

**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**

Préavis N° 2017/54

Lausanne, le 30 novembre 2017

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 6'000'000.- pour l'étude des projets et la réalisation des mesures de mobilité douce (piétons et vélos) prévues sur la commune de Lausanne dans le cadre de la deuxième génération du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM)¹. Ce préavis s'inscrit dans la continuité du préavis N° 2011/07² qui a permis de financer la réalisation de projets de mobilité douce appartenant à la première génération du PALM, tels que des ouvrages de franchissement (le passage inférieur Tivoli-Sévelin et la passerelle Maillefer) ou des aménagements cyclables et piétonniers (bandes cyclables en approche de carrefour et nouveaux passages pour piétons).

Le présent préavis s'inscrit dans une vision globale du développement de la mobilité douce à l'échelle de la ville. Le PALM a permis de donner le cap en termes de développement de la mobilité douce et le plan directeur communal (PDCom) de préciser, à l'échelle de la commune, les orientations retenues.

L'extension du réseau de mobilité douce permet d'offrir des conditions de déplacement sûres et confortables aux piétons ainsi que des itinéraires adaptés, sécurisés et présentant un minimum de coupures aux cyclistes. Ces mesures d'amélioration des infrastructures piétonnières et cyclables influent sur les habitudes de déplacement et contribuent à l'attractivité de la mobilité douce ainsi qu'au report modal.

Ce crédit d'investissement sera partiellement financé par le Fonds communal pour le développement durable (FDD) à hauteur de CHF 2'000'000.-.

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

² « Projet agglomération Lausanne-Morges (PALM) - Mobilité douce - Octroi crédit étude projets exécution et réalisation mesures en priorité A ».

2. Table des matières

1. Objet du préavis	1
2. Table des matières	2
3. Préambule	2
4. Deux types de mesures de mobilité douce	3
5. La liaison « Martinet-Provence » – Voie verte	3
6. Cheminement du Coteau de Cour	4
7. Passerelle Bois-Gentil – En Bugnon	4
8. Ascenseur Colline-Montelly	5
9. Ascenseur Sévelin-Sébeillon	6
10. Rampe d'accès au m2 depuis Grand-Vennes	6
11. Répartition des dépenses projet par projet	7
12. Financement par le Fonds du développement durable (FDD)	7
13. Cohérence avec le développement durable	7
14. Aspects financiers	8
14.1 Différence par rapport au plan des investissements	8
14.2 Incidences sur le budget d'investissement	8
15. Incidences sur le budget de fonctionnement	9
16. Conclusions	9

3. 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, à la forte augmentation démographique du bassin lémanique ainsi qu'aux enjeux relatifs aux nouveaux besoins en termes de mobilité. Le PALM s'inscrit dans la politique fédérale d'agglomération dont l'objectif principal est le développement durable de l'espace urbain en préservant la qualité de vie des habitants.

L'Ordonnance fédérale relative à l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (OUMin) prévoit une contribution fédérale destinée au développement des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Ainsi, plusieurs milliards de francs serviront à cofinancer des projets d'agglomération, à hauteur de 30 à 50% selon les performances des projets présentés.

La Confédération a fortement soutenu financièrement le PALM 2007, projet d'agglomération dit de « 1^{re} génération », reconnaissant notamment l'existence d'un paquet de mesures de mobilité douce très complet qui permet d'améliorer de manière conséquente la qualité des déplacements à vélo et à pied. Le PALM 2007 a ainsi obtenu un taux de cofinancement des projets retenus à hauteur de 40% par la Confédération.

Ces mesures visaient à améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons grâce à la création d'aménagements cyclables en approche des carrefours et de traversées piétonnières qui ont permis de développer un réseau de mobilité douce. 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 et de réaliser un saut qualitatif en termes

de sécurité et de rapidité des déplacements tout en connectant des quartiers mal, voire non reliés. Cette action doit être poursuivie afin de garantir un maillage serré du réseau de mobilité douce sur le territoire communal et dans l'agglomération.

La politique d'agglomération de la Confédération prévoit une revue des projets d'agglomération tous les quatre ans, ce qui a donné naissance, en 2012, au PALM de « 2^e génération » ou PALM 2012. Ce dernier confirme, prolonge et renforce le projet de territoire et les orientations stratégiques du PALM 2007, et prévoit la création de réseaux piétonniers et cyclables fonctionnels, attractifs et sécurisés.

