direct à la station Montelly du métro m1. Dans la mesure où un franchissement des rails du métro aurait dû être réalisé, l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT) a été

requis. Ce dernier s'étant positionné négativement pour des enjeux sécuritaires, le projet a dû être abandonné.

Le projet de la passerelle de mobilité active dite de la Chocolatière, qui devait être suspendue sous le viaduc autoroutier et relier les quartiers de la Clochette et de Boissonnet, a aussi été abandonné. L'Office fédéral des routes (OFROU) a finalement donné un préavis négatif quant à l'accroche de ladite passerelle sous le viaduc autoroutier.

L'évolution du projet de réaménagement de la gare de Lausanne, de la place de la Gare et de son sous-sol ont eu pour conséquences l'abandon de la réalisation de la vélostation prévue au sud de la gare, ainsi que l'abandon de l'extension de celle réalisée dans le cadre du PALM 2007. De nouvelles vélostations ont toutefois pu être introduites dans le cadre du projet Pôle Gare de Léman 2030.

Finalement, deux aménagements projetés aux avenues de Béthusy et de Prilly devant permettre d'améliorer la circulation des bus dans le cadre de la mise en place du réseau de BHNS n'ont pas été réalisés. D'autres interventions ont eu lieu sur ces axes et ont été jugées suffisantes pour la circulation des bus.

Dans le cadre du PALM 2012, la réalisation des différentes passerelles de mobilité active prévues en lien avec le projet Métamorphose aux Prés-de-Vidy est dépendante des évolutions programmatiques du projet dans ce secteur. Ceci a pour conséquence le report de la réalisation de ces mesures.

Suite à une étude de faisabilité et l'exploration de plusieurs variantes techniques, la réalisation d'une liaison verticale mécanisée permettant une connexion entre le quartier du Vallon et celui du CHUV a dû être abandonnée. L'étude a mis en évidence que les solutions techniquement et financièrement viables impacteraient de façon disproportionnée la zone forêt, conduisant à une détermination négative des instances cantonales. Par ailleurs, le rapport coût-utilité de la mesure est apparu comme disproportionné, en l'attente du développement urbanistique de la friche du Vallon. Enfin, la proximité de l'arrêt de bus de la place du Nord, qui sera à terme desservi par une ligne de BHNS, permettra une connexion aisée avec le m2 à hauteur de la Riponne.

Par ailleurs, la réalisation d'un ascenseur extérieur dans le quartier de Mon-Repos, permettant de relier la station Ours du métro m2 au parc de Mon-Repos en complément de l'escalier Perdonnex a aussi été écartée suite à l'étude d'avant-projet sommaire. Celle-ci a en effet démontré un écart coût-utilité trop important de la mesure ainsi que des difficultés constructives dans le traitement du dénivelé. Une analyse plus fine des cheminements piétonniers a permis de confirmer que la liaison par les rues Marterey et Ste-Beuve pouvait constituer une alternative acceptable, correspondant à une augmentation de 2 minutes du temps de parcours à pied.

A l'avenue de Rhodanie, la proposition initiale prévoyait la création d'une voie bus alternée afin d'améliorer la progression de la ligne 2. Hormis un cadre légal à adapter, les études de mobilité menées dans le secteur ont révélé que c'est l'intégralité du schéma de circulation du périmètre qui aurait dû être repensé en lien avec cette mesure. Entretemps, la Municipalité a mis en œuvre les aménagements permettant d'accueillir la ligne de bus 24 en 2019. Dans ce contexte, des mesures d'adaptation sur le tronçon longeant la piscine de Bellerive ont été prises pour faciliter la progression des bus.

Finalement, contrairement aux projections menées lors du premier projet d'agglomération en 2007, les modèles d'affaire dominants en matière de vélos en libre-service privilégient les solutions sans infrastructure de stationnement (« free-floating »), permettant de renoncer à des investissements constructifs pour les communes de l'agglomération.

5.4 Quels investissements pour quelles recettes ?

Pour les projets réalisés à ce jour dans le cadre du PALM 2007 un investissement communal de CHF 20'086'000.- a été réalisé et annoncé à la Confédération. Les recettes reçues, à la fois de la Confédération au titre de leur participation au développement des projets d'agglomération et du Canton au titre de la subvention portant sur les mesures PALM en faveur des deux-roues et des BHNS, représentent un montant total CHF 5'450'000.-.

