

Conseil communal de Lausanne

Rapport de la commission N° 3

chargée de l'examen du : Préavis N° 2023/02 - Développement des BHNS PP8, PP6b, PP11 - Place du Tunnel - Demande de crédits d'études

Présidence : Maurane VOUGA (rempl. Oleg GAFNER, Les Verts)

Membres présents : Marie-Thérèse SANGRA (rempl. Olivier THORENS, Les Verts) ; Valéry BEAUD (Les Verts) ; Angèle MENDY (Socialiste) ; Mountazar JAFFAR (Socialiste) ; Andrea MÜNGER (Socialiste) ; Esperanza PASCUAS ZABALA (Socialiste) ; Coralie DUMOULIN (Libéral-Radical) ; Olivier MARMY (Libéral-Radical) ; Anouck SAUGY (Libéral-Radical) ; Manon ZECCA (Ensemble à Gauche) ; Mathias PAQUIER (Vert'libéraux, a quitté la séance à 18h10) ; Josée Christine LAVANCHY (UDC)

Membres excusés : -

Membres absents : --

Municipale concernée : Mme Florence GERMOND, directrice Finances et Mobilité

Accompagnée par : M. Patrick ETOURNAUD, chef de service, Mobilité et aménagement des espaces publics
M. Louis SCHUMACHER, chef de projet, Mobilité et aménagements des espaces publics

Notes de séances Kelly HARRISSON

Lieu : Salle de conférence de la direction, place Chauderon 9, 1^{er} étage

Date : 2 mars 2023

Début et fin de la séance : 17h00-18h30

La Municipale explique l'objet du Préavis qui sollicite aujourd'hui des crédits d'études pour réaliser deux axes majeurs de bus à haut niveau de services (BHNS). Le premier circulera entre Saint-François et Pully, le second entre la place du Tunnel/la Borde et Bellevaux. Ces projets font partie d'une planification globale inscrite dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), qui a obtenu des financements cantonaux et fédéraux. Il s'agit de développer les transports publics (TP) dans la région lausannoise, avec pour objectif le report modal et la requalification de l'espace public, qui permettront de respecter les engagements pris dans le cadre du Plan Climat. Le montant demandé est important – 6,7 millions de francs, mais il faut le mettre en regard avec les potentiels investissements à venir, que le préavis n'indique pas, car ils ne

Conseil communal de Lausanne

sont pas encore stabilisés. Pour donner un ordre de grandeur, on prévoit 50 à 60 millions de francs d'investissement. L'objectif de ce préavis est d'être prêt avec le crédit jusqu'à la phase de mise à l'enquête et de viser un début des travaux autour de 2026, sauf pour un projet qui commencera un peu plus tard.

Discussion générale :

L'un des commissaires émet que le projet est extrêmement important et positif. Rendre les TP attractifs et concurrentiels, tel que c'est le cas pour le M2, est très important. Le report modal se fait naturellement dans ce cas. Le projet d'aménagement et de requalification est très positif également, surtout en ce qui concerne Bellevaux. Ce préavis est aussi l'occasion de valoriser les études sur la place du Tunnel, qu'il cite. Toutefois, le coût semble astronomique, même si cela ne représente que 15% de l'investissement global prévu. Il demande si ce coût est normal. Il émet également une réserve quant à l'addition de ce chantier par rapport à d'autres en cours, comme la gare et le M3. Il se demande si cela sera problématique. Il est aussi surpris d'avoir un préavis pour deux périmètres sans lien géographique entre eux. Pourquoi les présenter dans un même préavis ? Enfin, il manque dans le préavis les communes avoisinantes : le projet s'arrête aux frontières de la commune lausannoise, mais qu'en est-il des communes de l'est et du nord ? Les BHNS ont un sens uniquement s'ils dépassent les frontières communales pour desservir les zones périphériques.

Un autre commissaire affirme que son groupe soutient le préavis, surtout concernant la requalification de l'espace public. Certaines rues méritent vraiment d'être améliorées. Les BHNS avaient commencé avec le tronçon César-Roux et Chailly. Les préoccupations évoluent et sont de mieux en mieux prises en compte dans les préavis. Aujourd'hui on ne referait plus ce qu'on faisait il y a quelques années. Les enjeux du Plan Climat et Plan Canopée, de la stratégie d'espaces publics, etc. sont bien ancrés ici, malgré qu'il ne s'agisse que des crédits d'études. Il faut toutefois garder à l'esprit le fait que la mise en service se fera dans 7 ans au mieux, et qu'à ce moment-là on réalisera peut-être que ce préavis n'était pas assez ambitieux, par exemple s'agissant de l'intégration des réseaux écologiques. Il mentionne ensuite l'état avec les communes avoisinantes, expliquant que l'est est un problème vu que Paudex a refusé les crédits. Concernant l'ouest, ils sont plus en avance et il s'agit de Lausanne qui sera plutôt perçue comme un problème. Au-delà des tronçons discutés dans le préavis, quel est le calendrier de réalisation des parties déjà votées, qui concernent Prélaz/Saint-François ? Enfin, s'agissant de la place du Tunnel, on a l'impression de tourner en rond, car on a déjà eu des études et des projets. On attend aujourd'hui une réalisation, mais on repart encore sur des études complémentaires.