Après la mise en place de multiples mesures locales visant à sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons présentées dans le PALM 2007, le PALM 2012 se concentre sur la création de nouveaux ouvrages de franchissement, tels que les ascenseurs ou les passerelles.

A l'issue de l'évaluation qualitative du projet remis en 2012, la Confédération a confirmé la cohérence d'ensemble du PALM ainsi que la qualité du dossier concernant la mobilité douce. En septembre 2014, 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 2012, notamment pour les projets de mobilité douce faisant l'objet du présent préavis.

Il convient de préciser que d'autres projets de mobilité douce, faisant partie du PALM 2012 et bénéficiant du cofinancement fédéral, sont inscrits dans des planifications particulières qui bénéficient d'autres sources de financement, comme la tranchée du Languedoc³.

4. Deux types de mesures de mobilité douce

La liste A du PALM 2012 prévoit deux types de mesures de mobilité douce, financées par le présent préavis, soit :

- les mesures visant à développer des réseaux de mobilité douce grâce à l'amélioration d'itinéraires existants et à la construction de maillons manquants ou de nouveaux itinéraires, comme la voie verte. Ainsi, le projet de liaison « Martinet-Provence » permettra de combler une discontinuité du réseau mobilité douce entre la passerelle du Martinet et la tranchée du Languedoc. De même, le projet « Coteau de Cour » offrira aux piétons un nouvel itinéraire hors trafic ;
- les mesures visant à permettre le franchissement d'obstacles naturels (vallons, rivières) grâce à la création de passerelles, d'ascenseurs ou de rampes. La passerelle Bois-Gentil – En Bugnon, l'ascenseur Colline-Montelly, l'ascenseur Sévelin et la rampe d'accès au m2 vont permettre le franchissement d'un dénivelé et améliorer l'attractivité des déplacements quotidiens à pieds ou à vélo dans le secteur.

5. La liaison « Martinet-Provence » – Voie verte

La création d'une nouvelle liaison reliant le quartier du Martinet (Malley) à la zone commerciale de Sévelin-Provence et cheminant le long des voies CFF Malley-Lausanne s'inscrit dans le projet de la voie verte d'agglomération, un parcours de mobilité douce reliant Morges à Pully. L'itinéraire lausannois est segmenté en tronçons achevés (passerelle du Martinet) ou en cours de réalisation (la tranchée du Languedoc). Le tronçon Martinet-Provence constitue un maillon essentiel, car il représente le dernier franchissement à réaliser sur le territoire communal. Sa réalisation permettra de connecter la gare de Prilly-Malley à celle de Lausanne par un parcours direct, sans grandes dénivellations et situé à l'écart des routes à fort trafic.

L'environnement dans lequel s'inscrit cette nouvelle liaison de mobilité douce est complexe. Ce nouvel aménagement devra en effet composer avec la présence d'un talus et de la nouvelle paroi

³ Préavis N° 2016/37 « Tranchée du Languedoc - Construction d'une liaison pour piétons et cyclistes le long de la future 4^e voie CFF entre l'avenue de Provence et le pont Marc-Dufour ».

antibruit de la quatrième voie CFF. Un éventuel détour permettant de s'affranchir de ces contraintes ayant été exclu pour des raisons de linéarité, ce nouveau franchissement prendra la forme d'une passerelle et d'une rampe avec un mur de soutènement qui reliera le talus ferroviaire au chemin du Martinet. Son gabarit permettra un passage confortable des piétons et des cyclistes et sa pente sera compatible avec le déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR). Un éclairage continu le long du cheminement est également prévu. Une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère et environnementale de ce projet, que ce soit au travers du choix des matériaux ou de l'intégration aux talus existants. Des mesures de compensation écologique seront également prises.

6. Cheminement du Coteau de Cour

Le développement du réseau piétonnier permet d'améliorer l'attractivité de la marche à pied pour les déplacements quotidiens. Ainsi, au sud-ouest de la ville, le projet de cheminement du Coteau de Cour s'inscrit dans cette densification du réseau piétonnier et vise à offrir un nouveau cheminement, d'est en ouest, facilement praticable au vu de son faible dénivelé.