En ce qui concerne le PALM 2012, les investissements effectifs dépensés et annoncés à la Confédération s'élèvent à ce jour à un montant de CHF 2'107'000.-. Les recettes reçues, à la fois de la Confédération au titre de leur participation au développement des projets d'agglomération et du Canton au titre de la subvention portant sur les mesures PALM en faveur des deux-roues s'élèvent à CHF 394'200.-.

6. Deux types de mesures de mobilité active

Dans le cadre du PALM 2016, le présent préavis permettra le financement de deux types de projets de mobilité active :

- les mesures visant à développer des réseaux de mobilité active grâce à l'amélioration d'itinéraires existants et à la construction de maillons manquants ou de nouveaux itinéraires. Ainsi, le projet de développement de la voie verte d'agglomération, avec l'aménagement du nœud Dufour, du nœud Jurigoz et de la contre-allée Provence, permettra d'assurer la continuité de cet itinéraire de mobilité active, tout en le mettant en valeur grâce à la mise en place d'équipements tels que du mobilier urbain et de la signalétique ;
- les mesures visant à permettre le franchissement d'obstacles naturels (vallons, rivières, etc.) grâce à la création de passerelles, d'ascenseurs ou de rampes. La liaison par passerelle entre les Plaines-du-Loup et Entre-Bois, via la toiture du dépôt tl, va permettre de s'affranchir d'un important dénivelé et d'améliorer l'attractivité des déplacements quotidiens à pieds ou à vélo dans le secteur.

7. La voie verte d'agglomération

La voie verte d'agglomération est un axe de mobilité active structurant qui traversera la région Lausanne-Morges sur un axe est-ouest sur une distance de plus de vingt kilomètres permettant à terme de relier Pully à Saint-Prex. Située en majeure partie en dehors du trafic individuel motorisé ou en zone de trafic tranquillisé (zone de rencontre ou zone 30), elle est reliée aux gares, aux polarités et aux différents secteurs de développement.

Sa vocation est multiple. D'une part, elle vise à faciliter les déplacements urbains utilitaires et la multimodalité des trajets dans l'agglomération, et surtout à proposer un cadre confortable, sécurisé et d'agrément pour les déplacements touristiques, sportifs, de loisirs ou d'apprentissage des enfants. D'autre part, elle a pour mission de répondre aux enjeux environnementaux en favorisant le maillage vert et les continuités écologiques, la biodiversité, la perméabilité des sols et la lutte contre les îlots de chaleur.

En plus de sa fonction utilitaire et environnementale, elle permet un rapprochement de quartiers et met en réseau des espaces publics lausannois existants ou à requalifier (places, belvédères, rues, etc.) d'intérêt local ou d'agglomération.

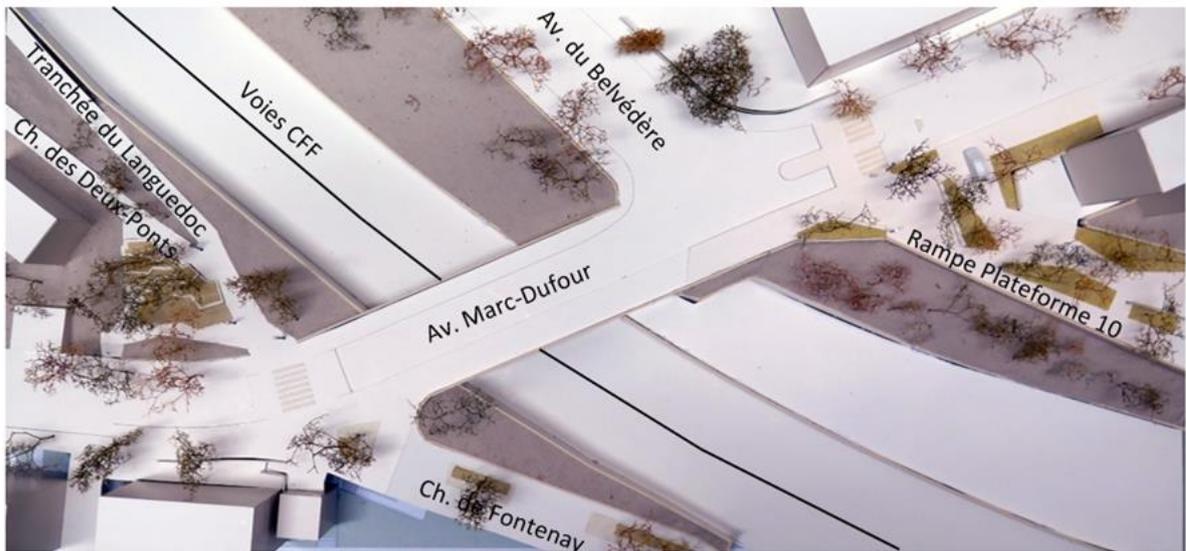
En complément aux ouvrages de franchissements de la voie verte, déjà réalisés ou en passe de l'être dans le cadre des PALM 2007 et 2012, le PALM 2016 se caractérise avant tout par l'aménagement des carrefours complexes à fort trafic se trouvant sur le tracé de la voie verte d'agglomération.