Une commissaire acquiesce ce qui a été préalablement dit. Elle demande ensuite si les BHNS de Chailly ont déjà été réalisés. Elle n'a pas vu beaucoup de changements en termes de requalification des espaces. Le quartier de la Borde est défavorisé. Il est urgent d'agir pour cette partie de la population. Elle est également très satisfaite de la prise en considération des liens avec les réseaux écologiques, la désimperméabilisation etc. Elle demande si l'étude de 2014 sur les trames vertes et le réseau vert à Lausanne, qui profitent aux insectes et à la petite faune sera récupérée ? Quelle mise en œuvre est prévue et comment réserve-t-on ces espaces ?

Conseil communal de Lausanne

Une commissaire remercie la Municipalité pour ce préavis très clair. Elle soutient les TP et toute requalification de l'espace. Concernant les 50-70 millions de francs au total, comprennent-ils la mise en service des BHNS et la requalification des espaces ? Elle évoque le fait que le préavis ne précise pas le gain d'efficacité avec ces nouveaux tronçons de BHNS et souhaiterait les connaître. Elle mentionne qu'il manque également la position des transports lausannois (TL).

Une commissaire émet un avis plutôt critique sur le préavis au vu du budget conséquent. Elle demande plus d'explications sur les budgets demandés. Elle estime également que la durée des travaux est longue pour certaines parties, notamment 3 ans pour 1km et s'inquiète de la planification et de l'organisation par rapport aux autres chantiers de la ville. Elle est favorable au développement des BHNS et TP ainsi qu'aux requalifications prévues mais se demande si on fait les choses au bon endroit et au bon moment.

Une commissaire souligne la qualité du préavis et annonce le soutien de son groupe. Elle salue la mention des aspects environnementaux et du Plan Climat, ainsi que l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Elle mentionne la volonté d'intégrer les actrices et acteurs des quartiers dans la planification. Les personnes qui connaissent le quartier et les besoins de la population sont à prendre en compte. Il faut éviter de reproduire ce qui a été fait à La Sallaz, où les routes, pistes cyclables et espaces piétons ont été mélangés. Elle demande s'il est prévu d'avoir des places de jeux et des lieux de rencontre, sachant que ces tronçons traversent des quartiers d'habitations.

Deux commissaires soutiennent l'importance de mettre l'accent sur le quartier de la Borde ainsi que l'axe Tunnel-Borde-Bellevaux.

Madame la Municipale rassure concernant le montant financier qui est dans les normes avec 15% du budget alloué jusqu'à la phase de l'enquête. Le préavis a un objectif très ambitieux et les enjeux sont multiples : corridors écologiques, gains d'efficacité et de temps pour les TP, vie sociale façonnée par l'espace public. Elle rassure ensuite concernant la coordination avec le chantier de la gare, l'impact sera en principe minime sur les deux projets soumis ce soir. Le lien entre les deux projets est temporel : on veut avancer en même temps sur les deux au vu de la complexité des procédures et le temps nécessaire pour la réalisation. Concernant la coordination avec les autres communes, chacune doit faire sa part. L'Ouest joue le jeu et les travaux sont en cours.

Elle mentionne que les projets actuels sont plus matures et mieux gérés dans leur complexité que le projet du BHNS de Chailly comme il a été cité. Ils intègrent des études et des discussions avec les commerçants et habitants, ce qui donne une meilleure qualité aux projets malgré que cela coûte plus cher et prenne plus de temps. Concernant la Place du Tunnel, un petit projet de réaménagement de terrasses avait été proposé avec environ 350'000 francs de dépenses totales, qui a finalement été retiré à cause d'oppositions. Ce qui a déjà été fait sur la place n'est pas perdu, y compris le concours d'idées. A présent le concours de projets est en route et les études précédentes permettent d'avancer plus rapidement et plus efficacement.

