

Réponse de la Municipalité

**à l'interpellation de Monsieur Jean-Daniel Henchoz
déposée le 24 avril 2018**

« Coup d'arrêt à la ligne 24 ? »**Rappel de l'interpellation**

« Préalablement, j'entends rappeler le préavis N° 2016/15, adopté le 10 mai 2016 par le Conseil, avec sa configuration et ses incidences sur certains sites et ses aspects financiers. Mais ce n'est pas, quoique, le but de cette interpellation.

Le 15 janvier 2018, la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal vaudois (CDAP) rendait un jugement faisant une large application de l'art. 15 de la loi sur l'égalité pour les handicapés, en abrégé LHand. En bref, il fait suite à une opposition de l'AVACAH (Association Vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés) s'opposant à l'architecture liée aux arrêts projetés, qui ne respectaient pas la norme VSS640 075, se rapportant à la largeur et à la hauteur des quais, afin d'en garantir l'accès aux personnes en situation de handicap. La Municipalité ayant levé cette opposition, l'AVACAH a recouru afin d'obtenir l'application de la norme VSS 640 0075 et a obtenu gain de cause.

Au moment où nous planchons sur le préavis N° 2018/03 « Politique d'accessibilité universelle », il n'est pas question de discuter cette décision de la Cour sur le fond. Pour les raisons que je viens d'énoncer, je comprends aussi les raisons qui ont incité la Municipalité à ne pas recourir contre ce jugement.

Néanmoins c'est la situation créée par l'adoption du préavis N° 2016/15 « Ligne 24 » et la sentence judiciaire qui m'inspirent les questions suivantes. »

Préambule

Le projet d'aménagement de la nouvelle ligne de bus « Ligne tl 24 Parcours olympique » a pour objectif de relier le quartier de la Bourdonnette à la Tour Haldimand, en desservant la zone de détente de Vidy, les sites du Comité International Olympique (CIO) ainsi que le campus universitaire. Il prend également en compte les demandes des habitants du quartier de la Bourdonnette qui souhaitent voir le retour d'une liaison sans transbordement avec Ouchy, assurée auparavant par la ligne tl 2 suite à la mise en place du réseau tl 2008, avec la mise service du métro m2.

Le contexte « technique » a passablement évolué depuis la publication de l'arrêt de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal vaudois (CDAP) lié au recours déposé en septembre 2016 sur la non-conformité du projet avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) et, même si le sujet est en constante évolution, des premiers retours d'expériences relatifs à la construction d'une nouvelle typologie d'arrêts de bus permettent de mieux apprécier la situation. La Municipalité n'a pas souhaité faire recours auprès du Tribunal fédéral : elle a préféré étudier rapidement un projet adapté, tout en conservant les principes initiaux, liés à cette nouvelle offre.



Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : La Municipalité ne doit-elle pas une information idoine au Conseil communal ?

Dès réception de l'arrêt de la CDAP, fin janvier 2018, la Municipalité a souhaité aller rapidement de l'avant, en collaboration avec les tl, en proposant un projet entièrement adapté et mis aux normes tout en menant une discussion constructive avec les recourants.

Fondamentalement, le projet n'est pas remis en question. Il s'agit avant tout d'adaptations constructives des quais des arrêts de bus.

Le Conseil communal a été informé des intentions de la Municipalité dans le cadre du traitement de la réponse de la Municipalité à la motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts - "Pour des transports publics plus performants au sud de la Ville - Des bus à haut niveau de service entre l'EPFL et Lutry" (Rapport-préavis N° 2016/70), lors de la séance du Conseil communal du 30 janvier 2018. Cette information a été relayée dans un article paru dans le 24 Heures le mardi 6 février 2018. L'autorisation de financer le surcoût découlant de l'adaptation du projet, estimé à CHF 450'000.- TTC, a été donnée par votre Commission des finances le 25 avril 2018. La décision d'adapter la ligne 24 des tl «Parcours olympique» aux personnes à mobilité réduite a fait l'objet d'une actualité municipale le 26 avril 2018.

Question 2 : La Municipalité a-t-elle failli en sous-estimant la LHand et en ne tirant pas profit des expériences d'autres villes de Suisse et de l'étranger lors de la présentation du préavis N° 2016/15 ?

Ces dernières années, la LHand a été complétée par diverses ordonnances. La norme technique VSS, qui émet des recommandations et exigences concernant l'accessibilité aux quais de bus, a été publiée début 2015.

Le projet de la ligne 24 a été conçu courant 2015 ; à cette époque, seuls quelques quais expérimentaux avaient été réalisés en Suisse. Les retours d'expérience, tant dans la conception que dans les aménagements constructifs d'arrêts de bus mis aux normes étaient très limités et très peu représentatifs. Aujourd'hui encore, les quelques exemples bien documentés et cohérents dans leur accessibilité globale, se situent souvent dans des contextes peu urbanisés et font ainsi face à des enjeux externes visiblement plus limités.