7.1 Le Nœud Dufour (phase SIA 32 – Projet d'ouvrage)

Le « nœud » au pont Marc-Dufour constitue un maillon essentiel qui permet de relier la tranchée de mobilité active du Languedoc avec l'itinéraire sud de la voie verte (via le quartier des Fleurettes) et l'itinéraire nord (via la rampe de Plateforme 10 et le Pôle Muséal). Le réaménagement de ce carrefour, avec la création de la liaison Martinet-Provence et la rampe de Plateforme 10 actuellement en chantier, permettra de connecter le quartier de Malley à la gare de Lausanne par un parcours direct, sans grandes dénivellations, à l'écart des routes à fort trafic.

Les enjeux de ce projet sont multiples. D'un côté, il s'agit de sécuriser et aménager le franchissement de cette intersection en faveur des usager·ère·s de la voie verte et également les itinéraires du chemin de l'école en lien avec le collège du Belvédère et des Croix-Rouges. De l'autre côté, il s'agit de valoriser l'espace public des accroches en lien avec les projets environnants, comme les portes d'entrée aux zones modérées adjacentes ou encore le raccordement avec la rampe de mobilité active de

Plateforme 10. Pour ce dernier, il est important de souligner que le projet est développé en étroite collaboration avec la Direction générale des immeubles et du patrimoine du Canton de Vaud (DGIP), pilote du projet.



Le projet offre l'opportunité de créer une véritable porte d'entrée à l'ouest du site de Plateforme 10, par la création d'un aménagement de qualité, équipé de nouvelles assises et de plantations, permettant aussi la mise en valeur du belvédère sur le lac. Il offrira également l'opportunité de requalifier un espace de séjour déjà existant au débouché du chemin des Deux-Ponts vers l'avenue Marc-Dufour.

Enfin, une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère et environnementale de ce projet, que ce soit au travers du choix des matériaux ou à celui des enjeux patrimoniaux du Pont Marc-Dufour. Des mesures de valorisation du couloir écologique existant seront prises ainsi que le renouvellement du système d'éclairage.

Un axe de mobilité active de qualité doit répondre au principe d'accessibilité pour toutes et tous, que ce soit à pied, à vélo, en fauteuil roulant, à planche à roulettes, en rollers, à trottinette ou encore avec une poussette ou une valise. L'aménagement proposé prévoit des largeurs de gabarit très confortables pour une cohabitation harmonieuse entre ces différents modes. De plus, une attention particulière a été portée au droit des accroches afin de modérer la vitesse des cyclistes et d'offrir une place confortable aux différents mouvements directionnels des modes doux.

Une étroite coordination avec les associations piétonnes et cyclistes a été effectuée dans le choix de la variante retenue.

7.2 La contre-allée Provence (phase SIA 31 – Avant-projet)



Cette mesure concerne la séquence de la contre-allée derrière l'avenue de Provence comprise entre le carrefour Tivoli/Provence et la future rampe de la liaison de mobilité active Martinet-Provence. Le quartier artisanal de Provence est un pôle de développement qui accueille plus de 1'300 travailleur-se-s dans diverses entreprises et étudiant-e-s au sein du gymnase de Provence. Cette séquence de la voie verte a aujourd'hui un régime de circulation limité à 50 km/h qui se distingue par un caractère très routier avec une présence importante de stationnement : près de 800 places au total, dont près de 200 sur chaussée se situant le long du tracé prévu de la voie verte au sud du talus qui sépare les voies CFF.

Le projet d'aménagement prévoit une intégration au raccordement est de la rampe de la future liaison Martinet-Provence et la mise en site propre de la voie verte avec séparation des flux piétons et cyclistes jusqu'à hauteur du gymnase de Provence. Son gabarit, d'une largeur de 4.50 m, offrira un passage confortable aux piétons, aux cyclistes, et aux autres usager-ère-s de mobilité active. L'aménagement d'une bande paysagère aura pour but, d'une part, de séparer la voie verte de la chaussée et d'accueillir différentes plantations et, d'autre part, de permettre les infiltrations des eaux de surface tout en valorisant la continuité du réseau écologique. Un éclairage continu le long du cheminement est également prévu.

