

**Axes forts de transports publics urbains (AFTPU)
PALM 2007 – Etape A (2011-2014)
Mesures d'accompagnement : demande de crédits de réalisation**

Préavis N° 2016/18

Lausanne, le 17 mars 2016

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet du préavis

Le 8 novembre 2011, le Conseil communal adoptait le préavis N° 2011/32¹ relatif à l'attribution de crédits d'investissement du patrimoine administratif d'un montant total de CHF 4'885'000.- destiné au financement des mandats d'études des réaménagements urbains nécessaires à la mise en œuvre des Axes forts (tramway et trolleybus), à la communication liée au projet, ainsi qu'au développement de la mobilité douce à la charge de la Commune¹.

Le présent préavis a pour objet l'attribution de crédits d'investissement du patrimoine administratif d'un montant total de CHF 6'180'000.- pour financer la réalisation des mesures d'accompagnement des projets du tramway et de bus à haut niveau de service (BHNS).

Pour mémoire, les infrastructures dédiées au tramway, ainsi que les mesures d'accompagnement propres à ce dernier sont financées conjointement par la Ville de Lausanne, le Canton de Vaud et la Confédération selon une clé de répartition modulable liée à la nature de l'investissement. Cette répartition est indiquée dans le chapitre présentant la répartition des coûts des travaux (chapitre 12, page 13). Ce projet s'inscrit dans une collaboration constructive entre les communes, le Canton et la Confédération. L'aspect intercommunal est en effet inhérent à cette vision ambitieuse, qui marque la volonté d'un développement durable de l'agglomération lausannoise.

Ce préavis est présenté conjointement à deux autres préavis communaux relatifs aux Axes forts, à savoir le préavis concernant le projet du tramway entre Renens et le Flon et le préavis consacré au BHNS Confrérie – Saint-François. Au niveau du Canton, l'Exposé des motifs et projets de décrets (EMPD) demandant les crédits nécessaires au financement de la part cantonale des projets des Axes forts sera présenté en coordination avec les trois préavis communaux précités.

¹ BCC 2011-2012, tome I, pp. 495-549

2. Contexte général du Projet d'agglomération Lausanne-Morges

Le périmètre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) concerne 26 communes qui constituent un « centre cantonal », au sens du Plan directeur cantonal (PDCn). Conformément aux objectifs de ce dernier, le développement de l'agglomération se concentre dans un périmètre compact qui compte plus de 277'000 habitants (39% de la population cantonale) et 177'500 emplois (52% des emplois cantonaux). Le PALM, signé en février 2007 par l'Etat, les communes et les associations régionales concernées, a été révisé et renforcé en 2012.

A l'échelle cantonale, les cinq projets d'agglomération en terre vaudoise sont :

- PALM : Lausanne – Morges ;
- Aggloy : région yverdonnoise ;
- Grand-Genève : projet franco-suisse, pour le district de Nyon qui est concerné ;
- Chablais Agglo : projet intercantonal Vaud – Valais ;
- Rivelac : projet Riviera – Veveyse – Haut-Lac (y compris Châtel-Saint-Denis).

La place de l'agglomération Lausanne – Morges dans le réseau des villes, des agglomérations et des métropoles nationales et internationales doit être renforcée. Son poids dans le réseau de centres du Canton doit être maintenu, voire augmenté, en offrant les conditions-cadres pour l'accueil dans le périmètre compact de 69'000 nouveaux habitants et 43'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Les objectifs prioritaires du projet de territoire du PALM sont :

1. développer l'agglomération vers l'intérieur ;
2. faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement ;
3. intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
4. mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales ;
5. développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation ;
6. aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération ;
7. renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;
8. mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

Il importe de relever le rôle dévolu au développement des transports publics et de leurs infrastructures dans l'atteinte des objectifs ci-dessus, notamment les objectifs n^{os} 1, 2, 5 et 7. La densification de l'agglomération comporte en effet des besoins de mobilité accrus. Par opposition à un développement par étalement urbain, le développement au sein d'un périmètre compact et en particulier sur les centralités et sites stratégiques de l'agglomération permet la mise en œuvre d'offres de transport de mobilité douce (proximité) et de transports publics performants desservant des secteurs à fort potentiel de clientèle. Alliées aux mesures routières visant notamment à un usage accru des routes nationales pour les besoins de l'agglomération, les nouvelles infrastructures de mobilité douce et de transports publics permettront d'absorber les besoins de mobilité sans pour autant que la qualité de vie soit dégradée du fait d'une congestion automobile de l'agglomération. Le développement des transports publics permet en outre une amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération Lausanne – Morges.

Développement des transports publics

Le Canton est en charge d'établir la planification des développements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de desserte d'ici 2018-2030 et son financement durable. Le développement du RER fait partie des priorités et les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération. Pour atteindre ces objectifs de développement des agglomérations, les infrastructures à prévoir sont notamment constituées des mesures adoptées par la Confédération, le Canton et les communes dans le cadre des accords sur les prestations des projets d'agglomération.

La stratégie de développement des transports publics d'accessibilité du PALM est cohérente et complémentaire à celle du PDCn. Elle est en effet développée à plusieurs échelles². Sur la lancée des améliorations réalisées ces dernières décennies (m1, m2, LEB, RER), la desserte de l'agglomération sera optimisée grâce aux synergies entre plusieurs échelles :

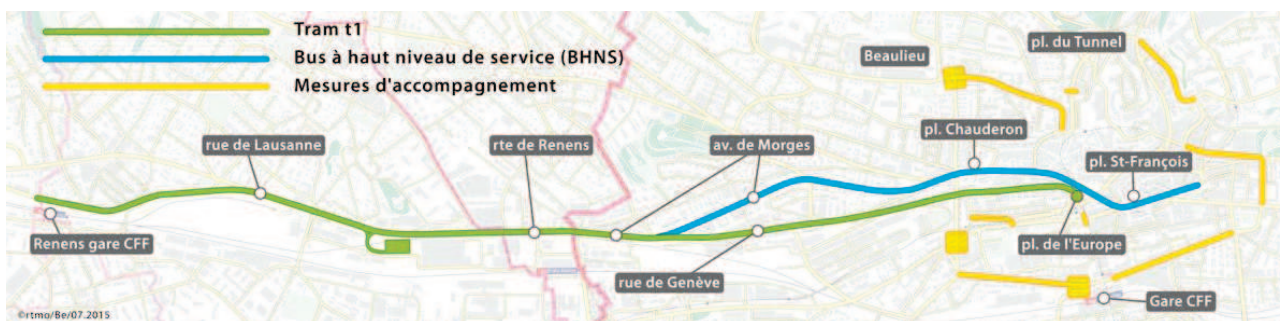
- à l'échelle nationale, cantonale et régionale, la desserte principale est ferroviaire. Assurée par le trafic « Grandes Lignes CFF » et par le RER vaudois consolidé par la nouvelle halte construite à Prilly-Malley, elle est complétée par les lignes telles que le BAM et le LEB (aux prestations augmentées). La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et de Renens permet d'assurer des cadences élevées à l'intérieur de l'agglomération ;
- à l'échelle de l'agglomération, l'offre ferroviaire est complétée par le réseau des AFTPU, dont font partie les lignes de métro m1, m2 et m3 ainsi que le tramway t1 et les BHNS, soit des véhicules à grande capacité, disposant dans la mesure du possible de voies réservées et d'une priorité aux carrefours ;
- à l'échelle plus locale, le réseau optimisé des transports publics urbains routiers relie les centralités et les gares de l'armature ferroviaire principale. Le réseau des axes forts de transports publics urbains du PALM a pour mission de réaliser les cinq objectifs décrits ci-dessous :
- desservir les sites stratégiques de développement et les centralités de l'agglomération afin de prendre d'emblée en charge de manière efficace les déplacements générés par ces pôles privilégiés de développement ;
- améliorer globalement, de manière significative, le niveau de performance et d'attractivité (vitesse commerciale, régularité/fiabilité et capacité) du système de transports publics de l'agglomération, afin de le rendre plus concurrentiel par rapport aux autres modes motorisés et lui permettre de prendre en charge les besoins résultants d'une densité humaine et d'une mobilité croissantes. La cible à atteindre selon le PALM 2007 est une croissance de 44% du nombre de voyageurs transportés à l'heure de pointe en transports publics ;
- constituer une ossature forte et structurante des transports publics d'agglomération ;
- supprimer les insuffisances de capacité et de performances identifiées actuellement sur les lignes de transports publics urbains les plus chargées de l'agglomération ;
- améliorer le rapport coût / efficacité d'exploitation du réseau.