Ce cheminement, d'une longueur approximative de 1 km, relie le giratoire de la Maladière à l'avenue des Bains. Aménagé au lieu-dit du *Coteau de Cour*, entre les avenues de Cour et de Rhodanie et à l'écart de la circulation, il sera possible de le prolonger jusqu'au Musée Olympique lors d'un développement ultérieur. Il gardera un caractère de promenade piétonne qui s'inscrit discrètement dans le site afin d'en préserver les qualités.

Ce projet de cheminement supprime les interruptions existantes telles que clôtures et barrières. Il met en évidence les identités relevées sur le parcours, tantôt minérales, tantôt végétales, ouvertes ou confinées. Place de jeux, potagers, vergers ou lieux de détente le ponctuent. Ce projet sera réalisé par le Service des parcs et domaines.

La largeur du chemin sera en principe de 1,8 m. Les matériaux perméables seront privilégiés pour les nouveaux tronçons et de nouveaux équipements, tels que bancs ou poubelles, le jalonneront.

7. Passerelle Bois-Gentil – En Bugnon

Dans le cadre du PALM 2007, une passerelle a été construite entre le chemin d'Entre-Bois et le nouveau quartier de Maillefer, situé sur la commune du Mont-sur-Lausanne, en franchissant la rivière du Rionzi. Elle permet un cheminement direct et sans dénivelé entre ce nouveau quartier et les commerces de proximité, les écoles ou la bibliothèque, fréquentés au quotidien dans le quartier d'Entre-Bois. Dès le début, cette passerelle a été planifiée conjointement avec un deuxième ouvrage localisé dans sa continuité pour permettre de franchir la rivière du Petit-Flon et donc de rejoindre le chemin du Bois-Gentil.

Pensées comme une seule liaison, les deux passerelles ont toutefois fait l'objet de deux planifications distinctes, à savoir le PALM 2007 et le PALM 2012, avec des cofinancements fédéraux distincts. C'est donc dans le cadre du PALM de 2^e génération que la passerelle du Bois-Gentil – En Bugnon verra le jour.

Plus généralement, ces deux passerelles représentent le maillon d'un itinéraire de mobilité douce au nord de la ville, prévu en lien avec le développement du projet Métamorphose aux Plaines-du-Loup. Cet itinéraire reliera, à terme, le quartier de Bellevaux au futur métro m3, les différents équipements sportifs, les commerces et le nouveau parc public. Les habitants des quartiers de Maillefer, de Bois-Gentil et des Plaines-du-Loup accéderont ainsi aisément à la zone de loisirs du bois de Sauvabelin ainsi qu'aux écoles d'Entre-Bois. De plus, cette nouvelle liaison permettra de renoncer à l'actuel sentier en zone forêt proche du Petit-Flon et donc de réduire l'impact humain sur les vallons boisés et les cours d'eau du Petit-Flon, du Rionzi et de la Louve.

La passerelle du Bois-Gentil a pour vocation d'offrir un itinéraire dédié à la mobilité des piétons et des cyclistes. Par conséquent, son dimensionnement (largeur de passage à 3.5 m permettant le croisement sans conflit des piétons et des cyclistes) et ses caractéristiques (performance

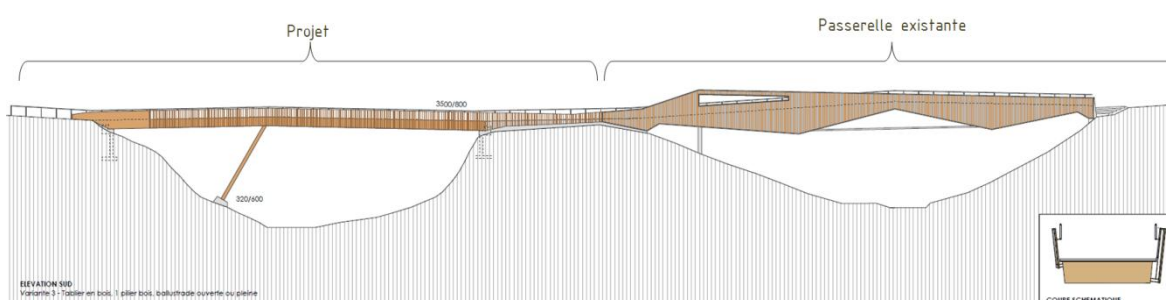
structurale, exploitation et entretien, longévité de l'ouvrage, matériaux, etc.) se doivent de répondre aux normes suisses de la construction ainsi qu'aux besoins et comportements des usagers en matière de sécurité, de durabilité et de confort.