Pour ce qui est des 50-60 millions de coûts finaux totaux, qui dépendent encore des études, ils contiennent les coûts pour le génie civil, et les réseaux. S'agissant du gain de temps, l'objectif est de tenir la vitesse commerciale des TL et d'assurer la régularité

Conseil communal de Lausanne

des bus. Les TL sont d'ailleurs intégrés dans quasiment tous les projets de requalification des espaces publics. Ils sont responsables de faire rouler les bus, tandis que la Municipalité est responsable des quais et des arrêts, du fait que les bus puissent passer dans tel carrefour, etc. Il y a énormément d'échanges entre les TL et la Ville. Les bus double articulés ne posent pas de problème, y compris au niveau de la giration, et la Municipalité a des retours plutôt positifs. Les quais ne sont par contre pas toujours de la bonne longueur, donc des aménagements sont à prévoir. Quant à la gestion des chantiers, on en parlera en plénum bientôt. Il y a trois acteurs principaux, en plus des maîtres d'ouvrage TL ou CFF, par exemple : le Service de la mobilité (pour un tiers), le Service de l'eau (un tiers) et les Services industriels (un tiers). Une coordination étroite permet de gérer tous les chantiers simultanément, au niveau des technicien·ne·s, des chef·fe·s de service et des municipaux et municipales concerné·e·s. On définit ensemble quel chantier part quand et qui est le leader. Chaque service fait ensuite sa communication. Il peut bien sûr y avoir des erreurs, mais les choses sont globalement bien gérées et coordonnées, comme on l'a vu avec le Grand-Pont.

En ce qui concerne la mixité vélos-piéton·ne·s, on y répondra quand on sera au stade du préavis de crédit d'ouvrage, mais il faudra faire des choix pour décider à qui on donne de l'espace. L'objectif est de faire les meilleurs projets possibles. Il n'y aura sans doute pas la place pour des places de jeu, mais des petites poches sur les parcours permettront d'avoir des éléments ludiques.

Le Chef de service Mobilité et aménagements des espaces publics précise que les deux projets sont sur du linéaire assez important, avec 4kms de voirie à reprendre de façade à façade, une nouvelle place publique majeure au Tunnel, avec des enjeux de requalification, des plantations et des opportunités de développement ou d'entretien des réseaux des conduites souterraines, etc. Le montant des études à externaliser pour les différentes phases SIA de développement du projet (direction de projet et spécialistes) s'effectue sur la base d'un estimatif des travaux d'investissement auquel il est appliqué un taux qui dépend notamment du degré de difficulté des travaux et de la pluridisciplinarité des compétences métiers utiles. Les taux sont issus des normes SIA 102 et 103 des architectes et ingénieurs suisses. Pour mobiliser les diverses compétences-métier de ce type de travaux de publics, l'expérience montre qu'un taux global de 15% est nécessaire pour couvrir l'ensemble des différentes phases d'études (études préliminaires, développement du projet, projet d'ouvrage, mise à l'enquête, mise en concurrence et pilotage des travaux). Les différentes phases d'études sont soumises aux marchés publics. Elles font l'objet d'appels d'offres sur la base de cahiers des charges spécifiques et d'adjudications en fonction de différents critères d'éligibilité, dont le prix.

Le Chef de projet Mobilité et aménagements des espaces publics précise que l'objectif des phases préliminaires est de définir un cahier des charges avec des mandataires environnement et des écologues, qui permettra de donner tout le champ des possibles pour recoudre les réseaux écologiques entre eux. On est dans une phase diagnostic pour l'instant.

Un commissaire revient sur la question des communes avoisinantes. Il estime que la solidarité est importante, mais que se passe-t-il concrètement pour Lutry, Pully ou Le Mont ?

Conseil communal de Lausanne

La Municipale et le chef de service répondent conjointement à la question. Le BHNS sur Crisser, Renens et Prilly est en cours de réalisation.

Sur Pully, le projet est en cours de procédure.

Il n'y pas de BHNS sur le Mont mais des développements coordonnés avec Lausanne sur des lignes spécifiques (3/21 et 22).

Prélaz-Saint-François est maintenant lié au projet du tram. La Municipalité attend une réponse de l'Office Fédéral des Transports concernant le permis. Si l'office octroie le permis, on pourra aller de l'avant sur les BHNS de ce tronçon.

Le projet sur Paudex est abandonné. Lutry développe un projet de requalification qui intègre des aménagements en faveur des transports publics pour atteindre une vitesse commerciale de 18 km/h. De façon globale, les préavis BHNS sont de compétence et de gouvernance communales, mais chaque commune porte ses projets, les monte et sollicite les crédits. Les communes se coordonnent et connaissent les tronçons des unes et des autres, ce qui permet d'assurer une cohérence d'aménagement.