Trois placettes de rencontre seront aménagées le long de cette partie du cheminement, permettant le passage des cycles et les manœuvres des véhicules depuis et en direction des contre-allées entre les bâtiments et les garages situés au sud. Ces zones pourront accueillir du mobilier urbain (bancs-relais, tables de pique-nique, stationnement vélos, etc.) devenant ainsi de véritables espaces de séjour pour les usager-ère-s de la voie verte et les riverains de la zone d'activité.



Le reste du tronçon en direction est fera l'objet d'un aménagement peu dispendieux qui se veut de caractère provisoire avec des équipements évolutifs, ceci en prévision d'une possible prolongation de la voie verte en site propre sur le reste de la contre-allée de l'avenue Provence, mais également en attendant la réalisation d'un aménagement plus conséquent à coordonner avec un futur réaménagement du carrefour Provence-Tivoli-Sevelin.

7.3 Le nœud Jurigoz (phase SIA 31 – Avant-projet)

Le nœud au pont Jurigoz constitue un maillon essentiel, qui permettra de relier le chemin de Chandieu avec l'itinéraire sud de la voie verte (via le Quai Jurigoz et le quartier sous-gare) et l'itinéraire nord (à travers le futur quartier de la Rasude et le pôle muséal de Plateforme 10). A terme, le réaménagement de ce carrefour permettra de connecter la Commune de Pully à la gare de Lausanne en six minutes à vélo ou en 20 minutes à pied par un parcours direct sans grandes dénivellations et tout en étant à l'écart des routes à fort trafic.

Aujourd'hui le site se caractérise par une ambiance très routière avec peu d'espaces attribués aux mobilités actives et ne facilitant pas l'orientation des usager-ère-s à pied ou à vélo.

Les propositions d'aménagement et de traversées de l'avenue Jurigoz permettront d'offrir une liaison confortable et continue sur l'itinéraire de la voie verte et d'améliorer la sécurité des piétons et des vélos, en particulier pour les enfants sur le chemin de l'école.

L'espace public de l'accroche avec le Quai Jurigoz sera complètement repensé afin de valoriser la fonction du belvédère sur le lac et d'offrir un espace exclusif pour les piétons. Le toit du bâtiment de la Ville sera également repensé afin d'offrir des aménités aux usager·ère·s souhaitant profiter du dégagement sur le lac (assises, jeux, plantations, point d'eau, etc.). L'accroche avec le chemin de Chandieu, aujourd'hui en zone 30, sera également réaménagée et valorisée par la création d'un « verger urbain » caractérisé par des grandes surfaces perméables plantées de différentes essences d'arbres fruitiers, compatibles avec une éventuelle future mise en place de zone de rencontre du chemin de Chandieu.



L'aménagement prévu aux accroches permettra également de minimiser les zones de conflit entre les piétons et les cyclistes par la création d'espaces dédiés généreux, en portant une attention particulière portée à la modulation de la vitesse des usager·ère·s cyclistes, à l'amélioration de la visibilité et, cas échéant, à une signalétique adaptée.

Enfin, des mesures de valorisation du couloir écologique existant seront prises ainsi que le renouvellement du système d'éclairage.

7.4 Les équipements de la voie verte

Afin de renforcer l'identité de ce parcours linéaire traversant des sites aux ambiances très différentes, un montant sera réservé à l'installation d'équipements permettant d'affirmer le caractère de la voie verte d'agglomération sur l'ensemble de son tracé.

La charte d'aménagement de la voie verte d'agglomération Lausanne-Morges préconise l'implantation de mobilier urbain structurant (bancs, poubelles, arceaux vélos, kits de réparation de vélos, point d'eau, signalétique) le long du parcours selon les besoins et les caractéristiques des lieux.

D'autres éléments pourront venir se rajouter aux équipements de la charte, comme par exemple des parklets, des couverts à vélo, des éléments ludiques pour enfants et adultes et des aménagements ayant pour vocation la sensibilisation à la nature en ville (hôtel à insectes, etc.).

Pour renforcer le caractère paysager et écologique de la voie verte, des mesures ciblées de verdissement et de dégrappage pourront également venir compléter son habillage.