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 des variantes de la future liaison a été réalisée afin de revoir le concept architectural, d'amoindrir l'impact paysager (particulièrement visuel) sur la forêt du Bois-Mermet et de réduire la largeur globale de l'ouvrage.

Une analyse du contexte local et de l'ouvrage déjà réalisé (passerelle Maillefer), ainsi qu'un diagnostic du milieu forestier, ont permis de nourrir cette phase d'étude des variantes et alimentera tout le processus du projet, de sa conception jusqu'à sa mise en œuvre.

Sept variantes ont été développées où les incidences environnementales du projet ont été étudiées avec minutie. Les critères d'analyse se sont portés sur la provenance des ressources, le choix des matériaux (bois, acier, béton), l'impact sur la nature et la biodiversité, l'impact sur la forêt et les cours d'eau. Les aspects paysagers et architecturaux ont, eux aussi, été intégrés à l'étude en réfléchissant au système porteur ainsi qu'à la cohésion avec la première passerelle.

Une analyse multicritères a été menée sur les sept variantes développées, comme indiqué ci-dessus. Globalement, la variante avec tablier et poutre en bois, pilier en bois et balustrade ouverte répond mieux aux critères d'intégration paysagère et environnementale, et le choix de la structure porteuse permet notamment de réduire significativement la largeur globale de l'ouvrage (d'environ 5.3 m pour la passerelle Maillefer à environ 4.3 m pour celle du Bois-Gentil).



Le défrichement définitif sera entièrement compensé en accord avec la Municipalité, la Direction générale de l'environnement (DGE) du Canton et les propriétaires fonciers concernés. De plus, le défrichement temporaire sera étudié avec minutie dans le développement du projet avec l'objectif de réduire les surfaces déboisées dans le respect du milieu forestier et de sa biodiversité ainsi que dans le respect de la sécurité des usagers.

8. Ascenseur Colline-Montelly

Le quartier de la Colline est surplombé par celui de Montelly qui regroupe plusieurs bâtiments d'intérêt local, tels que le Centre de vie enfantine de Montelly ou des commerces de proximité. Ce quartier est situé en bordure de l'avenue de Provence, le long de laquelle circule le métro m1. Par conséquent, les habitants de ces deux quartiers sont amenés à passer de l'un à l'autre au quotidien. Dans la configuration actuelle, il n'existe aucun cheminement direct entre les deux, si ce n'est l'itinéraire par le chemin de Montelly et celui de la Colline ou encore l'escalier situé à l'est du bâtiment n° 46 du chemin de Montelly.

Afin d'améliorer la connexion entre ces deux quartiers, un ascenseur verra le jour à côté de l'escalier précité. Il permettra de franchir facilement le dénivelé séparant les chemins de Montelly et de la Colline. Il sera dimensionné de manière à pouvoir accueillir des chaises roulantes, des poussettes ou encore des vélos. Le futur ascenseur étant situé en retrait du chemin de Montelly, il conviendra de construire une courte passerelle afin d'y accéder. La Municipalité portera un soin

particulier à son intégration architecturale et paysagère dans son environnement : l'espace public sera légèrement réaménagé et l'éclairage amélioré. Enfin, l'escalier existant sera mis en valeur grâce notamment à une amélioration de l'éclairage et un rafraîchissement de la peinture.

Ce projet d'ascenseur répond aux attentes régulièrement exprimées par les habitants dans le cadre du contrat de quartier de Montelly notamment.

9. Ascenseur Sévelin-Sébeillon

La mutation du quartier de Sévelin, initiée avec l'implantation de l'annexe du gymnase du Bugnon, se poursuit actuellement avec la construction, au sud, d'un bâtiment permettant d'accueillir dès 2018 plus de 200 nouveaux habitants, dont des étudiants. Il est par conséquent indispensable de travailler au désenclavement du quartier. Lors de l'ouverture de l'annexe, les espaces publics bordant directement celui-ci ont été réaménagés et des espaces entièrement dédiés aux piétons ont été aménagés grâce à l'implantation d'arbres et de nombreux bancs.