Aujourd'hui, forte des expériences faites dans d'autres villes, la Municipalité a pu revoir le projet afin de répondre aux normes de la LHand.

Question 3 : En l'état des choses, le délai de réalisation de la ligne 24 est-il reporté? Jusqu'à quand ?

La Municipalité s'est engagée à revoir le projet, d'entente avec les tl, et de le faire avancer rapidement. Un nouveau projet est à l'étude qui fait l'objet d'une consultation auprès des différents partenaires, avant de suivre à nouveau une procédure complète d'autorisation. En tenant compte des différents délais et de la durée estimée du chantier, la mise en service est planifiée pour juin 2019, soit à temps pour l'inauguration du siège du CIO, sous réserve des différentes ratifications légales liées aux procédures à engager.

Question 4 : Quelles incidences l'arrêt implique-t-il sur les zones d'arrêts tout au long du parcours ?

Les adaptations impliquent une volumétrie globale plus importante des arrêts de bus, la hauteur d'un quai devant être amenée à 22 cm (contre 12 à 13 cm pour un trottoir classique). Les nouvelles exigences relatives aux quais nécessitent des redimensionnements constructifs de tout le périmètre de l'arrêt, le bus devant s'aligner parfaitement au quai pour éviter d'endommager la carrosserie. Ceci nécessite des approches et sorties d'arrêts rectilignes et implique également des réorganisations du stationnement à proximité. Les longueurs d'approche et de sortie sont simulées avec les tl.

S'y ajoutent les contraintes techniques liées aux pentes et dévers minimaux à respecter sur un quai, afin de garantir l'accès aux personnes à mobilité réduite. Les arrêts seront équipés de bordures



spéciales incurvées permettant d'accoster le plus près du quai possible. Il est à noter que deux arrêts ont dû être relocalisés d'environ 70 à 100 mètres, afin de les situer sur des tronçons rectilignes.

Question 5 : Quelles incidences l'arrêt implique-t-il sur l'arborisation tout au long du parcours ?

Ce nouveau projet a été étudié finement afin de tenir compte de l'évolution de l'arborisation des sites et des contraintes constructives liées aux arrêts. Au final, seuls huit arbres seront impactés, contre les dix, initialement prévus.

L'optimisation du nouveau projet permet par ailleurs de dégager localement près de 400 m² de surfaces vertes supplémentaires par rapport au projet initial et de compenser largement l'arborisation touchée.

Question 6 : Question « phare » : cet arrêt va-t-il faire jurisprudence et contraindre la Ville à adapter tous les arrêts des lignes desservies uniquement par des bus ?

A terme, il sera nécessaire de procéder à une appréciation globale du réseau qui tiendra compte des aspects de proportionnalité admis par le cadre réglementaire et normatif.

La Ville de Lausanne n'a pas attendu le résultat du jugement pour avancer dans ses réflexions. Depuis 2015, des retours d'expérience et de la documentation technique sont plus largement disponibles. A ce titre, différents projets en cours ou à venir intègrent cette nouvelle composante, comme les travaux en cours de réalisation à l'avenue Vinet et à la route du Pavement ainsi que les projets à la route de Prilly et à l'avenue d'Ouchy qui seront prochainement mis à l'enquête publique. Ces projets permettront d'alimenter les réflexions sur la conception, la construction et l'exploitation des ces nouvelles infrastructures dans le contexte urbain lausannois et de livrer des clés pour la définition d'une vision d'ensemble des besoins pour la mise aux normes du réseau.

Question 7 : De quelle manière la Municipalité appréhende-t-elle cette situation à futur ?

Aux éléments communiqués au point précédent, il peut être ajouté, que depuis cette législature, les nouveaux projets d'arrêts de bus sont systématiquement étudiés et développés avec l'hypothèse initiale d'une hauteur de quai à +22cm.

Question 8 : Enfin, dès lors que le préavis N° 2016/15 se trouve singulièrement attaqué par le jugement, la Ville n'envisage-t-elle pas une autre variante de ligne touristique et remettant la « serpentine » sur le métier ?

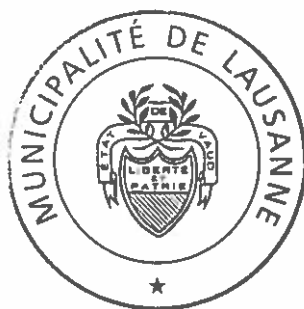
Comme évoqué dans les points précédents, les incidences se limitent à des aspects essentiellement constructifs et ne remettent en cause ni le tracé, ni la localisation des arrêts. Ce projet répond à l'offre multiple (loisirs, touristique, pendulaire) souhaitée par la Ville de Lausanne le long des rives du lac et permet de s'accrocher à d'importantes interfaces de transports publics (m2, m1, CGN, etc.) et de desservir des institutions majeures (CIO, hautes écoles, etc.).

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 24 mai 2018.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod



Le secrétaire
Simon Affolter