Images de références

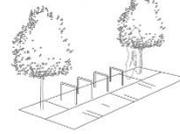
Bande d'équipement



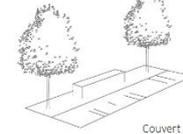
Source photos: Landezine ; LAN ; Cultural Landscape, MAP

Schémas d'aménagement

Stationnement vélos



Banc



Fontaine à boire



Couvert



8

MAP Monnier Architecture du Paysage | Stucky SA | b-plan engineering Sàrl | 17.02.2017

PHOTOMONTAGE

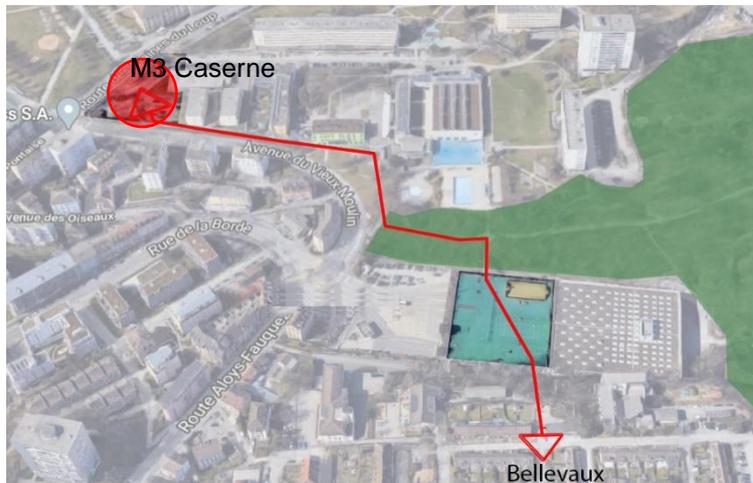


Charte d'aménagement de la VVA 2017 (Cahier N° 2, Séquence S6 Lausanne centre, p.7_Proposition d'application de la charte de la VVA au chemin du Martinet)

8. La passerelle entre les Plaines-du-Loup et Entre-Bois (phase SIA 21)

La passerelle s'appuyant sur la toiture du dépôt des t1 de la Borde s'inscrit dans la volonté de la Ville de renforcer les continuités de mobilité active entre les quartiers afin de faciliter les déplacements utilitaires, scolaires ou de loisirs. Elle permettra de relier de manière plus directe les quartiers de Bellevaux/Entrebois et Vieux Moulins/Plaines du Loup. L'implantation de la future station « Caserne » du métro m3 permettra d'accentuer l'attrait pour la mobilité active.

De ce fait, cette passerelle constitue un maillon du réseau structurant d'agglomération et permettra une connexion très intéressante avec le futur écoquartier des Plaines du Loup, dont le chantier du premier plan d'affectation (PA) est en cours. Cette passerelle sera en quelque sorte le pendant sud de la passerelle de Maillefer, située au nord du Bois-Mermet et réalisée dans le cadre du PALM 2007.

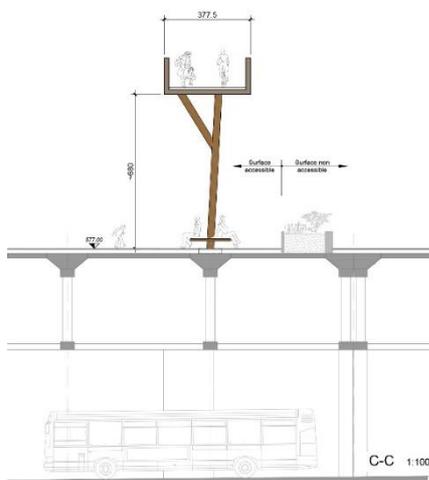


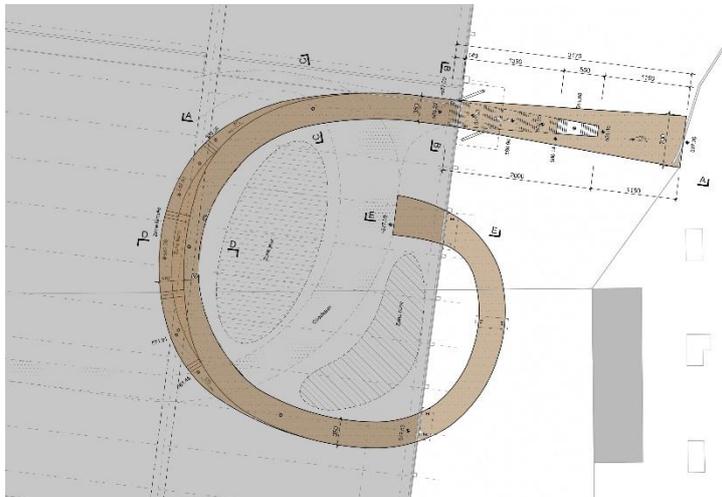
La passerelle du Bois-Mermet a pour vocation d’offrir un itinéraire dédié à la mobilité active. Par conséquent, ses caractéristiques devront répondre aux normes suisses de la construction. Elle sera également adaptée aux besoins des différent-e-s usager-ère-s, en particulier des personnes à mobilité réduite.