Dans le cadre du PALM 2007, le passage inférieur Tivoli-Sévelin, situé au sud du quartier, a été réalisé afin d'améliorer sa connexion avec l'avenue de Tivoli et la gare de Lausanne. Ce passage inférieur est situé dans la continuité des espaces publics dédiés aux piétons existants, dessinant ainsi un axe nord-sud de mobilité douce au cœur de ce quartier.

Avec le projet de tram sur la rue de Genève, l'accessibilité au quartier de Sévelin par le nord doit, elle aussi, être améliorée. Actuellement, seuls des escaliers relient directement la plateforme de Sévelin à la rue de Sébeillon. Dans le cadre du PALM 2012, il est prévu de créer un ascenseur permettant d'accueillir des chaises roulantes, des poussettes ou encore des vélos. Le projet prévoit une cage d'ascenseur autour de laquelle se développe un escalier permettant ainsi de franchir les neuf mètres de dénivelé qui séparent le plateau de Sévelin à l'avenue de Sébeillon, à l'image de l'ascenseur qui connecte le Flon à Chauderon.

Ce nouvel ascenseur sera situé au nord de l'axe nord-sud de mobilité douce et le complètera avantageusement.

10. Rampe d'accès au m2 depuis Grand-Vennes

Avec l'arrivée du métro m2, le quartier de Grand-Vennes a bénéficié d'une amélioration sensible de sa liaison avec centre ville. Actuellement, un escalier permet de connecter le chemin des Roches à la route de Berne, ce dernier ne peut cependant pas être emprunté par les personnes à mobilité réduite (PMR). L'alternative existante n'est par ailleurs pas satisfaisante, le cheminement présentant un dénivelé beaucoup trop important. S'y ajoute le fait que ce quartier abrite le site de Plein Soleil, faisant partie de l'Institution de Lavigny, qui accueille des personnes atteintes de maladies ou de lésions cérébrales.

Dans le cadre du PALM 2012, il est proposé de remplacer l'escalier existant par une rampe dont la pente n'excèdera pas 6% afin de permettre son utilisation par les PMR.

11. Répartition des dépenses projet par projet

Le tableau ci-après précise la part du présent préavis allouée aux six projets décrits aux chapitres 5 à 10.

Projet	Montant dédié au projet (CHF) TTC
Cheminement le long des voies CFF Malley-Lausanne	1'800'000.-
Cheminement du Coteau de Cour	300'000.-
Passerelle Bois-Gentil – En Bugnon (Maillefer 2)	1'500'000.-
Ascenseur Colline-Montelly	1'850'000.-
Ascenseur Sévelin-Sébeillon	500'000.-
Rampe d'accès au m2 depuis Grand-Vennes	50'000.-
TOTAL	6'000'000.-

Les montants annoncés dans ce tableau incluent les frais d'honoraires lorsqu'un mandat externe est envisagé.

12. Financement par le Fonds du développement durable (FDD)

Les projets mentionnés dans le préavis totalisent CHF 6'000'000.-, dont CHF 2'000'000.- qui seront prélevés sur le FDD.

Cette somme permettra de financer des projets qui correspondent au domaine d'action prioritaire suivant, prévu par l'article 1 du règlement d'utilisation du FDD du 25 septembre 2012 : « la promotion de la mobilité douce, de la modération du trafic et des transports en commun ».

13. Cohérence avec le développement durable

Le rapport-préavis N° 2005/36 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne »⁴ 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 usagers. Ce rééquilibrage doit se faire en faveur de la mobilité douce, ce qui contribuera à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé et à garantir la sécurité des usagers.

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 douce auprès des usagers 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 douce, notamment grâce à la réalisation de nouveaux aménagements tels que des passerelles, des rampes ou des ascenseurs, renforçant ainsi l'attractivité de la mobilité douce. 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 à améliorer ainsi la qualité de vie de la population.

⁴ BCC 2005-2006, I, pp. 944 et ss.

La mobilité douce, 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 cardiovasculaires⁵.