Le réseau d'AFTPU repose sur trois systèmes différents (métros, tramway, BHNS), essentiellement en raison de la demande escomptée aux horizons de planification du PALM qui restera différenciée selon les axes desservis, et en raison de la topographie. Les capacités offertes par chacun de ces systèmes – induisant des volumes d'investissements et des coûts d'exploitation sensiblement différents – ont conduit à retenir les technologies les plus adaptées à la demande, dans l'objectif d'un financement durable du système des transports publics. Dans la mesure où, au-delà des horizons de planification actuels, les densités de population et d'emplois venaient à être augmentées de manière plus importante que ne le prévoit le PALM, une partie des lignes de BHNS pourrait à terme évoluer et progressivement constituer un réseau de tramway.

Ainsi, les communes et le Canton, soutenus par la Confédération, ont décidé d'unir leurs forces en s'engageant à construire une agglomération attractive, vivante et solidaire, présentant toutes les qualités d'un développement durable et dotée de transports publics performants et modernes et d'un réseau de mobilité douce continu et attractif. Le projet PALM 2007 a fait l'objet d'une évaluation très favorable des services fédéraux concernés, obtenant un taux de cofinancement de l'ordre de 40%. Conformément au programme annoncé dans le préavis N° 2011/32 du 25 mai 2011, les études du projet d'ouvrage ont été réalisées pour le BHNS sur l'axe Confrérie – Saint-François, ainsi que pour le tramway entre Renens et Lausanne. A la fin du premier trimestre 2012, les documents nécessaires au lancement de la procédure d'approbation des plans (PAP) ont été déposés à l'Office fédéral des transports (OFT) qui a procédé à la mise à l'enquête. Début 2015, une procédure d'enquête complémentaire a été réalisée de manière à accorder le projet aux reprises et ajustements concédés sur la place de l'Europe suite aux échanges avec les opposants.

² Source : page 112 du PALM 2012, juin 2012.

Les documents déposés à l'OFT dans le cadre de la procédure d'approbation des plans contiennent le projet de création de la rampe Vigie-Gonin, principale mesure d'accompagnement lausannoise au projet du tramway. De ce fait, ce projet est présenté dans le préavis traitant exclusivement de ce nouvel axe fort. L'ensemble des autres mesures d'accompagnement font quant à elles partie du présent préavis.



3. Modification du trafic en ville de Lausanne

Dans le cadre des projets de création de la ligne de tramway t1 et du BHNS Confrérie – Saint-François, les quatre tronçons routiers suivants du centre-ville seront fermés à la circulation des véhicules individuels motorisés :

- la rue de Genève, depuis l'accès aux parkings souterrains de Chauderon et du Centre jusqu'à la place de l'Europe ;
- la rue des Terreaux, entre la place Chauderon et la place Saint-François ;
- le sens montant de l'avenue Benjamin-Constant ;
- la rue Pépinet.

Les projets des AFTPU ont pour principal objectif le report modal d'une part des véhicules individuels motorisés vers les transports en commun. D'un point de vue global, la circulation automobile diminuera à la mise en service du tramway et du BHNS. Pour autant, la totalité de ce report ne pouvant se faire vers les transports en commun, des reports de trafic sont attendus sur la petite ceinture lausannoise³. Afin de les accompagner, des mesures ont été identifiées et leur réalisation devra garantir l'écoulement du trafic motorisé, aussi bien des véhicules individuels que des bus, et limiter les nuisances sonores liées au trafic. Par ailleurs, elles devront aussi améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons qui se déplacent sur les axes principaux bordant le centre-ville.

4. Plusieurs types de mesures accompagneront les projets AFTPU

Les mesures qui accompagneront la mise en place des Axes forts sont de trois types :

1. les mesures d'aménagement de l'espace public visant à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la petite ceinture lausannoise. Ces mesures devront notamment permettre de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons sur les axes où des reports de trafic sont attendus, par la suppression des points noirs et des coupures du réseau cyclable, ainsi que l'amélioration de la sécurité des traversées piétonnes. Il est à relever que plusieurs tronçons de la petite ceinture sont des itinéraires cyclables d'importance dans le Plan directeur communal (PDCom) et feront partie du réseau cyclable du PALM à l'horizon 2020. Pour autant, ces tronçons ne disposent pas systématiquement d'aménagements cyclables ou ceux qui existent sont susceptibles d'être améliorés du point de vue de la sécurité des usagers. Les mesures d'accompagnement présentées ci-après devront par conséquent répondre à ces deux enjeux ;

³ La petite ceinture lausannoise comprend les axes de circulation suivants : l'avenue de Beaulieu, le pont Chauderon, l'avenue Louis-Ruchonnet, l'avenue de la Gare, la rue Belle-Fontaine, l'avenue Mon-Repos, la rue Langallerie, la rue Caroline, la rue César-Roux, la rue du Tunnel, la rue du Valentin et l'avenue Vinet.

