

INTERPELLATION

Quelle intégration paysagère et environnementale pour les passerelles de mobilité douce projetées sur le territoire de la commune de Lausanne ?

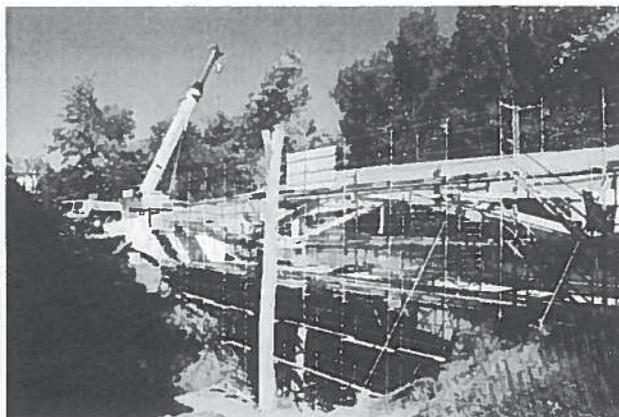
Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) et le Plan directeur communal (PDCOM) en cours de révision prévoient de nombreuses mesures en faveur de la mobilité douce (piétons et vélos), qui devraient inciter habitants et usagers à recourir à ces modes de déplacement les plus durables, à l'impact sur l'environnement réduit, favorables au bien-être des individus et bons pour la santé.

Le 24 mai 2011, le Conseil communal acceptait le préavis n° 2011/7, intitulé « *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)* », octroyant ainsi un crédit d'investissement de Fr. 13'260'000.- pour un premier paquet de mesures de mobilité douce. Celui-ci sera suivi d'autres paquets de mesures, liés aux nouvelles générations du PALM.

Parmi les mesures adoptées en 2011, il y avait de nouvelles passerelles destinées à renforcer des liaisons de mobilité douce, à Maillefer (mesure 4d.CL24) et sous le viaduc A9 de la Chocolatière (mesure 4d.CL16). Le PALM de 2^{ème} génération (2012) en prévoit d'autres, comme une nouvelle passerelle Bois-Gentil - En Bugnon (4d.CL.125), une nouvelle passerelle Les Fiches - Valmont (4d.CL.127), une nouvelle passerelle Praz-Séchaud - Vennes (4d.CL.128), une passerelle Signal - Sallaz (2^{ème} étape, en continuité avec la passerelle Sallaz - Vallon) (4d.CL.138) ou encore une liaison par passerelle entre Plaines-du-Loup et Entrebois, via le dépôt tl (4d.CL.141).

Si nous saluons aujourd'hui l'existence de ces mesures, qui permettront de renforcer le réseau de mobilité douce, la réalisation de la première de ces passerelles dans un environnement naturel, celle de Maillefer (ouverte depuis le 17/12/2015), a toutefois suscité de vives réactions parmi les habitants des quartiers voisins et soulève aujourd'hui plusieurs interrogations par rapport aux projets à venir.

En effet, la réalisation de cette passerelle de mobilité douce au travers du Bois-Mermet, au-dessus du Rionzi, entre les quartiers d'Entre-Bois et En Bugnon, a été accompagnée d'un défrichage dont l'ampleur en a choqué plus d'un (voir photo ci-dessous), de même que le dimensionnement (largeur de 3.50 m) et le choix des matériaux, qui se rapprochent plus d'un pont routier que d'une passerelle.



Sur la base des éléments présentés ci-dessus, et sans vouloir remettre en question l'utilité de ces passerelles mais plutôt d'améliorer leur intégration paysagère et environnementale, l'objet de la présente interpellation est de poser les questions suivantes à la Municipalité :

- 1) Quelle a été l'emprise (largeur et surface) du défrichement réalisé pour la construction de la passerelle de Maillefer ?
- 2) Comment un défrichement d'une telle ampleur peut-il être justifié en aire forestière alors que la passerelle a une largeur de 3.50 m ?
- 3) Comment ce défrichement a-t-il été compensé ?
- 4) Etant donné sa situation particulière en aire forestière, pourquoi la largeur de la passerelle de Maillefer est-elle au gabarit usuel de 3.50 m, alors que celui-ci pourrait être réduit à 2.50 m, comme ce fut par exemple le cas dans un autre contexte de la récente passerelle du Martinet (Malley) ?
- 5) Comment le choix des matériaux de la passerelle de Maillefer (derrière son apparence boisée, dominance du béton et bitume) est-il justifié au vu de sa situation en aire forestière ?
- 6) De manière plus générale, quels sont les critères d'intégration paysagère et environnementale des projets de passerelles de mobilité douce ?
- 7) Quels étaient les montants budgétisés pour la passerelle intercommunale de Maillefer et comment ceux-ci ont-ils été répartis entre les différents acteurs ? Les coûts effectifs de réalisation correspondent-ils au budget ?
- 8) Dès son ouverture, la passerelle de mobilité douce a été régulièrement fréquentée par des motos et scooters ; comment la Municipalité compte-t-elle remédier à ce phénomène ?
- 9) De manière générale, quels enseignements ont-ils été tirés de l'expérience de la passerelle de Maillefer en vue de la réalisation des prochaines passerelles de mobilité douce dans un environnement sensible ?
- 10) Plus précisément concernant la passerelle Bois-Gentil - En Bugnon, qui constituera le prolongement de la passerelle de Maillefer, quel est le calendrier de ce projet ? Quel sera son dimensionnement ? Quels seront les matériaux choisis ? Et quelle est l'emprise du défrichement projeté ?

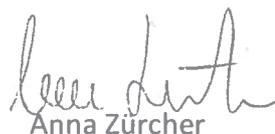
Lausanne, le 5 juin 2016



Valéry Beaud

E Müller

Elisabeth Müller



Anna Zürcher



Myrèle Knecht