La page 3 du préavis précise qu'au nord, les BHNS s'arrêtent à Bellevaux.

Une commissaire demande pourquoi les BHNS ne vont pas jusqu'à Maillefer.

La Municipale précise que les travaux les plus importants en lien avec les BHNS s'arrêtent à Bellevaux. Les deux choses ne sont pas liées. **Le Chef de projet** précise que le terminus n'est pas prévu à Bellevaux pour cette ligne. Toutes les lignes continueront d'aller en direction du Mont, Maillefer, etc.

Discussion point par point :

- *4. Contexte et objectifs*

Une commissaire estime qu'il faudrait dire que l'objectif principal est le gain d'efficacité des TP et l'accessibilité de ces transports à pied. L'accent doit être mis sur l'efficacité des transports par rapport à la création d'espaces conviviaux, que l'on peut trouver ailleurs. Elle souhaite formuler un vœu dans ce sens.

La Municipale répond que dans un monde idéal on atteindra l'ensemble des objectifs. L'efficacité est indispensable pour obtenir les cofinancements.

- *6.3.1 Calendrier intentionnel*

Un commissaire revient sur la Borde et ne comprend pas pourquoi ce tronçon est le dernier à être requalifié puisqu'il démarrera en 2028. Il demande si d'autres choses seront faites d'ici-là. Ce tronçon en vélo ou en bus est très inconfortable.

La Municipale entend la frustration due aux longs temps de réurbanisation. La Ville n'a pas encore les cofinancements, ce qui retarde les choses. Il n'y a pas de gros crédits prévus pour refaire le revêtement de ce tronçon, même si du maintien est prévu. Sur le Tunnel, des aménagements provisoires sont prévus.

Le chef de service précise que l'entretien constructif est annuellement fait sur le réseau routier communal afin que les cyclistes et les bus circulent de manière

Conseil communal de Lausanne

sécurisée. La rigueur de cet hiver a peut-être endommagé la voirie de la Borde et des travaux locaux d'entretien seront peut-être nécessaires cet été.

Une commissaire demande pourquoi le démarrage du chantier commence aussi tard à la Borde alors que les autres parties commencent en 2026.

La Municipale répond qu'il y a un enjeu de cofinancements, mais ce planning permet aussi de ne pas impacter au même endroit sur la même durée. Pour la place du Tunnel, les travaux sont très localisés et les aménagements provisoires seront en place, donc une habitude de mobilité aura déjà été prise. Les projets en deux phases permettent aussi de tester en direct les idées. La circulation ne sera pas interrompue pour ce tronçon.

- 6.3.2 Coûts et financement

Une commissaire pose une question concernant le coût total du préfinancement sans les coûts à partir de la mise à l'enquête. Pour le projet Riponne-Tunnel, le préavis précédent mentionnait 600'000 francs pour le concours d'idées¹. La Municipalité peut-elle confirmer ce chiffre ? Pour le contrat de quartier d'Entrebois, y a-t-il eu un investissement de la Ville ?

La Municipale répond que les spécialistes sont des employé·e·s de la Ville qui travaillent pour la direction Enfance, jeunesse et quartiers. Il peut y avoir ensuite des impacts sur les budgets des services si des travaux sont nécessaires pour améliorer la sécurité des écoliers et écolières, par exemple, ou pour poser des bancs. Le crédit-cadre annuel sert notamment à financer ce genre de projet.

Le Chef de service rappelle que le concours d'idées porté par la direction Culture et développement en 2019 portait sur les deux places Riponne et Tunnel. Le montant sollicité dans ce préavis concerne la suite des études uniquement sur la place du Tunnel.

La Municipale ajoute que ce sont les règlements qui impliquent cette procédure. Pour les petits projets, on peut parfois avoir juste le compte d'attente. Pour les projets plus conséquents, il y a besoin d'un préavis pour les crédits d'étude. On demande à la Commission des finances d'ouvrir un compte d'attente, jusqu'à 350'000 francs. Si cette commission valide cette demande, la Municipalité peut engager le compte. Mais c'est toujours le Conseil qui a le dernier mot et qui doit régulariser le compte d'attente, ce que fait le préavis. En l'occurrence, les deux comptes d'attente ont déjà été validés par la Commission des finances.

- 12. Subventions

Un commissaire demande des précisions quant aux cofinancements fédéraux. S'il a bien compris, le cofinancement n'a été obtenu que sur l'axe PP8. Les deux autres feront-ils donc partie du prochain PALM ?