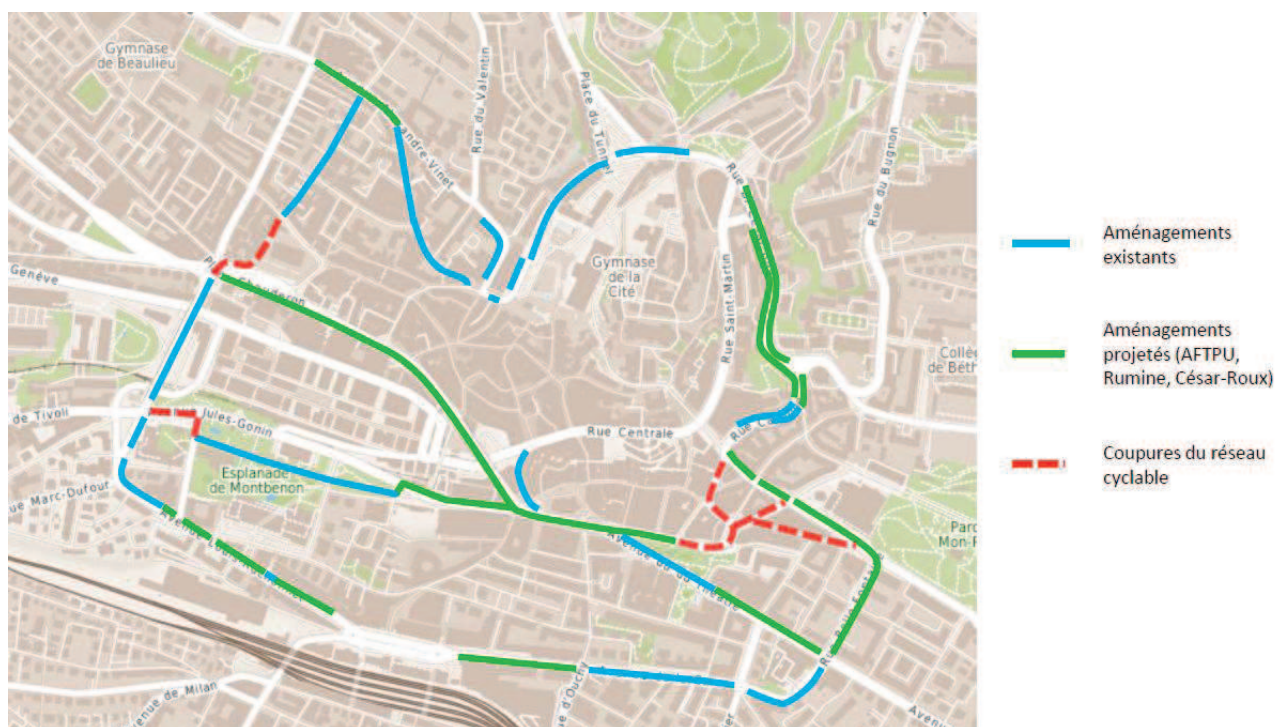
2. les mesures liées à la fluidité du trafic qui doivent permettre d'assurer l'écoulement du trafic individuel motorisé et garantir une bonne progression aux bus grâce non seulement à des modifications de la programmation de la signalisation lumineuse de l'ensemble des carrefours, mais aussi à des interventions constructives sur certains d'entre eux ;
3. les mesures visant l'assainissement du bruit routier par la pose d'un revêtement phono-absorbant et de fenêtres anti-bruit sur certains axes de la petite ceinture.

L'utilité de ces différentes mesures a été par ailleurs reconnue par le Canton qui assure le cofinancement d'une grande partie d'entre-elles.

5. Mesures liées à l'aménagement de l'espace public

La petite ceinture, constituée d'axes à orientation trafic, traverse plusieurs quartiers aux tissus urbains variés et donc aux enjeux différents. Suite à ce constat, trois secteurs ont été identifiés et ont fait l'objet d'études d'avant-projet sommaires afin de faire émerger des objectifs d'aménagement propres à chacun d'eux et qui répondent à la raison d'être des mesures d'accompagnement, à savoir s'assurer que le trafic continue à s'écouler malgré les reports de trafic et sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons.

Le schéma ci-dessous présente l'objectif poursuivi s'agissant du développement du réseau cyclable, soit la création de près de 1.5 kilomètre d'aménagements cyclables sur la petite ceinture, dans le sens de la montée. De plus, dans le cadre des projets du tramway t1 et du BHNS Confrérie – Saint-François, des aménagements cyclables seront réalisés à la rue des Terreaux et à la rue du Grand-Chêne et compléteront le réseau projeté sur la petite ceinture elle-même.



Le présent préavis vise par conséquent à entériner ces objectifs d'aménagement qui seront par la suite traduits dans une étude détaillée de chaque secteur, à savoir : Belle-Fontaine – Langallerie – Mon-Repos, Vinet et Chauderon – Ruchonnet – Gare. Une fois ces projets consolidés, ils seront soumis à la Municipalité pour validation et devront faire l'objet de mises à l'enquête spécifiques selon la loi sur les routes pour les projets les plus conséquents, et selon le droit sur la circulation routière pour ceux impliquant uniquement la modification du marquage et de la signalisation routière.

5.1 Secteur Belle-Fontaine – Mon-Repos – Langallerie

L'est de la petite ceinture, à savoir la rue Belle-Fontaine, l'avenue Mon-Repos et la rue Langallerie, est aujourd'hui dépourvu de tout aménagement cyclable. La pente y est importante et complique ainsi la circulation des cyclistes. Le report de trafic individuel motorisé attendu sur ces axes de circulation ne contribuera pas à améliorer cette situation. Par conséquent, la sécurisation des déplacements cyclables dans ce secteur de la ville, grâce à la réalisation de nouveaux aménagements dédiés, est indispensable et permettra de supprimer une importante coupure du réseau cyclable. Ces nouveaux aménagements, planifiés sur près de 650 mètres à la montée, devront permettre aux cyclistes de circuler de manière sécurisée et confortable grâce à une largeur suffisante adaptée à la pente. Cette intervention est envisagée dès 2017.

5.2 Secteur Chauderon – Ruchonnet – Gare

Afin de réduire les nuisances sonores dues au trafic routier suite au report de ce dernier sur les avenues Ruchonnet et de la Gare, la pose d'un nouveau revêtement phono-absorbant est prévue dans le cadre des mesures d'accompagnement des AFTPU. La pose de ce nouveau revêtement est une opportunité à saisir afin de proposer une nouvelle répartition de l'espace public entre les différents usagers, dans le but de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons et d'améliorer la progression des transports publics. Ces interventions sont envisagées en 2017.

Avenue de la Gare

L'avenue de la Gare est équipée depuis le printemps 2015 d'une bande cyclable sur sa partie supérieure (sens montant), entre l'avenue d'Ouchy et l'avenue Georgette. A l'inverse, la partie inférieure de l'avenue n'offre aucun aménagement aux cyclistes, alors même qu'elle est l'un des principaux axes qui permettent de repartir de la gare en direction de l'est de la ville.

Dans le cadre des mesures d'accompagnement, et au vu du report de trafic attendu, il est indispensable d'offrir une continuité au réseau cyclable entre la place de la Gare et le carrefour avec l'avenue d'Ouchy. Ceci est particulièrement vrai à l'approche dudit carrefour où l'on trouve deux présélections dans le sens de la montée ainsi qu'une légère pente, ce qui complique le déplacement des cyclistes.

La mise en œuvre d'un aménagement cyclable continu sur la partie inférieure de l'avenue de la Gare est déjà envisageable dans le cadre des mesures d'accompagnement, bien qu'à terme, ce secteur sera vraisemblablement amené à connaître de fortes évolutions, en lien avec les projets du Pôle Gare, en particulier avec le futur plan de quartier de la Rasude. Toutefois, le développement de ce projet n'étant pas prévu avant un horizon 2020 (calendrier annoncé, susceptible d'évoluer au gré des étapes du projet), il paraît opportun de profiter des mesures d'accompagnement pour faire disparaître à court terme la coupure du réseau cyclable et ainsi offrir un aménagement aux cyclistes pour les prochaines années, en attendant le projet immobilier de la Rasude.