Les différentes mesures présentées dans le présent préavis visant essentiellement au développement des réseaux de mobilité douce seront également discutées avec les associations représentatives des différents usagers concernés 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.

14. Aspects financiers

14.1 Différence par rapport au plan des investissements

Le crédit sollicité par le présent préavis figure au plan des investissements sur l'année 2017 pour un montant total de CHF 6'000'000.- pour le Service des routes et de la mobilité sous le chapitre 6 – « Finances et mobilité ». La planification des dépenses a été adaptée en fonction des avant-projets et des ressources à disposition.

S'agissant des recettes, un montant de CHF 530'000.- devrait être versé au titre de la subvention fédérale pour la deuxième étape du PALM et le FDD contribuera au financement des projets à hauteur de CHF 2'000'000.-.

La Commission des finances a validé le 26 janvier 2015 l'ouverture d'un compte d'attente de CHF 350'000.- (6920.581.457), destiné à couvrir les études d'avant-projet. Les sommes engagées à ce jour et à venir, soit un montant de CHF 308'900.-, seront balancées dans le crédit d'ouvrage.

En complément au présent préavis, trois autres sources de financement permettront de réaliser des améliorations des réseaux piétonnier et cyclable, à savoir :

- le préavis N° 2011/07 « Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) – Mobilité douce. Octroi d'un crédit pour l'étude des projets d'exécution et la réalisation des mesures en priorité A (2011-2014) » ;
- le préavis N° 2016/18 « Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) - PALM 2007 – Etape A (2011-2014) – Mesures d'accompagnement : demande de crédits de réalisation » ;
- le préavis N° 2017/02 « Stratégie et plan d'action en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables et piétonniers – Demande de crédits de réalisation ».

14.2 Incidences sur le budget d'investissement

(en milliers de CHF)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Dépenses d'investissements	160	900	3630	650	660	0	6000
Recettes d'investissements	0	-50	-490	-1400	-360	-230	-2530
Total net	160	850	3140	-750	300	-230	3470

⁵ « Der Gesundheit auf der Spur », Institut für Epidemiologie, Biostatistik und Prävention, Universität Zürich, 2015.

15. Incidences sur le budget de fonctionnement

L'investissement consenti pour ce projet étant partiellement compensé par le financement alloué par le FDD, les charges d'intérêts et les charges d'amortissement sont calculées en conséquence.

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 2.75%, les intérêts théoriques développés par le présent préavis s'élèvent à CHF 60'500.- par année, à compter de l'année 2019.

En prenant en compte une durée d'amortissement de 20 ans, les charges d'amortissement s'élèvent à CHF 200'000.- à compter de l'année 2019.

Les charges d'exploitation liées à la mise en service des ascenseurs sont évaluées à CHF 26'000.- par an et par ascenseur. Ces charges seront absorbées par le budget de fonctionnement dédié à l'entretien des installations mécaniques à charge du Service des routes et de la mobilité, à compter de 2019 pour l'ascenseur Sévelin – Sébeillon et de 2020 pour l'ascenseur Colline – Montelly.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le tableau ci-dessous présente les impacts financiers attendus durant la période 2017-2022 :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
(en milliers de CHF)							
Charges de personnel	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charges d'exploitation	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charges d'intérêts	0.0	0.0	60.5	60.5	60.5	60.5	242.0
Amortissement	0.0	0.0	200.0	200.0	200.0	200.0	800.0
Total charges suppl.	0.0	0.0	260.5	260.5	260.5	260.5	1'042.0
Diminution de charges	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Revenus	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total net	0.0	0.0	260.5	260.5	260.5	260.5	1'042.0

16. Conclusions

Eu égard à 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° 2017/54 de la Municipalité, du 30 novembre 2017

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 6'000'000.- pour financer l'étude des projets d'exécution et la réalisation des mesures de mobilité douce prévues dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) de deuxième génération ;
2. d'autoriser la Municipalité à prélever un montant de CHF 2'000'000.- sur le Fonds du développement durable et de le porter en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1 ;
3. de balancer le compte d'attente N° 6920.581.457, ouvert pour couvrir les études d'avant-projet, par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 1 ;

4. 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 ;
5. d'autoriser la Municipalité à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs dans la rubrique 390 du Service des routes et de la mobilité ;
6. 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