En complément aux exigences normatives et techniques, une attention particulière devra être portée à l’intégration paysagère et environnementale de la future passerelle. A cet effet, une étude de faisabilité de la future liaison a été réalisée afin d’esquisser le concept architectural et de réfléchir à l’intégration de cet ouvrage au droit du dépôt des tl. Une analyse du contexte local, a permis de nourrir cette phase d’étude et alimentera tout le processus du projet, de sa conception jusqu’à sa mise en œuvre.

Dès cette phase, du fait du dénivelé de dix mètres, les aspects paysagers et architecturaux ont été intégrés à l’étude tout en réfléchissant au système porteur pouvant s’intégrer au mieux aux éléments bâtis existants et aux talus boisés. Des cinq variantes étudiées, la proposition ci-dessous reste la mieux intégrée à son environnement.

Le projet doit encore être développé en collaboration avec les tl, cependant une attention particulière sera portée sur la provenance des ressources, le choix des matériaux ainsi que l’impact sur la nature et la biodiversité.





Afin d'assurer la continuité de la mobilité active, l'implantation de cet ouvrage nécessite la réalisation des accroches urbaines à l'existant :

- à l'est, accroche sur la rue des Maisons-Familiales ;
- au nord, la liaison en direction des Casernes emprunte un sentier existant qu'il faudra requalifier et redimensionner pour le rendre accessible aux PMR.

La passerelle participe à renforcer la liaison entre le quartier de Bellevaux et celui des Casernes, via la toiture du dépôt des tl de la Borde. Cette toiture accueille actuellement un terrain multisports vieillissant. Du fait de la nécessité de revoir l'étanchéité de la toiture, les usages et les aménagements ludiques sur ce site seront repensés en lien avec la passerelle. D'autres sources de financement permettront de réaliser ce projet de revitalisation de la toiture.

9. Les escaliers de Chauderon (phase SIA 21)

Les escaliers de Chauderon se situent à l'extrémité nord-ouest du pont Chauderon, entre le pont et le bâtiment des Services industriels (SIL). Issus d'un concours d'architecture organisé par la Ville en 1922, ces escaliers, propriété des SIL, sont désormais inscrits en note 3 au recensement architectural.

Ils assurent la liaison entre les différents édifices qui les bordent, le pont Chauderon ainsi que le passage inférieur pour piétons de Chauderon. Plus généralement, ils permettent de relier l'ouest de la place Chauderon à la rue de Genève et constituent par conséquent un maillon important du réseau piétonnier du centre-ville.

Depuis 2013, les escaliers de Chauderon sont fermés et interdits au public. En effet, leur état de dégradation ne permet plus de garantir une sécurité structurale suffisante. Cette fermeture prive ces derniers d'une liaison verticale intéressante au cœur de la ville, amenée par ailleurs à le devenir d'avantage lorsque le tram circulera à la rue de Genève.

Afin de continuer à offrir un maillage du réseau piétonnier le plus fin et attractif possible, il est proposé de réhabiliter les escaliers de Chauderon afin de pouvoir à nouveau les ouvrir à un usage public. L'éclairage public des escaliers sera également entièrement revu.

Une fois les escaliers réhabilités, ils seront passés au domaine public par l'inscription d'une servitude de passage public sur les parcelles communales 505 et 512.

10. Communication & Monitoring

Les projets financés par le présent préavis feront l'objet d'une communication à l'intention des usager·ère·s afin de mettre en avant ces réalisations et plus généralement de valoriser l'itinéraire de la voie verte d'agglomération au sud et le nouveau cheminement piéton lié à la passerelle entre les Plaines-du-Loup et Entre-Bois.

Une fois ces projets réalisés, il sera important de pouvoir évaluer l'utilisation faite de ces nouveaux tronçons d'itinéraires de mobilité active. Pour ce faire, un monitoring devra être réalisé, que ce soit afin de connaître le nombre d'usager-ère-s grâce à la mise en place de compteurs comme cela a été fait à la tranchée du Languedoc et à la passerelle Maillefer, ou dans certains cas spécifiques, grâce à la réalisation d'études plus approfondies.