A l'objectif de création d'un aménagement cyclable continu à l'avenue de la Gare dans le sens de la montée, s'ajoute celui de la sécurisation de la traversée piétonne située devant le bâtiment n° 26 de ladite avenue grâce à l'amélioration des conditions de visibilité à cet endroit. Il s'agira encore d'offrir une meilleure cohérence aux arrêts de transport en commun, par exemple en regroupant les arrêts qui ne se font pas face dans leur configuration actuelle (arrêt « Rasude »).

Avenue Ruchonnet

L'avenue Ruchonnet présente une pente moyenne supérieure à 5% et n'offre aucune continuité cyclable dans sa configuration actuelle. Le cycliste est autorisé à circuler dans la voie du tourner-à-droite sur une partie de l'axe puis, sur le tronçon le plus à l'ouest de l'avenue, il doit monter sur le trottoir et partager l'espace disponible avec les piétons. Compte tenu de la largeur du trottoir, de la pente et de la fréquentation piétonne et cycliste de ce tronçon, cette solution de mixité n'est optimale pour aucun des usagers.

Dans le cadre de la mise en place des mesures d'accompagnement, il est indispensable de créer un aménagement cyclable sur la totalité de l'avenue Ruchonnet, dans le sens de la montée. Idéalement, il s'agira aussi de mettre fin à la mixité piétons-vélos sur le haut de l'avenue, celle-ci ne donnant pas satisfaction. La réalisation d'un aménagement cyclable à cet endroit permettra de relier la place de la Gare, amenée à être réaménagée, à Chauderon, une des principales portes d'accès au centre-ville.

En plus de la création d'un aménagement cyclable continu, l'aménagement qui sera réalisé à l'avenue Ruchonnet suite à la pose du tapis phono-absorbant devra permettre de sécuriser les déplacements des piétons, que ce soit le long de la route, par exemple par la création d'un trottoir traversant, ou lors de sa traversée. Comme à l'avenue de la Gare, une meilleure cohérence des arrêts des transports en commun pourra être mise en place, ainsi qu'un aménagement garantissant une bonne progression aux bus.

Chauderon sud

La configuration actuelle du carrefour Chauderon sud nécessite, compte tenu de l'augmentation de la charge de trafic, une modification de son exploitation avec la mise en service des AFTPU. Il est par conséquent nécessaire de modifier l'exploitation de ce carrefour compte tenu de cette augmentation.

La création de la nouvelle rampe Vigie-Gonin (voir le préavis N° 2016/16 du 17 mars 2016 consacré au tramway Renens – Flon) permettra la suppression du mouvement de tourner-à-gauche depuis le pont Chauderon en direction de l'avenue Jules-Gonin et diminuera le report de trafic sur ce carrefour. Cela aura comme conséquence une simplification de la régulation de ce carrefour afin d'assurer son fonctionnement et d'accorder la priorité à la mobilité douce et aux transports en communs. De plus, la suppression de ce mouvement de tourner-à-gauche libérera une voie sur le pont Chauderon dont l'affectation, actuellement à l'étude, permettra l'intégration d'une voie bus. Par ailleurs, des mesures pour faciliter l'insertion des vélos dans ce carrefour et améliorer la sécurité des piétons seront également nécessaires.

5.3 Secteur Vinet

Comme pour les avenues Ruchonnet et de la Gare, la rue du Valentin et l'avenue Vinet bénéficieront de la pose d'un nouveau revêtement phono-absorbant qui offre l'opportunité de repenser la distribution de l'espace entre usagers dans ce secteur. La mise en place des mesures d'accompagnement grâce au crédit demandé dans le présent préavis pour le secteur Vinet permettra d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, tout en contribuant à transformer le caractère routier de ces axes et à modérer les vitesses de circulation des véhicules motorisés. Toutefois, une requalification complète de l'espace public de façade à façade de l'avenue Vinet n'est pas prévue avec l'enveloppe budgétaire du présent préavis. Pour ce faire, un montant de CHF 3.2 millions serait nécessaire et pourrait être intégré lors de la prochaine législature dans le plan des investissements⁴.

Dans la hiérarchie actuelle des voies de circulation de la ville de Lausanne (PDCom de 1996), l'avenue Vinet et la rue du Valentin sont classées en tant que réseau principal. La révision actuellement en cours du PDCom propose de les déclasser en réseau de distribution ayant pour vocation la collecte du trafic local des quartiers. Cette future hiérarchie du réseau offrira de nouvelles possibilités en termes d'aménagements, avec pour objectif de transformer l'image de l'avenue Vinet et de la rue du Valentin afin de leur donner un caractère de rue plutôt que celui de route qu'elles présentent actuellement. A ce titre, une réflexion paysagère pourra être engagée.

Le réaménagement financé par le présent préavis aura pour objectif la modération du trafic, tant en termes de volume que de vitesse de circulation qui permettra d'amorcer la transformation de ce secteur voué à être aménagé comme une rue plutôt que comme une route. Pour ce faire, plusieurs variantes d'aménagement seront étudiées :

- la création d'une bande centrale polyvalente (ex : rue Centrale) ;
- la création de bandes larges au bord de la chaussée afin de réduire optiquement sa largeur (ex : av. de Cour) ;

⁴ Ce montant a été estimé sur la base du coût de projets similaires déjà réalisés et prend en compte la reconstruction complète de la structure routière, le remplacement des bordures et le réaménagement des espaces publics en surface. La réfection éventuelle des réseaux souterrains ne fait pas partie de cette estimation.

- la création d'une bande cyclable à la montée qui permettrait à la fois de sécuriser les cyclistes et de changer l'aspect de la route.

A ce stade des réflexions, d'autres variantes non-citées ici pourraient être étudiées, toujours avec l'objectif de modérer le trafic sur ce futur axe de distribution et de contribuer à modifier l'image de ces axes.

Bien que le concept d'aménagement doive encore être étudié en détail, certaines interventions sont d'ores et déjà envisagées en lien avec la sécurisation des déplacements cyclables et piétons, objectif principal de ces mesures d'accompagnement.

En effet, les conditions de visibilité du passage pour piétons situé à proximité de l'arrêt tl « Valentin », où s'arrêtent les bus des lignes 1 et 2 sont perfectibles. Dans la configuration actuelle des lieux, les véhicules ont suffisamment de place pour dépasser le bus lorsqu'il effectue son arrêt, celui-ci masquant le piéton qui traverse. Le nouvel aménagement devra supprimer cette zone de conflit entre le piéton et les véhicules en dépassement. Compte tenu de la future appartenance de cet axe routier au réseau de distribution, la mise en place d'arrêts de bus bloquants pourra être envisagée conformément aux orientations du PDCom.