¹ Il s'agit du rapport-préavis n° 2017/48, « Demande d'un crédit d'investissement pour l'organisation d'un concours d'urbanisme et la définition d'une image directrice pour l'aménagement du secteur Riponne-Tunnel/Réponses postulat M. Philippe Mivelaz et pétition Association des usages du parking Riponne ».

Conseil communal de Lausanne

La Municipale ajoute que pour Aloys-Fauquez ainsi que Saint-François-Pully, les cofinancements fédéraux et cantonaux ont été obtenus. En ce qui concerne la Borde, on doit encore les requérir.

Un commissaire demande pour quelle raison la subvention cantonale aux études n'apparaît que sur PP8.

Le chef de service répond que ce sont des PALM différents. Dans le PALM de première génération (2007), la Confédération a cofinancé les projets de BHNS sur la base d'un benchmark qui a desservi le montant du cofinancement fédéral. Le Canton a donc mis un complément identique à celui de la Confédération, soit 20 millions, pour soutenir le développement de ces projets. Dès la génération du PALM 2012, la confédération a revu ses critères d'analyse et cofinance les projets des BHNS au même titre que les projets de trams et de métros avec des taux de 35 à 40%, les cofinancements sont ainsi beaucoup plus élevés.

- *13.2 Charges d'exploitation*

Un commissaire demande sur quel taux et quel montant les charges d'intérêts sont calculés.

La Municipale répond que, lorsque l'on fait des rapports-préavis, la Municipalité donne un coût des charges financières modélisé au Conseil. Elle ne va pas solliciter de trésorerie spécifique par préavis. La trésorerie est générée d'un point de vue global. Le Service des finances calcule les charges d'intérêts sur le coût moyen d'amortissement, avec un taux défini. Ce taux est adapté en fonction de plusieurs éléments, dont le taux moyen de la dette².

- *14. Conclusions*

Un vœu est formulé par **l'une des commissaires** : « Les membres de la commission souhaitent que la Municipalité indique de façon claire aux intervenant·e·s dans les différentes études de prioriser le gain en efficacité des transports publics et leur accessibilité par les piéton·ne·s. »

La discussion est ouverte concernant le vœu.

² 1. *Concernant les charges d'amortissement, le crédit de CHF 6.7 mios est amorti linéairement sur 5 ans tel que mentionné au chapitre 13.2. Le montant indiqué résulte simplement du calcul suivant : CHF 6.7 mios / 5 ans = CHF 1'340'000.- / an.*

2. *La charge d'intérêt est calculée selon la formule usuelle dans les préavis, sur un montant de CHF 6.7 mios avec un taux d'intérêt de 1.5 % : CHF 6.7 mios x 0.55 x 1.5 % = CHF 55'300.-.*

A noter que le « 0.55 » dans la formule permet de prendre en considération l'investissement moyen à travers le temps.

Conseil communal de Lausanne

Une commissaire comprend l'objectif du vœu, mais il faut prendre en compte le tout, comme les enjeux écologiques et de requalification des espaces. Le fait d'aller très vite quelque part est tout aussi important que d'avoir des bus réguliers. Elle n'est pas favorable à ce vœu, même si elle est certaine que, dans la pratique, il sera mis en œuvre.

La Municipale affirme qu'en principe, même si la Municipalité donne un cahier des charges global, chaque mandataire priorise naturellement sa thématique. Les mandataires mobilité vont donc *de facto* prioriser le gain de temps.

Deux commissaires estiment que le terme efficacité n'est pas uniquement en termes de vitesse, mais aussi de confort, de bonnes cadences et sans changement de transport.

Certains commissaires partagent les préoccupations du vœu.

Un commissaire comprend l'intention du vœu, mais pour une fois – et il faudrait que ce soit systématique – on voit l'ensemble des politiques publiques actuelles dans ce préavis. La conception du projet offre un tout cohérent, indissociable, qui répond aux enjeux de cette décennie. Il ne peut soutenir ce vœu qui donnerait un mauvais signal.

Conclusion(s) de la commission :

Vœu : « Les membres de la commission souhaitent que la Municipalité indique de façon claire aux intervenant·e·s dans les différentes études de prioriser le gain en efficacité des transports publics et leur accessibilité par les piéton·ne·s »

Résultat du vote du vœu : 5 oui ; 7 non ; 0 abstention

Les commissaires refusent le vœu proposé.

Déterminations de la commission (vote)

Vote : 10 oui 0 non 2 abstentions

La commission accepte le préavis soumis par la Municipalité.

La présidente lève la séance à 18h35.

Lausanne, le 28 mars 2023

Le rapporteur/la rapportrice :

Maurane Vouga