11. Répartition des dépenses projet par projet

Le tableau ci-après précise la part du présent préavis allouée aux études et à la réalisation des projets décrits aux chapitres précédents, ainsi qu'à la communication et au monitoring de ceux-ci.

Projet	Montant dédié au projet CHF (TTC)
VVA – Nœud Dufour	1'540'000.-
VVA – Nœud Jurigoz	2'500'000.-
VVA – Contre-allée Provence	1'010'000.-
VVA - Equipements	390'000.-
Passerelle Plaines-du-Loup – Entre-Bois	2'100'000.-
Escaliers Chauderon SIL	810'000.-
Communication	75'000.-
Monitoring	75'000.-
TOTAL	8'500'000.-

Tableau 1 : Répartition des dépenses par projet

12. Impact sur le développement durable

Le rapport-préavis N° 2005/36 relatif à la « *Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne* »⁶ présente la politique lausannoise en matière de transports et de mobilité dans l'optique du développement durable. Il réaffirme la volonté de rééquilibrer les modes de déplacement afin de privilégier la cohabitation de tous les usager-ère-s. Ce rééquilibrage doit se faire en faveur de la mobilité active et contribuera à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé. Il vise également à garantir la sécurité des usager-ère-s.

Cette volonté a été confirmée et amplifiée par le « plan climat » (rapport-préavis N° 2020/54 du 7 janvier 2021) par lequel la Municipalité dote la Ville de Lausanne d'objectifs en matière d'amélioration de la qualité des déplacements à pied, et s'agissant du vélo, du développement massif du réseau, d'offre en libre service ou encore de stationnement. Des objectifs concernant le report modal, la réduction du taux de motorisation des lausannoises et lausannois, et de réduction de la place dévolue aux transports individuels motorisés y figurent également.

La mobilité est durable dès lors que ses effets négatifs sur l'environnement sont réduits et que des déplacements efficaces et accessibles à tous sont possibles. Développer et sécuriser les réseaux cyclables et piétonniers contribue à améliorer l'attractivité de la mobilité active auprès des usager-ère-s et favorise ainsi les déplacements à pied et à vélo. La marche et le vélo sont aussi d'excellents moyens de déplacement pour rejoindre les arrêts des transports en commun et donc d'atteindre, grâce à la multimodalité, des destinations plus lointaines.

Le présent préavis vise au développement des réseaux de mobilité active, notamment grâce à la réalisation de nouveaux aménagements tels qu'une passerelle ou encore des projets ayant pour but de continuer le développement de la voie verte d'agglomération, renforçant ainsi l'attractivité de la

⁶ BCC 2005-2006, I, pp. 944 et ss.

mobilité active. Ces développements s'inscrivent parfaitement dans la continuité de la politique de développement durable défendue par la Ville.

L'utilisation de modes de transport doux contribue également à diminuer le bruit et la pollution de l'air et améliore ainsi la qualité de vie de la population.

La mobilité active, outre le fait qu'elle est avantageuse en termes d'environnement et d'espace utilisé, a également des effets bénéfiques sur la santé. Se déplacer à vélo ou à pied contribue à intensifier l'activité physique au quotidien et donc à diminuer certains risques de maladies. A titre d'exemple, une étude publiée par l'Institut de médecine sociale et préventive de l'Université de Zurich a montré que se déplacer régulièrement à pied réduit de 20 à 25% le risque de maladies cardiovasculaires⁷.

Les différentes mesures présentées dans le présent préavis visant essentiellement au développement des réseaux de mobilité active seront également discutées avec les associations représentatives des différent·e·s usager·ère·s concerné·e·s afin de répondre au mieux à leurs attentes.

Il s'agira également de profiter de la mise en place de ces mesures pour initier et développer des démarches innovantes en termes de durabilité liées notamment aux éléments énergétiques de recyclage, choix des matériaux ou d'aménagements de l'espace public.

13. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

Les projets financés par l'intermédiaire du présent préavis permettront de continuer le développement du maillage du réseau de mobilité active de notre commune, ceci en proposant de nouveaux aménagements qui permettront aux usager·ère·s de s'affranchir d'une topographie localement accidentée ou de coupures urbaines liées aux grandes infrastructures. Ce développement est particulièrement important pour permettre aux personnes en situation de handicap de choisir la mobilité active pour se déplacer au quotidien.