Du point de vue des cyclistes, aucun aménagement dédié n'existe dans la répartition actuelle de l'espace public, que ce soit à la rue du Valentin, à l'avenue Vinet ou à l'avenue de Beaulieu où la pente est par ailleurs très importante. Les itinéraires cyclables alternatifs qui existent à la rue Pré-du-Marché et au chemin des Cèdres, grâce à l'existence de contresens cyclables, sont dès lors particulièrement attractifs. Le nouvel aménagement devra à minima mettre en valeur les débouchés de ces contresens cyclables sur l'avenue Vinet, afin de renforcer leur attractivité. L'existence de ces itinéraires alternatifs ne doit toutefois pas occulter la nécessité de s'interroger sur l'intérêt de créer un aménagement cyclable sur l'avenue Vinet elle-même. Le tronçon ouest de cette dernière sera aménagé pour les cyclistes afin d'éviter une rupture dans le réseau cyclable en approche du carrefour avec l'avenue de Beaulieu. Pour ce faire, une voie de présélection en direction dudit carrefour depuis l'avenue Vinet sera supprimée.

Précisons encore que des discussions sont actuellement en cours avec l'autorité cantonale de surveillance quant à la possibilité d'abaisser la vitesse de circulation à 30km/h la nuit sur l'avenue Vinet. En cas d'accord de ladite autorité, il sera possible d'envisager, sous réserve du résultat des procédures légales, cette diminution de vitesse et le concept d'aménagement financé par le présent préavis devra en tenir compte.

5.4 Autres mesures ponctuelles

En plus des possibilités d'aménagement des trois secteurs présentés ci-dessus, les mesures ponctuelles suivantes sont également prévues pour accompagner les modifications de trafic que connaîtront la petite ceinture et ses abords :

- La sécurisation du passage pour piétons situé devant le bâtiment n° 7 de la rue du Tunnel. Actuellement, ce passage pour piétons présente des distances de visibilité réduites à cause des cases de stationnement situées à proximité et de la géométrie du trottoir en forme de « baignoire ». Plusieurs mesures pourront être prises pour garantir des distances de visibilité conformes aux normes en vigueur, telles que la suppression de cases de stationnement, la modification de la géométrie du trottoir ou encore l'élargissement des îlots du passage pour piétons. Cette intervention est envisagée en 2018 ;
- Dans sa configuration actuelle, la rue du Grand-Chêne n'offre aucun aménagement cyclable alors que la circulation automobile y est dense et la pente non négligeable. La fermeture au trafic individuel motorisé du Grand-Pont impliquera la diminution du nombre de voies de circulation sur la place Saint-François. Par effet de cascade, une voie sera aussi supprimée sur la rue du Grand-Chêne, libérant de l'espace pour créer un aménagement cyclable à la montée, entre la place Saint-François et l'entrée est de l'esplanade de Montbenon. Ces travaux sont envisagés en 2019 ;
- Par ailleurs, le passage pour piétons situé devant le bâtiment n° 10 de la rue du Grand-Chêne offre des conditions de visibilité réduites à cause des bus arrêtés de manière prolongée au terminus situé à proximité. Cette situation est d'autant plus problématique que le bus à l'arrêt peut être dépassé au vu de la largeur importante de la voie de circulation. Afin de remédier à ce problème, ce passage pour piétons sera équipé d'une régulation lumineuse sécurisant la traversée de la chaussée. Les travaux seront réalisés en même temps que la création de la bande cyclable, soit en 2019 ;

- Une partie des aménagements cyclables prévus dans le cadre des travaux de requalification de la rue César-Roux sera financée par le présent préavis, s'agissant d'améliorations du réseau cyclable réalisées sur la petite ceinture dans le cadre des projets des AFTPU ;
- La rue Benjamin-Constant sera fermée au trafic individuel motorisé dans le sens montant, dans le cadre des travaux du BHNS Confrérie – Saint-François. Cette fermeture de route contribuera à diminuer fortement le trafic sur la place Benjamin-Constant et la rue Saint-Pierre, situées à proximité, raison pour laquelle il est proposé de repenser l'espace à cet endroit. Il s'agira de proposer un nouvel aménagement qui prendra mieux en compte la présence des nombreux piétons dans ce secteur de la ville. Cette intervention est envisagée en 2019.

Les objectifs d'aménagement proposés dans les différents secteurs, ainsi qu'à certains endroits spécifiques de la petite ceinture, sont relativement identiques puisqu'ils visent la sécurisation des déplacements des cyclistes et des piétons. A ce titre, si d'autres mesures allant dans le sens de ces objectifs devaient être identifiées ultérieurement, elles pourraient être incluses dans les études détaillées qui seront entreprises, afin d'assurer une cohérence d'intervention sur l'ensemble de la petite ceinture.

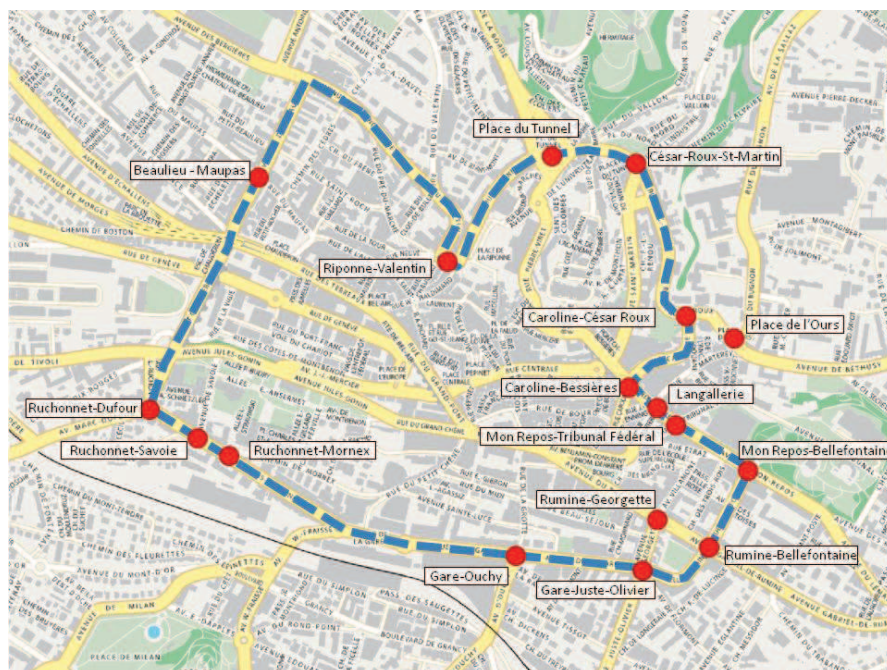
Le coût de l'ensemble des aménagements qui seront réalisés afin de répondre aux objectifs présentés dans ce chapitre est estimé à CHF 1'404'000.-, dont CHF 870'000.- à la charge de la Ville de Lausanne.

6. Mesures liées à la fluidité du trafic motorisé

En plus des modifications dans les carrefours décrites dans les chapitres ci-dessus, il sera nécessaire de modifier la programmation de tous les carrefours de la petite ceinture afin d'absorber les reports de trafic induits et de garantir la progression des transports en commun.

En fonction des impacts de circulation engendrés par les réaménagements en lien avec les AFTPU, des reports de trafic et de la volonté de favoriser les transports publics et la mobilité douce, les modifications de programmation suivantes peuvent être envisagées :

- modifications de programmation uniquement : principalement liées aux changements des charges de trafic. Ces modifications de la programmation de la signalisation lumineuse engendrent des coûts en heures de travail pour les ingénieurs trafic. Dans ce cas, aucun coût imputable à du matériel n'est à prévoir. Ce type de modifications concernera les 17 carrefours suivants de la petite ceinture :



- Beaulieu – Maupas
- Riponne – Valentin
- place du Tunnel
- César-Roux – Saint-Martin
- Caroline – César-Roux
- place de l'Ours
- Caroline – pont Bessières
- Mon-Repos – Marterey
- Mon-Repos – Tribunal-Fédéral
- Mon-Repos – Belle-Fontaine
- Rumine – Belle-Fontaine
- Rumine – Georgette
- Gare – Juste-Olivier
- Gare – Ouchy
- Ruchonnet – Mornex
- Ruchonnet – Savoie
- Ruchonnet – Dufour

- modifications de la programmation suite à des modifications apportées à un carrefour : changements de charges de trafic et/ou modifications de voies de circulation. Il s'agit de créer ou de favoriser des mouvements de trolleybus et de modifier ou supprimer des mouvements automobiles. Ces modifications engendreront à la fois des coûts en heures de travail pour les ingénieurs trafic et des coûts en matériel afin d'adapter l'armoire de trafic, ainsi que les éléments du carrefour (câblage, boîte à feux, détection).

Deux carrefours seront concernés :

- Chauderon sud ;
- Beaulieu – Vinet.

Le montant budgétisé pour l'ensemble de ce type de modifications (programmation et matériel) des carrefours de la petite ceinture est de CHF 250'000.-, dont CHF 150'000.- à la charge de la Ville de Lausanne, soit 60%.

Il convient de rappeler que dans le cadre du PALM 2007, certains carrefours de la petite ceinture avaient déjà été identifiés comme points noirs du réseau cyclable. A ce titre, ils avaient été inclus dans la mesure 4c2 « Amélioration de la sécurité et de la détection des cyclistes dans les carrefours » décrite dans le préavis N° 2011/7⁵ « 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) ». Par conséquent, une partie du montant du préavis précité est déjà dédiée au financement des modifications de ces carrefours, financement qui est complété par le présent préavis.

7. Mesures liées au bruit

En préambule, il y a lieu de rappeler que la loi sur la protection de l'environnement (LPE) impose à tout constructeur d'agir à la source du bruit pour limiter les nuisances, puis sur son chemin de propagation. Dans le cas où le bruit routier ne peut pas être assaini (respect des exigences Vp [valeur de planification] et Vli [valeur limite d'immission]) avec ces deux premières dispositions, il convient alors de solliciter des allègements auprès de l'Autorité d'exécution (OFT), à savoir la possibilité de conserver des valeurs situées au-dessus des exigences légales. En contrepartie, et dans ce contexte particulier, des fenêtres anti-bruit seront posées lorsque ces valeurs d'alarme sont dépassées.

En regard des charges de trafic prévisibles engendrées par la réalisation des AFTPU et par la réorganisation des circulations, seules les augmentations des niveaux sonores aux avenues Vinet, Beaulieu, Ruchonnet et de la Gare ne respectent pas les exigences de l'article 8 de l'ordonnance de protection contre le bruit (OPB). Cependant, pour l'ensemble du périmètre élargi, la variante retenue est plus favorable en ce qui concerne l'assainissement du bruit du trafic. Dès lors, la Direction générale de l'environnement (DGE) accepte d'accorder une dérogation à l'article 9 OPB selon les conditions des articles 10 et 11 OPB pour les bâtiments les plus exposés, situés le long de ces quatre artères. Ainsi, la pose d'un revêtement phono-absorbant et l'isolation acoustique des bâtiments riverains ne respectant pas l'article 8 OPB devront être réalisées avant la mise en service des véhicules des AFTPU.

Par ailleurs, certaines façades des bâtiments concernés devront être insonorisées conformément aux critères de l'annexe 1 de l'OPB. En outre, des mesures d'isolation acoustique, au sens de l'article 10 OPB, devront être entreprises de manière à ce que les fenêtres des locaux à usage sensible au bruit possèdent un indice d'affaiblissement apparent pondéré R'w selon l'annexe 1 OPB, soit 35 décibels mesurés in situ. En l'occurrence, la DGE accepte d'accorder des allègements au présent projet aux conditions susmentionnées et pour autant que le changement des fenêtres soit effectué rapidement afin que les habitants puissent en bénéficier dès le début du chantier. Pour le surplus, il convient de préciser que la DGE est l'Autorité d'exécution de l'OPB au niveau cantonal.

Pour être complet, il convient de rappeler que l'appréciation conclusive de l'Autorité fédérale compétente (OFT) est la suivante :

« L'autorité compétente (OFT) se rallie à l'avis exprimé par le service cantonal (DGE), qui donne un préavis favorable à l'ensemble du projet. En particulier, il précise que la part du trafic imputable à la réalisation de la nouvelle infrastructure est admissible et que les exigences des articles 7 et 9 OPB sont respectées pour le projet compte tenu de l'ensemble des dispositions de protection des riverains. A confirmer dans le cours de la procédure ! ».

⁵ BCC 2010-2011, tome II, pp. 896-908.

S'agissant du coût des mesures liées à l'assainissement du bruit, celui-ci se décompose comme suit :

- pose d'un revêtement phono-absorbant sur les avenues de la Gare, Vinet et Ruchonnet : CHF 850'000.- (100% à la charge de la Ville de Lausanne) ;
- frais d'études (dossier assainissement et mesures bruit) : CHF 70'000.-, entièrement à la charge du Canton (85%) et de la Confédération (15%) ;
- changement de fenêtres lié aux dépassements actuels des valeurs d'alarme (VA) :
 - avenue de Beaulieu : CHF 1'200'000.- (100% à la charge de la Ville de Lausanne) ;
- changement de fenêtres lié à des dépassements de VA à cause du projet :
 - avenue de la Gare : CHF 1'200'000.- (60% Lausanne et 40% Canton), soit CHF 720'000.- pour la Ville ;
 - avenue Vinet : CHF 1'800'000.- (60% Lausanne et 40% Canton), soit CHF 1'080'000.- pour la Ville ;
 - avenue Ruchonnet : CHF 1'700'000.- (60% Lausanne et 40% Canton), soit CHF 1'020'000.- pour la Ville ;
 - rue de la Vigie : CHF 80'000.- (60% Lausanne et 40% Canton), soit CHF 50'000.- pour la Ville ;
 - avenue de Beaulieu : CHF 200'000.- (60% Lausanne et 40% Canton), soit CHF 120'000.- pour la Ville.

La Ville de Lausanne est en droit de demander des subventions à la Confédération (par l'intermédiaire du Canton) au titre d'un assainissement préalable de ces artères impactées par les reports de trafic générés par la mise en œuvre des AFTPU. Ces subventions concernent la pose du revêtement phono-absorbant et la mise en place des fenêtres anti-bruit dans les secteurs où la valeur d'alarme (VA) est déjà dépassée aujourd'hui. Celles-ci devraient être de l'ordre de CHF 120'000.- pour le revêtement phono-absorbant et 20% pour la pose des fenêtres, soit CHF 240'000.-. Cette somme de CHF 360'000.- ne sera toutefois perçue en recettes qu'après la réalisation des travaux. En outre, avec la fin du moratoire cantonal sur les subventions des routes cantonales en traversées de localité, une participation de CHF 100'000.- peut également être attendue de l'Etat de Vaud pour les revêtements posés sur les routes cantonales en traversée de localité. Au total, la Ville percevra donc quelque CHF 460'000.- de subventions cantonales et fédérales pour ce projet.

8. Communication

Les projets liés aux AFTPU vont modifier profondément les déplacements et les habitudes sur le territoire communal et dans sa périphérie, aussi bien pendant qu'après les travaux, et susciter nombre de réactions des usagers et de la population. La communication relative à ces projets, avant et pendant les grands chantiers liés aux mesures d'accompagnement que sont la rampe Vigie-Gonin et la pose de revêtements phono-absorbants, devrait permettre de minimiser ces réactions et d'accompagner les différents publics concernés. Elle se fera en coordination avec les partenaires que sont le Canton et les tl. Dans ce contexte, Lausanne doit financer et gérer trois types de communication. L'une « politique », mettant en avant la volonté des Autorités de promouvoir la modernisation de la ville. La deuxième « d'accompagnement » des nouvelles habitudes qui devront être prises par les usagers et les commerçants, tout en créant un courant de sympathie pour le résultat malgré les inconvénients temporaires. Et la dernière dite « de proximité », liée aux chantiers et aux diverses nuisances engendrées par ceux-ci. Dans cette optique, et au vu des expériences vécues sur les premiers chantiers des AFTPU, les objectifs respectifs visés par ces trois volets de communication sont :

1. valoriser la Ville en tant qu'institution et moteur du projet ;
2. maintenir une ambiance urbaine positive durant les travaux, tant dans la vie sociale, qu'économique et commerciale ;
3. proposer une information pertinente et en temps réel sur les différents chantiers, les étapes, les désagréments et les modifications d'itinéraires pour tous les types de mobilité.

Pour atteindre le premier objectif de valorisation, dans un style classique et institutionnel, des outils seront mis à contribution tels que le partenariat avec les médias, les outils de communication en ligne, les séances publiques, les expositions, la mise à disposition d'une hotline et la signalétique temporaire. Ils devront permettre à l'ensemble des publics d'être sensibilisé à la transformation de la ville et à la gestion du projet.

Pour atteindre le second objectif d'ambiance, afin de créer une effervescence immédiate sur un ton plus décalé, on aura recours à des outils spécifiques et tout public tels qu'animations de rue, manifestations festives, concours dans les écoles, symbolisation des tracés, bâches décoratives et trompe l'œil, afin de focaliser sur ce qui va résulter plutôt que sur la période de transition. A cette fin, plusieurs services communaux pourraient être sollicités, entre autres le Service de la culture, le Service des sports et le Corps de police.

Enfin pour une communication rassurante, de proximité et de commodité vers des publics plus ciblés le long des tracés, les outils techniques et pratiques d'information (banderoles, panneaux, signalétique, guide pour commerçants, plateformes panoramiques et passerelles piétonnières) viseront à limiter les impacts négatifs des travaux, à faire connaître aux publics concernés les déviations et fermetures de voies et de services, ainsi que les solutions de contournement aussi bien pour les voitures que pour les piétons et les cyclistes. A plus long terme, elle doit permettre de faire accepter les désagréments définitifs.

Il est pertinent d'envisager d'accompagner ces communications par des interventions artistiques, lesquelles s'avèrent une aide à haute valeur ajoutée afin de rendre ludique et instructive l'évolution d'un lieu et d'aider la population à s'approprier le changement. Ces interventions pourraient être ponctuelles (inaugurations, accompagnement d'un chantier) ou pérennes (jeux de lumière, œuvres), etc.

Ensemble, ces communications devraient permettre d'assurer une fréquentation des quartiers les plus touchés par les transformations et de maintenir l'attractivité de la ville. Leur réussite se concrétisera par une minimisation des plaintes liées au manque de visibilité, de mobilité ou d'animation et par la limitation de la cristallisation de celles-ci en mouvements d'opposition.

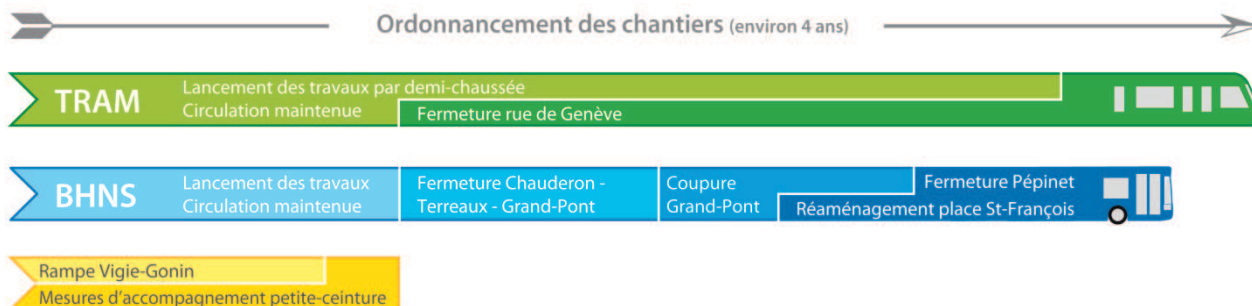
Le montant prévu pour la communication est de CHF 120'000.-, entièrement à la charge de la Ville de Lausanne.

9. Déroulement des travaux et circulation

Bien que les projets et mesures d'accompagnement (tramway et BHNS) constituent des chantiers importants, ceux-ci ne seront pas les uniques chantiers conséquents en cours de réalisation en ville de Lausanne. Les activités de maintenance des réseaux et de réfection routière, les projets des privés, ainsi que d'autres réalisations majeures telles que Métamorphose, le développement de la 4^{ème} voie CFF ou le projet d'agrandissement de la gare de Lausanne vont ajouter des contraintes supplémentaires à l'accessibilité en ville. La vision générale des travaux sur le territoire communal et dans le périmètre d'influence est prise en considération par la cellule de coordination du Service des routes et de la mobilité. Nombre de ces réalisations étant soumises à l'obtention d'un permis de construire, la cellule de coordination précitée s'informerait régulièrement de l'évolution des dossiers afin d'anticiper l'ordonnancement des diverses réalisations et d'informer les différents acteurs des contraintes imposées par les autres projets.

Pour ce qui est de la coordination des travaux propres aux AFTPU et plus particulièrement celle entre le projet du tramway, le BHNS Confrérie – Saint-François et les mesures d'accompagnement, les grands principes sont d'ores et déjà établis. En effet, la fermeture au trafic de l'axe rue des Terreaux – Grand Pont nécessite une simplification du carrefour de Chauderon nord, qui est elle-même directement conditionnée par le fonctionnement du carrefour Chauderon sud, donc de la rampe Vigie-Gonin.

L'enchaînement des différents travaux du tramway, du BHNS et des mesures d'accompagnement a été conçu afin qu'aucune fermeture d'un axe routier ne soit effectuée avant l'augmentation effective de la capacité de la petite ceinture.



10. Mise à l'enquête

Les mesures d'accompagnement n'ont pas été mises à l'enquête par l'OFT en même temps que les projets de tram et de BHNS Confrérie – Saint-François à la fin du premier trimestre 2012. En effet, les différentes interventions envisagées dans le cadre des mesures d'accompagnement sont des projets distincts qui feront l'objet d'une mise à l'enquête publique spécifique, en fonction de leur ampleur (LRou, LATC ou signalisation-marquage) et une fois qu'ils auront été formellement validés par la Municipalité. Les premiers projets pourraient être soumis à enquête publique en 2016 déjà.

11. Programme de réalisation

Les interventions sur l'axe du tramway et du BHNS Confrérie – Saint-François sont planifiées entre 2016 et 2020. Il convient toutefois de mentionner qu'en fonction du résultat du traitement des oppositions, de l'obtention du permis de construire et des possibles recours, le programme général est susceptible d'être encore décalé dans le temps. Comme expliqué précédemment, le planning de réalisation des travaux liés aux mesures d'accompagnement est dépendant du planning général de réalisation du tram et du BHNS.

Ainsi, les modifications du carrefour Chauderon sud devront se faire en coordination avec les travaux de la rampe Vigie-Gonin. Quant à elle, l'adaptation de la régulation des carrefours de la petite ceinture devra se faire avant la fermeture à la circulation individuelle motorisée des axes routiers du centre-ville. Les interventions prévues à la rue du Grand-Chêne, ainsi qu'à la place Benjamin-Constant et sur le bas de la rue Saint-Pierre, seront à coordonner avec les travaux prévus sur la place Saint-François, ainsi que sur l'avenue Benjamin-Constant.

Les autres mesures d'accompagnement devront être réalisées avant la fermeture au trafic individuel motorisé du tronçon de la rue de Genève et de celui des Terreaux et du Grand-Pont, mais en coordination avec les chantiers communaux déjà annoncés. Il s'agit de la réalisation des aménagements cyclables à la rue Belle-Fontaine, à l'avenue Mon-Repos et à la rue Langallerie, de la sécurisation du passage pour piétons situé à la rue du Tunnel 7, des aménagements cyclables à la rue César-Roux et pour finir de la pose du tapis phono-absorbant et des mesures d'aménagement sur les avenues Vinet, Ruchonnet et de la Gare.

Finalement, la pose des fenêtres anti-bruit se fera de manière progressive, avec une répartition sur les étés des années de la durée du chantier.

12. Agenda 21 – développement durable

Pour faire face au risque d'engorgement des axes routiers résultant de l'évolution démographique de l'agglomération, des mesures de développement du réseau des transports publics facilitant le transfert modal et la complémentarité des mobilités sont nécessaires à court terme. La mesure Axes forts du PALM a été jugée pertinente par la Confédération, permettant d'obtenir un taux de subventionnement particulièrement élevé (40%).

Le projet d'AFTPU répond également aux objectifs d'utilisation des transports publics et de la mobilité douce définis dans le rapport-préavis N° 2000/155⁶, du 8 juin 2000, relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne ».

Au-delà des aspects liés à la mobilité, ce projet a permis d'engager une réflexion et des études sur l'identité urbaine et la valeur d'usage du secteur concerné afin d'offrir à ses habitants et usagers de meilleures conditions de vie.

⁶ BCC 2000, tome II, pp. 472-526

13. Récapitulation du coût des travaux

Mesures	Coût total (TTC)	Part Canton (TTC)	Part Ville (TTC)	Total Ville (TTC)
Revêtement phono-absorbant Gare – Ruchonnet – Vinet	850'000.-	0.-	850'000.-	850'000.-
Fenêtres anti-bruit avenue de Beaulieu (100 % à charge de la Ville)	1'200'000.-	0.-	1'200'000.-	1'200'000.-
Fenêtres anti-bruit avenue de Beaulieu avenue de la Gare avenue de Vinet avenue Ruchonnet rue de la Vigie	200'000.- 1'200'000.- 1'800'000.- 1'700'000.- 82'000.-	80'000.- 480'000.- 720'000.- 680'000.- 32'000.-	120'000.- 720'000.- 1'080'000.- 1'020'000.- 50'000.-	2'990'000.-
Mesures liées à l'aménagement de l'espace public	1'404'000.-	534'000.-	870'000.-	870'000.-
Mesures liées à la fluidité du trafic	250'000.-	100'000.-	150'000.-	150'000.-
Communication	120'000.-	0.-	120'000.-	120'000.-
Total	8'806'000.-	2'626'000.-	6'180'000.-	6'180'000.-

14. Plan des investissements

14.1 Différence par rapport au plan

Le crédit sollicité par le présent préavis figure au plan des investissements pour les années 2016 à 2019 à hauteur de CHF 6'180'000.-, alors que les recettes ont été annoncées pour CHF 455'000.-.

14.2 Conséquences sur le budget d'investissement

(en milliers de CHF)	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Dépenses d'investissement	2'500	2'700	980	0.-	0.-	6'180.-
Recettes d'investissement	-300	-80	-80	0.-	0.-	-460.-
Total net	2'200	2'620	900	0.-	0.-	5'720.-

15. Incidences sur le budget

15.1 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 93'500.- par année à compter de l'année 2018.

15.2 Charges d'amortissements

Calculées sur une durée de 20 ans, les charges d'amortissement s'élèvent à CHF 309'000.- dès 2018.

15.3 Charges d'exploitation

Il n'y a pas de charge d'exploitation supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

15.4 Conséquences sur le budget de fonctionnement

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus, les impacts financiers attendus durant la période 2017 – 2021 sont les suivants :

	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Personnel suppl. (en EPT)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charges d'exploitation	0	0	0		0	0
Charge d'intérêts	0	93.5	93.5	93.5	93.5	374.0
Amortissement	0	309.0	309.0	309.0	309.0	1'236.0
Total charges suppl.	0	402.5	402.5	402.5	402.5	1'610.0
Diminution de charges	0	0				0
Revenus	0	0				0
Total net	0	402.5	402.5	402.5	402.5	1'610.0

16. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2016/18 de la Municipalité, du 17 mars 2016 ;

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'adopter les mesures d'accompagnement telles que décrites dans le présent préavis ;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 6'180'000.- destiné à couvrir le coût des travaux à la charge de la Ville de Lausanne liés au projet des « Axes forts - réalisation des mesures d'accompagnement » ;
3. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser les charges d'amortissements sur la rubrique 331 du Service des routes et de la mobilité ;
4. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser, en fonction des dépenses réelles, les intérêts y relatifs sur la rubrique 390 dudit service ;
5. de porter en amortissement du crédit susmentionné les recettes et les subventions qui pourraient être accordées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Simon Affolter