Dans le cadre de l'étude des différents projets, il sera impératif de travailler avec les normes techniques professionnelles destinées à garantir l'accessibilité universelle et répondre aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap. Ainsi, les pentes maximales, les largeurs de gabarit ou encore le choix des matérialités seront déterminés de façon à respecter lesdites normes afin de leur offrir un aménagement agréable et attractif.

Les situations de handicaps étant diverses, les besoins qui en découlent sont différents, chaque projet figurant dans le présent préavis sera présenté au Groupe accessibilité piétonne (GAP), piloté par le délégué piéton du Service des routes et de la mobilité et qui regroupe les associations représentant les usager·ère·s piétons, y compris celles en lien avec les personnes à mobilité réduite⁸. Ainsi, l'ensemble des besoins liés aux différentes formes de handicaps pourront être pris en compte et intégrés dans les projets.

De manière générale, que ce soit au travers du respect des normes liées à l'accessibilité universelle ou de la discussion des projets dans le cadre du GAP, ces derniers intégreront les besoins des personnes en situation de handicap. L'ensemble des projets financés par le présent préavis aura un impact particulièrement positif sur le développement d'un réseau de mobilité active attractif pour ces usager·ère·s aux besoins spécifiques.

14. Aspects financiers

Le crédit sollicité par le présent préavis figure au plan des investissements pour les années 2021 à 2024 pour un montant de CHF 8'500'000.- pour le Service des routes et de la mobilité sous le chapitre 6 – « Finances et mobilité ».

⁷ « Der Gesundheit auf der Spur », Institut für Epidemiologie, Biostatistik und Prävention, Universität Zürich, 2015.

⁸ Les associations qui participent au GAP sont les suivantes : association vaudoise pour la construction adaptée aux personnes handicapées (AVACAH), association suisse des piétons (Mobilité piétonne), rue de l'avenir, association Transports et Environnement (ATE), association de défense et de détente des retraités (AVIVO), Unisanté.

S'agissant des recettes, CHF 1'900'000.- sont attendus pour les projets annoncés dans le présent préavis, dont CHF 1'500'000.- au titre de la subvention fédérale du PALM 2016 et CHF 400'000.- au titre de la subvention cantonale en faveur des mesures cyclables du PALM.

La Commission des finances a validé le 4 octobre 2017 l'ouverture d'un compte d'attente de CHF 349'000.- (n° 6920.581.684), destiné à couvrir les études d'avant-projet. Les sommes engagées à ce jour et à venir, soit un montant de CHF 229'928.20, seront balancées dans le crédit d'ouvrage.

14.1 Incidences sur le budget d'investissement

(en milliers de CHF)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Dépenses d'investissements	300	1850	2000	2700	1650	0	8500
Recettes d'investissements	0	0	-315	-135	-735	-715	-1900
Total net	300	1850	1685	2565	915	-715	6600

14.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.25%, les intérêts théoriques développés par le présent préavis s'élèvent à CHF 105'200.- par année, à compter de l'année 2022.

En prenant en compte une durée d'amortissement de 20 ans, les charges d'amortissement s'élèvent à CHF 425'000.- à compter de l'année 2022.

Les charges d'entretien de la passerelle seront absorbées par le budget de fonctionnement du Service des routes et de la mobilité. Il n'y a pas de charges d'exploitation supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

Compte tenu des éléments précités, le tableau ci-dessous présente les impacts financiers attendus durant la période 2020 – 2025 :

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Personnel suppl. (en EPT)							
(en milliers de CHF)							
Charges de personnel							0
Charges d'exploitation							0
Charges d'intérêts			105.2	105.2	105.2	105.2	420.8
Amortissements			425	425	425	425	1700
Total charges suppl.	0	0	530.2	530.2	530.2	530.2	2120.8
Diminution de charges							0
Revenus							0
Total net	0	0	530.2	530.2	530.2	530.2	2120.8

15. 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° 2021/08 de la Municipalité, du 28 janvier 2021 ;

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 8'500'000.- pour financer les études et la réalisation des mesures de mobilité active prévues dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) de troisième génération ;
2. de balancer le compte d'attente n° 6920.581.684, ouvert pour couvrir les études d'avant-projet, par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 1 ;
3. d'autoriser la Municipalité à comptabiliser les charges d'amortissements du crédit mentionné sous chiffre 1 de la rubrique 331 du Service des routes et de la mobilité ;
4. d'autoriser la Municipalité à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs dans la rubrique n° 390 du Service des routes et de la mobilité ;
5. de porter en amortissement des crédits susmentionnés les subventions qui pourraient être accordées.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter