

Bulletin du

Conseil communal

Lausanne

N^o 11/I

Séance du mardi 3 septembre 2002, première partie

Présidence de M^{me} Marcelle Foretay-Amy (Les Verts), présidente

Sommaire

Ordre du jour	179
Ouverture de la séance	182

Divers :

1. Prestation de serment de M. Berthold Pellaton (Soc.), remplaçant M ^{me} Geneviève Ziegler (Soc.), démissionnaire, et de M. Antoine Perrin (Lib.), remplaçant M. Philippe Vuillemin (Lib.), démissionnaire	182
2. Séances du Conseil des 10 et 24 septembre	190
3. Organisation de la séance	192

Communications :

1. Parc immobilier scolaire : ouverture de quatre comptes d'attente	186
2. Rue de Genève – Nouvelle ligne tl – Etude de circulation	188
3. Assemblée générale de Lausanne Région le 5 septembre 2002	188
4. Caserne des pompiers – Réfection du sol de la halle principale des véhicules – Ouverture d'un compte d'attente	189

Lettres :

1. Démission de M ^{me} Dominique Diserens (Les Verts), conseillère communale (M ^{me} Dominique Diserens)	182
2. Démission du Parti libéral et de la Commission permanente des pétitions de M. Béat Sutter (Hors parti) (M. Béat Sutter)	182
3. Retrait de la motion de M. Jacques Pernet : «Lausanne, ville propre aussi à l'aube» (M. Jacques Pernet)	183
4. Retrait de la pétition de l'Association vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés (99 signatures): «Stade de Vidy – places de parc pour personnes handicapées» (MM. J.-M. Péclard et A. Huwiler)	183
5. Demande d'urgence de la Municipalité pour les préavis N ^{os} 2002/15, 2002/26 et 2002/29 (Municipalité)	184

Interpellations :

1. «Solution non violente au <problème> des pigeons à Lausanne?» (M ^{me} Christina Maier). <i>Dépôt</i>	189
2. Intentions de la Municipalité concernant la votation fédérale du 22 septembre de la Loi sur le marché de l'électricité (M. Pierre Payot et consorts). <i>Dépôt</i>	189
3. «Quel stand de tir voulons-nous à Vernand?» (M. Yves-André Cavin et consorts). <i>Dépôt</i>	189

Motions :

1.	Etudier la possibilité de transférer des immeubles du patrimoine financier auprès de la Caisse de pensions de la Ville de Lausanne en échange d'immeubles à usage de l'Administration (M. Yves-André Cavin et consorts). <i>Dépôt</i>	189
2.	Pour une radicale amélioration du service au public (M. Eddy Ansermet et consorts). <i>Dépôt</i>	189
3.	Pour un abaissement des frais de chauffage de tous les habitants qui se raccordent au chauffage à distance (M. Charles-Denis Perrin et consorts). <i>Dépôt</i>	246

Pétition :

Classement en «zone de rencontre» du quartier des Fleurettes, actuellement en «zone 30 km/h» (M ^{me} Monique Corbaz et consorts [567 signatures]). <i>Dépôt</i>	184
--	-----

Questions orales	190
-----------------------------------	-----

Préavis :

N° 2002/15	Augmentation du plafond des comptes d'attente (article 97bis du Règlement du Conseil communal). Autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés (article 17 du Règlement du Conseil communal) (Administration générale et finances)	193
	<i>Rapport polycopié</i> de M. Yves-André Cavin, rapporteur	196
	<i>Discussion</i>	197
N° 2002/26	Réalisation du métro M2 Ouchy–Epalinges (Croisettes). Conséquences pour la Ville de Lausanne. Cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions d'une part de l'emprunt de Fr. 214,5 millions à contracter par la société Métro Lausanne-Ouchy SA (LO) (Administration générale et finances, Travaux, Sécurité publique, Sécurité sociale et Environnement)	203
	<i>Rapport</i> de M. Yves-André Cavin, rapporteur	228
	<i>Discussion générale</i>	229
N° 2002/29	Immeuble avenue des Bergières 7, à Lausanne. Extension du Musée Collection de l'Art Brut et transfert du bâtiment au patrimoine administratif (Culture, Sports, Patrimoine)	233
	<i>Rapport polycopié</i> de M. Alain Hubler, rapporteur	238
N° 202	Etude de mesures propres à rendre le coût du chauffage à distance supportable pour les locataires. Réponse à la motion de M. Pierre Payot (Services industriels)	242
	<i>Rapport de majorité: rapport polycopié</i> de M. Roger Cosandey, rapporteur	244
	<i>Rapport de minorité: rapport polycopié</i> de M. Pierre Payot, rapporteur	244
	<i>Discussion</i>	245

Ordre du jour

11^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 3 septembre 2002 à 18 h 00 et 20 h 30

A. OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Prestation de serment de MM. Berthold Pellaton (Soc.) et Antoine Perrin (Lib.), remplaçant M^{me} Geneviève Ziegler (Soc.) et M. Philippe Vuillemin (Lib.), démissionnaires.
2. Communications.

B. QUESTIONS ORALES

C. RAPPORTS

3. *Rapport-préavis N° 202*: Etude de mesures propres à rendre le coût du chauffage à distance supportable pour les locataires. Réponse à la motion de M. Pierre Payot. (SI). *Rapport de majorité*: ROGER COSANDEY; *rapport de minorité*: PIERRE PAYOT.
4. *Motion de M. Philippe Braun* demandant à la Municipalité d'entreprendre une étude qui permettrait de montrer que la vente d'appartements de vacances à des étrangers serait bénéfique au développement de la ville. (AG). OSCAR TOSATO.
5. *Rapport-préavis N° 248*: Réponse à la motion Ph. Braun pour l'harmonisation des horaires des écoles enfantines et primaires. (EJE). SYLVIANNE BERGMANN.
6. *Préavis N° 2002/7*: Création d'une association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service des taxis. (SP). BERNARD RAVUSSIN.
7. *Préavis N° 2002/11*: Vente d'une parcelle forêt à la Commune de Sévery. (CSP). JEAN-LOUIS BLANC.
8. *Motion de M. Pierre Dallèves* pour un frein aux dépenses lausannoises. (AGF). CHRISTINA MAIER.
9. *Préavis N° 2002/15*: Augmentation du plafond des comptes d'attente (article 97 bis du Règlement du Conseil communal). Autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés (article 17 du Règlement du Conseil communal). (AGF). YVES-ANDRÉ CAVIN.

10. *Préavis N° 2002/23*: Lausanne, capitale olympique. Demande de crédit cadre. (CSP). JACQUES PERNET.

11. *Préavis N° 2002/24*: Station d'épuration des eaux usées de la région lausannoise (STEP). Réalisation d'installations complémentaires de réduction des oxydes d'azote (DeNOx) et du monoxyde de carbone. (Trx). PIERRE SANTSCHI.

12. *Préavis N° 2002/26*: Réalisation du métro M2 Ouchy-Epalinges (Croisettes). Conséquences pour la Ville de Lausanne. Cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions d'une part de l'emprunt de Fr. 214,5 millions à contracter par la société Lausanne-Ouchy (LO). (AGF, Trx, SP, SSE). YVES-ANDRÉ CAVIN.

13. *Préavis N° 2002/29*: Immeuble avenue des Bergières 7, à Lausanne. Extension du Musée Collection de l'Art Brut et transfert du bâtiment au patrimoine administratif. (CSP). ALAIN HUBLER.

D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX

INITIATIVES

14. *Motion de M. Yves-André Cavin et consorts* demandant à la Municipalité d'améliorer la situation des transports publics sur l'avenue d'Echallens. (10^e). DISCUSSION PRÉALABLE.
15. *Motion de M^{me} Françoise Crausaz et M. Gilles Meystre*: «Une série d'émissions qui dévoile et fait vivre les différents quartiers lausannois: un outil d'intégration aujourd'hui et de mémoire demain.» (10^e). DISCUSSION PRÉALABLE.
16. *Motion de M. Serge Segura et consorts* pour la création d'une unité de police cycliste. (10^e). DISCUSSION PRÉALABLE.
17. *Motion de M. Alain Hubler* pour du logement mixte à Beau-Séjour. (10^e). DISCUSSION PRÉALABLE.
18. *Motion de M^{me} Andrea Egli* pour la création d'un statut de délégué associatif. (10^e). DISCUSSION PRÉALABLE.

INTERPELLATIONS

19. *Interpellation de M. Gilles Meystre et consorts*: «Agissements symboliques à plus d'un titre...» (2^e). DISCUSSION.*

20. *Interpellation de M. André Mach et consorts*: «Immeubles rue Curtat 5, 14 à 22 et avenue Menthon 9, quelles suites?» (3^e). DISCUSSION.*

21. *Interpellation de M^{me} Diane Gilliard*: «Musique rock à Lausanne: une salle ou deux? ou: «Un nouveau club de rock en 2060»». (9^e/01). DISCUSSION.*

22. *Interpellation de M^{me} Claire Attinger Doepper et consorts*: «Lausanne et la francophonie». (5^e). DISCUSSION.*

23. *Interpellation de M^{me} Mireille Cornaz et consorts* sur l'avenir du MédiaCentre des écoles lausannoises. (3^e). DISCUSSION.*

24. *Interpellation de M. Jean-Yves Pidoux et consorts* pour des heures d'ouverture incitatives de la déchetterie du Vallon. (6^e). DISCUSSION.*

25. *Interpellation de M. Jacques Ballenegger* concernant l'éventuelle implantation d'un musée à Bellerive. (8^e). DISCUSSION.

Prochaines séances: [10.9, 19 h 30, extra-muros], 24.9, 8.10, 29.10, 12.11 (18 h, séance double), 26.11, 10.12 (18 h, séance double), 11.12 (19 h, en réserve).

Au nom du Bureau du Conseil:

La présidente: Marcelle Foretay-Amy
Le secrétaire: Daniel Hammer

POUR MÉMOIRE

I. RAPPORTS

3.9.02 *Préavis N° 2002/36*: Admissions à la bourgeoisie de Lausanne. (AGF). COMMISSION DES NATURALISATIONS.

13.11 *Pétition des habitants du quartier et des usagers de la piscine de Montchoisi* concernant les travaux de transformation et de réfection de la patinoire et de la piscine du parc de Montchoisi. (SPS, Travaux). COMMISSION DES PÉTITIONS.

11.12 *Pétition de M. Marc Ospelt et consorts* demandant la mise à disposition d'abris de la Protection civile pour pallier la pénurie d'appartements à Lausanne. (SSE.) COMMISSION DES PÉTITIONS.

* Développement et réponse envoyés aux conseillers communaux.

11.12 *Pétition du collectif de soutien aux sans-papiers du canton de Vaud* concernant les arrestations des sans-papiers. (SPS). COMMISSION DES PÉTITIONS.

21.1 *Pétition de M. Carl Kyril Gosswiler*: «Pour le respect des articles 66 et 67 RCCL». COMMISSION DES PÉTITIONS.

5.3 *Motion de M^{me} Andrea Eggli* pour l'adhésion de notre Ville à Attac. (AGF). ROGER HONEGGER.

19.3 *Pétition de M^{me} A. Sattiva, M. A. Müller et consorts* (493 sign.): «France – Collonges – Maupas.» (Travaux). COMMISSION DES PÉTITIONS.

7.5 *Préavis N° 2002/9*: Forêts des berges des ruisseaux lausannois. Interventions sylvicoles destinées à rattrapper le retard d'exploitation des forêts riveraines. (CSP). ANDRÉ GEBHARDT.

7.5 *Motion de M. Jacques Pernet* demandant à la Municipalité de tout mettre en œuvre pour que les cyclistes se soumettent à des «règles d'habillement» leur permettant d'être mieux vus et d'être un peu mieux protégés. (SP). ANNE DÉCOSTERD.

7.5 *Motion de M. Pierre Payot et consorts* demandant la modération des augmentations de traitement des membres de la Municipalité et des hauts fonctionnaires. (AGF). GÉRALDINE SAVARY.

28.5 *Préavis N° 2002/17*: Mise en conformité des citernes de Pierre-de-Plan. (SI). RAPHAËL ABBET.

28.5 *Motion de M. Georges Arthur Meylan et consorts*: «De la lumière, aussi pour les piétons.» (Trx, SI). PIERRE-HENRI LOUP.

28.5 *Préavis N° 2002/19*: Addenda au PPA concernant les terrains compris entre la rue du Petit-Chêne, le chemin de Mornex, le chemin privé des Charmettes et le chemin privé de Richemont, N° 585 du 26 juillet 1978. (Travaux). MAGALI ZUERCHER.

1.7 *Rapport-préavis N° 2002/22*: Plan directeur du sport. Politique municipale en matière de sport. Réponse aux motions D. Roubaty et O. Français. (CSP). DINO VENEZIA.

1.7 *Préavis N° 2002/25*: Société coopérative Logement Idéal. Projet de construction d'un bâtiment comprenant 27 logements subventionnés, une consultation psychiatrique ambulatoire, des locaux scolaires et un parking souterrain de 45 places à l'avenue d'Echallens 9. Constitution d'un droit de superficie. Octroi des aides publiques prévues par la Loi du 9 septembre 1975 sur le logement. Octroi d'un cautionnement solidaire. Demande de crédit d'équipement pour les locaux scolaires. (SSE, EJE, CSP). FABRICE GHELFI.

1.7 *Préavis N° 2002/27*: Quartier de Prélaz. Réaménagement et réfection partielle de la voirie de l'avenue de Morges, du chemin de Renens et de la rue Couchirard. (Trx, SP, SSE, SIL). DENIS PACHE.

3.9 *Motion de M^{me} Géraldine Savary et consorts* pour le renforcement des mesures de modération des vitesses de circulation, de diminution des nuisances et d'amélioration de la sécurité dans le cadre du réaménagement de la rue Centrale et des rues avoisinantes. (Trx, SP). JACQUES BALLENEGGER.

3.9 *Préavis N° 2002/30*: Immeubles place de la Palud 21 et 21 bis, à Lausanne. Rénovation des bâtiments avec création de nouveaux logements. (CSP). JEAN-CHRISTOPHE BOURQUIN.

3.9 *Pétition du POP et Gauche en mouvement – Section Lausanne (6692 sign.)*: «Touche pas à ma poste!» (AGF). COMMISSION DES PÉTITIONS.

II. INTERPELLATIONS

7.9.99 *Interpellation de M. Béat Sutter* au sujet de l'avenir de notre Casino de Montbenon. (11^e/99). DISCUSSION.

9.4 *Interpellation de M. Alain Bron*: «Place ou parking de l'Europe?». (6^e). DISCUSSION.

7.5 *Interpellation de M. Claude-Olivier Monot*: «Situation paradoxale au Jardin-Famille.» (7^e). DISCUSSION.

Séance

du mardi 3 septembre 2002, première partie

Membres absents excusés: M^{me} Marie-Ange Brélaz-Buchs, M. Fabrice Ghelfi, M^{me} Diane Gilliard, M. Michel Julier, M. André Mach, M. Jean Mpoy, M^{me} Solange Peters, M. Dino Petit, M. Blaise Michel Pitton, M. Pierre Santschi, M. Gianni John Schneider.

Membres absents non excusés: M. Alain Bron, M. Marc-Olivier Buffat, M. André Gebhardt, M. Gilles Meystre, M^{me} Géraldine Savary, M. Filip Uffer.

Membres présents	82
Membres absents excusés	11
Membres absents non excusés	6
Effectif actuel	<u>99</u>

A 18 heures, en la salle du Conseil communal de l'Hôtel de Ville:

La présidente: – Je déclare ouverte cette 11^e séance du Conseil communal de Lausanne.

Prestation de serment de M. Berthold Pellaton (Soc.), remplaçant M^{me} Geneviève Ziegler (Soc.), démissionnaire, et de M. Antoine Perrin (Lib.), remplaçant M. Philippe Vuillemin (Lib.), démissionnaire

La présidente: – Nous allons procéder à une double prestation de serment et je prie MM. les huissiers de faire entrer les deux nouveaux élus. Mesdames et Messieurs, veuillez vous lever.

(Ainsi est-il fait. On procède alors à la solennisation de la promesse légale de MM. Berthold Pellaton et Antoine Perrin.)

La présidente: – Je prends acte de votre serment et vous félicite de votre accession au Conseil communal de Lausanne. Je vous remets l'extrait du procès-verbal de l'Assemblée de commune certifiant votre élection.

Démission de M^{me} Dominique Diserens (Les Verts), conseillère communale

Lettre

Dominique Diserens
Aurore 1
1005 Lausanne

Recommandé

Madame Marcelle Foretay-Amy,
Présidente du Conseil communal

Lausanne, le 9 août 2002

Démission de la fonction de conseillère communale

Madame la Présidente,
Chère Madame, Cher Monsieur,

J'ai le regret de vous faire part ici de ma décision de démissionner de la fonction de conseillère communale à Lausanne avec effet immédiat et ce, pour des raisons de santé.

Veuillez croire, Madame la Présidente, Chère Madame, Cher Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

(Signé) *Dominique Diserens*

Copie: M. P. Santschi, président du groupe des Verts, Conseil communal.

La présidente: – M^{me} Dominique Diserens quitte notre Conseil après neuf mois d'activité. Nous la remercions pour le travail accompli et formons nos meilleurs vœux pour sa santé.

Démission du Parti libéral et de la Commission permanente des pétitions de M. Béat Sutter (Hors parti)

Lettre

Béat Sutter
Conseiller communal
Avenue de Chailly 60
1012 Lausanne

Madame Marcelle Foretay-Amy
Présidente du Conseil communal
1003 Lausanne

Lausanne, le 30 août 2002

Concerne: démission comme membre de la Commission des pétitions.

Madame la Présidente,

Je vous informe que, suite à des divergences avec certains collègues de mon groupe, j'ai quitté le Parti libéral. Il ne s'agit pas d'un acte pris à la légère, mais d'une décision mûrement réfléchie. Dommage pour la base de ce groupe politique qui m'aime bien.

En conséquence, je vous présente, avec beaucoup de regrets, ma démission comme membre de la Commission des pétitions.

Par contre, je continuerai à siéger au Conseil communal en tant qu'indépendant. Ce nouveau statut me permettra dorénavant d'affirmer librement mes convictions à la tribune, ainsi que celles de mon électorat.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, mes salutations les meilleures.

(Signé) *Béat Sutter*, conseiller communal

**Retrait de la motion de M. Jacques Pernet:
«Lausanne, ville propre aussi à l'aube»¹**

Lettre

Jacques Pernet
Hôtelier EHL,
Vice-président de «Hôtellerie Vaudoise»,
Membre du Comité Exécutif
de la Société Suisse des Hôteliers,
Conseiller communal de Lausanne,
Membre de la Constituante du Canton de Vaud

Conseil communal de Lausanne
A l'att. de Madame la Présidente
Case postale 3280
1002 – Lausanne

Lausanne, le 18 juillet 2002

Concerne: motion «Lausanne, ville propre aussi à l'aube».

Madame la Présidente,

La commission a siégé le 1^{er} juillet 2002.

A la suite des explications reçues par la Municipalité et des mesures prises depuis (ma motion date de l'été 2001), j'ai acquis la ferme impression que ce sujet est pris très au sérieux par les services concernés et que de nombreuses améliorations ont été et seront mises en place.

Aussi ai-je décidé de retirer ma motion.

¹BCC 2002, T. I (N° 5), p. 429.

Je vous suis reconnaissant de prendre note de ce qui précède et vous présente, Madame la Présidente, mes salutations respectueuses.

(Signé) *Jacques Pernet*

**Retrait de la pétition de l'Association vaudoise pour
la construction adaptée aux handicapés (99 signatures):
«Stade de Vidy – places de parc pour personnes
handicapées»²**

La présidente: – Nous avons reçu de l'AVACAH (Association vaudoise pour la construction adaptée aux handicapés) la lettre suivante:

Lettre

Association vaudoise pour la construction
adaptée aux handicapés

Direction de la sécurité publique
Service de la circulation
Ch. de Couvaloup 6, C.P. 2100
1002 Lausanne

A l'att. de M. Philippe Coquerand

La Sarraz, le 16 juillet 2002

V/réf 4545/cd/cs

Accès pour personnes handicapées zone de Vidy

Monsieur,

C'est avec une grande satisfaction que nous avons pris connaissance de votre courrier du 26 juin 2002. Nous avons pris bonne note que vous allez installer prochainement un cylindre Eurokey pour la commande de la borne escamotable de Vidy.

Lors de ladite installation, il serait utile que nous soyons présents, afin de vérifier que les personnes handicapées puissent actionner le système sans sortir de leur véhicule. Nous vous prions donc de bien vouloir nous contacter à ce sujet.

Au nom de toutes les personnes handicapées ayant signé la pétition, nous vous remercions d'avoir accédé à notre demande. Vu votre engagement à installer ce système nous retirons notre pétition.

En vous remerciant d'en prendre note, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

²BCC 2002, T. I (N° 6), p. 450.

(Signé) *J.-M. Péclard*, délégué technique, et *A. Huviler*,
membre du comité

Copie: Municipalité de Lausanne, place de la Palud 2,
1002 Lausanne
Conseil communal, M. Daniel Hammer,
Hôtel de Ville, place de la Palud 2, 1002 Lausanne

**Demande d'urgence de la Municipalité
pour les préavis N°s 2002/15, 2002/26 et 2002/29**

Lettre

Madame Marcelle Foretay-Amy
Présidente du Conseil communal
Hôtel de Ville
1002 Lausanne

Lausanne, le 29 août 2002

Séance du Conseil communal du 3 septembre 2002

Madame la Présidente,

Ayant examiné l'ordre du jour de la séance susmentionnée,
la Municipalité vous demande de bien vouloir traiter en
urgence les préavis suivants:

Ch. 9 – Préavis N° 2002/15: Augmentation du plafond des
comptes d'attente (article 97 bis du Règlement du Conseil
communal). Autorisation générale de constituer des asso-
ciations et des fondations ou d'y adhérer, de constituer des
sociétés commerciales ou d'acquérir des participations
dans des sociétés (article 17 du Règlement du Conseil
communal).

Motif: *Il est nécessaire que le Conseil statue à court terme
sur l'autorisation générale, valable pour toute la législa-
ture, demandée dans ce préavis, certaines opérations se
trouvant bloquées.*

Ch. 12 – Préavis N° 2002/26: Réalisation du métro M2
Ouchy–Epalinges (Croisettes). Conséquences pour la Ville
de Lausanne. Cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions
d'une part de l'emprunt de Fr. 214,5 millions à contracter
par la société Lausanne-Ouchy (LO).

Motif: *La décision doit être coordonnée avec celles que le
Grand Conseil est appelé à prendre.*

Ch. 13 – Préavis N° 2002/29: Immeuble avenue des Ber-
gères 7, à Lausanne. Extension du Musée Collection de l'Art
Brut et transfert du bâtiment au patrimoine administratif.

Motif: *Les travaux devraient être terminés pour une expo-
sition consacrée à Louis Soutter qui se déroulera simulta-
nément dans plusieurs musées au printemps 2003.*

D'avance, nous vous remercions de la suite que vous
voudrez bien donner à la présente et vous prions d'agréer,
Madame la Présidente, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:
Le syndic: Daniel Brélaz
Le secrétaire: François Pasche

**Pétition de M^{me} Monique Corbaz et consorts
(567 signatures): Classement en «zone de rencontre»
du quartier des Fleurettes, actuellement
en «zone 30 km/h»**

Dépôt

Groupe d'habitants pour
la «Rue Jardin – zone de rencontre»
du quartier des Fleurettes
p.a. Monique Corbaz
9, ch. des Fleurettes
1007 Lausanne
Tél.: 021 616 92 94

Madame Marcelle Foretay-Amy
Présidente du Conseil communal
Hôtel de Ville
1002 Lausanne

Lausanne le 22 juillet 2002

Madame la Présidente,

Suite à notre rencontre avec M. le syndic D. Brélaz qui
nous a indiqué la marche à suivre, nous, habitants du
quartier des Fleurettes et environs, vous remettons notre
pétition demandant l'obtention du classement de notre
quartier, actuellement zone à 30 km/h en zone de rencontre
(art. 22b OSR).

Elle s'inscrit dans une démarche d'habitants du quartier qui
ont envie de vivre leurs rues autrement; vous pourrez le
découvrir dans le dossier annexé.

Les signatures des pétitions ont été essentiellement récol-
tées lors de notre première «Rue Jardin», le samedi 1^{er} juin.
En quatre heures, 380 signatures ont été recueillies. Les
quelques signatures extérieures au quartier proviennent de
gens directement concernés (leurs enfants y sont gardés, ils
y travaillent, etc.).

En fin de compte, 456 adultes et 111 enfants, soit au total
567 personnes ont signé la pétition.

Faut-il encore rappeler l'engagement des habitants du
quartier pour imaginer et réaliser différents projets qui tous
ont tendu vers une amélioration de la qualité de la vie et où
chacun a pu s'investir à sa mesure?

1. Pétition pour l'obtention du ralentissement de la circulation ayant abouti à la création d'une zone à 30 km/h.
2. Création et promotion du Pédibus en 1998.
3. Soutien collectif au maintien d'une épicerie de quartier en 2001.
4. Regroupement d'habitants du quartier autour du projet «Rue Jardin» en avril 2002 et demande de la création d'une «zone de rencontre».

Nous tenons à remercier ici la Ville de Lausanne qui, jusqu'alors, a toujours manifesté son intérêt et son soutien à nos initiatives.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous prêterez à notre dossier et nous tenons à votre disposition pour vous rencontrer si vous le souhaitez.

Veuillez recevoir, Madame la Présidente, nos salutations respectueuses.

(Signé) *Monique Corbaz pour un groupe d'habitants du quartier des Fleurettes* (567 signatures)

En annexe: dossier «Rue Jardin – zone de rencontre» et la pétition.

ZONE DE RENCONTRE. RUE JARDIN

Situation actuelle

Dans le quartier Sous-Gare, il est un lieu particulièrement sympathique: la région limitée par la rue des Fleurettes, celle du Mont-Tendre, des Epinettes et le chemin de Fontenay.

La population y est panachée, les familles y côtoient des personnes âgées, les villas jouxtent les appartements subventionnés et les enfants nombreux jouent dans la joyeuse indiscipline de leur âge.

Tout ce petit monde aime à se parler et les rencontres impromptues, souvent, allongent le temps du chemin.

Cela est fort bien certes, mais, comme il est dit dans certains cahiers d'écolier, «peut faire mieux»...

Le territoire dévolu aux piétons, limité par une bande de peinture jaune, ne permet pas de cheminer côte à côte et le 30 km/h ne suffit pas toujours à restreindre la soif de vitesse de certains.

L'idée initiale

C'est sur ce terrain et en plusieurs étapes que germent et croissent les idées d'une «zone de rencontre» et de «la rue jardin».

Au début du printemps 2002, une habitante du quartier, éducatrice et mère de famille, M^{me} Monique Corbaz, imagine...

Le week-end, jours de faible trafic, la rue se transforme, le piéton y devient prioritaire.

Cette idée simple, elle en fait part aux habitants concernés et distribue dans les 699 boîtes aux lettres de l'actuelle zone 30 km/h un papillon vert.

Dans l'attente de cette réunion, elle apprend l'existence légale du concept de «zone de rencontre».

Trois réunions

Le 8 avril au soir, dix-sept personnes sont présentes et plusieurs absents font part de leur intérêt. Les points suivants sont à l'ordre du jour:

- Le film *A la conquête de ma rue* est présenté.
- M^{me} Corbaz donne diverses informations sur la notion de zone de rencontre.
- Il est décidé de lancer les pétitions (une pour enfants et une pour adultes) dont on trouve le texte introductif en annexe.

Elle a plusieurs buts:

- Demander à nos Autorités de réaliser une telle zone.
- Favoriser la discussion et la controverse entre les habitants du quartier.
- Vérifier qu'une telle mesure correspond réellement au vœu d'une majorité de riverains.
- Pour vivre très pratiquement une zone de rencontre, «la fête du premier juin» est décidée (voir ci-dessous).

– Il est également imaginé une manière amusante de vivre la journée européenne «En ville, sans ma voiture!» du 22 septembre. La rue sera occupée par la plus longue table conviviale qui soit, chacun étant invité à la construire avec son propre matériel et à la garnir d'une part de repas partagé.

Le 29 avril, les 22 personnes présentes reçoivent M. Kolb, délégué aux piétons de la Ville de Lausanne. Il nous permettra, par son apport constructif, de mieux définir nos attentes et de préciser le contenu de la fête du 1^{er} juin.

Un troisième réunion, le 13 mai, nous permettra de prendre connaissance de la traduction bénévole de documents portant sur l'expérience bernoise et d'affiner nos projets.

Samedi 1^{er} juin: la rue jardin

Quelques jours plus tôt, chacun s'investit. Il faut créer les affichettes et textes d'information, photocopier, informer,

contacter un journaliste, découper les fleurs de bois croisé qui seront peintes par les enfants le jour venu, préparer les petits pots souvenirs (image du terreau qui soutient et nourrit la rue jardin) offerts à cette occasion...

Un tous-ménages est distribué par l'un de nous, le facteur du quartier.

Le jour venu, la sécurité est prise en compte. Aux portails d'entrée de la région (début du Mont-Tendre et des Fleurettes) chaque automobiliste, averti par une grande fleur de couleur, est arrêté. Il reçoit quelques explications et est prié de prendre garde et attention aux piétons de la rue. De plus, chaque véhicule garé est orné du feuillet rose.

Deux lieux de rencontre sont organisés sur le chemin des Fleurettes, gâteaux et cafés y sont proposés. Nombreux sont ceux de tous âges qui prendront le temps de s'arrêter.

D'autres activités se mettront spontanément en place: sur l'initiative de certains habitants, l'un propose et offre des raclettes dans son garage, l'autre fait vivre un stand de maquillage. Une table de ping-pong est prêtée, un terrain de badminton se délimite.

Le sens de la démarche

La démarche s'étend donc dans trois dimensions:

1. Le souhait de voir se réaliser très pratiquement dans notre quartier une zone de rencontre telle qu'elle est décrite dans l'article 22b OSR et dans l'Ordonnance sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre.
2. Faire vivre sur ce terreau fertilisant la «rue jardin», le moment de rencontre, un côté parfois festif et éphémère, toujours à réinventer au gré du temps qui passe et des habitants qui changent. La fête du premier juin en est une illustration, tout comme les réunions qui ont vu naître le projet ou les contacts de chaque jour qui rendent la vie plus gaie et stimulent la solidarité.
3. Dans cet ordre d'idées, une population hybride, faite de personnes âgées et de mères d'enfants en bas âges, habite, et ce chaque heure, nos rues. Leur vie est directement influencée par celle du quartier. Toute action qui tend à créer des liens, et concourt à rompre l'isolement et à promouvoir la solidarité, a un effet direct et immédiat sur la qualité de leur vie.

Dans ce sens, notre action converge avec Pédibus, bien connu à Lausanne, dont la mise sur pied a réuni, pour une part, les mêmes acteurs.

L'organisation qui est la nôtre est légère mais suffisante pour relayer ces préoccupations auprès de nos Autorités. C'est un des sens de ce document.

Texte de la pétition

UNE ZONE DE RENCONTRE... UNE RUE JARDIN...

Une zone de rencontre, c'est un secteur bien délimité, annoncé par un signal particulier.

Dans les rues concernées, les piétons peuvent utiliser toute la surface de circulation.

Ils y sont prioritaires, mais n'ont pas le droit de gêner inutilement les véhicules dont la vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

Créer une zone de rencontre, c'est améliorer la qualité de la vie, c'est permettre à chacun, et à chaque âge, de se rencontrer, de parler, de jouer... en sécurité...

Ces petits plus qui font la vie plus gaie.

Et c'est surtout un droit, une opportunité prévue par nos Autorités et par la loi.

Il nous suffit donc de demander, de faire la preuve que, dans notre quartier, nous sommes nombreux à souhaiter une telle zone... C'est le sens de votre signature...

Nous, habitants du quartier des Fleurettes et environs, souhaitons:

- favoriser la vie sociale de notre quartier et la convivialité, entre jeunes et moins jeunes;
- permettre une meilleure cohabitation en toute sécurité entre piétons et automobilistes.

Pour ce faire, nous demandons la transformation de l'actuelle «zone 30 km/h» en «zone de rencontre».

Les principales caractéristiques de la «zone de rencontre»: piétons prioritaires et vitesse limitée à 20 km/h (art. 22b OSR).

M. Daniel Hammer, secrétaire du Conseil communal: – Elle sera transmise à la Commission permanente des pétitions.

Parc immobilier scolaire: ouverture de quatre comptes d'attente

Communication

Lausanne, le 17 juillet 2002

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs,

Parallèlement à la mise en œuvre des travaux d'assainissement des bâtiments scolaires rendus possibles par

l'adoption du 3^e crédit cadre, plusieurs autres projets de construction et de réfection de bâtiments scolaires sont actuellement à l'étude. Il s'agit en particulier du projet de réfection du collège de Villamont, qui fera l'objet d'une demande de crédit d'étude au début de l'an prochain, et du collège de Saint-Roch, pour lequel un compte d'attente a d'ores et déjà été ouvert.

Quatre autres objets sont également à l'étude en vue d'une réalisation à court et à moyen termes :

- la construction et les transformations de locaux nécessaires pour assurer les rentrées scolaires 2003 et 2004;
- la réfection de la salle de gymnastique et de l'enveloppe du collège de Chailly;
- la réfection et l'agrandissement du complexe scolaire de Vers-chez-les-Blanc;
- la construction d'une passerelle reliant le Bois-Mermet à Entre-Bois.

Locaux scolaires supplémentaires pour les rentrées scolaires 2003 et 2004

En raison de l'évolution démographique décrite à de nombreuses reprises, plusieurs bâtiments scolaires ne peuvent plus accueillir les nouvelles classes qui s'ouvrent chaque année. C'est en particulier le cas dans le secteur nord de la ville, où des bâtiments qui paraissent largement dimensionnés se trouvent suroccupés, au point par exemple où les collèges de Grand-Vennes et de Coteau-Fleuri n'ont pu accueillir toutes les nouvelles classes qui auraient dû être ouvertes dans ce secteur.

Une nouvelle étude sur la projection des besoins en locaux scolaires sur l'ensemble de la ville va être entreprise prochainement. Mais quelques situations particulières nécessitent des constructions et transformations à court terme qui ne peuvent être financées ni par le budget ordinaire, ni par le crédit cadre d'assainissement. D'où le regroupement de ces opérations dans un préavis spécifique qui sera soumis au Conseil communal cette année encore. Il portera sur des projets dans les bâtiments suivants :

- Grand-Vennes: agrandissement et réfection des modules provisoires (4 locaux);
- Coteau-Fleuri: agrandissement (4 classes);
- Bergières: transformations intérieures (1 classe);
- Belvédère: transformations intérieures (2-3 locaux).

Menées essentiellement par le Service d'architecture, en étroite collaboration avec les Services de l'énergie, ces études nécessiteront tout de même l'attribution de plusieurs mandats confiés à des ingénieurs civils et à des ingénieurs en chauffage ou en géotechnique. Un compte d'attente sera donc nécessaire pour financer ces mandats indispensables pour des analyses de détails et l'évaluation des coûts.

Rénovation et restructuration du collège de Chailly

Les travaux liés à la réfection de l'enveloppe du collège de Chailly, initialement prévus dans le préavis d'assainissement 3, ont été reportés en raison du souhait de la Municipalité de considérer ce projet de réfection extérieure comme indissociable de la réfection de la salle de gymnastique. D'où la décision d'élaborer un préavis spécifique comprenant ces deux objets.

Une approche programmatique de l'organisation du bâtiment de la salle de gymnastique doit donc être menée en collaboration avec le Service d'architecture. Les conseils de spécialistes, dans les domaines usuels de la statique et des énergies, seront indispensables pour définir la suite de la procédure ou pour le mandat éventuel à un bureau d'architectes.

Agrandissement et restructuration du groupe scolaire de Vers-chez-les-Blanc

Le bâtiment des classes de Vers-chez-les-Blanc fait à ce jour l'objet d'une réfection de son enveloppe. Ces travaux sont engagés sur le compte d'assainissement 3 accordé ce printemps.

Indépendamment de la rénovation bienvenue de l'ancien collège, les autres bâtiments et en particulier la salle de gymnastique nécessitent une importante réfection. D'autre part, une analyse des besoins futurs liés au développement de l'habitat dans ce secteur met en évidence l'importance d'un agrandissement débouchant sur la création d'un petit groupe scolaire destiné à accueillir l'ensemble des classes des Râpes. Une première mesure a été engagée par l'élaboration d'un plan partiel d'affectation qui sera soumis prochainement à l'enquête publique. Une deuxième phase pourra alors être engagée par l'analyse programmatique du futur groupe scolaire. Cette opération permettra la mise sur pied d'un concours d'architecture. Un compte d'attente est donc nécessaire pour financer la première phase de ces études ainsi que le déroulement du concours.

Nouveau projet de passerelle reliant le Bois-Mermet au collège d'Entre-Bois

Le fonctionnement futur de l'établissement C.-F. Ramuz repose notamment sur les possibilités de liaison entre les trois sites qui le composent, et en particulier entre le site de la future salle omnisports et le complexe scolaire d'Entre-Bois. Cette liaison verra en effet de nombreux élèves passer quotidiennement de l'un à l'autre en cours de journée.

Les conclusions des premières études relatives à cette liaison montraient clairement que la construction d'une passerelle enjambant la Louve à l'angle sud-ouest du collège d'Entre-Bois constituait la solution la plus favorable à tous points de vue (durée du trajet, sécurité, protection de la forêt, etc.). Cette liaison comporte en outre l'avantage de rapprocher les quartiers concernés et de faciliter ainsi la

perméabilité des zones de recrutement des établissements de deux secteurs. Elle tranquilliserait notamment les parents qui considèrent le Bois-Mermet comme une barrière infranchissable.

Évalués à Fr. 160'000.–, les frais d'étude d'une telle solution avaient été ajoutés au montant du crédit d'étude sollicité pour la construction de la salle omnisports. Mais en l'absence d'un projet élaboré, sans précision relative aux problèmes de sécurité posés par la hauteur de l'ouvrage et sans étude de solutions alternatives, le Conseil communal n'avait pas donné son aval au crédit d'étude demandé.

Depuis lors, un mandat a été attribué pour des études de solutions différentes, comprenant en particulier un passage sur le toit du dépôt de la Borde. Mais ces études ont montré que les autres itinéraires posaient d'importants problèmes.

L'idée a alors été émise de lancer un nouveau projet, qui prévoit une passerelle couverte réalisée en bois à l'emplacement prévu initialement. Ce projet a fait l'objet d'un premier concours d'idée dans le cadre du diplôme de l'Ecole d'ingénieurs du bois à Bienne. Il a montré tout l'intérêt que pouvait présenter une telle réalisation. Dans cette optique, il convient d'ouvrir un compte d'attente pour une étude plus aboutie, qui fera l'objet d'une demande ultérieure de crédit d'ouvrage.

Lors de sa séance du 11 juillet 2002, la Municipalité a donc décidé d'ouvrir:

- un compte d'attente de Fr. 150'000.– en vue de l'attribution de divers mandats d'étude pour l'élaboration du crédit destiné à des transformations et constructions de locaux pour les rentrées scolaires 2003 et 2004;
- un compte d'attente de Fr. 150'000.– en vue de l'attribution de divers mandats d'étude pour l'élaboration du crédit d'étude pour la rénovation et restructuration de la salle de gymnastique du collège de Chailly;
- un compte d'attente de Fr. 250'000.– en vue de l'attribution de divers mandats pour l'élaboration d'une étude d'agrandissement et de restructuration du groupe scolaire de Vers-chez-les-Blanc et la mise en œuvre d'un concours;
- un compte d'attente de Fr. 160'000.– en vue de l'attribution de divers mandats pour l'élaboration d'une étude destinée à la réalisation d'une passerelle reliant le Bois-Mermet et Entre-Bois.

En vous remerciant de prendre acte de cette communication, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz
Le secrétaire: François Pasche

Rue de Genève – Nouvelle ligne t1 – Etude de circulation

Communication

Lausanne, le 22 juillet 2002

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Le secteur situé entre la place de l'Europe et l'avenue de Morges sera réaménagé en tenant compte des paramètres que constituent la prochaine ouverture du parking de centre, la mise en place d'une ligne t1 reliant le centre-ville à l'ouest lausannois, la réalisation d'aménagements pour les cycles, ainsi que la présence, dans cette zone, de la caserne des pompiers, présence qui impose de favoriser les parcours empruntés par les véhicules d'intervention.

Afin de mesurer les conséquences sur le trafic de ces différents éléments, une étude de circulation doit être effectuée. Dite étude, qui fera appel à des outils informatiques de simulation et de modélisation, permettra, outre d'élaborer et de comparer diverses variantes, de choisir et de valider, en toute connaissance de cause, celle qui apparaîtra la plus opportune.

Pour couvrir les frais liés à l'étude précitée, la Municipalité a décidé, dans sa séance du 18 juillet 2002, d'ouvrir un compte d'attente de Fr. 70'000.–. Ce montant sera balancé par imputation sur les crédits d'ouvrage qui seront ultérieurement demandés à votre Conseil par voie de préavis.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre acte de la présente communication et vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz
Le secrétaire remplaçant: Pierre Tardy

Assemblée générale de Lausanne Région le 5 septembre 2002

Communication

Lausanne, le 13 août 2002

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

Lausanne Région tiendra sa prochaine assemblée générale le 5 septembre 2002, à 17 heures, à la salle de spectacles de Renens.

Comme de coutume, les membres des Conseils communaux des communes de Lausanne Région sont cordialement invités à assister à cette assemblée générale. Celles et ceux qui pourront répondre à cette invitation voudront bien se

référer à l'ordre du jour et aux indications qui figurent *au verso* de la présente.

Veillez agréer, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz Le secrétaire: François Pasche

**Caserne des pompiers –
Réfection du sol de la halle principale des véhicules –
Ouverture d'un compte d'attente**

Communication

Lausanne, le 21 août 2002

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

La Municipalité envisage d'entreprendre la réfection du sol de la halle principale des véhicules de la caserne des pompiers, sise à la rue de la Vigie 2 à Lausanne. De fait, datant de la construction de ladite caserne, à savoir de 1952, le revêtement du sol en cause présente actuellement des signes inquiétants d'usure dus probablement au fait que la chape de ciment s'est fusée avec le temps, ce qui provoque le décollement des dalles de surface. Une remise en état s'avère donc indispensable, avant que les infiltrations ne fragilisent la dalle principale.

Pour mener à bien un sondage et une étude sur les mesures à prendre, il y a lieu de mandater un bureau d'ingénieurs. C'est pourquoi, dans sa séance du 15 août 2002, la Municipalité a décidé d'ouvrir un compte d'attente de Fr. 20'000.--. Ce montant sera balancé par imputation sur le crédit d'ouvrage qui sera prochainement demandé à votre Conseil par voie de préavis.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre acte de la présente communication et vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz Le secrétaire: François Pasche

**Motion de M. Yves-André Cavin et consorts
demandant à la Municipalité d'étudier la possibilité
de transférer des immeubles du patrimoine financier
auprès de la Caisse de pensions de la Ville de Lausanne
en échange d'immeubles à usage de l'Administration**

Dépôt

Lausanne, le 25 juin 2002

(Signé) *Yves-André Cavin et consorts* (5 cosignataires)

**Motion de M. Eddy Ansermet et consorts
pour une radicale amélioration du service au public**

Dépôt

Lausanne, le 1^{er} juillet 2002

(Signé) *Eddy Ansermet et consorts* (4 cosignataires)

**Interpellation de M^{me} Christina Maier: «Solution
non violente au <problème> des pigeons à Lausanne?»**

Dépôt

Lausanne, le 20 août 2002

(Signé) *Christina Maier*

**Interpellation urgente de M. Pierre Payot et consorts
sur les intentions de la Municipalité concernant
la votation fédérale du 22 septembre de la Loi sur
le marché de l'électricité**

Dépôt

Lausanne, le 27 août 2002

(Signé) *Pierre Payot et consorts* (6 cosignataires)

**Interpellation urgente de M. Yves-André Cavin et
consorts: «Quel stand de tir voulons-nous à Vernand?»**

Dépôt

Lausanne, le 3 septembre 2002

(Signé) *Yves-André Cavin et consorts* (5 cosignataires)

Séances du Conseil des 10 et 24 septembre

La présidente: – Concernant la séance extra-muros du 10 septembre, une liste circule ce soir. Les conseillères et conseillers qui ne possèdent pas de véhicule et pour qui le trajet en bus est compliqué sont priés de s’y inscrire, afin que nous puissions évaluer la grandeur du bus à demander pour leur transport au Chalet-à-Gobet. Il n’est pas interdit de s’organiser avec des collègues ayant une voiture, pour s’y rendre à plusieurs.

D’autre part, je vous précise que la séance du 24 septembre aura bien lieu dans la salle du Grand Conseil, au Palais de Rumine. Vous recevrez toutes précisions en temps utile.

Questions orales

Question

M^{me} Aline Gabus (POP): – Ma question s’adresse à M. Français. J’ai lu un article intitulé «Lausanne aimerait profiter du Flon pour centraliser son Administration», paru dans *Le Temps* du 25 juillet. La ou le journaliste y cite les propos de M. Français disant que: «Ce projet a reçu un bon accueil au sein de la Commission de gestion et de la Commission des finances.» Je ne me souviens pas que la Commission de gestion, en tout cas, ait été consultée à ce sujet. J’ai posé la question à d’autres commissaires qui ne s’en souviennent pas non plus. M. Français peut-il nous rafraîchir la mémoire?

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Ces propos ont été tenus aux commissaires qui viennent se renseigner sur l’actualité. J’ai eu la visite de commissaires des Commissions, ou sous-commissions, des finances et de gestion. J’ai l’impression d’avoir mentionné ces intentions à la Direction des travaux.

La présidente: – Vous êtes satisfaite, Madame la Conseillère?

M^{me} Aline Gabus (POP): – Pas vraiment, non... Parce que les commissaires de la Commission de gestion se sont plaints de n’avoir pas été informés sur ce sujet. C’est ce qui ressort du rapport des commissaires à Travaux.

Question

M^{me} Claire Attinger Doepper (Soc.): – Cette question s’adresse à M. Tosato, directeur de l’Enfance, de la Jeunesse et de l’Education. Lors de la Fête du Bois du 4 juillet, j’ai été surprise de voir circuler deux voitures publicitaires au milieu du défilé, sans que le moindre lien avec la manifestation ne m’apparaisse clairement. Je souhaiterais connaître les raisons de leur présence au milieu de ce cortège.

Réponse de la Municipalité

M. Oscar Tosato, municipal, directeur de l’Enfance, de la Jeunesse et de l’Education: – J’essaie de me remémorer le film de la Fête du Bois du 4 juillet pour tenter de me souvenir de ces voitures publicitaires. Je ne les ai pas vues. Les établissements scolaires et les enseignants sont responsables de la décoration et de la formation de leur cortège. Il est possible qu’ils aient pris une voiture publicitaire. Je vais me renseigner, afin de savoir de quoi il s’agissait.

Question

M. Charles-Denis Perrin (Rad.): – J’ai lu aujourd’hui dans la presse que les Services industriels avaient obtenu leur certification ISO 9001. Etant à l’origine de la motion qui la demandait³, je tiens à remercier toutes celles et tous ceux qui ont œuvré sur ce projet et ont permis l’obtention de cette certification. Je pense que les Lausannois en seront tous bénéficiaires et que le travail – les dysfonctionnements étant bannis – sera également plus intéressant.

J’en arrive à ma question. Je suppose que l’interpellation urgente de M. Payot va dans ce sens mais, à mon souvenir, on n’a pas entendu la position de la Municipalité – ou je ne m’en souviens pas, ou je ne l’ai pas lue – concernant la Loi sur la libéralisation du marché de l’électricité. Il m’intéressait de la connaître, si unanimité il y a. On la devine, mais je crois qu’il est bien qu’on la rappelle. Et surtout, la question de fond, compte tenu des investissements consentis pour mettre en place un Service commercial: est-ce que ce service et les SI sont prêts pour une éventuelle libéralisation?

Réponse de la Municipalité

M^{me} Eliane Rey, municipale, directrice des Services industriels: – Je tiens à remercier M. Charles-Denis Perrin pour ses propos, ainsi que d’avoir initié cette démarche par une motion en 1995 déjà, car le chemin a été long pour obtenir cette certification.

Vous avez d’abord demandé si la Municipalité est opposée à cette LME et son ordonnance. Je crois pouvoir dire qu’elle l’est à l’unanimité. Ses membres ont eu l’occasion, lors de cette précampagne, de donner leur opinion, ici et là, et continueront d’agir dans cette voie.

Le Service commercial était inclus dans ce processus de certification, mais il y a encore tout un travail à faire. Comme vous le savez, il n’existe que depuis le 1^{er} janvier de cette année. Notre préoccupation se focalise sur le bon fonctionnement de nos relations avec la clientèle, dans le sens d’une proximité et d’une compréhension de ses besoins. Nous voulons avoir une véritable orientation-client, absolument indispensable. Nous avons franchi un

³BCC 1998, T. II (N° 17), pp. 259 ss.

bout de chemin avec cette certification qui démontre, grâce à la sensibilisation faite, que toute notre organisation a réellement comme but de nous interroger sur la finalité de nos prestations et services, d'orienter nos différentes actions et prestations dans le souci de satisfaire la clientèle, satisfaction mesurable notamment par des indices et des tableaux de bord que nous sommes en train de mettre en place. Aujourd'hui, grâce à cette certification, nous disposons d'un atout supplémentaire qui nous démarque des entreprises électriques n'ayant pas effectué cette démarche. Le vaste chantier que nous avons poursuivi par la mise en œuvre d'une stratégie et d'objectifs clairs pour l'entreprise favorise la professionnalisation de toutes nos activités, un meilleur contrôle technique, une fiabilité accrue, une plus grande sécurité, ainsi qu'un excellent traitement des réclamations de nos clients. Il s'agit d'un processus global engagé par une série de mesures qui nous permettront d'être prêts si cette loi passait le 22 septembre – ce que nous n'espérons pas. Quoiqu'il advienne ce 22 septembre, cette certification ISO 9001 est extrêmement importante pour nous.

Question

M. Yvan Salzmänn (Soc.) : – Avant de venir ici, en écoutant la Radio suisse romande RSR1 à 17 heures, j'ai été surpris d'entendre une information au sujet de la police de Lausanne. Je pose donc ma question à M^{me} Doris Cohen-Dumani. On parlait d'une délégation à des privés de certaines tâches de la police, en particulier, selon la journaliste, de la gestion de la circulation d'un carrefour, de la transmission d'informations à divers services de la Municipalité. Infirmez-vous? Confirmez-vous? Pouvez-vous nous fournir des précisions?

Réponse de la Municipalité

M^{me} Doris Cohen-Dumani, municipale, directrice de la Sécurité publique : – Pour rafraîchir la mémoire du Conseil communal, en tout cas des personnes présentes lors du vote du dernier préavis présenté⁴, il était prévu qu'une enveloppe de Fr. 250'000.– que vous avez votée – serait attribuée à des privés pour des tâches ne relevant pas vraiment de la mission policière. Entre autres: collectes des bulletins d'hôtels, certaines tâches administratives, livraisons de courriers. Nous exécutons actuellement cette décision. Nous effectuerons une évaluation des tâches choisies à ce jour, afin d'apprécier dans quelles mesures les maintenir, éventuellement en confier d'autres encore, de façon à libérer les policiers de prestations auxquelles il n'est pas nécessaire d'affecter un agent de police breveté, dont la formation est coûteuse. C'est dans cet esprit que s'entend cette information radiophonique.

Question

M. Béat Sutter (Hors parti) : – Mes questions s'adressent à notre syndic. Notre Municipalité a récemment refusé le

festival organisé le week-end dernier à la rue Centrale par l'association «Pour un autre Rôtillon». Comme vous le savez tous, la Municipalité a été désavouée par le Tribunal administratif et la fête a pu se dérouler, telle que prévue, sur le parking du Rôtillon. A mon avis, il s'agissait là d'une décision arbitraire, voire antidémocratique, ainsi que d'une erreur politique. La Municipalité a justifié son refus par de prétendues nuisances sonores. Mes questions :

1. Quel était le réel motif qui a incité la Municipalité à refuser ces festivités sur le parking du Rôtillon?
2. Pour quelles raisons la Municipalité n'a-t-elle jamais refusé les manifestations de rue précédemment organisées par divers collectifs adeptes de la culture alternative?
3. Mauvais perdants, avez-vous vraiment l'intention de porter cette affaire au Tribunal fédéral?

La présidente : – Normalement, deux questions peuvent être posées sur le même sujet, mais pas trois, Monsieur Sutter, vous le saurez.

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Réponse à la première question: la Municipalité n'a pas l'habitude d'invoquer un motif et d'en avoir un autre en poche, si j'ose m'exprimer ainsi. Lors de la précédente fête relative à la campagne référendaire, nous avons effectivement constaté un certain nombre de problèmes, que la Municipalité a jugés inacceptables. Nous avons dès lors refusé cette autorisation pour ces raisons.

Deuxième question: ce n'est pas la première manifestation que nous interdisons. Si vous le voulez, nous allons en dresser la liste, que je n'ai pas sous la main. Si vous aviez posé votre question en début de matinée, nous aurions peut-être pu l'élaborer.

Troisième question: il faut que vous sachiez, car cela n'a pas été largement diffusé, que la Municipalité a fait la contre-proposition de la place de l'Europe, sans habitant, alors que le Rôtillon en compte près de 600. Elle estimait que la fête avec un volume de décibels identique, voire amplifié, ne poserait pas les mêmes problèmes à la place de l'Europe qu'au Rôtillon. Il aurait suffi d'apposer quelques affiches signalant ce déplacement à ceux qui seraient tout de même venus au Rôtillon. Cette démarche nous paraissait adéquate, allant dans le sens de ce que le Tribunal administratif avait lui-même invoqué lors de l'affaire du CLH, où il avait reproché à la Municipalité de ne pas avoir autorisé une manifestation intégrale et de n'être entrée en matière ni sur une manifestation restreinte, ni sur un autre lieu. Interprétant la règle du même Tribunal administratif, mais pas du même juge – et l'on sait la biodiversité juridique... – la Municipalité a considéré qu'il s'agissait là d'une solution tout à fait recevable dans cette affaire. Or, le Tribunal administratif en a jugé autrement. Comme nous l'avons longuement expliqué à la presse – mais vous

⁴BCC 2002, T. I (N° 3), pp. 186 ss.

n'ignorez pas que les propos sont parfois simplifiés dans les articles publiés – ce que nous aimerions connaître, ce sont les considérants. S'ils sont liés à la symbolique du lieu dans le cadre d'un référendum, le verdict ne sera pas ensuite opposable, *tutti quanti*, dans tous les cas qui pourraient se présenter en ville. En revanche, s'ils disaient que les intérêts des organisateurs ayant pris des dispositions préparatoires, quel que soit l'objet, pèsent davantage que l'ordre public dès le moment où l'on a quelque retard dans le processus, la voie serait ouverte à des incidences qu'une partie des opposants du Rôtillon réprovent, soit du bruit dans tous les quartiers. Nous serions alors contraints de tenter de faire infirmer un tel raisonnement par le Tribunal fédéral. La Municipalité attend donc les considérants pour envisager un éventuel recours au Tribunal fédéral. S'ils sont strictement liés à l'organisation d'un référendum et aux droits démocratiques, nous n'irons pas au TF.

Question

M. Alain Hubler (POP): – C'est une question de procédure de vote, qui s'adresse sans doute au syndic, dans l'optique des votations du 22 septembre. Aujourd'hui, dans 24 heures, un communiqué officiel de la Commune de Lausanne précisait que, *pour des raisons techniques*, je cite, *le bulletin de vote communal a été placé à l'intérieur de la documentation relative à la votation*. Plusieurs citoyens m'ont interpellé à propos de ce problème et je pense qu'il est réel, puisque la Municipalité a cru bon de faire paraître cette annonce. Par ailleurs, le libellé même de l'objet du vote a tendance à évoluer. Si le référendum s'intitule: *Demande de référendum contre le réaménagement de la rue Centrale et du quartier du Rôtillon*, on constate que ce titre devient: *Votation communale du 22 septembre 2002 sur le réaménagement de la rue Centrale et de ses environs*. Cette évolution s'oppose d'ailleurs au message du Conseil d'Etat annonçant le référendum comme abouti. La lettre d'accompagnement du syndic de Lausanne citait: *Cette décision fait foi quant à la dénomination en cause*. J'ai donc une question à poser: est-ce que tous ces aléas ne sont pas de nature à perturber le vote et quelles sont les garanties que la Municipalité peut fournir pour qu'il n'en soit pas ainsi? Une explication serait accessoirement souhaitable sur le problème technique de l'encartage.

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic: – Ceux qui ont ouvert la documentation ont pu constater que, par la procédure même du référendum communal et de la décision attaquée, la question est fort longue, puisqu'on a dû ajouter les points 1 et 2 faisant l'objet du référendum. Ce n'est effectivement pas très didactique à cet égard.

Concernant l'aspect technique: avec le système automatisé adopté par le Canton pour la confection des enveloppes, qui doit être apte à traiter tant l'aspect fédéral que cantonal, il ne restait plus qu'une seule position libre d'assemblage possible, qui a contraint ce bulletin à se glisser dans le

fascicule comportant les documents municipaux, des partis et des opposants. Je dirai à M. Hubler que s'il devait y avoir un bénéfice pour quelqu'un, le fait que le bulletin jouxte le tract des opposants devrait presque vous rendre service! Il est vrai que nous avons reçu quelques remarques du public, certains se demandant où il était, simplement parce qu'ils n'avaient pas ouvert la documentation. Il s'agit d'un bulletin plus grand et le Canton nous a, de surcroît, imposé une autre couleur. Au niveau de la communication, nous faisons tout notre possible pour rendre le public attentif à ce bulletin. Nous ne pourrions estimer la perturbation éventuelle que le jour du dépouillement. S'il y avait 300 bulletins de moins sur rue Centrale ou Rôtillon que pour les autres votations, on pourrait la considérer comme minime. S'il devait y en avoir 5000 de moins, la question serait plus ennuyeuse, surtout si le vote concluait par 50,02 contre 49,98, d'un côté ou de l'autre. Il existe toute une jurisprudence du TF en cas d'incertitude à ce sujet. Nous espérons qu'il n'y aura pas à l'appliquer. Cette situation nous a incités à tout mettre en œuvre afin que ce cas serve de leçon pour l'avenir. Comme le Canton et la Confédération, nous élaborerons dorénavant, vu le nouveau système, une brochure qui contiendra les arguments des opposants et des partis. Si nous avons déjà procédé ainsi, nous aurions eu moins de problèmes aussi à l'impression du bulletin, mais ce n'était rétroactivement pas possible.

Quant au libellé de la question, je n'ai pas le bulletin sous les yeux et ne l'ai pas encore lu. Je crois néanmoins me souvenir qu'il est conforme. On peut en discuter. Il faudrait que je le lise pour répondre plus précisément et interroger sur ce point le service chargé de l'impression du bulletin.

Organisation de la séance

La présidente: – Nous en avons terminé avec les questions orales et prenons l'ordre du jour. Nous traiterons d'abord les préavis demandés en urgence par la Municipalité, c'est-à-dire les points 9, 12 et 13. Nous reprendrons ensuite l'ordre normal.

Augmentation du plafond des comptes d'attente (article 97bis du Règlement du Conseil communal)

Autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés (article 17 du Règlement du Conseil communal)

Préavis N° 2002/15

Lausanne, le 28 mars 2002

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité propose au Conseil communal de porter de Fr. 250'000.– à Fr. 400'000.– le montant maximal des comptes d'attente qu'elle est autorisée à ouvrir et à exploiter pour engager des dépenses, et singulièrement des frais d'étude, pour des objets qui ne peuvent encore faire l'objet d'une demande de crédit d'investissements en bonne et due forme, cette proposition impliquant de modifier l'article 97bis du Règlement du Conseil communal. Elle sollicite également, dans le double souci de se conformer à la loi et de gérer avec diligence les affaires communales, le renouvellement de l'autorisation – qui lui a été accordée pour la première fois en 1999, jusqu'à la fin de la législature écoulée – de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés, cela dans des limites propres à sauvegarder la compétence du délibérant sur les questions essentielles.

2. Augmentation du plafond des comptes d'attente

Un compte d'attente est destiné à enregistrer les dépenses (concernant essentiellement des frais d'études, d'honoraires relatifs à des consultations juridiques et techniques, d'établissement et de reproduction de plans) engagées pour un projet qui, par manque de maturité, ne peut encore faire l'objet d'une demande de crédit d'investissements par voie de préavis. En règle générale, l'importance des dépenses comptabilisées est en rapport direct avec le coût présumé du projet. Le recours à de tels comptes vient alléger et accélérer tant la procédure de mise en œuvre des études nécessaires à la prise de décision que celle d'ouverture de crédits; il permet aussi de présenter des préavis plus précis lors de demandes de crédits de réaliser, ou éventuellement de prendre plus rapidement une décision fondée de renonciation à un projet important.

La Municipalité a la faculté d'ouvrir et d'exploiter de tels comptes en fonction de l'article 97bis du Règlement du Conseil communal de Lausanne (RCCL), ainsi énoncé:

Des dépenses pour un but qui ne peut pas encore faire l'objet d'une demande de crédits d'investissements (frais d'études d'opportunité, coût d'une opération dont l'estimation précise est prématurée) ne peuvent être engagées par la Municipalité:

- a) que, moyennant une communication adressée au Conseil communal, pour un montant inférieur à Fr. 250 000.– au total pour chaque objet et pour une durée de cinq ans au maximum;*
- b) pour les montants égaux ou supérieurs à Fr. 250 000.– ou pour une durée de plus de cinq ans sans l'acceptation par le Conseil communal d'un préavis municipal particulier.*

Les limites fixées ci-dessus sont révisables au début de chaque législature.

Les dépenses comptabilisées sur le compte d'attente sont virées sur le crédit correspondant, dès que celui-ci a été accordé par le Conseil communal.

Dans le cas où le projet qui a motivé l'ouverture d'un compte d'attente n'est finalement pas retenu et n'aboutit donc pas à la présentation d'un préavis, les dépenses y afférentes et déjà engagées doivent être régularisées sans délai en prévoyant un amortissement ad hoc au budget.

En fait, introduite en 1988¹, en réponse à une motion de M. François Ganière², cette disposition est venue donner une base réglementaire à une pratique déjà ancienne, en même temps qu'elle a posé les limites – qui précédemment n'étaient pas précisées – des compétences déléguées en cette matière à la Municipalité. Le montant au-delà duquel l'exécutif est tenu de requérir l'approbation de votre Conseil était alors fixé à Fr. 200'000.–; il a été porté en 1993³ à la somme de Fr. 250'000.–, qui prévaut encore aujourd'hui, cette décision faisant suite à une motion de M. André Binggeli⁴, qui constatait que le plafond de Fr. 200'000.– n'était plus adapté à l'évolution des coûts et que son maintien pouvait être susceptible de retarder la réalisation de certains projets.

Des considérations analogues à celles développées en 1993 amènent la Municipalité à constater que le plafond de Fr. 250'000.– s'avère maintenant insuffisant pour permettre de mener à bien, de façon rationnelle, l'étude d'un projet, le plafond étant trop rapidement atteint pour les projets d'une certaine importance, avec pour corollaire de retarder le projet.

Dès lors, se fondant sur la possibilité réglementaire de réviser cette limite en début de législature, la Municipalité propose de la porter à Fr. 400'000.– et de modifier en ce sens l'article 97bis RCCL.

3. Associations, fondations, sociétés commerciales: délégation de compétences à la Municipalité

Par décision du 4 novembre 1999⁵, votre Conseil a décidé, sur la base du préavis N° 85, du 22 avril 1999, d'accorder à la Municipalité, jusqu'au terme de la législature 1998-2001, l'autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés, dans les limites prévues par l'article 17, chiffre 7 RCCL. Cette autorisation était limitée:

- pour les associations, aux cas où la cotisation annuelle n'excède pas Fr. 5000.–;
- pour les fondations, à ceux où la participation au capital de dotation ne dépasse pas Fr. 25'000.–;
- pour les sociétés commerciales, à l'acquisition de parts pour un montant de Fr. 50'000.– au plus.

Expressément prévue par la Loi sur les communes, cette délégation de compétences ne peut s'appliquer, conformément à ladite loi, aux sociétés commerciales, aux associations au sens des articles 60 et suivants du Code civil et aux fondations auxquelles l'exécution d'obligations de droit public aurait été confiée.

Jusqu'à 1999, la Municipalité a interprété de manière peu formaliste les dispositions de la Loi sur les communes donnant compétence exclusive au Conseil communal (à défaut, précisément, d'une délégation en bonne et due forme à l'exécutif) de délibérer sur la constitution de sociétés commerciales, d'associations et de fondations ainsi que sur l'acquisition de participations dans les sociétés commerciales. Elle estimait pouvoir agir, dans la plupart des cas, par la voie budgétaire dans le cas de la constitution d'associations et de fondations ou de l'adhésion à des associations; une telle interprétation est cependant contestable: le vote d'un montant global pour une rubrique budgétaire à laquelle est imputée la cotisation à une association ne constitue pas l'autorisation formelle requise par la loi de constituer l'association en cause ou d'y adhérer. Désireuse à la fois de respecter les dispositions légales en vigueur et de ne pas submerger votre Conseil de préavis sollicitant l'autorisation d'adhérer à des associations aux cotisations ne dépassant que rarement deux ou trois mille francs (et se limitant, dans la plus grande majorité des cas, à quelques centaines, voire à quelques dizaines de francs), la Municipalité a donc sollicité la délégation de compétence en cause.

Cette délégation de compétence porte également sur la constitution de sociétés commerciales ou l'acquisition de parts de celles-ci. En ce domaine, jusqu'à 1999, la Municipalité a toujours sollicité par voie de préavis l'autorisation requise, en

¹BCC 1988, T. I, pp. 1017 ss.

²BCC 1987, T. I, pp. 893 et 934.

³BCC 1993, T. II, pp. 472 ss.

⁴BCC 1992, T. I, pp. 866 et 1306 ss.

⁵BCC 1999, T. II, pp. 252 ss.

même temps d'ailleurs que le crédit nécessaire. Souvent, toutefois, cette procédure s'est révélée lourde, à d'autant plus forte raison qu'en certains cas les délais de souscription sont relativement brefs, et de ce fait peu compatible avec la présentation d'un préavis, raison pour laquelle il a été jugé opportun d'étendre l'autorisation générale au cas des sociétés commerciales.

Limitée à la durée de la législature, l'autorisation générale votée en 1999 est aujourd'hui éteinte. Considérant que les raisons qui l'avaient incitée à demander une telle autorisation restent valables, la Municipalité en sollicite le renouvellement pour la législature 2002-2005, sans modification des montants au-delà desquels elle devra agir par voie de préavis spécifiques.

4. Conclusions

En sollicitant la révision du plafond fixé pour les comptes d'attente ou le renouvellement d'une autorisation générale d'engager la Ville dans un nombre de cas d'ailleurs clairement délimités, la Municipalité n'entend pas déposséder le Conseil communal de ses compétences; elle souhaite simplement disposer, dans le respect de la loi, des moyens nécessaires à la gestion efficace des affaires communales. C'est en fonction de cette préoccupation qu'elle vous propose, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de prendre les résolutions suivantes:

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2002/15 de la Municipalité, du 28 mars 2002;
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. de modifier l'article 97 bis, 1^{er} alinéa du Règlement du Conseil communal en lui donnant la teneur suivante, cette modification entrant en vigueur immédiatement:

Des dépenses pour un but qui ne peut pas encore faire l'objet d'une demande de crédits d'investissements (frais d'études d'opportunité, coût d'une opération dont l'estimation précise est prématurée) ne peuvent être engagées par la Municipalité:

 - a) que, moyennant une communication adressée au Conseil communal, pour un montant inférieur à Fr. 400'000.– au total pour chaque objet et pour une durée de cinq ans au maximum;
 - b) pour les montants égaux ou supérieurs à Fr. 400'000.– ou pour une durée de plus de cinq ans sans l'acceptation par le Conseil communal d'un préavis municipal particulier;
2. d'accorder à la Municipalité, jusqu'au terme de la législature 2002-2005, l'autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquérir des participations dans ces sociétés, dans les limites prévues par l'article 17, chiffre 7 du Règlement du Conseil communal;
3. de limiter en outre l'autorisation mentionnée au chiffre 2 ci-dessus de la manière suivante:
 - pour les associations, aux cas où la cotisation annuelle n'excède pas Fr. 5000.–;
 - pour les fondations, à ceux où la participation au capital de dotation ne dépasse pas Fr. 25'000.–;
 - pour les sociétés commerciales, à l'acquisition de parts pour un montant de Fr. 50'000.– au plus.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:
Daniel Brélaz

Le secrétaire:
François Pasche

Rapport

Membres de la commission: M. Yves-André Cavin, rapporteur, M^{me} Alma Bucher, M. Gérard Chappuis, M. Pierre Dallèves, M^{me} Martine Fiora-Guttman, M. Pierre Payot, M. Jean-Yves Pidoux, M^{me} Michelle Tauxe-Jan.

Municipalité: M. Daniel Brélaz, syndic.

Rapport polycopié de M. Yves-André Cavin (Rad.), rapporteur: – La commission chargée de l’augmentation du plafond des comptes d’attente (art. 97 bis RCCL) et de l’examen de l’autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d’y adhérer, de constituer des sociétés commerciales ou d’acquérir des participations dans ces sociétés (art. 17 RCCL) s’est réunie en date du 31 mai 2002 à la salle des commissions à l’Hôtel de Ville, place de la Palud à Lausanne. Elle n’a tenu qu’une seule séance.

Elle était composée de M^{mes} et MM. Alma Bucher, remplaçant Georges Glatz, Martine Fiora-Guttman, Michelle Tauxe-Jan, remplaçant Suzanne Hirschi, Gérard Chappuis, Pierre Dallèves remplaçant Dino Venezia, Pierre Payot remplaçant Marc Vuilleumier, Jean-Yves Pidoux, et Yves-André Cavin, rapporteur. M. André Mach était absent.

L’Administration était représentée par M. Daniel Brélaz, syndic, et par M. François Pasche, secrétaire municipal, qui a tenu les notes de séance. Qu’ils soient ici remerciés pour leur accueil et la qualité de leurs travaux.

Ce préavis est composé de deux parties distinctes. Nous commencerons par la deuxième qui est celle qui a suscité le moins de débat. Elle porte sur une délégation de compétences, en matière d’associations, de fondations et de sociétés commerciales, désormais «classique» et qui reviendra à chaque début de législature.

Des questions se sont posées sur les limites mentionnées et sur le principe de cette demande en début de législature. La limitation des montants permet à la Municipalité de régler les problèmes courants liés à une éventuelle adhésion. Les questions importantes ou des excédents aux plafonds fixés doivent absolument rester de la compétence du Conseil communal. Il n’est pas inutile de rappeler ici que le premier préavis qui a été présenté sur cet objet est le N° 85 du 29 avril 1999. C’est dire que cette manière de procéder remonte à la précédente législature. Le montant avait été fixé à Fr. 5000.–, de manière un peu aléatoire, il est vrai. Aujourd’hui, compte tenu du recul, un montant de Fr. 25’000.– semble mieux convenir aux éventuels besoins dans ce domaine.

La deuxième partie vient à demander d’élever le plafond des dépenses que la Municipalité peut engager, de son propre chef, sur un compte d’attente. Ce deuxième thème ne revient pas forcément à chaque début de législature, mais dès que la Municipalité constate que le plafond sera régulièrement dépassé, en cas de mise en route d’études pour

un nouvel investissement important, elle dispose de l’entière liberté de solliciter notre Conseil pour renouveler cette disposition. Il faut ici rappeler qu’elle est contenue dans l’article 97 bis du RCCL et a été introduite en 1988 pour faire suite à une motion. C’est aussi par voie de motion, et cela en 1993, que le premier plafond de Fr. 200’000.– a été porté à Fr. 250’000.–.

Alors pourquoi pas Fr. 300’000.– si l’on veut suivre une simple règle élémentaire. La Municipalité propose d’aller au-delà d’une simple indexation et estime qu’il faut porter ce montant à Fr. 400’000.–. Il faut comprendre que ce montant de base, fixé à l’époque, était fondé sur une évaluation des frais d’étude à engager pour permettre de présenter au Conseil communal une demande de crédit d’ouvrage et cela pour autant qu’il s’agisse d’objets de petite ou de moyenne importance. On constate, à l’heure actuelle, que les études à mener à bien sont bien plus complexes en raison de l’évolution de la législation.

Il est évident que les questions se sont surtout portées sur le montant de Fr. 400’000.–. S’agit-il d’une relève basée sur les projets mentionnés au plan des investissements 2002-2004?

Il s’avère que pour des projets qualifiés de moyens, de l’ordre de Fr. 4 à Fr. 5 millions, le plafond actuel est un peu juste. En revanche, pour des projets impliquant un coût de construction plus élevé, de Fr. 10 à Fr. 15 millions, il est vraisemblable que le plafond de Fr. 400’000.– s’avère insuffisant. Un commissaire, à l’examen des plafonds successifs, estime qu’un réajustement de Fr. 50’000.– par période quinquennale ne serait pas absurde et permettrait de dire que l’on fixe le nouveau plafond à Fr. 350’000.–. Plusieurs commissaires trouvent cette proposition quelque peu arbitraire, estimant que le coût de la vie a peu augmenté au cours de ces dernières années et que l’indexation des frais d’étude ne doit pas trop s’en éloigner.

Il est relevé également que la Municipalité ne peut pas venir à chaque fois devant notre Conseil lorsque des frais d’étude sont engagés, à défaut de comptes d’attente. De plus, notre Conseil est systématiquement informé de l’ouverture d’un tel compte, conformément à l’obligation réglementaire. Au cours de l’examen de ce point, il s’est avéré que chaque commissaire avait son idée sur le montant. Avant d’en arriver, en finalité, sur un vote avec de multiples amendements, il a été demandé à chacun de porter une appréciation sur un montant. Il en est ressorti que le statu quo (Fr. 250’000.–) n’a recueilli aucun suffrage. Le montant de Fr. 300’000.– était soutenu par deux personnes, trois se sont prononcées à hauteur de Fr. 350’000.– et deux ont suivi la proposition municipale à Fr. 400’000.–. Cette prise de température a débouché sur la demande d’exemples détaillés quant aux cas où le plafond de Fr. 250’000.– serait dépassé. Aucun exemple concret n’a pu être remis à la commission et l’on a simplement fait état que le montant de Fr. 400’000.– était un plancher, au vu des investissements attendus au cours de ces prochaines années. Malgré

l'absence de ce détail, certains commissaires avaient déjà manifesté le désir de voir le montant réduit.

Nous en arrivons donc au vote final. A la conclusion N° 1, la proposition de la Municipalité a été opposée au principe d'un montant inférieur.

Vote

Le principe de réduction a été accepté par 7 oui et 1 non.

Il s'agit maintenant de définir le montant.

Le montant de Fr. 350'000.– recueille **5 voix**, le montant de Fr. 300'000.– recueille **2 voix** et il y a **1 abstention**.

Vote final

La conclusion N° 1 est donc amendée à Fr. 350'000.– par la commission et cela à l'unanimité;

la conclusion N° 2 est acceptée à l'unanimité;

la conclusion N° 3 est acceptée à l'unanimité.

La présidente: – Avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

M. Yves-André Cavin (Rad.), rapporteur: – Non, Madame la Présidente.

La présidente: – J'ouvre la discussion.

Discussion

M. Maurice Calame (Lib.): – L'augmentation du plafond des comptes d'attente est tout à fait compréhensible. Nous pouvons même nous rallier à la somme proposée. Il me semblait que la proposition de la commission était de Fr. 350'000.–, mais peu importe, car mon amendement ne concerne pas le montant. S'il changeait, on pourrait le faire évoluer selon mon amendement. Chaque fois que nous accordons une augmentation du plafond, le Conseil communal perd une partie de ses prérogatives. Nous avons vu à plusieurs reprises qu'après de longues études qui nous coûtent cher, nous avons beaucoup de peine à les refuser. Des projets bien ficelés, mais qui se heurtent à des difficultés de mise en place, sont souvent acceptés à contrecœur par le Conseil, afin d'éviter de payer une seconde fois des études.

Il faut que le Conseil communal garde une certaine marge de manœuvre. C'est la raison pour laquelle je propose que la Municipalité nous consulte avant toute ouverture d'un compte d'attente. Il n'est cependant pas possible de sonder les intentions de l'assemblée délibérante, le système serait trop lourd. Mais l'on pourrait passer par une commission, chargée de donner l'avis du Conseil et des divers groupes. La Commission des finances, qui représente notre Conseil de manière proportionnelle et démocratique, pourrait se

charger de cette tâche. La consultation devrait être simple, brève, de modalité similaire à celle des crédits supplémentaires. Une courte note serait envoyée à chaque membre de la Commission et la demande examinée lors d'une séance. Elle pourrait alors faire l'objet d'un vote et montrer par cet acte la position des différents groupes et partis. Il ne s'agit pas d'alourdir la procédure, mais d'émettre un avis préliminaire sur un projet, qui permettrait à la Municipalité de mieux estimer les déterminations futures du Conseil. Pour appliquer cette idée, il conviendrait d'amender la conclusion N° 1 du préavis comme suit:

Amendement

a) que, moyennant une consultation de la Commission des finances et une communication adressée au Conseil communal, pour un montant inférieur à Fr. 400'000.– (Fr. 350'000.–) au total, pour chaque objet et pour une durée de cinq ans au maximum.

Cette manière de faire n'est pas compliquée et devrait satisfaire tant la Municipalité que le Conseil. Je vous prie donc de bien vouloir accepter cet amendement, afin que le Conseil garde un maximum de ses prérogatives.

M^{me} Myriam Maurer-Savary (Soc.): – Deux mots là-dessus, très rapidement. La majorité du groupe socialiste a décidé de ne pas se rallier à l'amendement proposé par la commission, c'est-à-dire de descendre à Fr. 350'000.–. Pourquoi? Nous n'avons pas été vraiment convaincus par les arguments figurant dans le rapport. Il semble tout de même curieux de prétendre que c'est à la Municipalité de démontrer que ces Fr. 400'000.– sont indispensables. Au contraire, nous sommes plutôt tentés de lui faire confiance. Si elle estime que c'est utile, eh bien! Allons-y! C'était aux membres de la commission, qui trouvaient ces Fr. 400'000.– trop élevés et proposaient Fr. 350'000.–, de faire la démonstration que cette somme suffisait. Donc, la majorité des Socialistes – je dis bien que ce n'est pas la totalité du groupe – refusera cet amendement et votera le préavis tel que proposé au départ, soit les Fr. 400'000.–.

M. Jacques Ballenegger (Les Verts): – Les chiffres confinent toujours à la poésie. Ils ont donc inspiré la discussion sur divers montants en commission. Mais ce n'est pas une argumentation de nature poétique qui m'amène. C'est plutôt une question de choix de notre part. Au fil des préavis examinés, vous avez tous constaté que les projets soumis atteignent souvent un stade d'aboutissement permettant de vous dire combien il faudra de joints de robinet et quelle est la marque des poignées de porte choisies. Les soumissions ont déjà été faites, elles sont rentrées et la Municipalité peut ainsi vous dire au centime près combien c'est censé coûter, tout écart usuel étant naturellement réservé. C'est une précision utile d'une part, mais qui présente un inconvénient assez lourd d'autre part. Lorsque le paquet est tellement bien ficelé, il n'y a quasi plus moyen de modifier quoi que ce soit, parce que comme dans un jeu de mikado, lorsqu'on tire une pièce, tout bouge. Je regrette, pour ma part, cette manière de faire qui procède d'un certain

perfectionnisme (son avantage), mais nous lie dans une plus grande mesure au moment de la décision (son inconvénient). Je préférerais que la Municipalité nous présente des projets moins aboutis nous exposant les questions de principe – en fait, un avant-projet – et non un dossier déjà complet, plans d'exécution quasi à la clé. D'ailleurs, la conclusion N° 1 dit: *Des dépenses pour un but qui ne peut pas encore faire l'objet d'une demande de crédits d'investissements (frais d'études d'opportunité, etc.)*. Le texte précise bien que l'opportunité ne porte pas sur tous les détails, sur le dernier boulon à serrer, mais sur les grandes lignes de ce qui nous est soumis. Si nous gardions la somme de Fr. 250'000.–, nous en resterions davantage aux grandes lignes et discuterions ensuite les détails. Je propose donc de ne pas augmenter le montant actuel et de laisser à notre Conseil une plus grande liberté de discussion sur le schéma qui nous sera proposé, de cas en cas. Je dépose un amendement à la conclusion N° 1, visant à remplacer chaque fois le chiffre de Fr. 400'000.– par Fr. 250'000.–, tant sous les lettres a) que b).

Amendement

Au chiffre 1 des conclusions, sous lettres a) et b): remplacer chaque fois «Fr. 400'000.–» par «Fr. 250'000.–».

M. Pierre Payot (POP): – En commission, j'étais seul à défendre le projet de la Municipalité, soit le montant de Fr. 400'000.–. M^{me} Maurer-Savary avait annoncé qu'elle soutenait aussi cette proposition. Mais selon la mauvaise pratique habituelle, je pense qu'il faut déposer un amendement. En principe, on considère que ce n'est pas le préavis de la Municipalité, mais le rapport de la commission qui est soumis au Conseil communal. Pour moi, c'est le préavis, que le rapport de la commission amende. Je demande donc à M^{me} la présidente si elle accepte de soumettre automatiquement l'amendement de la commission au Conseil et d'y opposer la proposition de la Municipalité. Ou s'il faut déposer un amendement. Auquel cas, M^{me} Maurer-Savary, ou moi-même, le ferons. Si j'étais seul à défendre la position de la Municipalité en commission, je constate, avec M. Calame, que la Municipalité pourrait faire un meilleur usage de cette compétence. Je n'ai nul besoin de chercher des exemples bien loin. On vient de nous apprendre que le mortier du sol du garage de la caserne des pompiers, datant de cinquante ans, est fusé. On confie un mandat d'étude, alors qu'il paraîtrait plus simple de se renseigner sur les matériaux disponibles sur le marché, leur mise en œuvre et d'adjuger à une entreprise spécialisée cette réfection. Ce qui n'excède pas les compétences d'un employé de la Commune disposant d'un CFC de dessinateur en bâtiment. Peut-être que dans cinquante ans, il faudra refaire ce sol. Mais rien ne nous dit que si l'on confie un mandat d'étude aujourd'hui, cela ira mieux dans cinquante ans.

En revanche, le 1^{er} juillet de cette année, le Conseil communal a transmis à la Municipalité une motion demandant l'étude de la remise en service du funiculaire Lausanne-Signal de Sauvabelin. Selon le règlement, elle doit y

répondre dans un délai de six mois, donc au cours de 2002. Pour y parvenir, il n'est pas nécessaire de courir, mais il faut partir. Il semblerait que le départ soit un mandat d'étude confié à un bureau d'urbanisme spécialisé dans les transports. La Municipalité ne l'a pas fait. Je lui demande donc où en sont les mesures prises pour répondre à cette motion dans les délais réglementaires et comment elle pense s'y conformer.

M. Jean-Yves Pidoux (Les Verts): – La Municipalité argumente de façon plutôt plausible lorsqu'elle demande l'augmentation du compte d'attente. Elle fait en particulier valoir le fait que les études préalables sont rendues plus complexes par toute une série de réglementations dont il faut tenir compte. Le Conseil communal peut donc entrer en matière sur une hausse de ce plafond, du moins tant que l'on continue à réaliser des études telles qu'elles sont menées actuellement et que l'on n'entre pas dans la discussion de principe qu'a évoquée M. Ballenegger. Quant au passage à Fr. 350'000.– ou à Fr. 400'000.–, je suis plutôt surpris de la remarque de M^{me} Maurer-Savary, car il me semble que lorsqu'une Municipalité demande au Conseil communal de prendre une décision, c'est bien à elle de faire valoir des arguments. Or, avant la décision du Conseil, la Municipalité nous a transmis une lettre disant qu'elle n'avait pas d'argument supplémentaire à faire valoir après le vote de la commission pour justifier le passage de Fr. 350'000.– à Fr. 400'000.–. On peut donc en déduire que la décision de la commission est considérée comme raisonnable par la Municipalité. On peut aussi dire, bref calcul à l'appui, qu'une étude équivaut à près de 15% du budget total d'un projet, que tout projet supérieur à Fr. 2 millions devra donc donner lieu à une étude qui passe par un préavis, ce qui paraît assez sage. Pour clore, il me semble que le Conseil communal est équitable et généreux en proposant la somme de Fr. 350'000.– et je pense que la proposition de notre collègue Calame doit être envisagée avec intérêt.

M. Charles-Denis Perrin (Rad.): – Le groupe radical est prêt à suivre la proposition de hausser le compte d'attente à Fr. 350'000.–, parce que l'indexation l'amène à Fr. 300'000.– et que les études sont plus complexes, compte tenu des réflexions préliminaires à faire. Il fallait donc augmenter ce montant.

Je voudrais revenir sur la proposition de M. Ballenegger, qui n'est de loin pas inintéressante. Dans notre Conseil, on a l'habitude d'aller jusqu'aux soumissions rentrées pour des projets d'une certaine importance. Lorsqu'on voit avec quelle rapidité l'on passe sur le plan des investissements, on ne peut pas vraiment dire qu'il y ait un débat permettant à la Municipalité de sentir ce que le Conseil communal pense. Le premier grand débat a lieu au moment où le préavis nous est présenté. Je voudrais soumettre à votre réflexion le fait que dans d'autres collectivités – là, je prends le cas de Genève – tous les projets sont déposés sur la base de devis. Qui dit devis, dit précision théorique de plus ou moins 10% à 15% selon les corps de métier.

Mais c'est une précision acceptable. En revanche, il faut que nous soyons conscients – et c'est un acte extrêmement important – que la Municipalité peut être parfois confrontée à des problèmes qu'une étude préalable n'aurait pas permis de déceler, qu'elle peut subir des évolutions conjoncturelles faisant que, sur la base des soumissions – alors que les devis avaient été faits en basse conjoncture et les soumissions en haute conjoncture – des dépassements importants sont susceptibles d'intervenir. En se limitant aux études sur la base de devis, on s'expose à de tels dépassements. Mais là, c'est une volonté politique. On peut effectivement rester à Fr. 250'000.–, mais il y aura dès lors d'autres enjeux, d'autres problèmes qui se poseront.

M. Jean-Christophe Bourquin (Soc.): – En relisant les conclusions et en les reportant à notre règlement, je constate que la première décidant de modifier l'article 97, 1^{er} alinéa, est erronée, parce qu'il s'agirait de modifier plutôt l'article 97bis. Si l'on corrigeait l'article 97 comme nous le demande la Municipalité dans son préavis⁵, nous aurions deux articles successifs de même contenu: l'article 97, tel qu'on va le voter, et l'article 97bis, qui dit la même chose, mais avec d'autres montants. Il faut donc que l'on vote l'article 97bis. Dois-je déposer un amendement pour que tout soit conforme et que l'on ne sombre pas dans la confusion après notre décision?

La présidente: – Merci Monsieur Bourquin. La correction sera faite.

M^{me} Alma Bucher (VDC): – La Voie du Centre accepte l'augmentation du compte d'attente à Fr. 350'000.–. Il est nécessaire de laisser une marge de manœuvre à notre Exécutif dans l'appréciation et l'étude de dossiers qui pourraient se révéler importants pour le futur de notre ville. J'ai en revanche regretté, lors de la séance de la commission, qu'aucun exemple illustrant ce type de dossier n'ait été présenté.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Je voudrais tout d'abord remercier M. Bourquin pour son attention, plus vive que celle des rédacteurs du préavis. Nous ne pouvons que nous rallier à l'amendement du bis.

Voyons les divers arguments cités. Monsieur Calame, il y a deux façons possibles d'interpréter votre proposition, mais je crois que vous voulez simplement une consultation et non un vote de la Commission des finances. S'il s'agissait d'un vote préalable de la Commission des finances, il ne pourrait pas lier le Conseil communal. On serait contraint de venir ensuite devant vous. Ce qui reviendrait à supprimer toute latitude décisionnelle municipale en matière de compte d'attente. En revanche, la situation ne serait pas la même s'il s'agissait d'une simple consultation, qui prolongerait cependant la procédure. La Municipalité peut théoriquement en faire ce qu'elle veut, au sens précédem-

ment exprimé. Dans ces conditions, je ne vois pas ce qui empêcherait d'en rester à la simplicité du système actuel. Chaque fois qu'un membre de la Commission des finances n'est pas satisfait d'une communication de la Municipalité sur un compte d'attente, il peut prendre le dossier, créer le débat en commission, afin que l'on s'explique et approfondisse le sujet. En ce sens, il ne me paraît personnellement pas utile de modifier les modalités. Pour cette raison, la Municipalité ne soutiendra pas votre amendement, tout en étant prête à discuter chaque fois en Commission des finances suite à une communication faite au Conseil communal.

La question posée par M. Ballenegger est effectivement fondamentale. Des générations de Commissions des finances vaudoises et communales ont exigé, dans une guerre qui a duré trente ans, que le Conseil d'Etat et la Municipalité mettent un terme au désordre permanent causé par les devis approximatifs suivis de dépassements majeurs des crédits, dus aux études restreintes des projets. Si le Conseil veut gommer maintenant ces trente ans de combat pour revenir à ce qui se faisait dans les années cinquante et soixante, que l'on étudie dans la plus joyeuse approximation les projets pour aboutir à encore davantage d'imprécision et de flou, c'est évidemment son droit. Mais pas le choix de la Municipalité, qui s'est adaptée aux nouvelles normes.

L'idée d'ouvrir deux débats successifs veut aussi dire que vous les aurez sur tout objet au Conseil. D'abord sur le flou et, si ça passe, sur quelque chose de plus précis. Personnellement, je ne vois pas ce que cela ajoute au processus. La Municipalité n'est en tout cas pas prête à changer de méthode. Si d'aventure l'amendement de M. Ballenegger était accepté par ce Conseil, nous en déduirions que nous revenons à des devis à 10%, 20% près. Je ne trouve pas ce choix sage. On ferait fi de trente ans de lutte de la Commission des finances visant à obtenir la procédure actuelle.

Quant au funiculaire Lausanne–Signal de Sauvabelin, je dois dire que cet été, on s'est occupé de transports un peu plus lourds, dont on parlera tout à l'heure. Mais sur le fond, une motion ne signifie pas que la Municipalité va automatiquement se lancer dans une étude entre Fr. 50'000.– et Fr. 200'000.– pour savoir comment répondre au motionnaire. Une décision doit d'abord porter sur l'opportunité. Pour le moment, elle n'a pas été prise, vu la surcharge causée par quelques gros dossiers de transports. Si la Municipalité maintient le cap de la réponse à la motion Ostermann, eh bien! Il n'y aura rien. Si elle pense qu'il s'agit d'un objet intéressant, mais qui ne peut figurer dans les priorités immédiates, il n'y aura rien non plus. Et si elle juge que c'est effectivement prioritaire, réponse il y aura. Mais ces différentes décisions ne sont pas encore prises et une motion n'ouvre pas automatiquement le droit à une dépense pour un mandat d'étude.

M. Jacques Ballenegger (Les Verts): – M. le syndic agit à tort un épouvantail. Par mon amendement, je suggérais

⁵A la suite de l'intervention de M. J.-C. Bourquin, le préavis publié en pp. 193-195 a été corrigé.

simplement que nous procédions comme n'importe quel propriétaire constructeur privé : il n'attend pas qu'un architecte lui présente un projet à signer tout bouclé, ficelé, jusqu'au dernier détail. C'est tellement vrai que lorsqu'on soumet un dossier à l'enquête publique, étape obligatoire pour obtenir le permis de construire, on ne va pas aussi loin, généralement pas jusqu'au stade d'étude que nous fournit d'habitude la Municipalité. Cela ne signifie pas que le propriétaire privé – ou n'importe quel constructeur – laisse ensuite la gabegie systématiquement s'instaurer. Il s'agit simplement de faire après, ce que l'on n'a pas fait avant. Ce que je vous propose, c'est de faire rentrer les soumissions d'abord et d'obtenir tout le degré de précision souhaitable dans un deuxième temps, après notre examen de l'opportunité du projet. Et l'opportunité ne se juge pas sur les joints de robinet et les boulons !

M. Daniel Brélaz, syndic : – Si nous procédions ainsi, l'approximation ne se limiterait pas à 10% à 20% près. Sur l'opportunité seule, elle pourrait fort bien s'élever à 30% à 50%. Si l'on fait un bout d'étude pour la ramener dans une fourchette de 10% à 15% – l'autre voie pour Fr. 250'000.– – il y a de fortes chances qu'en procédant en deux étapes, on surcharge non seulement votre Conseil communal, mais qu'on engendre des frais d'étude globaux je ne sais combien supérieurs. N'étant pas du métier, je ne puis vous dire s'ils seront majorés de 10%, 20% ou 30%. Avec un système à deux niveaux, il est à peu près certain que les études coûteront plus cher.

M. Pierre Payot (POP) : – Je ne veux pas allonger le débat, mais faire remarquer que dans le développement de la motion, je parlais de ce délai de six mois et de l'opportunité de confier un mandat sur la base d'un compte d'attente. Si la Municipalité y avait été attentive, elle aurait dû, à ce moment-là, demander le renvoi à une commission, qui aurait pu fixer un délai différent.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux : – Sur ce dernier sujet, l'opportunité sera discutée au sein de l'Exécutif, qui vous répondra d'abord sur ce point. C'est fondamental. Nul besoin d'ouvrir un compte d'attente.

Quant au garage des pompiers, ce n'est pas le sol, Monsieur Payot, qui est mis en cause. On a constaté un phénomène de fatigue de la dalle supportant les camions. Vous savez mieux que moi que ces véhicules sont aujourd'hui plus lourds que lors de la construction du bâtiment. Un ingénieur spécialiste en béton armé a donc été dûment mandaté pour résoudre ce problème. Masquer simplement une fissure par un carrelage ou un coup de pinceau ne permettrait plus de contrôler l'évolution de cette usure des matériaux. Cette option me paraît donc tout à fait cohérente.

Il est vrai que l'on peut interrompre l'étude à tous les stades d'élaboration : au projet préliminaire, à l'avant-projet, ou au projet d'exécution. Consultations faites auprès des autres parlements, cantonaux ou des Villes, ce problème est récurrent. Dans la grande majorité des débats, on entend

bien souvent dire que l'on risque de dépenser plus, l'étude n'étant pas complète : à quel montant allons-nous dès lors être mangés ? La procédure indiquée veut que le projet soit proposé après soumissions. C'est la demande du Corps législatif de bien des Etats et Villes. L'opportunisme politique veut que tout projet soumis soit réalisé demain. Ralentir la procédure en la compliquant ferait que vous pourriez oublier demain et ne penser voir la réalisation que pour après-demain ! En tout cas pour le délai, puisque vous obligeriez le Corps législatif à revoir deux fois l'étude et à refaire automatiquement le débat d'opportunité. Il faut bien qu'à un moment donné, on décide ou pas de lancer un projet. Admettre des dérapages de projets veut dire que vous mettez en doute les mandataires choisis, soit de l'Administration communale, soit des spécialistes mandatés. Je vous en laisse la responsabilité. Certains ont fait allusion à Beau-Séjour. C'est un bel exemple. On s'est reposé des questions lorsqu'on a constaté le coût global des travaux de transformation pour que cet immeuble soit intégralement remis en état et respecte les normes des bâtiments administratifs. L'Exécutif s'est dit qu'il serait peut-être bon d'envisager une possibilité d'aller ailleurs, ou de reconstruire si l'on ne disposait pas de parcelle disponible. Des discussions ont lieu, des correspondances s'échangent entre les membres de l'Exécutif et du Législatif, quand on estime qu'une évolution s'impose. Je vous rappelle aussi que vous pouvez tous les ans, par le crédit des investissements, remettre en cause l'opportunité éventuelle d'un objet. En tout temps, vous pouvez donner un signe politique très fort à l'Exécutif pour l'inciter à revoir sa copie. Dès lors, je vous recommande de suivre le projet municipal.

La présidente : – Je crois que nous sommes arrivés au terme de la discussion. Je demande à M. le rapporteur de nous lire les déterminations de la commission.

M. Yves-André Cavin (Rad.), rapporteur : – Au vote final, la conclusion N° 1 a) et 1 b) a été amendée à Fr. 350'000.– et acceptée à l'unanimité par la commission. Les conclusions N°s 2 et 3 ont également été acceptées à l'unanimité.

La présidente : – Merci. Je vous propose la démarche suivante. Je vais opposer les deux montants de Fr. 250'000.– et Fr. 350'000.–. Celui qui ressortira de cette votation sera opposé au projet du préavis. Ensuite, je ferai voter l'amendement de M. Calame, puisqu'à ce moment-là, on pourra porter le montant qui n'a pu y figurer... Nous allons opposer les deux montants.

Celles et ceux qui acceptent le montant de Fr. 350'000.– sont priés de lever la main. Celles et ceux qui le refusent ? 7. Celles et ceux qui s'abstiennent ? 9.

Celles et ceux qui acceptent le montant de Fr. 250'000.– sont priés de lever la main. Je vous remercie.

Je vais vous proposer l'amendement de la commission. Non, il est accepté, le montant de Fr. 350'000.– l'étant... Je vous propose l'amendement de M. Calame... (*Brouhaha.*)

Excusez-moi! Je vous fais voter le montant de Fr. 350'000.– opposé à celui de Fr. 400'000.– proposé par la Municipalité.

Celles et ceux qui acceptent la proposition de la commission de Fr. 350'000.– sont priés de lever la main. Celles et ceux qui la refusent?...

Celles et ceux qui acceptent la proposition de la Municipalité de Fr. 400'000.– sont priés de lever la main. 17. Celles et ceux qui la refusent? Une plus grande proportion. Celles et ceux qui s'abstiennent? Vous avez donc accepté les Fr. 350'000.– de la commission et refusé les Fr. 400'000.– de la Municipalité.

Oui, Madame Cosandey?

M^{me} Monique Cosandey (Soc.): – Je me suis retournée pour voir de ma place le nombre de votants. Il me semble qu'ils étaient plus de dix-sept. Je voudrais que l'on vote à nouveau sur cette proposition. Je ne mets pas en doute ce que vous avez dit, mais il me semble qu'il y avait plus de dix-sept personnes. Je demande un contre-vote. (*Brouhaha.*)

La présidente: – M. le secrétaire me propose ceci: nous allons voter seulement les «oui» pour Fr. 350'000.– et pour Fr. 400'000.–... et l'on verra lequel de ces deux montants l'emporte... Les abstentions aussi, bien sûr!

Celles et ceux qui acceptent la proposition de la commission de Fr. 350'000.– sont priés de lever la main. Nous comptons, s'il vous plaît. Une bonne majorité. Celles et ceux qui acceptent la proposition de la Municipalité de Fr. 400'000.– sont priés de lever la main. A une plus petite minorité, vous l'avez refusée. Vous avez donc accepté la proposition de la commission, c'est évident!

L'amendement de M. Calame vous propose à la conclusion N° 1, point *a*): *que, moyennant une consultation de la Commission des finances et une communication adressée au Conseil communal, pour un montant inférieur à Fr. 350'000.– au total, pour chaque objet et pour une durée de cinq ans au maximum.*

Celles et ceux qui acceptent cet amendement sont priés de lever la main. Nous allons compter. Celles et ceux qui le refusent? Celles et ceux qui s'abstiennent? Par 40 oui, 28 non et 13 abstentions, vous avez accepté l'amendement de M. Calame.

Je peux donc vous faire voter maintenant les conclusions de ce préavis.

Conclusion N° 1, points *a*) et *b*) avec le montant modifié à Fr. 350'000.–. L'amendement est inclus.

Celles et ceux qui acceptent la conclusion N° 1 amendée sont priés de lever la main. Celles et ceux qui la refusent? 5. Celles et ceux qui s'abstiennent? 2.

Conclusion N° 2.

Celles et ceux qui acceptent la conclusion N° 2 sont priés de lever la main. Celles et ceux qui la refusent? Celles et ceux qui s'abstiennent? 1 abstention.

Conclusion N° 3.

Celles et ceux qui acceptent la conclusion N° 3 sont priés de lever la main. Celles et ceux qui la refusent? Celles et ceux qui s'abstiennent? Unanimité pour la conclusion N° 3.

J'ouvre encore une dernière fois la discussion. Elle n'est pas demandée. Je vous fais voter sur l'ensemble des conclusions.

Celles et ceux qui acceptent l'ensemble des conclusions de ce préavis sont priés de lever la main. Celles et ceux qui refusent? Celles et ceux qui s'abstiennent? 4.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le préavis N° 2002/15 de la Municipalité, du 28 mars 2002;
- 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. de modifier l'article 97bis, 1^{er} alinéa, du Règlement du Conseil communal en lui donnant la teneur suivante, cette modification entrant en vigueur immédiatement:

Des dépenses pour un but qui ne peut pas encore faire l'objet d'une demande de crédits d'investissements (frais d'études d'opportunité, coût d'une opération dont l'estimation précise est prématurée) ne peuvent être engagées par la Municipalité:

- a*) que, moyennant une consultation de la Commission des finances et une communication adressée au Conseil communal, pour un montant inférieur à Fr. 350'000.– au total pour chaque objet et pour une durée de cinq ans au maximum;
- b*) pour les montants égaux ou supérieurs à Fr. 350'000.– ou pour une durée de plus de cinq ans sans l'acceptation par le Conseil communal d'un préavis municipal particulier;

2. d'accorder à la Municipalité, jusqu'au terme de la législature 2002-2005, l'autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d'y adhérer, ainsi que de constituer des sociétés commerciales ou d'acquiescer des participations dans ces sociétés, dans les limites prévues par l'article 17, chiffre 7 du Règlement du Conseil communal;

3. de limiter en outre l'autorisation mentionnée au chiffre 2 ci-dessus de la manière suivante:

- pour les associations, aux cas où la cotisation annuelle n'excède pas Fr. 5000.–;
 - pour les fondations, à ceux où la participation au capital de dotation ne dépasse pas Fr. 25'000.–;
 - pour les sociétés commerciales, à l'acquisition de parts pour un montant de Fr. 50'000.– au plus.
- _____

RÉALISATION DU MÉTRO M2 OUCHY–ÉPALINGES (CROISETTES)

Conséquences pour la Ville de Lausanne

Cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions d'une part de l'emprunt de Fr. 214,5 millions à contracter par la société Métro Lausanne-Ouchy SA (LO)

Préavis N° 2002/26

Lausanne, le 30 mai 2002

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

En cas d'adoption par le Grand Conseil et le peuple (début 2003) du projet de métro M2 Ouchy–Épalinges (Croisettes), la Municipalité demande à votre Conseil d'accepter le cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions d'une part de l'emprunt de Fr. 214,5 millions à contracter par Métro Lausanne-Ouchy SA dans le cadre de la structure du financement permettant la réalisation du M2. La Municipalité fait également le point sur les conséquences du M2 en matière de politique régionale des transports et présente à votre Conseil les grandes lignes des investissements qui seront nécessaires aux abords du M2 pour en assurer la pleine efficacité.

En cas d'acceptation du projet, ceux-ci feront l'objet de demandes subséquentes de crédits à votre Conseil.

Table des matières

1. Objet du préavis	203
2. Bref historique	205
3. Objectifs généraux du projet	206
4. Description du projet et des principales interfaces du M2 avec le réseau modifié des transports publics	207
4.1 <i>Introduction</i>	207
4.2 <i>Un métro souterrain en site propre intégral</i>	207
4.2.1 Les contraintes topographiques et de capacité	207
4.2.2 Rapidité et fréquence	208
4.2.3 Des stations proches du sol et bénéficiant de lumière naturelle	209
4.3 <i>La ligne et ses stations</i>	210
4.3.1 Le tronçon Ouchy–Flon	210
4.3.2 La desserte du centre ville et du Bugnon	211
4.3.3 La desserte de la Sallaz, de Vennes et des Croisettes	211
4.3.4 Les mesures d'accompagnement	212
4.3.5 Restructurer le réseau tl autour du nouvel axe fort	212
4.3.6 Les parkings-relais (P+R)	213
5. Effets du projet sur la répartition modale et l'environnement	214
5.1 <i>Evolution du nombre de voyageurs</i>	214
5.2 <i>Une des mesures du plan OPair</i>	214
5.3 <i>Concentrations annuelles de NO₂ dans l'agglomération lausannoise (µg/m³)</i>	215
5.4 <i>Fréquentation du M2</i>	215
6. Compatibilité avec le Plan directeur communal (PDCoM)	215
6.1 <i>Prolongement du LO–LG en direction de Vennes</i>	215
6.2 <i>Itinéraires deux-roues légers</i>	216
6.3 <i>Réseau piétonnier</i>	216
6.4 <i>Effets généraux</i>	216
7. Coût et financement du projet	216
7.1 <i>Un investissement à la mesure des services rendus</i>	217
7.2 <i>Financement</i>	218
7.2.1 Participation de la Confédération	218
7.2.2 Plan de financement	218
7.2.3 Conséquences financières pour les collectivités publiques	218
7.2.3.1 Amortissements des investissements	218
7.2.3.2 Compte d'exploitation prévisionnel pour 2010 du métro M2, en francs 2000	219
7.2.4 Coûts annuels prévisionnels pour les collectivités publiques	219
7.2.5 Conséquences financières pour Lausanne	219
8. Le M2 dans une vision cantonale	220
8.1 <i>Des gains pour les voyageurs de tout le canton</i>	220
8.2 <i>Le développement du Réseau Express Vaudois</i>	221
8.3 <i>Le Biopôle de Vennes</i>	222
8.4 <i>37'000 emplois accessibles en métro, plus ensuite</i>	222
9. Conséquences d'un refus	222
9.1 <i>Une rénovation nécessaire du tronçon Ouchy–Flon</i>	222
9.2 <i>Capacité de transport à offrir sur le réseau routier des tl</i>	223
9.3 <i>Conséquences économiques et sur l'environnement</i>	223
10. Aménagements lausannois en relation avec le M2	224
11. Conformité avec l'Agenda 21	227
12. Conclusions	227

2. Bref historique

En 1973, le Plan directeur régional de la CIURL (Communauté intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise) prévoit la jonction des voies ferrées LO (Lausanne–Ouchy) et LEB (Lausanne–Echallens–Bercher) par une ligne allant alors de la place du Flon à la Blécherette et à Romanel. Pour la première fois, le principe d'un nouveau transport lourd d'importance dans la région lausannoise est évoqué. En 1988, à la suite d'une étude financée par la Ville de Lausanne d'un réseau en «Y», c'est le principe du LO prolongé vers le Tunnel qui constitue la branche inférieure dudit «Y». Deux liaisons avec la Blécherette d'une part et la Sallaz–Vennes d'autre part constituent alors les branches supérieures de l'«Y».

En 1991, le TSOL (Tramway du sud-ouest lausannois) desservant les Hautes Ecoles et ayant son terminus à la gare de Renens est mis en service.

En décembre 1993, un premier crédit d'étude du Grand Conseil pour le prolongement du LO (étude de planification) est adopté.

Le Plan directeur communal de 1995 précise que l'extension du réseau ferroviaire en site propre constitue l'ossature des transports publics à haut niveau de performances, cela en relation avec les jonctions autoroutières et dans les couloirs urbains où la demande est la plus forte.

En novembre 1996, l'étude de planification du M2, dite étude du prolongement du métro Lausanne–Ouchy vers le nord-est, se termine et aboutit à une estimation d'un coût d'environ Fr. 450 millions.

En décembre 1997, le Grand Conseil vote un deuxième crédit d'étude d'un montant d'environ Fr. 16 millions pour l'établissement du projet définitif de prolongement du LO.

En 1998, le 16 juin¹, le Conseil communal approuve le rapport-préavis N° 6 du 5 février 1998 sur le prolongement du métro Lausanne–Ouchy vers le nord-est et l'évolution générale des transports publics dans l'agglomération lausannoise en réponse à cinq motions du Conseil communal. En 1998, l'introduction du référendum obligatoire dans le Canton de Vaud pour toute dépense d'investissement supérieure à Fr. 20 millions exige que la réalisation du métro passe par un vote de l'ensemble de la population vaudoise.

Le 21 septembre 1999, le groupe d'évaluation des projets ayant examiné les différentes offres conclut au choix du métro à pneus pour le matériel roulant et les automatismes.

Ce choix est confirmé en mai 2000 par la délégation politique du M2 et le Conseil d'Etat, suscitant quelques interpellations au Grand Conseil autour du non-choix de la variante moteur linéaire. En mai 2000, le LEB prolongé arrive au Flon. En septembre 2000, le Conseil d'administration des tl adopte un schéma directeur du réseau ayant pour objectif, entre autres, de mettre le réseau tl en cohérence avec le futur M2. Entre le 19 septembre et le 24 octobre 2000, le projet du M2 est mis à l'enquête publique suscitant diverses remarques et interventions visant, pour l'écrasante majorité, à préserver des intérêts privés lors de l'exécution du chantier (état des bâtiments ou risques sur ceux-ci). En octobre 2000, la campagne de communication du Conseil d'Etat débute. Pour des raisons de communication et de marketing, le TSOL et le LO deviennent alors respectivement le M1 et le M2.

Le 10 novembre 2000, l'ouverture des soumissions publiques révèle une forte augmentation des coûts jusqu'à un montant de Fr. 647,1 millions. La délégation politique décide alors de revoir le projet pour des recherches d'économie. Le 19 décembre 2000, les résultats positifs des essais d'adhérence prouvent que la solution pneus est parfaitement réalisable malgré la pente.

Le 1^{er} janvier 2001 entrent en vigueur les modifications de la Loi cantonale sur les transports publics. Les voies ferrées M1, M2 deviennent des lignes régionales de transport public. Il n'est pas question pour autant de financement fédéral, mais uniquement d'une modification du financement cantonal. Le canton est alors découpé en bassins de transport avec modification concomitante de la clé de répartition des déficits d'exploitation et du financement des investissements.

Le 9 avril 2001, le Conseil d'Etat a étudié le projet d'exposé des motifs et projet de décret (EMPD), mais reporte sa décision de quelques semaines. Il entend lier sa réflexion sur le projet M2 à celle qu'il mène sur la planification financière d'Etat en raison du mauvais résultat des comptes 2000. Le 20 avril 2001, la Municipalité écrit au Conseil d'Etat pour exprimer son plein appui au projet M2. Le 2 mai, le Conseil d'Etat pose trois conditions, liant notamment le projet M2 à la possibilité de

¹BCC 1998, T. I (N° 11), pp. 852 ss.

réaliser des actifs de l'Etat, par exemple par la vente d'actions de la BCV, gelant le projet jusqu'à la fin de l'année 2001, moment auquel le Conseil d'Etat réexaminera le dossier.

Le 8 mai 2001, à la suite de l'interpellation urgente de M. Jean-Yves Pidoux, le Conseil communal vote à une très large majorité une résolution exprimant l'incompréhension et la désapprobation du Conseil communal à l'égard de la récente décision du Conseil d'Etat². Le 11 juin 2001, c'est le délai de validité des offres pour le système de transport qui arrive à échéance. Le chef du Département des infrastructures informe alors le Conseil d'Etat qu'il va procéder à l'adjudication de douze marchés concernant le système de transport. Les commandes proprement dites ne deviendront effectives qu'après décision du Grand Conseil et du peuple. Le Conseil d'Etat est informé du fait que, si le projet est reporté au-delà de la fin 2002, l'entier de la procédure d'appel d'offres sera à recommencer. En réalité, l'examen des appels d'offres montrera par la suite qu'il est possible de prolonger les offres jusqu'au 31 mars 2003, dernier délai.

Entre le 21 août et le 21 septembre 2001 est effectuée une enquête publique complémentaire sur le projet réactualisé. Avec les économies retenues, celui-ci est ramené à un coût de 590 millions. Le 10 septembre 2001, une délégation du Conseil d'Etat rencontre une délégation du Conseil fédéral. Celui-ci confirme qu'une enveloppe de 155 millions sera mise à disposition du trafic d'agglomération suisse, qu'elle devra ensuite être approuvée par les Chambres en décembre 2001 et que le M2 y figurera parmi les projets prioritaires. Suite notamment à l'acceptation du projet Tridel lors de la votation du 23 septembre 2001 et au refus de la vente des actions de la BCV, diverses interpellations sont faites au Grand Conseil, notamment une interpellation Eliane Rey concernant le métro M2 le 24 septembre 2001. Le Conseil d'Etat y répond en novembre 2001 en continuant à ne pas prendre de décision, tout en laissant entendre qu'il est favorable au projet.

Enfin, le 4 février 2002, le Conseil d'Etat reporte à nouveau sa décision en décidant de laisser la responsabilité de la décision finale du projet M2 au Conseil d'Etat sorti des urnes en mars 2002. Le 5 février 2002, la Municipalité de Lausanne, par voie de presse, fait part de sa désapprobation face à la décision du Conseil d'Etat. Le 14 février, la COREL, devenue depuis Lausanne Région et forte de 26 communes, adresse une lettre ouverte aux membres du Conseil d'Etat dans laquelle elle regrette vivement une non-décision de la part de cette Autorité, non-décision traduisant une absence grave de vision pour le Canton. Les 26 communes de la COREL se déclarent solidaires de cette démarche.

Le 20 février 2002, la Confédération confirme le fait que le M2 bénéficiera d'une aide financière fédérale. Elle sera de Fr. 70 millions au total, étalée entre 2003 et 2007. Le 5 mars 2002, le Conseil d'Etat sortant décide une nouvelle fois que ce sera le nouveau Conseil d'Etat qui prendra les décisions. Il propose néanmoins un nouveau mode de financement qui constitue l'ossature du projet qui vous est présenté. Au début mai 2002, l'EMPD cantonal est soumis au Conseil d'Etat. Une version est envoyée au partenaire lausannois qui doit rédiger son propre préavis à l'intention du Conseil communal. Si ledit préavis vous est aujourd'hui présenté, c'est que le Conseil d'Etat a accepté ledit EMPD cantonal et que les décisions appartiennent dorénavant au Grand Conseil, au Conseil communal de Lausanne et au peuple vaudois.

Dans la suite de ce préavis, la Municipalité fait largement appel au contenu de l'EMPD cantonal.

3. Objectifs généraux du projet

Le projet de métro M2 entre Ouchy (Lausanne) et les Croisettes (Epalinges) vise les objectifs suivants:

- améliorer la desserte du couloir nord-est de l'agglomération lausannoise qui est l'un des plus chargés, tant en ce qui concerne les déplacements privés qu'en transports publics, en réduisant les temps de parcours par transports publics de moitié;
- contribuer à l'application du plan des mesures de protection de l'air;
- augmenter la capacité de transport entre Lausanne-CFF et le pôle de transports régionaux de Lausanne-Flon, terminus du métro M1 (TSOL) et, depuis le 28 mai 2000, du chemin de fer régional Lausanne-Echallens-Bercher (LEB);
- relier les transports régionaux du Jorat au centre-ville et aux gares de Lausanne-Flon et de Lausanne-CFF.

De manière globale, le projet M2 doit renforcer l'attractivité économique du centre urbain lausannois et contenir le mouvement d'exode en périphérie, le long de la ceinture autoroutière. Il vise ainsi à favoriser un aménagement du territoire et une mobilité conformes aux objectifs du développement durable, en renforçant la répartition modale en faveur des transports publics.

²BCC 2001, T. I (N° 6), pp. 504 ss.

4. Description du projet et des principales interfaces du M2 avec le réseau modifié des transports publics

4.1 Introduction

Le prolongement de cette ligne permettra de parcourir 6 km et une dénivellation de 375 m, en 18 minutes. Il suit le tracé de l'actuel métro Lausanne–Ouchy sur 1,5 km, qui est prolongé en direction du nord-est jusqu'à la commune d'Epalinges.

Il intègre la nécessité de renouveler le matériel roulant et les installations de l'actuel Lausanne–Ouchy.

Il devra gravir des pentes allant jusqu'à 12%. Pour ce faire, après étude et comparaison de variantes, c'est la solution du métro sur pneus qui a été retenue. Le système de conduite permettra à terme une exploitation entièrement automatique et le déploiement de personnel à disposition de la clientèle sur la ligne. Ce système offre en outre une souplesse d'exploitation et permettra de garantir à moindre coût une fréquence élevée même durant les heures creuses. Une fréquence de 3 minutes est prévue à la mise en service sur le tronçon central (Lausanne CFF–Sallaz) et de 6 minutes sur le reste du tracé.

La cadence peut être portée à 2 minutes sur le tronçon central afin d'offrir une capacité de transport de 6600 personnes par heure et par direction.

Le M2 desservira 14 stations sur 6 km, terminus compris. Dans la plupart d'entre elles, des correspondances seront assurées avec le réseau de surface, notamment avec le réseau régional et national.

Le projet a été mis à l'enquête publique selon les dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer en automne 2000 pour l'obtention de la concession et pour le permis de construire. Les principaux lots de travaux et de fournitures ont fait l'objet d'appel d'offres de manière à élaborer un budget sur la base de soumissions d'entreprises.

Le programme de réalisation est le suivant:

- demande de crédit au Grand Conseil: septembre 2002;
- votation populaire: début 2003 (au plus tard le 31 mars 2003);
- travaux de construction: 2003-2007;
- mise en service: 2007.

Le métro du M2 transportera chaque année 23,3 millions de voyageurs selon les prévisions de trafic, dont 16,9 millions correspondent au trafic actuel sur les lignes tl et LO du couloir concerné et 6,4 millions représentent un nouveau trafic. A long terme, l'objectif est de transporter 25 millions de voyageurs.

Le projet du M2 est un des éléments prioritaires de la politique cantonale des transports. La ligne s'inscrit dans la volonté du Canton de développer ses prestations en trafic régional, avec notamment la mise en place du Réseau Express Vaudois (REV). Ce réseau sera progressivement développé, notamment dans le cadre des perspectives du projet Rail 2000, 2^e étape.

4.2 Un métro souterrain en site propre intégral

Le nœud cantonal des transports publics de la gare de Lausanne sera renforcé avec le projet M2. De même, de meilleures connexions seront offertes à la place du Flon avec le Tramway du sud-ouest lausannois (ligne M1) et le Lausanne–Echallens–Bercher (LEB) ainsi qu'avec les lignes urbaines.

4.2.1 Les contraintes topographiques et de capacité

La pente des rues lausannoises pénalise les meilleurs modes de transport en surface, bus ou tram, en raison des détours et des vitesses réduites qu'elle impose. La déclivité maximale admise pour un tram est de 7%, par exemple, alors que plusieurs tronçons dépassent cette limite – jusqu'à 12%. D'autre part, même en renonçant à améliorer les temps de parcours, une augmentation de la capacité n'est pas envisageable au centre de la ville, les voiries étant déjà saturées par les transports publics eux-mêmes sur l'axe Terreaux–Saint-François–avenue du Théâtre.

Des systèmes de surface à forte capacité, à cadence et à vitesse élevées, poseraient également des problèmes d’insertion urbaine et créeraient des coupures sur les artères traversées. Ils exigeraient de plus gros investissements dans les sections en tunnel, l’alimentation devant se faire, pour des raisons de sécurité, par caténaire et non par un rail d’alimentation au sol – ce qui implique des sections de tunnel plus importantes.

4.2.2 Rapidité et fréquence

L’avantage d’un parcours souterrain est la mise à disposition d’un site propre intégral, sans aucune interférence avec le trafic de surface, piétonnier ou automobile. C’est à cette seule condition que l’on peut accomplir ce qui s’avère être une véritable performance: parcourir 6 km en 18 minutes, avec 12 arrêts intermédiaires, sur une pente moyenne de 5,7%. Un élément d’un attrait certain pour le nouveau métro en même temps qu’un gage de succès.

On a déjà pu vérifier avec le M1 l’effet d’attraction qu’exerce sur la clientèle la combinaison vitesse et confort. Avec le M2 s’ajoute une cadence soutenue d’un véhicule toutes les 3 minutes aux heures de pointe sur le tronçon central, entre Lausanne CFF et la Sallaz. Ce nouveau métro, tel qu’il est conçu, permettra de passer à une cadence de 2 minutes sur le tronçon central, voire de 1,5 minute sur l’entier du parcours moyennant des aménagements complémentaires.

Une rapidité de déplacement

Le M2 offre donc de meilleures cadences, mais aussi des trajets plus directs sur le couloir Ouchy–Croisettes, gagnant en temps de parcours. Dans nombre de cas, leur durée pourra être divisée par deux ou plus.

Le tableau ci-dessous rend bien compte de ces gains de temps.

Tableau 1 – Temps de déplacement actuels et avec le M2

	Lausanne CFF	St-François / Lausanne Flon	Riponne	Ours	CHUV	Sallaz	Croisettes
Ouchy	5 3	6 4	15 6	18 8	25 10	28 12	33 17
Lausanne CFF		1 <1	10 2	17 4	20 6	23 7	28 12
St-François / Lausanne Flon			3 <1	5 3	14 4	17 6	22 11
Riponne				7 1	10 3	13 5	18 10
Ours					3 1	6 3	11 8
CHUV						3 1	8 6
Sallaz							5 4

Ouchy	28	Temps de parcours actuel
	12	Temps de parcours futur, avec le M2 (en grisé si gain de temps égal ou supérieur à 50%)

Tableau 2 – Cadences et capacité de transport par heure et par sens de circulation du futur métro M2

Tronçon	Cadence et capacité à la mise en service	Cadence et capacité maximales avec la même infrastructure et des véhicules supplémentaires
Ouchy–Lausanne CFF et Sallaz–Croisettes	6 minutes 2200 personnes	4 minutes 3300 personnes
Lausanne CFF–Sallaz	3 minutes 4400 personnes	2 minutes 6600 personnes

Pour comparaison, voici les cadences et les capacités dans l'état actuel :

Tableau 3 – Cadences et capacité de transport aux heures de pointe sur le réseau actuel

Tronçon	Cadences et capacité maximales par heure et par sens
Ouchy–Lausanne CFF (LO)	7,5 minutes 1700 personnes
Lausanne CFF–Croisettes (5 + 45*)	5 minutes 1450 personnes
Saint-François–Sallaz (5 + 6)	5 minutes 1800 personnes
Saint-François–Croisettes (5)	10 minutes 900 personnes

* La ligne 45 n'est en fonction que durant les heures de pointe.

A condition de réaliser une double voie entre Lausanne CFF et Grancy (le seul tronçon qui n'en sera pas pourvu), la cadence pourrait être portée à 1,5 minute sur l'entier du parcours, ce qui porte la capacité à 8800 personnes par heure dans chaque sens. Une augmentation de la capacité de transport des lignes actuelles de trolleybus n'est pas possible si l'on souhaite desservir le centre ville en raison des limites du réseau routier lui-même, déjà saturé à certains moments par les seuls transports publics.

De bonnes cadences pourront être assurées en dehors des heures de pointe, en soirée, le samedi et le dimanche notamment. L'option a été prise qu'elles ne soient pas inférieures à 10 minutes sur le métro aux heures les moins favorables (contre 20 minutes actuellement pour la plupart des lignes de bus).

La fréquence des convois dépend en grande partie du mode de fonctionnement. Or, grâce au choix d'un système automatique, un grand nombre de véhicules peut être maintenu en ligne, ce qui permet de faire face à une affluence soudaine, qu'elle soit planifiée ou non. Une souplesse guère imaginable avec les trolleybus ou un métro avec conducteur: la mobilisation du personnel pour un service limité dans le temps est en effet coûteuse et doit dans tous les cas être anticipée.

4.2.3 Des stations proches du sol et bénéficiant de lumière naturelle

Le désavantage du souterrain sur le système de surface est sa moindre accessibilité, son défaut d'éclairage et son confinement qui peuvent provoquer un sentiment d'insécurité. Pour y remédier, il a été décidé de :

- positionner les stations le plus près possible du sol; cette règle n'a toutefois pas pu s'appliquer aux stations Ours, en raison de l'importante différence de niveau entre l'avenue du Tribunal-Fédéral et la place de l'Ours ainsi que Fourmi, par souci d'économie;
- tirer parti de la déclivité lausannoise pour offrir des dessertes sur plusieurs niveaux. C'est le cas par exemple au Flon, où le quai est accessible depuis le niveau Grand-Pont et depuis la place de l'Europe, à la Riponne (place Auberjonois et place Riponne), à Bessières (rue Saint-Martin et rue Caroline), à CHUV (sorties aux niveaux CHUV et Pierre-Decker);
- tirer parti de la pente pour permettre des accès à niveau ou par rampe et une arrivée de lumière naturelle.

Ajoutons à cela la généralisation des ascenseurs (en complément des escaliers), toujours placés par paire en cas de dénivellation importante afin de garantir le fonctionnement de l'un des deux en cas de panne ou de révision. L'accès aux handicapés, aux poussettes et aux vélos est ainsi garanti. Toutes les dispositions seront également prises pour assurer l'orientation des personnes malvoyantes et malentendantes.



Une rame du futur métro M2

4.3 La ligne et ses stations

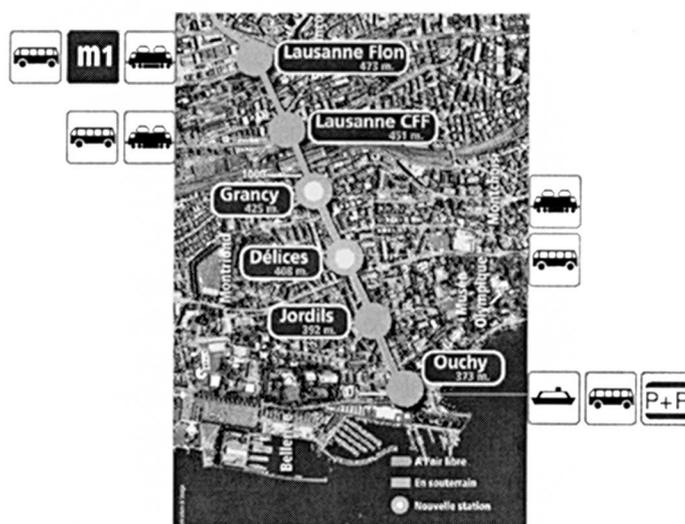
4.3.1 Le tronçon Ouchy–Flon

Sur sa partie inférieure, le métro reprend le tracé du Lausanne–Ouchy. La voie sera entièrement renouvelée pour permettre la circulation de véhicules sur pneumatiques. Les stations Ouchy, Jordils et Lausanne CFF gardent leur emplacement actuel.

A l'exception de la station Jordils, chaque arrêt de ce tronçon offre des possibilités de connexions avec d'autres moyens de transports publics.

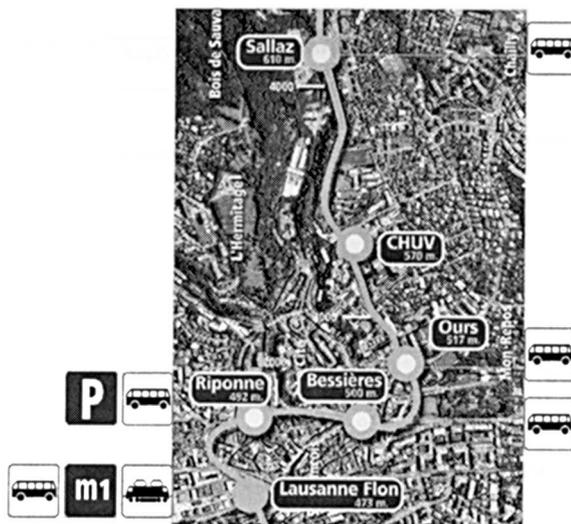
La station actuelle Montriond est supprimée. Elle est remplacée par deux nouveaux arrêts qui permettent une meilleure desserte et des connexions avec le réseau de bus et de trains :

- la station Délices sera située au droit de l'avenue de Cour, en connexion avec la nouvelle ligne de bus Bourdonnette–Pully. Ne traversant pas le centre ville, cette dernière offrira d'excellentes possibilités d'échanges sur tout le sud de l'agglomération, à une vitesse élevée.
- la station Grancy sera située à la sortie du tunnel passant sous la gare et l'avenue de Grancy. Elle desservira le quartier Sous-Gare et la sortie sud de la gare CFF.



A la station Lausanne-Flon, le métro arrivera au niveau du chemin de fer Lausanne–Echallens–Bercher, abaissement rendu nécessaire pour repartir ensuite en souterrain vers la Riponne. Ce positionnement maintient en outre possible un éventuel prolongement de M1 (TSOL) en direction de l’est.

4.3.2 La desserte du centre ville et du Bugnon

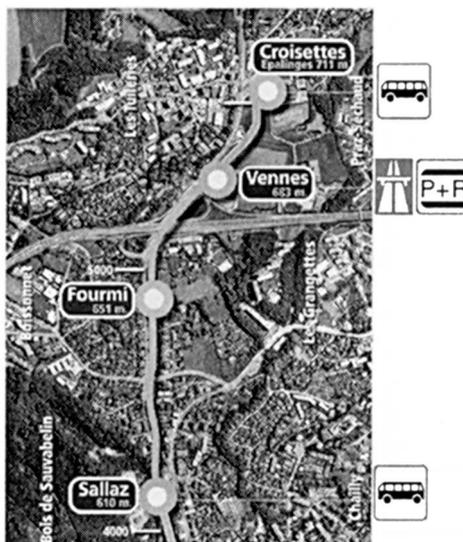


Le tracé donnera au centre ville trois stations, en plus de celles des gares du Flon et CFF : les stations Riponne, Bessières et Ours, qui desservent la zone marchande et piétonne. De là, et à moins de 300 m de l'une ou de l'autre, on gagnera six départements de l'Administration cantonale, la Bibliothèque cantonale, le Musée cantonal des beaux-arts, l'espace Arlaud, la cathédrale, la piscine de Mon-Repos, le Tribunal fédéral, les gymnases de la Cité et du Bugnon, la Faculté de médecine, etc.

Le métro mettra le CHUV à 6 minutes de la gare. La station est prévue à l'emplacement de l'actuel arrêt de bus. La sortie se fera par des rampes directes sans obstacles. Côté amont, l'avenue Pierre-Decker et la Maternité seront accessibles par des escaliers et des ascenseurs.

A l'exception de celle du CHUV, toutes ces stations offriront des connexions avec un autre moyen de transports publics. En particulier, l'importante station de l'Ours offrira une liaison efficace à tout le quartier de Chailly, pour les lignes de Chailly et Victor-Ruffy, avec l'ensemble des stations desservies par le M1, le M2 et le LEB.

4.3.3 La desserte de la Sallaz, de Vennes et des Croisettes



Deux options ont été étudiées pour la station de la Sallaz: l'une sous la place elle-même et l'autre finalement retenue, en bordure de la place, côté vallon du Flon. La première option, si elle paraissait meilleure, aurait nécessité, pour être située près du niveau du sol, des travaux en tranchée couverte dans la place et le bas de la route de Berne. Il en aurait résulté des nuisances importantes pour les riverains et une situation particulièrement difficile de gestion de la circulation en raison de la topographie locale et de l'absence d'itinéraires de remplacement, aussi bien pour les transports publics que privés.

Des travaux en profondeur, dans la molasse, auraient imposé une station à 15 m sous la place, autre raison de lui préférer l'option retenue. La portion de tracé à l'air libre avant la station s'avère finalement utile pour la ventilation du tunnel, l'entretien et la sécurité. En amont, il a été renoncé à une station au carrefour route de Berne–chemin de la Feuillère afin de maintenir un bus à cet endroit qui reliera Praz-Séchaud à Isabelle-de-Montolieu en passant par la Sallaz.

La station Vennes sera directement accessible depuis le parking d'échange P+R, dont la capacité de 400 places pourra être doublée par adjonction d'un niveau supplémentaire. Elle desservira également le Biopôle de Vennes.

Enfin, la station Croisettes desservira le quartier des Tuileries et offrira une connexion avec le nouveau bus Tuileries-Epalinges-Collège ainsi qu'avec les bus régionaux pour Mézières, Moudon et Vers-chez-les-Blanc.

4.3.4 Les mesures d'accompagnement

Pour atteindre les objectifs fixés, à savoir une augmentation de 40% des voyageurs des transports publics sur l'axe nord-est, une augmentation sur le reste du réseau et une diminution de 20% du trafic privé sur ce même axe, des mesures complémentaires à la réalisation du métro sont prévues.

Elles ne font pas partie du projet de construction, mais seront mises en œuvre par les Transports publics de la région lausannoise (tl) pour ce qui concerne la restructuration de son réseau et par la Ville de Lausanne pour la partie de maîtrise du trafic.

La Ville de Lausanne se chargera également des réaménagements des espaces publics lorsqu'ils seront nécessaires à proximité des stations de la ligne de métro.

4.3.5 Restructurer le réseau tl autour du nouvel axe fort

Le Conseil d'administration des tl a adopté en septembre 2000 un schéma directeur du réseau tl qui donne une image cohérente du futur réseau en y intégrant le M2. Ce document contribue à la réalisation du plan de mesures OPair, qui fixe à 30'000 la capacité des transports publics à l'heure de pointe. La réalisation des mesures prévues dans le schéma directeur, y compris du métro, permettront de transporter à moyen terme plus de 25'000 personnes à l'heure de pointe, soit 5000 de plus qu'actuellement et d'approcher ainsi l'objectif du plan OPair.

Les modifications et compléments apportés au réseau ont été définis dans le cadre de sept principes:

1. suppression des lignes faisant double emploi avec le M2;
2. rabattement des lignes de surface sur le M2;
3. pas de transbordement forcé avec diminution de confort;
4. maintien/accentuation de la structure diamétrale;
5. les stations de l'axe CFF–Flon–Riponne donnent accès à l'essentiel du réseau d'agglomération;
6. intégration des projets en cours;
7. étapes de développement logiques.

Ces principes ont conduit à des restructurations et à des compléments d'offres sur les réseaux d'agglomération et régional.

Réseau d'agglomération

Les principales modifications sont les suivantes:

- desserte de l'avenue Victor-Ruffy et de la rue Montagibert;
- création d'une ligne est-ouest Bourdonnette–Pully avec jonction au M2 à la station Délices;
- nouvelle ligne diagonale Blécherette–Saint-François–Lutry;

- nouvelle liaison entre l'ouest lausannois et le Flon, en fond de vallée;
- développement du réseau de l'est lausannois Pully–Paudex–Lutry–Belmont;
- amélioration de la desserte des secteurs ouest et nord d'Epalinges avec une liaison interne à la commune donnant accès au M2 à la station Croisettes;
- amélioration de la desserte du secteur Chailly avec une liaison donnant accès au M2 à la station de l'Ours;
- liaison Praz-Séchaud–Sallaz–Isabelle-de-Montolieu, remplaçant les lignes 6 et 14 actuelles, donnant accès au M2 à la station Sallaz;
- développement du réseau ouest lausannois.

Réseau régional

Les lignes de bus régionales se connecteront à la ligne M2 pour un accès rapide au centre-ville et à la gare CFF:

- à la station Riponne: connexion de la ligne 60 (Le Mont–Cugy–Froideville);
- à la station Ours: connexion de la ligne 66 (Belmont–La Croix-sur-Lutry), avec terminus maintenu à Saint-François, et de la ligne 7;
- à la station Sallaz: connexion de la ligne 65 (Savigny–Forel–Servion, avec desserte nouvelle de Vulliens, Ferlens et Les Cullayes);
- à la station terminus Croisettes (Epalinges): connexion des lignes 62 et 64 (Mézières–Moudon et Vers-chez-les-Blanc);
- une nouvelle ligne Cheseaux–Renens, connectée au M1, est prévue selon le projet du schéma directeur des déplacements de la Corel.

4.3.6 Les parkings-relais (P+R)

Deux parkings-relais, l'un situé à Vennes, d'une capacité de 400 places qui devra être étendue, l'autre à Ouchy de 290 places, sont desservis par le métro M2.

Ils sont destinés aux pendulaires en provenance des secteurs périurbains et des régions voisines, mais également aux visiteurs qui viennent au centre ville pour y faire leurs achats ou accéder aux services. Ceux-ci pourront ensuite regagner leur véhicule avec la même facilité depuis n'importe quelle station de transport public.

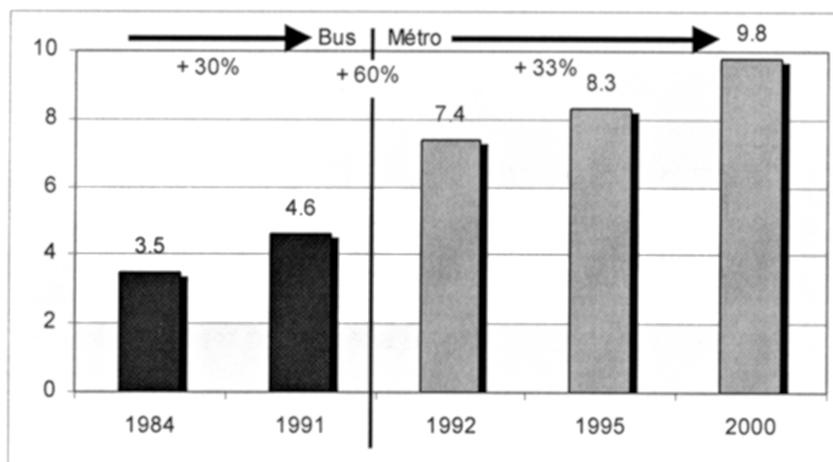
5. Effets du projet sur la répartition modale et l'environnement

Le métro M2 est une des mesures importantes d'assainissement de l'air de la région lausannoise acceptée par le Canton. Par des axes de transport public lourd, structurant et permettant de plus un regroupement des diverses lignes urbaines ou interurbaines dans le sens d'une beaucoup plus grande efficacité du transport (diminution du temps de parcours), le métro M2 est incontestablement incitatif pour encourager les usagers les plus divers à l'utiliser plutôt que d'utiliser leurs véhicules privés.

Il s'agit également d'éviter avec une telle réalisation que l'on obtienne seulement un accroissement général de la mobilité ainsi que cela a notamment été constaté lors de l'introduction du RER à Zurich où les déplacements d'usagers des transports privés vers les transports publics tendaient à être compensés par de nouveaux usagers qui avaient jusque-là renoncé à prendre leurs voitures ou à faire ce type de déplacement.

Dans le plan directeur lausannois (PDC), toutes ces mesures seront traitées de manière cohérente sur la base de la hiérarchisation du réseau et il va de soi que la réalisation du M2 devra entraîner des réflexions sur les axes principaux d'entrée nord à Lausanne. Un axe structurant lourd entraîne de très importantes utilisations supplémentaires. Le tableau ci-dessous montre l'évolution du nombre de voyageurs transportés sur le couloir du métro M1 (TSOL) en millions de voyageurs.

5.1 Evolution du nombre de voyageurs



5.2 Une des mesures du plan OPair

Dans la mesure où le trafic automobile contribue de manière prépondérante à la charge de pollution, c'est bien évidemment sur la maîtrise de la mobilité à long terme que ce plan s'est articulé. L'une des pièces majeures de ce plan des mesures est un scénario qui privilégie les déplacements avec les transports publics.

C'est ainsi que, sur les 64 mesures proposées dans le plan, 17 concernent directement l'amélioration de l'offre ou de l'incitation à l'utilisation des transports collectifs. Parmi ces dernières, la réalisation du métro en direction de Vennes est une pièce maîtresse, dont les effets d'assainissement sont importants dans un des secteurs les plus chargés de pollution de l'agglomération lausannoise.

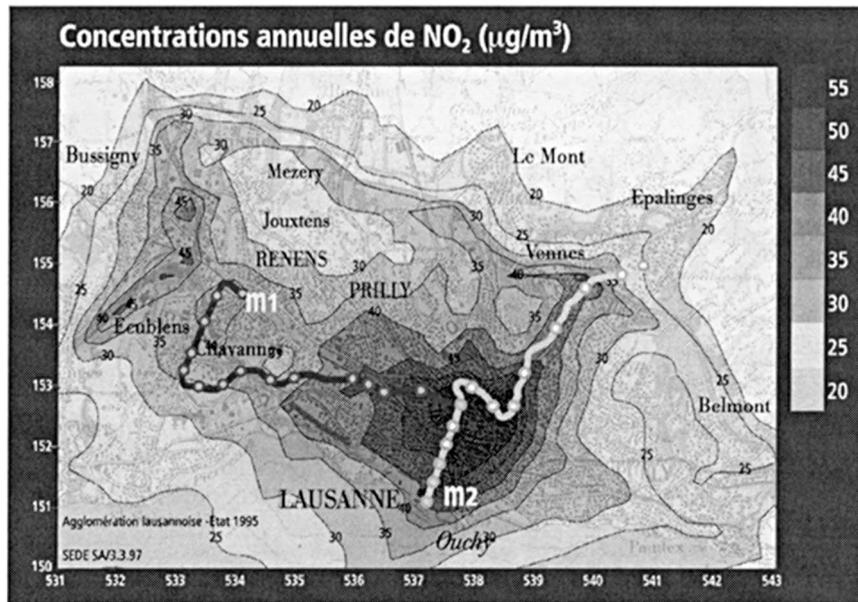
Dans le cadre du suivi du plan des mesures OPair, des campagnes quinquennales ont été réalisées depuis 1990 pour permettre de suivre l'évolution de la pollution de l'agglomération lausannoise. Entre 1990 et 1995, la pollution atmosphérique a subi une nette baisse, notamment grâce à la généralisation du catalyseur sur les véhicules automobiles légers et à une stabilisation du taux de motorisation. Malheureusement, cette évolution très favorable ne s'est pas poursuivie entre 1995 et 2000, principalement à cause d'une augmentation sensible du taux de motorisation et de la reprise des activités économiques. Les résultats de la campagne de mesures faite en 2000 ont montré une stabilité, voire une inversion de tendance dans certaines zones, particulièrement dans le centre ville et l'ouest lausannois. Malgré la réduction des émissions polluantes par des moyens techniques (introduction du catalyseur pour les véhicules à moteur et des brûleurs Low-Nox pour le chauffage notamment), il est indispensable de réaliser les mesures qui favorisent le transfert modal.

Avec la réalisation du M2, le nombre de voyageurs transportés par les transports publics pourrait augmenter d'environ 40% dans le corridor du métro. Ainsi, pour les axes les plus chargés, on s'attend à observer une diminution du trafic automobile privé de l'ordre de 20%, soit 6000 voitures par jour environ. La réduction des émissions de dioxyde d'azote consécutive à cette réalisation pourrait atteindre $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et serait observable dans une partie de l'agglomération où les études ont montré qu'il serait difficile d'atteindre à terme les valeurs limites imposées par l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air.

La restructuration du réseau des transports publics impliquée par la mise en exploitation du M2 aura également des effets bénéfiques sur les émissions polluantes liées au trafic individuel sur l'ensemble de l'agglomération lausannoise. Cependant, une attention particulière devra être portée aux mesures d'accompagnement, afin d'éviter que l'amélioration de la fluidité du trafic individuel ne soit une nouvelle incitation à accéder au centre ville avec des véhicules privés.

La diminution du trafic privé résultant du recours au métro aura également une légère influence sur la charge sonore mesurée sur les bâtiments riverains des axes les plus délestés. Cependant, cette seule mesure ne sera pas suffisante pour assurer un assainissement acoustique complet.

5.3 Concentrations annuelles de NO₂ dans l'agglomération lausannoise (µg/m³)



5.4 Fréquentation du M2

Avec 25 millions de voyageurs/an transportés (hypothèse prudente), le métro M2 aura un flux de voyageurs de plus de 2,5 fois supérieur à celui du TSOL. Malgré son coût très élevé, ce sera le transport public dont le coût par voyageur sera de loin le plus faible, ainsi que le montrent les tableaux consacrés au financement et à la rentabilité dans la suite du présent préavis. Les 25 millions de voyageurs/an prévus représentent l'équivalent de 200 déplacements par habitant lausannois et par an. Cela signifie qu'en moyenne chaque Lausannois prendra ledit M2 un jour sur deux en moyenne. Comme l'utilisation du M2 sera profitable non seulement à toute la région lausannoise, mais à l'ensemble du canton vu le très grand nombre d'emplois liés à cette réalisation, l'on peut également raisonner en moyenne cantonale. Avec 25 millions de voyageurs, cela signifie qu'en moyenne, chaque habitant du canton de Vaud utilisera le M2 plus de 40 fois par an, c'est-à-dire environ une fois par semaine. Ces simples chiffres montrent que le nombre d'habitants du canton qui utiliseront le métro au moins quelquefois par année représentera une part très importante de la population totale dudit canton.

6. Compatibilité avec le Plan directeur communal (PDCoM)

6.1 Prolongement du LO-LG en direction de Vennes

Dans le PDC, il est relevé que le prolongement du LO-LG en direction de Vennes permettra de :

- desservir d'importants générateurs de déplacements hors du centre tels que le Tunnel, le CHUV, la Sallaz et éventuellement Chailly;
- relier directement ces générateurs à la gare CFF et à l'interface de transports publics du Flon;
- offrir une potentialité de restructuration optimale du réseau tl existant. Aux différents « paliers » de la topographie lausannoise, le réseau de surface est rabattu sur le LO-LG prolongé, véritable « colonne vertébrale » rapide et performante;
- desservir le nouveau parking d'échange de Vennes relié à la jonction autoroutière.

Le prolongement du LO-LG en direction de Vennes joue indéniablement un rôle important dans le concept des déplacements prévu dans le PDC. Il est également intégré dans les planifications des itinéraires des deux-roues légers ainsi que du réseau piétonnier.

6.2 Itinéraires deux-roues légers

L'objectif 31 du PDCom prévoit de faciliter les déplacements à vélo, notamment en développant le réseau des pistes et bandes cyclables; et le principe 93 y relatif, le développement d'un réseau connexe qui assure des itinéraires continus basés sur une hiérarchisation du réseau et des modes de transport et qui prend en compte des rabattements sur l'axe lourd transports publics (épine dorsale nord-sud M2).

Compte tenu de la topographie de la ville de Lausanne, il est proposé schématiquement la création d'itinéraires est-ouest, «parallèles» aux courbes de niveau représentant ainsi de faibles dénivellations. En complément, il convient de relier ces axes à «l'épine dorsale» des transports publics existants et futurs (soit le M2) afin de faciliter le déplacement des usagers à vélo sur les lignes de plus grande pente.

6.3 Réseau piétonnier

L'objectif 32 du PDC prévoit de favoriser les déplacements à pied. Cet objectif passe nécessairement par les infrastructures qui leur sont dévolues, à savoir: d'une part, offrir un réseau continu, dense, sûr, confortable et agréable; d'autre part qualifier les espaces publics par une mise en valeur qui leur confère la vocation d'espaces d'arrêt et de rencontre.

Cet objectif est accompagné d'une série de principes (94 à 98) concernant la création, l'amélioration et la valorisation du réseau piétonnier à proprement parler. Les principes 99 à 102 concernent l'extension et la valorisation des zones piétonnes par l'amélioration de la qualité d'accueil et de l'animation des places urbaines, la redéfinition et la mise en valeur de l'espace rue à l'intérieur des centres de quartier au profit des piétons, l'amélioration de l'accessibilité des interfaces piétons-transports publics et de leur confort.

6.4 Effets généraux

Le développement du système des déplacements doit faciliter l'accès à la ville, préserver l'environnement et améliorer la qualité de vie. Les options retenues en ce sens consistent à développer la complémentarité entre les modes de transport et à réduire le trafic de transit afin de diminuer globalement le trafic routier. A cet égard:

- l'autoroute de contournement peut retirer entre 5000 et 10'000 véhicules/jour du réseau principal lausannois;
- avec 3000 à 5000 places en parkings-relais (P+R), c'est 10'000 à 15'000 déplacements de véhicules/jour en moins sur le réseau principal;
- la hiérarchisation proposée entraîne le retrait de quelque 15'000 à 20'000 véhicules/jour du réseau secondaire des quartiers;
- les performances des nouvelles lignes de transport public en site propre favorisent le transfert des transports individuels sur les transports publics de plusieurs milliers de personnes/jour, ceci en plus des déplacements P+R;
- l'effet «macarons» supprime au moins 5000 véhicules/jour des quartiers;
- l'amélioration des aménagements cyclistes et pédestres contribue à inciter les habitants à renoncer à leur voiture.

7. Coût et financement du projet

Le budget du projet M2 sur la base des soumissions effectuées pour les principaux lots est de Fr. 590 millions, dont Fr. 328 millions pour les ouvrages et bâtiments et Fr. 262 millions pour les équipements de transports (véhicules, installations de conduite automatique, voies, sous-stations électriques et télécommunications).

Selon les estimations économiques, les charges d'exploitation seront couvertes par les produits d'exploitation. En revanche, les charges financières représentent une dépense nouvelle répartie à raison de 70% à charge de l'Etat et de 30% à charge des communes du bassin de transports Lausanne–Echallens–Oron selon les dispositions récemment modifiées de la Loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990.

La réalisation du métro sera confiée à la société Métro Lausanne-Ouchy SA (LO) dont la Commune de Lausanne détient l'entier du capital-actions.

7.1 Un investissement à la mesure des services rendus

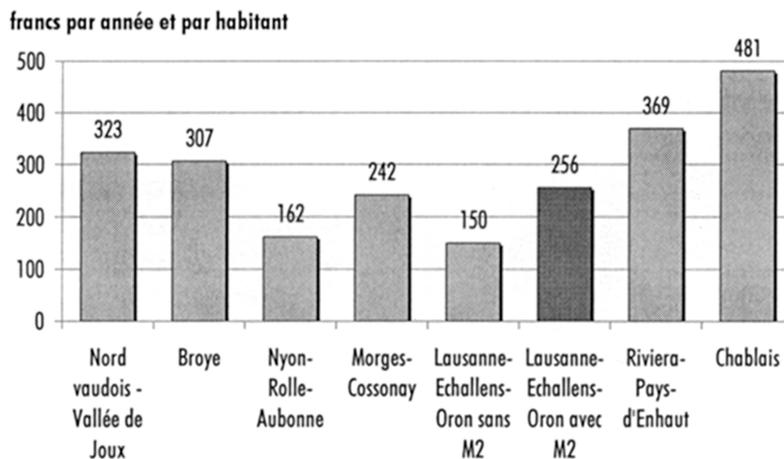
L'investissement demandé, de Fr. 590 millions, est certes important, mais il est à la mesure des services que rendra le métro et du nombre de voyageurs qu'il transportera: le trafic prévu à long terme sur la ligne est de 25 millions de voyageurs par année. Ce chiffre représente 2,5 fois le nombre de passagers du M1, plus de 10 fois ceux du Lausanne–Echallens–Bercher ou du Montreux–Oberland bernois, plus de 50 fois ceux de l'Yverdon–Sainte-Croix, plus de 75 fois ceux de l'Aigle–Sépey–Diablerets et près de 100 fois ceux du Pont–Brassus, toutes compagnies qui ont bénéficié du soutien de l'Etat pour des rénovations ou l'achat de matériel.

L'investissement consenti ne générera en outre pas de frais de fonctionnement supplémentaires, les recettes de transport permettant de couvrir les charges d'exploitation (hors frais financiers). De plus, chacun reconnaît l'importance de la qualité d'un réseau de transport pour le dynamisme du canton, argument encore relevé par l'expert financier chargé de l'évaluation du projet.

La charge par habitant ou par voyageur reste d'ailleurs tout à fait raisonnable en comparaison des efforts consentis pour d'autres compagnies et dans d'autres régions (voir les graphiques ci-dessous).

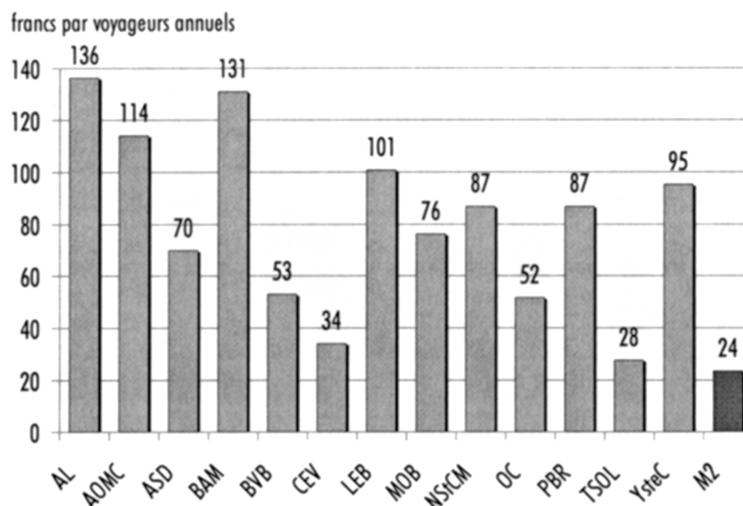
Contributions publiques annuelles en faveur des transports publics régionaux (Confédération, Canton et Communes), par région de transport en 2000

Graphique 1



La région de transport Lausanne–Echallens–Oron est actuellement celle qui «coûte» le moins cher par habitant. Elle mobilise Fr. 150.– par habitant de fonds publics, alors que le Chablais bénéficie de contributions pour plus de trois fois ce montant. Avec le M2, le coût par habitant se situera à un peu plus de Fr. 250.–, soit le niveau de la région Morges-Cossonay.

Graphique 2



Quant au coût par voyageur transporté, il sera le plus bas constaté sur les lignes en site propre de transport public du canton.

7.2 Financement

7.2.1 Participation de la Confédération

L'aide fédérale au métro lausannois M2 se répartit comme suit :

2003	2004	2005	2006	2007	Total
10 MF	15 MF	15 MF	15 MF	15 MF	70 MF

7.2.2 Plan de financement

L'étude du financement du projet a fait l'objet d'un mandat confié conjointement par le Service des finances du Canton et le Service des transports à la banque française Dexia, spécialiste dans le financement des collectivités publiques. L'étude, terminée en mars 2001, a porté sur le modèle de financement et ses conséquences sur les finances publiques.

Le modèle de financement proposé dans le projet de décret se base sur les propositions de cette étude financière, tout en tenant compte de l'aide de la Confédération, annoncée le 20 février 2002. Le plan de financement est le suivant :

1. L'Etat de Vaud accorde à la société Métro Lausanne-Ouchy SA des prêts d'un montant total de Fr. 305,5 millions, destiné au financement des infrastructures et autres équipements de transport (ci-après : infrastructures) :
 - un montant de Fr. 175,5 millions est accordé sous forme de prêt sans intérêt. Les tranches annuelles du remboursement de ce prêt sont déterminées en fonction des amortissements calculés selon les prescriptions fédérales en matière de comptabilité des entreprises de transport public;
 - un montant de Fr. 130 millions est accordé sous forme de prêt sans intérêt conditionnellement remboursable. Le Conseil d'Etat fixe par convention avec la société Métro Lausanne-Ouchy SA les conditions du remboursement éventuel. Le prêt fait l'objet d'une provision à constituer au passif du bilan de l'Etat à raison de Fr. 2 millions par année pendant 65 ans pour se garantir du risque de non-remboursement de la créance.
2. L'Etat de Vaud apporte sa garantie à la société Métro Lausanne-Ouchy SA pour un emprunt de Fr. 114,5 millions destiné au financement des trains, cas échéant sous forme de crédit-bail ou sous toute forme analogue. L'emprunt est remboursé par la société Métro Lausanne-Ouchy SA en fonction des amortissements annuels calculés suivant les prescriptions fédérales en matière de comptabilité des entreprises.
3. La Commune de Lausanne apporte sa garantie à la société Métro Lausanne-Ouchy SA pour un emprunt de Fr. 100 millions.

7.2.3 Conséquences financières pour les collectivités publiques

7.2.3.1 Amortissements des investissements

Le montant des amortissements calculé selon les dispositions légales et fondé sur le coût prévisionnel global de Fr. 590 millions s'établit comme il suit :

Code CFE	Libellé	Montant investi x Fr. 1000.-	Taux moyen (%)	Amortissement annuel
A	Terrain	5'700	1,50	86'000
B	Travaux préparatoires	8'000	1,50	120'000
D-L	Ouvrages de génie civil	257'700	1,50	3'866'000
I	Installations techniques stations	26'400	4,23	1'117'000
M	Stations – second œuvre	22'100	4,57	1'010'000
N	Voies et caniveaux	35'800	3,00	1'074'000
O	Aménagements de génie civil	3'000	4,00	120'000
Q-T	Garage-atelier	13'500	2,15	290'000
U	Matériel roulant, automatismes	180'000	3,36	6'048'000
V	Frais secondaires	13'600	2,28	310'000
W	Honoraires	24'100	1,95	471'000
TOTAL		589'900	2,46	14'511'000

7.2.3.2 Compte d'exploitation prévisionnel pour 2010 du métro M2, en francs 2000

Personnel	6'659'000
Solde frais LO actuels	594'000
Fournitures techniques	1'791'000
Energie électrique	1'585'000
Travaux périodiques véhicules	610'000
Travaux périodiques voie	305'000
Charges diverses	333'000
Taxes	206'000
Total frais de fonctionnement	12'083'000
Recettes	
Recettes de transport (Fr. 0,54/voyageur)	12'627'000
Recettes accessoires	500'000
Total des recettes	13'127'000
Excédent d'exploitation	1'044'000
TVA forfaitaire (2,7%)	364'000
Excédent global d'exploitation	680'000

7.2.4 Coûts annuels prévisionnels pour les collectivités publiques

L'étude financière du projet a retenu un taux d'intérêts de 5,5% l'an. La part des intérêts liée au prêt conditionnellement remboursable de Fr. 70 millions de la Confédération est déduite. Le tableau présenté ci-dessous tient compte du décalage d'une année dans la réalisation du projet.

Selon les dispositions de la Loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990, 70% du montant des indemnités annuelles sont à charge de l'Etat et 30% à charge des Communes.

Les résultats sont les suivants en francs courants (unités: million de franc):

Année	Charge d'intérêt	Indemnité expl.	Indemnité amort.	Total	Part Etat (70%)	Part Communes (30%)
2003	4,96	0,42	–	5,38	3,77	1,61
2004	14,59	0,43	–	15,02	10,51	4,51
2005	22,54	0,44	–	22,98	16,09	6,89
2006	29,05	4,48	–	33,53	23,47	10,06
2007	31,45	–0,04	16,00	47,41	33,19	14,22
2011	27,86	–1,17	16,11	42,80	29,96	12,84
2016	23,89	–1,55	16,22	38,56	26,99	11,57
2021	20,02	0,21	16,58	36,81	25,77	11,04
2026	15,95	0,29	16,58	32,82	22,97	9,85
2031	13,67	–0,20	18,45	31,92	22,34	9,58

7.2.5 Conséquences financières pour Lausanne

La nouvelle loi cantonale révisée sur les transports a les conséquences générales suivantes:

- Les axes de transport public lourds en site propre sont dorénavant comptés, pour les parts cantonales et communales, comme des éléments du trafic régional (coûts à 70% couverts par le canton et à 30% par les communes du nouveau bassin régional Lausanne–Echallens–Oron).
- Le M1 et le Lausanne–Ouchy ont passé du financement urbain au financement régional; cela est plus intéressant pour Lausanne, car le Canton subventionne davantage le trafic régional que le trafic urbain.

Globalement et selon les projections, les effets de la nouvelle loi entraîneront une économie supérieure à Fr. 5 millions pour la Ville.

Quant au projet M2, il aura, ainsi que le montre le tableau ci-dessus, des conséquences variables au cours du temps.

En 2007, la part des Communes sera globalement de Fr. 14 millions avec un taux de 5,5% (taux fixe utilisé dans le projet cantonal depuis 5 ans). Avec un taux plus réaliste de 4,5%, ce montant serait ramené à Fr. 12 millions. Compte tenu du bassin concerné, on peut estimer la part lausannoise à environ Fr. 5 millions; la restructuration du réseau tl devrait quant à elle créer une économie d'environ Fr. 1 million pour Lausanne. Globalement, il faut donc s'attendre à une augmentation de charges d'environ Fr. 4 millions due au M2 dans la facture globale des transports publics.

Il y a lieu de rappeler que l'amortissement d'un tel investissement sur une moyenne de 40 ans est discutable. Les charges principales sont en effet concentrées sur une courte période, y compris les charges d'amortissement. Si les Fr. 520 millions net du métro M2 étaient amortis sur un siècle en fonction de la durée de vie des équipements, les conséquences financières pour l'ensemble des collectivités cantonales et communales seraient plus légères. Cela a pour conséquence qu'un peu avant l'an 2050, le métro coûtera beaucoup moins cher (renouvellement et entretien). Avec la méthode choisie, on privilégie un moyen de transport performant avec des coûts pour la collectivité concentrés dans le temps sur une quarantaine d'années.

Il y aura lieu d'ajouter les charges financières résultant de l'amortissement des travaux subséquents à réaliser par la Ville, en marge du M2, pendant les cinq prochaines années (voir chapitre 10). Les crédits concernant ces aménagements seront présentés après le vote populaire, cela bien sûr à condition qu'il soit positif, et feront l'objet de décisions de votre Conseil. A cette occasion, les informations relatives à la mise à disposition du sol et du sous-sol seront fournies. Ils s'étaleront sur toute la durée du projet et au-delà pour un certain nombre d'aspects, car il s'agit d'abord de réaliser les stations avant de réaliser certains aménagements autour. Ces travaux s'étaleront donc sur une période d'au moins 5 ans et leur coût global atteindra Fr. 20 à 30 millions.

Le cautionnement de Fr. 100 millions à accorder par la Commune de Lausanne au Métro Lausanne-Ouchy SA a pour but d'obtenir des crédits à un taux d'intérêt plus favorable. De son côté, l'Etat de Vaud cautionnera le solde de l'emprunt soit Fr. 114,5 millions. Le risque encouru par les cautions demeure très limité dans la mesure où l'équilibre des comptes d'exploitation de la société LO est garanti par les contributions des collectivités publiques, conformément à la Loi cantonale sur les transports publics.

8. Le M2 dans une vision cantonale

La construction d'une ligne de métro en site propre entre Ouchy et Epalinges poursuit plusieurs objectifs, qui ont pour la plupart une importance cantonale et expliquent le fort investissement du Canton dans ce projet. Le M2 est un élément essentiel d'une chaîne de transport.

8.1 Des gains pour les voyageurs de tout le canton

Cette ligne sera un élément essentiel de la chaîne de transports de nombre de Vaudois. Sa mise en service accroîtra la qualité des déplacements sur un maillon essentiel, celui où la vitesse de déplacement est actuellement la plus lente: la portion située en ville. De ce fait, les effets du métro se feront sentir bien au-delà du couloir qu'il dessert. C'est l'ensemble des moyens de transports publics du canton qui se trouvera valorisé.

A titre d'exemple, il faut actuellement 51 minutes pour parcourir le trajet Yverdon-CHUV. Il se compose de 22 minutes de train, de 4 minutes de déplacement à l'intérieur de la gare, de 5 minutes d'attente du bus (un toutes les 10 minutes) et de 20 minutes de trajet en bus. Avec le M2, la durée totale du trajet sera ramenée à 34 minutes, les gains se faisant sur le temps d'attente (1,5 minute avec un métro toutes les 3 minutes) et sur la durée du trajet à Lausanne (6 minutes au lieu de 20).

Ainsi, le métro valorisera les moyens de transports publics régionaux desservant Lausanne par l'excellente irrigation de la ville qu'il offrira:

- les passagers des CFF et ceux du LEB auront accès à tout le centre de la ville en quelques minutes seulement;
- les passagers des lignes régionales tl aboutissant actuellement à la place du Tunnel disposeront à Croisettes (ligne 62), à Sallaz (ligne 65) et à Riponne (ligne 60) d'une liaison rapide et performante avec la gare CFF et l'interface du Flon, d'où ils pourront poursuivre leur voyage.

Ces gains de temps – et de confort grâce à une plus grande fiabilité de l’horaire – rendront intéressants en transports publics des trajets actuellement effectués en voiture. Quant à la concentration de l’investissement sur une ligne forte, elle se justifie par le nombre de voyageurs sur cet axe, qui est le plus chargé tant en transports publics que privés.

8.2 Le développement du Réseau Express Vaudois

Cela ne veut bien sûr pas dire que des améliorations ne sont pas nécessaires dans le reste du canton, bien au contraire. Par les programmes d’améliorations techniques, ce sont d’ailleurs chaque année plusieurs millions de francs qui sont investis, et plusieurs dizaines de millions qui sont consacrés à des commandes de prestations aux compagnies de transport public vaudoises. C’est ainsi que se met progressivement en place le Réseau Express Vaudois (REV) avec des relations diamétrales qui ne s’arrêtent que quelques minutes à Lausanne.

En coordination avec la planification fédérale Rail 2000 (2^e étape), le canton de Vaud a planifié un développement du trafic régional en site propre. Celui-ci est prévu sur le réseau CFF (Réseau Express Vaudois – REV), ainsi que sur les lignes des entreprises de transport concessionnaires.

La demande future a été estimée sur la base de trois scénarios :

1. une poursuite de la tendance actuelle (Trend);
2. une évolution davantage orientée vers les objectifs de l’aménagement du territoire et de la politique des transports, en intégrant une augmentation de population de 10% (Objectif CH);
3. la même évolution que sous 2, mais avec une augmentation de population de 20% à l’horizon 2020, conformément aux prévisions du Service cantonal de recherche et d’information statistiques (Objectif VD).

En se limitant aux tronçons aboutissant à Lausanne, on constate une augmentation de la demande prévisible de transport par le rail de l’ordre de 68 à 100% dans un horizon de vingt ans (tableau ci-dessous).

Estimation de la demande de transport pour 4 tronçons aboutissant à Lausanne à l’horizon 2020

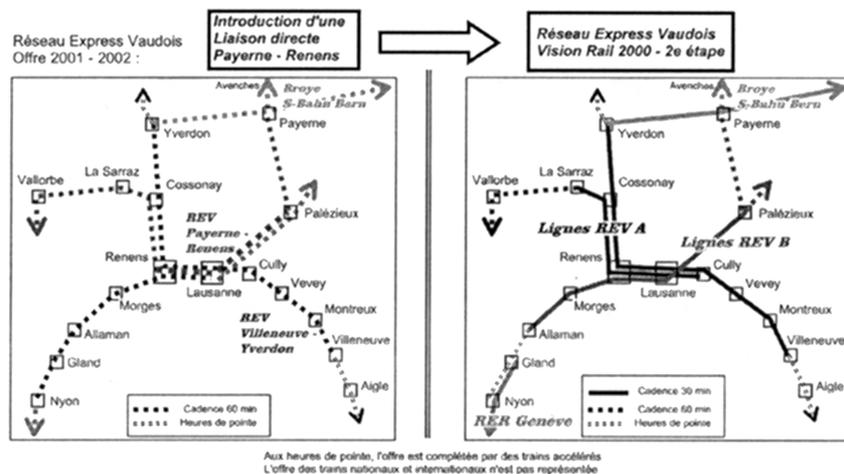
Couloirs	Etat 2000	Trend	Objectif VD	Augmentation		Objectif CH	Augmentation	
				absolue	relative		absolue	relative
Morges-Lausanne	7'100	9'100	17'100	10'000	141%	11'100	4'000	56%
Cossonay-Lausanne	6'200	7'700	12'900	6'700	108%	12'000	5'800	94%
Payerne-Lausanne	1'800	2'400	1'900	100	6%	1'900	100	6%
Vevey-Lausanne	10'500	12'500	19'400	8'900	85%	18'000	7'500	71%
Total	25'600	31'700	51'300	25'700	100%	43'000	17'400	68%

Afin de garantir la réalisation de l’un des scénarios «Objectif», et non la simple poursuite de la tendance actuelle, la qualité de la prise en charge sur l’entier de la chaîne des transports est essentielle. Il est donc prévu la création du REV, avec des cadences de 15 à 60 minutes selon les tronçons, et des renforcements par trains accélérés aux heures de pointe. Une augmentation des cadences à 15 et 30 minutes est également planifiée sur les tronçons les plus fréquentés des chemins de fer exploités par les ETC.

Une amélioration pour les voyageurs se rendant à Lausanne est également indispensable pour la partie initiale ou finale de leur déplacement. Elle est particulièrement nécessaire pour atteindre les objectifs fixés dans les scénarios Objectif VD ou Objectif CH. La qualité de la prise en charge à partir de la gare CFF est en effet actuellement insuffisante, tant en ce qui concerne la capacité aux heures de pointe que le temps de parcours pour atteindre la destination finale des voyageurs. Le M2 offrira une capacité et une qualité de desserte propres à garantir un transfert modal important sur le réseau régional :

- grâce à une augmentation de la capacité de transport entre Lausanne CFF et Lausanne Flon, afin d’assurer les transferts entre le trafic national et régional CFF d’une part et le trafic en direction de l’ouest-lausannois (métro M1) et régional (LEB) d’autre part;
- grâce à des gains de temps considérables entre Lausanne CFF et les principales destinations urbaines du couloir nord-est, qui compte à lui seul 37’000 emplois directement desservis par le métro; depuis Lausanne CFF, on sera à la station Riponne en 2 minutes (10 actuellement), à la station CHUV en 6 minutes (20 actuellement) et à la station Sallaz en 7 minutes (23 actuellement).

Projet de Réseau Express Vaudois (REV)



8.3 Le Biopôle de Vennes

Le quartier de Vennes qui figure au nombre des pôles de développement économique prioritaires, profitera également directement du métro. Le secteur de la biotechnologie, pressenti pour ce pôle, bénéficiera ainsi de liaisons rapides avec les instituts situés dans le quartier du Bugnon et avec les Hautes Ecoles. Des synergies sont d'ailleurs à escompter entre ces trois sites pour l'enseignement, l'organisation de congrès ou de manifestations et la recherche. En outre, les entreprises qui viendront s'installer se trouveront à une heure en transports publics de l'aéroport de Genève.

8.4 37'000 emplois accessibles en métro, plus ensuite

Le M2 offrira une excellente qualité de desserte par les transports publics aux 37'000 emplois situés à moins de 300 m de ses 14 stations. C'est donc un emploi vaudois sur huit qui sera facilement accessible par la nouvelle ligne de métro. Grâce aux excellentes interconnexions du métro avec les autres moyens de transports publics, ces emplois pourront être atteints depuis la plupart des régions du canton en s'appuyant sur le réseau de trains et de bus. Leur accessibilité sera également améliorée pour les automobilistes qui pourront recourir aux parkings-relais situés au sud et au nord de la ligne, à Ouchy et à Vennes.

Le tracé retenu permettra en outre de desservir plusieurs pôles d'importance cantonale dont le plus marquant est certainement le CHUV, avec près de 6000 emplois et plusieurs milliers de visiteurs chaque jour, en lien avec l'activité hospitalière et universitaire du site. En outre, la liaison entre le CHUV et les Hautes Ecoles sera améliorée, les deux sites étant accessibles par un métro se trouvant en interconnexion au Flon.

Un autre pôle important est constitué par les nombreux sites de l'Administration cantonale le long du tracé.

Grâce au M2 et à l'efficacité accrue des transports publics dans la région lausannoise, le nombre d'emplois autour du M2 devrait croître ces prochaines années. De plus, vu la qualité des transports offerte alors dans la ville centre, de grandes sociétés avec des exigences élevées s'implanteront plus volontiers; on peut en attendre des retombées fiscales positives pour l'ensemble du canton (l'impôt sur le bénéfice et le capital profitant aussi bien à la Commune qu'au Canton).

9. Conséquences d'un refus

9.1 Une rénovation nécessaire du tronçon Ouchy-Flon

Le matériel roulant du Lausanne-Ouchy a été construit en 1958 pour le LO et en 1964 pour le LG. Il s'agit de constructions spécifiques à cette ligne pour lesquelles aucune pièce de réserve mécanique et électrique n'est disponible sur le marché. De plus, ces véhicules sont de conception légère; des renforcements de châssis ont été nécessaires. L'équipement électrique souffre également de faiblesses récurrentes qui nécessiteraient des travaux importants. La valeur de ces véhicules ne justifie pas ces travaux; un remplacement s'impose à l'échéance 2007. Dans cet esprit, les travaux se sont limités aux strictes exigences légales depuis 6 ans.

A brève échéance, la capacité de transport devra être augmentée pour faire face aux besoins toujours plus importants entre Lausanne-CFF et Lausanne-Flon. Il a été imaginé de commander des véhicules automoteurs, de capacité augmentée, et aptes à circuler à une vitesse supérieure à ceux d'aujourd'hui.

Si des travaux de rénovation partielle de la voie et des installations ont été entrepris ces dernières années, la voie sur 600 m environ, la ligne de contact, le bloc automatique et la station de Montriond nécessitent une rénovation complète. Enfin, le pont métallique sur l'avenue Dapples est générateur de nuisances sonores importantes non conformes à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit. L'Office fédéral des transports a accepté de donner une dérogation à son assainissement (reconstruction) en raison de l'existence du projet M2.

Un devis estimatif de mai 2000 évalue l'ampleur financière de la rénovation complète à Fr. 65 millions. Il apparaissait peu rationnel d'engager des frais importants de changement de matériel sans étudier les futures possibilités de développement de la ligne.

9.2 Capacité de transport à offrir sur le réseau routier des tl

Les objectifs de la politique des transports de la région lausannoise impliquent le renforcement du parc de matériel roulant tl pour offrir une capacité de transport permettant de répondre à la demande. Il s'agit de la variante dite «de référence» de l'étude de planification de novembre 1996³. A cette fin, 14 autobus articulés doivent être acquis, alors que le projet M2 permet d'en économiser 13. Le différentiel d'investissement de 27 trolleybus représente environ Fr. 35 millions.

Un refus du projet obligerait donc à engager des investissements de l'ordre de Fr. 100 millions pour des améliorations très limitées par rapport à l'offre de service actuelle.

9.3 Conséquences économiques et sur l'environnement

En cas de refus du M2, le plan OPair de la région lausannoise ne sera manifestement pas respecté. Cela implique l'impossibilité d'un développement cohérent de la ville sur l'axe Centre-Ville-Vennes. Une des conséquences, en cas de recours d'associations, pourrait être la quasi-impossibilité de réaliser toute construction d'importance sur l'axe précité. Pour y échapper, d'autres mesures fortes en matière de politique des transports deviendront vraisemblablement indispensables, mais la conséquence indirecte sera la perte d'attractivité économique de toute une partie de la ville de Lausanne. Les conséquences peuvent donc être graves, aussi bien au sens de la politique fiscale que de la dynamique générale du canton. Compte tenu également du fait qu'à cause de la surcharge de l'axe Georgette-Bel-Air, il est pratiquement impossible d'ajouter de manière cohérente un nombre de bus beaucoup plus élevé aux heures de pointe, c'est un véritable blocage de la politique des transports lausannois qui pourrait en résulter à terme. De plus, ainsi que cela a été précédemment évoqué, cela n'empêchera pas la nécessité à très court terme d'investissements au moins égaux à Fr. 100 millions qui seront supportés suivant la même clé de répartition des transports que les précédents, cela sans aucune amélioration importante de l'offre des transports et de la répartition modale et sans subventions fédérales.

La Municipalité de Lausanne est donc convaincue que la réalisation du M2 est un objectif stratégique majeur aussi bien pour le canton de Vaud que pour la ville de Lausanne et pour l'ensemble des communes et des habitants de la région lausannoise. Une non-réalisation aurait des conséquences économiques et environnementales graves d'ici un nombre très limité d'années, cela pour une différence globale d'investissement à charge du canton et des communes de Fr. 420 millions.

³ Etude du prolongement du métro Lausanne-Ouchy vers le nord-est – dossier final, *op. cit.*

10. Aménagements lausannois en relation avec le M2

La liste des objets ci-dessous ne comprend pas un certain nombre d'équipements souterrains (Services industriels, eaux et assainissement) qu'il faudra modifier à quelques endroits.

Objets	Description des travaux envisagés par la Ville
	<p>Les travaux envisagés par la Ville ont été évalués succinctement, au moment de la dépose du projet par le Canton lors de la première mise à l'enquête, en septembre-octobre 2000, par les différents groupes d'étude de la Commune, pour en estimer la faisabilité et le volume. Des avant-projets d'aménagements complémentaires au projet ont été établis en accord avec la politique de la Ville en matière d'aménagement d'espaces publics et la gestion des déplacements. Ces études n'ont pas abouti à des choix définitifs. C'est la raison pour laquelle la description des travaux décrits dans la colonne ci-dessous reste assez générale.</p> <p>Leur exécution par la Ville pendant la réalisation du métro par le Canton entre dans trois catégories :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) restructuration du réseau tl, mesures d'accompagnement et impacts sur l'aménagement du domaine public; 2) parking-relais de Vennes – augmentation de la capacité de stationnement; 3) stations de métro – aménagements des espaces publics au droit des stations.

1. Restructuration du réseau tl	Mesures d'accompagnement, impacts sur le domaine public
<p>Les objets décrits ci-dessous découlent de la restructuration du réseau de surface des lignes de transport public pour permettre le rabattement des passagers sur la ligne de métro.</p>	<p>Les travaux ont fait l'objet d'une estimation globale, pour chaque changement de lignes en surface, selon l'ampleur des adaptations à apporter (reconstruction complète, modifications importantes ou mineures, etc).</p>
<p><i>Adaptation carrefour de la Sallaz</i></p> <p>Adaptation de la place en station de rabattement vers le métro. Connexion des lignes urbaines Victor-Ruffly (nouvelle), Praz-Séchaud et Isabelle-de-Montolieu (existantes), et de la ligne régionale de Servion.</p>	<p>Travaux de restructuration complète de la place pour intégrer les nouvelles lignes de rabattement, création de deux giratoires, modification et création de nouveaux arrêts, modification des zones de stationnement, déplacement de la station de taxis, nouvel aménagement urbain de la place et des cheminements piétonniers jusqu'à l'accès de la station M2, etc.</p>
<p><i>Nouvelle ligne av. Victor-Ruffly–av. Bugnon</i></p> <p>Création d'une nouvelle ligne desservant l'est du Bugnon et l'ouest du quartier de Chailly, avec rabattement sur la Sallaz et la place de l'Ours.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Reconstruction av. Victor-Ruffly ● Arrêts bus ● Reconstruction du carrefour Victor-Ruffly / Muveran ● Reconstruction av. Montagibert 	<p>Reconstruction complète de la chaussée, actuellement problématique pour le passage d'une ligne de transport public.</p> <p>Aménagements de chaussée et trottoir au droit des 8 arrêts de bus et tous travaux pour abris.</p> <p>Reconstruction complète du carrefour pour permettre le passage de la nouvelle ligne de transport public.</p> <p>Reconstruction complète de l'avenue, actuellement sous-dimensionnée pour le passage d'une ligne de transport public, redimensionnement des zones de stationnement.</p>

<p>Place du Tunnel</p> <p>Abandon des terminus des lignes régionales Le Mont–Froideville (nouveau terminus Riponne) et Moudon (nouveau terminus Sallaz).</p>	<p>Réaménagement partiel de la surface libérée. Ces travaux seront intégrés au réaménagement complet de la place prévu au plan des investissements. La réaffectation de la surface n'est pas encore définie.</p>
<p>Nouvelle ligne place de l'Europe–rue de Genève</p> <p>Nouvelle ligne desservant le fond de la vallée du Flon et améliorant la liaison avec l'ouest lausannois.</p>	<p>Aménagements de chaussée et trottoir au droit des neuf arrêts de bus et tous travaux pour abris.</p> <p>Cette réalisation doit se faire indépendamment du M2 dans le cadre du Plan directeur des tl.</p>
<p>Place Chauderon</p> <p>Correction du carrefour</p>	<p>Réaménagement du carrefour avec création d'un giratoire permettant aux transports publics de tourner à gauche en bas de l'av. de Beaulieu.</p> <p>Amélioration générale de la circulation.</p>
<p>Ligne Maladière–Blécherette</p> <p>Suppression du passage par Harpe–Fraise et passage par av. d'Ouchy.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carrefour de la Croix d'Ouchy 	<p>Adaptation du carrefour permettant le tourner à gauche de la nouvelle ligne de transport public.</p>
<p>Ligne Ouchy–Rhodanie</p> <p>Remplacement de la ligne Ouchy–Rhodanie par une desserte Vidy–Ouchy.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carrefour Rhodanie–Vidy • Place du Port–Château d'Ouchy 	<p>Adaptation du carrefour (terminus de la desserte).</p> <p>Adaptation du carrefour (terminus de la desserte).</p>
<p>Ligne Bourdonnette–Pully</p> <p>Prolongation de la ligne desservant la Bourdonnette et la Maladière en direction de Pully-Nord.</p> <p>Suppression de la desserte Ouchy–Rhodanie et passage par Figuiers et Elysée.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arrêts bus av. Figuiers • Carrefour Cour / Harpe 	<p>Aménagements de chaussée et trottoir au droit des 2 arrêts de bus et tous travaux pour abris.</p> <p>Adaptation de la signalisation.</p>

2. Parking-relais	Travaux d'extension
<p>Extension parking de Vennes</p> <p>Doublement de la capacité du parking-relais de Vennes pour pendulaires et visiteurs.</p>	<p>Construction d'une dalle sur le parking actuel, création d'ascenseurs, d'escaliers et d'une passerelle d'accès à la station, permettant au minimum un doublement de la capacité de stationnement.</p>

3. Stations de métro	Intégration des stations au domaine public
	Pour chaque station, des variantes d'aménagements ont été élaborées. Aucun choix définitif n'a été arrêté.
<i>Tronçon Ouchy–Grancy</i>	Mesures à prendre par Parcs et promenades pour maintenir la «coulée» verte.
<p><i>Stations métro</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ouchy • Jordils • Délices • Grancy • Lausanne CFF • Lausanne-Flon • Riponne • Bessières • Ours • CHUV • Sallaz 	<p>Chaque station fera l'objet de mesures favorisant l'accès des piétons aux stations et leur transfert vers les connexions aux lignes de surface, et d'une signalisation complémentaire coordonnée avec celle déjà en place. De cas en cas, les travaux suivants peuvent être nécessaires : adaptation des trottoirs, suppression des arrêts et abris bus superflus, création de nouveaux arrêts, adaptation des passages de sécurité pour piétons, affectation éventuelle des surfaces libérées à d'autres fins (espaces publics, arborisation, parcage deux-roues, etc.).</p> <p>De plus, les travaux généraux cités ci-dessous feront l'objet d'études poussées en fonction de l'avancement du projet.</p> <p>Pas de travaux définis sur le domaine public à ce niveau d'étude.</p> <p>Adaptations mineures.</p> <p>Adaptations mineures.</p> <p>Adaptations mineures.</p> <p>Pas de travaux définis à ce niveau d'étude, la place de la Gare vient de faire l'objet d'une rénovation complète.</p> <p>Aménagements de surface à déterminer en complément de ceux déjà financés par les propriétaires (LEB, LO).</p> <p>Pas de projet précis à ce niveau d'étude.</p> <p>Aménagement d'une nouvelle arborisation et modification des revêtements de surface dans le périmètre concerné par les travaux de la station.</p> <p>Adaptation du domaine public aux accès piétons de la station pour éviter les conflits entre flux de piétons.</p> <p>Après la démolition de l'immeuble Béthusy N° 6, l'espace libéré permettra la création de nouveaux aménagements de surface pour arrêts de bus (Chailly) et pour l'espace public (nouvelle arborisation, etc.) en bas de l'avenue de Béthusy. Incidences sur l'ensemble du carrefour.</p> <p>Remplacement de l'actuel arrêt de bus par la station de métro. Sens descente, suppression de l'arrêt et réaffectation éventuelle de la surface libérée. Sens montée, modifications mineures.</p> <p>Travaux de restructuration complète de la place, pour intégrer les nouvelles lignes de rabattement, telle que décrite dans le présent chapitre au sous-chapitre 4 intitulé restructuration du réseau tl. Nouvel aménagement urbain de la place et des cheminements piétonniers jusqu'à l'accès de la station M2, etc.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ● Fourmi ● Vennes ● Croisettes–Epalinges 	<p>L'abaissement du tracé du tunnel nécessite des accès par escaliers et ascenseurs au lieu de rampes. L'impact en surface est faible. Réaffectation des surfaces libérées par la suppression des arrêts de bus à d'autres fins. Nouvelle arborisation sur trottoirs est et ouest.</p> <p>Intégration des accès au parking-relais et au domaine public. Réorganisation de la circulation du parking. Réaffectation des surfaces libérées par la suppression des arrêts de bus à d'autres fins.</p> <p>Travaux sur la commune d'Epalinges.</p>
<p>Suppression des voies de bus</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Axe Bugnon/Berne 	<p>La réaffectation des voies actuellement réservées aux tl n'est pas encore arrêtée. Il s'agit de la voie descente de la route de Berne entre les accès nord et sud à l'autoroute et celles entre la Sallaz et Montagibert. Toutefois, pour des raisons de cohérence, celles-ci ne seront en aucun cas affectées au trafic automobile.</p>

11. Conformité avec l'Agenda 21

Le métro M2 est un des éléments importants du plan Opair de la région lausannoise. Il permettra une utilisation accrue des transports publics dans tout le canton et fortement accrue dans la région lausannoise. Il est également nécessaire aux possibilités de développement économique du nord de Lausanne. Le M2 est donc non seulement compatible avec l'Agenda 21, mais sera à la source de nouvelles réflexions à entreprendre dans le quatrième volet de l'Agenda 21 qui, à la fin de 2003, sera consacré à l'économie et aux transports.

12. Conclusions

Nous fondant sur ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2002/26 de la Municipalité du 30 mai 2002;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

d'accepter le cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions de l'emprunt de Fr. 214,5 millions effectué par Métro Lausanne-Ouchy SA.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic:
Daniel Brélaz

Le secrétaire:
François Pasche

Rapport

Membres de la commission: M. Yves-André Cavin, rapporteur, M. Raphaël Abbet, M. Marc Dunant, M^{me} Sylvie Favre, M^{me} Martine Fiora-Guttman, M^{me} Florence Germond, M. Alain Hubler, M. Georges Arthur Meylan, M. Jean-Yves Pidoux.

Municipalité: M. Daniel Brélaz, syndic.

Rapport de M. Yves-André Cavin (Rad.), rapporteur : –

La commission chargée de l'examen de la réalisation du métro M2 Ouchy–Epalinges (Croisettes), des conséquences pour la Ville de Lausanne et de l'octroi d'un cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions d'une part de l'emprunt de Fr. 214,5 millions à contracter par la Société Lausanne-Ouchy (LO) s'est réunie en date du 24 juin 2002 à la salle des commissions, à l'Hôtel de Ville, place de la Palud, à Lausanne.

Elle était composée de M^{mes} et MM. Martine Fiora-Guttman, Florence Germond remplaçant Magali Zuercher, Sylvie Favre, Raphaël Abbet, Marc Dunant, Alain Hubler, Georges Arthur Meylan, Jean-Yves Pidoux et Yves-André Cavin, rapporteur.

Elle a siégé en présence de M. Daniel Brélaz, syndic, et l'Administration était représentée par MM. Jean-Pierre Allamand, chef du Service des études générales et relations extérieures, Alessandro Dozio, du Service des études générales et relations extérieures, Jean-Pierre Gay, du Service financier, chef de la comptabilité et du budget, José-Angel Gonzalez, chef du Service de la circulation, Marcellin Roch, du Service des routes et voirie, ainsi que M^{me} Carole Lambelet, du Service des études générales et relations extérieures qui a été chargée de tenir nos notes de séance. Qu'ils soient tous ici remerciés pour la qualité de cette importante séance et particulièrement M^{me} Lambelet pour la promptitude et l'excellence de ses notes.

Elle s'est réunie en une seule séance et a eu l'occasion d'assister à une présentation technique et financière, sous la forme d'un diaporama, édité par le Canton et présentant le M2 sous ses aspects principaux.

Il est vrai que la Ville de Lausanne n'est pas maître de l'ouvrage et que, de ce fait, la commission ne peut pas intervenir sur le plan du projet et de la technique, les choix étant faits et la polémique sur le matériel roulant s'étant quelque peu calmée. Mais on peut tout de même regretter, dans le pays du monde où le mode ferroviaire offre la plus grande densité, qu'il faille choisir un fournisseur hors frontière... Europe oblige peut-être! Mais si nous sommes contraints de nous prononcer uniquement sur des considérations financières, il nous a paru important d'évoquer tout de même un peu plus en détail les changements positifs qu'offrira ce nouveau métro. En définitive, voulons-nous de ce projet ambitieux que représente cette nouvelle ligne du M2? Dans sa partie générale, les commissaires ont eu l'occasion de s'exprimer sur ce projet, particulièrement

dans son apport pour le tourisme, pour la population tout entière de ce canton et surtout pour les très nombreux pendulaires qui viennent régulièrement tout au long de son futur axe. La volonté de limiter le trafic motorisé en ville, spécifiquement pour cette dernière catégorie, démontre qu'il est nécessaire de réaliser une ligne de transport public lourd pour répondre à la demande. Il n'est pas non plus inutile de rappeler que l'actuel métro Lausanne–Ouchy est à bout de souffle et que ces installations, bientôt cinquantennaires, devront être remplacées à brève échéance. Le coût de cette rénovation uniquement dépasserait la somme de Fr. 100 millions et cela pour le maintien de la situation actuelle. La mobilité d'une ville à la topographie aussi difficile interdit, malheureusement, le recours aux transports ferroviaires légers, type tramways, les pentes étant trop fortes.

Une importante discussion s'est orientée vers la réorganisation du réseau TL de surface, notamment en redessinant les principales lignes supprimées par les effets du M2 et la création de nouvelles synergies de déplacement dans les quartiers, ramenant ainsi sur l'itinéraire du M2 leur lot de passagers. Un commissaire regrette même que la population n'ait pas fait l'objet d'une consultation quant à cette importante restructuration qui comporte quelques défauts, pour ne pas dire manques, à l'exemple de la desserte de l'avenue César-Roux, qui est, rappelons-le, l'un des deux axes principaux offrant les taux de pollution les plus élevés à Lausanne en regard des normes OPair. Le regret de la non-desserte du quartier de Chailly est réapparu. Il est parfaitement compréhensible, mais il aurait occasionné un coût supplémentaire de près de Fr. 70 millions, rendant de ce fait une mise en place et une réalisation du projet plus difficile. Mais une amélioration conséquente de la fréquence de l'actuelle ligne 7 est prévue et l'aménagement de l'interface de la place de l'Ours sera grandement amélioré par rapport aux variantes initiales.

Il est également relevé qu'il n'y a pas compatibilité entre le M1 et le M2; il est donc illusoire de prévoir, par exemple, un trafic nocturne de marchandises entre les deux réseaux, pour desservir l'usine Tridel. Le projet de raccordement de cette dernière est totalement indépendant et son mode de financement ne serait, aux yeux des Lois sur les transports, de toute manière, pas le même.

Quelques éléments sont aussi à relever quant à son mode d'exploitation. Le M2 est effectivement prévu pour une conduite entièrement automatique. Relevons tout de même que, pour les premières années d'exploitation et pour des questions de réglage, le M2 disposera de conducteurs. A terme, ces conducteurs seront affectés à des tâches d'accueil, de surveillance, de service à la clientèle et surtout au poste de régulation du trafic. Il faut savoir, à l'exemple d'autres grandes villes que, pour les métros, particulièrement aux heures de pointe où la fréquence atteint 2 minutes entre les rames, l'automatisme est déjà intégralement en service. La présence du conducteur se veut rassurante et ce dernier, outre des interventions manuelles sur ordre de la régulation, effectue déjà des tâches de surveillance et de

sécurité pour assurer une montée et une descente parfaites des usagers dans les rames et la gestion des portières. Ainsi le personnel, après un pic de l'année de mise en service et tous postes confondus, y compris la maintenance de la ligne et du matériel, mais aussi la desserte du poste de régulation, occasionnera la création d'environ 70 postes de travail nouveaux. En plus de la mise en service du M2, la restructuration du réseau de surface fera passer le nombre annuel d'heures/agents consacrées aux lignes routières de 610'000 en 1999 à 670'000. Cette croissance nécessitera, à elle seule, 40 nouveaux collaborateurs. On peut ainsi dire que l'effet sur les effectifs provoquera une augmentation totale de l'ordre d'une bonne centaine de personnes.

Enfin, un vœu est émis par plusieurs commissaires, à savoir que l'on soigne particulièrement la signalétique et que l'on voie apparaître plusieurs langues sur les principales indications comme les tarifs et possibilités offertes à l'utilisateur, qu'il soit régulier ou touriste.

Passons maintenant aux considérations financières et sans vous inonder de chiffres pour relever que le scénario financier repose sur des bases légèrement pessimistes. En effet, l'étude du financement du projet tenait compte d'un taux moyen des emprunts de 5,5% avec un cours de l'euro avoisinant Fr. 1.60. Or, à ce jour, pour un emprunt à 18 mois, le taux est de l'ordre moyen de 4,5% et le cours de l'euro à Fr. 1.46 et, il est peu probable, dans la situation économique actuelle, que le marché des capitaux se renverse complètement entre aujourd'hui et décembre 2002.

Maintenant, quelles sont les conséquences financières pour Lausanne?

Avant d'aborder ce point, il faut rappeler que le cautionnement prévu concerne la société Métro Lausanne-Ouchy SA, dont le capital est entièrement en mains de la Ville de Lausanne, depuis le rachat par cette dernière de l'infrastructure du chemin de fer. Il n'y a donc aucun lien avec la société LO-Holding. Cette précision faite, venons-en à la garantie de Fr. 100 millions. Cette dernière apparaîtra dans les comptes de la Ville de Lausanne, mais en pied de bilan comme toutes les mentions de garantie. Quel peut en être le risque? Le seul risque d'activation du cautionnement de la Ville de Lausanne consisterait en un changement fondamental de la Loi cantonale sur les transports publics avec un bouleversement total des règles financières qui y figurent. Autant dire que ce cas de figure est peu vraisemblable. Un autre risque serait la mise en faillite du Canton! Rappelons que le coût total de l'investissement prévu est de Fr. 520 millions, hors contribution fédérale, et qu'il sera amorti pour environ 70% par le Canton et 30% par les Communes du bassin de transport Lausanne-Echallens-Oron. Le montant de Fr. 100 millions correspond donc approximativement à la participation uniquement lausannoise des parts communales.

Enfin, pour conclure ce chapitre financier, rappelons que les investissements à consentir, uniquement pour la Ville de

Lausanne, sont de l'ordre de Fr. 15 à Fr. 25 millions, qu'ils sont prévus par le plan des investissements et qu'ils feront l'objet de préavis ultérieurs et distincts pour chaque projet.

Au vote, les conclusions du préavis N° 2002/26 ont été adoptées à l'unanimité.

La présidente: – J'ouvre une discussion générale.

Discussion générale

M. Pierre Dallèves (Lib.): – Le métro M2 est, sans aucun doute, l'un des projets d'urbanisme majeurs de Lausanne pour les prochaines années. Grâce à une attractivité plus grande du secteur nord de la ville, entre autres, on en attend une revitalisation. L'accessibilité à une institution aussi importante que le CHUV, par exemple, sera grandement améliorée. Il s'agit bien d'un projet d'intérêt général, non seulement pour Lausanne, mais pour l'ensemble du canton qui l'a bien compris, comme en témoigne le débat de mardi dernier au Grand Conseil. On s'en réjouit. Le groupe libéral acceptera donc les conclusions du préavis N° 2002/26 prévoyant le cautionnement, à hauteur de Fr. 100 millions, de l'emprunt de Fr. 214'500'000.– contracté par Métro Lausanne-Ouchy SA. Il les acceptera malgré les soucis, mais foi assez légitimes, causés par l'incidence de cette décision sur le budget lausannois. Même si l'essentiel de l'investissement pour ce métro est assuré par le Canton et plus accessoirement par la Confédération, n'oublions pas que le Canton et la Confédération, c'est un peu nous aussi...

La Ville de Lausanne devra supporter, directement ou indirectement, la grande part des nombreuses mesures d'accompagnement et de restructuration du réseau tl déployé autour du nouvel axe du métro. Il s'agira de veiller à la maîtrise des coûts, dans ce domaine aussi. Le groupe libéral sera également attentif à ce que la situation des Lausannois, non bénéficiaires du métro M2, ne se péjore pas.

Pour rendre le projet du M2 plus attractif sur le plan cantonal, un certain nombre de choix ont été opérés, notamment quant au tracé. C'est ainsi que l'axe CHUV–La Sallaz–Vennes–Epalinges a été préféré à celui de Chailly–Praz–Séchaud–Boveresses, région où réside une population au moins équivalente. C'est un choix tout à fait explicable, mais il faudra éviter que les habitants de ces quartiers écartés du parcours soient laissés pour compte. Le préavis mentionne que la ligne N° 6 sera supprimée à partir de la place de l'Ours et remplacée par une liaison Praz–Séchaud–La Sallaz, où il sera possible de prendre le métro. Est-ce vraiment un avantage, pour des gens qui avaient la possibilité de se rendre à Saint-François et à la gare CFF par une ligne directe, de devoir dans le futur rejoindre la Sallaz pour prendre ensuite le métro? On pourrait citer encore quelques exemples du même genre. La Municipalité ne nous a-t-elle pas déclaré, dans le cadre d'Agenda 21, qu'elle allait être plus encore que par le passé à l'écoute des quartiers? J'aimerais croire qu'elle aura à cœur, dans les cas que je viens d'évoquer, de mettre sa théorie en pratique.

En dépit de ces quelques réserves, le groupe libéral approuvera les conclusions du présent préavis.

M^{me} Martine Fiora-Guttmann (Rad.): – La confiance dans des lendemains qui chantent n'est pas aujourd'hui l'élément qui transporte notre société civile, tant il est vrai que les déconfitures récentes d'entreprises faisant quasi partie de notre patrimoine national ont sérieusement écorné la foi en l'avenir de beaucoup de nos concitoyens. Sans vision du futur et conviction dans un développement intelligent de notre pays, les trains s'arrêteraient à Brigue et les touristes ne prendraient pas d'assaut la Jungfrau. En périodes difficiles, où le doute règne en maître, les grands projets ont toujours un rôle dynamisant et rassembleur. Il faut parfois peu de chose pour que la morosité s'estompe et que la bonne humeur revienne. Dans ce projet du M2, chacun pourra trouver son compte, que ce soit du point de vue idéologique (pour un monde moins pollué), philosophique (en pensant au trait d'union des hauts de la ville avec Ouchy), ou tout simplement pragmatique, si l'on raisonne travail pour beaucoup, impôts pour notre Ville et ballon d'oxygène pour les entreprises d'ici et d'ailleurs. Vous connaissez toutes et tous sur le bout des doigts ce projet fantastique. Notre seul regret pourrait être de ne pouvoir réaliser aujourd'hui déjà la jonction avec Beaulieu. Mais laissons le soin à la prochaine génération de continuer ce que nous aurons commencé en acceptant, sans réserve, la construction de ce premier métro «alpin» et citadin de Suisse. Vous l'avez tous bien compris: le groupe radical s'est prononcé à l'unanimité pour ce projet et vous prie de faire de même.

M. Alain Hubler (POP): – Le projet du métro M2 – qui est de moins en moins projet, mais bientôt réalité – est un bon projet, propre à résorber des problèmes de transport et de pollution. Seulement, comme l'ont souligné d'autres commissaires, quelques petits bémols, très légers, sur la mise en œuvre sont à relever. Le POP et Gauche en mouvement aura à l'œil que tout s'arrange pour le mieux, ce qui sera sans doute possible. Par exemple, les aménagements de la circulation en surface sont un problème non réglé encore, qu'il faudra résoudre. Impératif relevé aussi par M. Dallèves: l'absence de trous dans les mailles du filet global des tl. Ces lacunes sont pour nous d'une importance critique. Il ne faudrait pas qu'une aventure comme Monttelly se renouvelle. Autre préoccupation: pendant la durée des travaux, des mesures devront être prises quant au travail des conducteurs tl, qui vont devoir emprunter des routes particulièrement perturbées par ce très gros chantier.

Hormis ces quelques petits points que nous suivrons et que la Municipalité suivra, le groupe POP et Gauche en mouvement votera ce préavis à l'unanimité.

M. Raphaël Abbet (VDC): – La population lausannoise a été très largement informée sur tout le processus de mise en place du métro M2. Pour la desserte de l'ouest lausannois, le TSOL a fait ses preuves, largement au-dessus des attentes précédant son exécution. Les conclusions de la commission rapportées par notre collègue Cavin sont extrême-

ment claires. Il est donc inutile d'en rajouter. L'impossibilité de donner satisfaction à chacun est évidente: un métro ne dessert pas chaque petite cellule de la ville, c'est un axe vers lequel d'autres transports convergent. L'efficacité du projet n'est pas remise en cause. En revanche, l'asphyxie du centre ville n'est plus à démontrer. L'axe Chauderon–Bel-Air–Saint-François, par exemple, est totalement saturé. Il est impossible d'y insérer encore un supplément de trafic. Lausanne doit assumer son développement futur, prendre ces considérations en charge et assurer ainsi les déplacements des générations à venir. Elle doit aussi le faire pour le canton, pour les personnes venant de l'extérieur. Il s'agit là de donner un signe très fort à la population. Le M2 sera voté sur le plan cantonal. Si Lausanne ne donne pas ce signe, comment le reste du canton pourrait-il nous suivre? C'est donc pour ces diverses raisons que la Voie du Centre soutiendra ce projet, à l'unanimité.

M. Marc Dunant (Soc.): – Ce projet ambitieux sera bénéfique aux habitants de la ville, comme aux milliers de personnes qui y viennent chaque jour, du canton ou de plus loin encore. Il me paraît important dans trois domaines: la protection de l'environnement, puisqu'il contribuera à stabiliser, voire à assainir partiellement les nuisances dans un secteur urbain très pollué. C'est un appoint important aux mesures de protection de l'air. Il va aussi contribuer à limiter le trafic motorisé en ville et à valoriser l'usage des parcs-relais, donc à rendre la vie plus facile et agréable. Par sa dimension économique, il participera au développement du nord-est lausannois, notamment du Biopôle de Vennes, ainsi que sur tout son trajet d'Ouchy à Epalinges.

Par ailleurs, la formule proposée par l'Etat paraît économiquement sûre. La Ville ne débourse pas d'argent, mais cautionne un emprunt d'une société dont elle est propriétaire. L'exploitation – comme nous l'avons entendu – est garantie par le Canton et les Communes du bassin de transport dont nous faisons partie.

Enfin, dans sa dimension sociale, ce métro va desservir un des axes les plus chargés de la ville, avec des temps de parcours réduits de moitié, pour les Lausannois comme pour les usagers de l'extérieur. La restructuration du réseau de surface des tl permettra une amélioration générale de l'offre dans toute l'agglomération. Enfin, ce projet fluidifiera la circulation entre le lac, la gare CFF, l'interface du Flon et le réseau de bus desservant le Jorat. Si l'Etat y renonçait, nous devrions tout de même remplacer la Ficelle – le métro actuel – ce qui coûterait bien plus que les Fr. 100 millions à cautionner, pour quelque chose de similaire à ce que nous avons maintenant. Il n'y aurait pas de solution au problème de circulation sur un certain nombre de points clés du réseau tl, notamment celui du Grand-Pont. Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste soutient à l'unanimité ce projet et la demande de cautionnement de Fr. 100 millions de francs. Avec le souhait que sur le modèle proposé dans le dernier préavis Agenda 21 voté⁶, les Lausannois puissent

⁶BCC 2002, T. I (N° 3), pp. 121 ss.

être consultés sur la restructuration du réseau tl de surface, de manière qu'il soit le mieux adapté possible à leurs besoins.

M. Jean-Yves Pidoux (Les Verts): – Tout a été dit, ou presque, dans les discussions de ce Conseil, les travaux et le rapport de la commission, mais aussi dans les interventions publiques, ainsi d'ailleurs qu'au Grand Conseil dont le plénum vient d'accepter le projet M2 à une très large majorité, dans un premier débat. Il n'y a donc pas grand-chose à ajouter, sinon que pour marquer le caractère solennel de ce moment, les Verts veulent aussi dire qu'ils sont unanimes à soutenir un engagement de la Ville allant dans le sens de leurs préoccupations: amélioration de la qualité de vie et de l'air, accent mis sur des transports publics non polluants, signification très importante de la construction d'un réseau de transports publics incitatif pour les usagers et, ultérieurement, des mesures d'accompagnement qui permettront la diminution effective du trafic privé, notamment pendulaire. Je vous invite donc, sans surprise, à voter les conclusions de ce préavis qui vont dans le sens de ce qui a déjà été dit à de très nombreuses reprises par les responsables politiques lausannois. Je vous rappelle l'adoption par ce Conseil communal d'un rapport-préavis intitulé *Transports publics de la région lausannoise, portant sur le prolongement du métro Lausanne–Ouchy vers le nord-est*, daté du 5 février 1998. Dans sa séance du 16 juin 1998, sans opposition, mais avec une dizaine d'abstentions, le Conseil avait voté la conclusion suivante: *Le Conseil communal décide d'approuver le présent rapport de la Municipalité sur le prolongement du métro Lausanne–Ouchy vers le nord-est et l'évolution générale des transports publics dans l'agglomération lausannoise.*⁷ Aujourd'hui, je souhaite que l'appui de ce Conseil, tel qu'il s'est déjà manifesté en commission, ne soit pas moins ferme qu'il y a quatre ans.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Je voudrais, tout d'abord, remercier les représentants des divers groupes politiques de leur soutien à un projet crucial pour l'avenir de Lausanne. Projet qui, espérons-le, sera également approuvé en novembre par le peuple vaudois.

Ce projet est évidemment et clairement vital – comme je vais le démontrer par un ou deux aspects – tant pour la région lausannoise, qui fournit 50% des emplois du canton, que pour le développement global des transports publics dans le canton de Vaud. Un réseau de parkings-échanges, non seulement lausannois mais vaudois (à 10, 20, 30 km de la ville), avec le renforcement (multiplication par 2 ou 4) des dessertes régionales des CFF, est un outil d'une force considérable pour résoudre les problèmes de transport de l'ensemble de la population vaudoise dont 50% travaillent dans la région lausannoise, je vous le rappelle. Le long de l'itinéraire du M2 (dans un rayon de 400 m environ), c'est plus de 20% de la population active du canton de Vaud qui l'emprunteront chaque jour. Ce projet est fondamental à

tous points de vue. En regard de ce qui a été dit par divers intervenants, j'aimerais apporter quelques précisions.

En commission, nous n'avions pas tous les éléments de la restructuration du réseau tl, encore dans les limbes, aucune décision ferme n'étant prise. Ce que je peux d'ores et déjà vous dire pour la région César-Roux–Saint-Martin, c'est qu'une ligne est prévue – que d'aucuns appellent 48 et d'autres 411. Elle partirait de la place du Flon et desservirait toute la rue Saint-Martin. On ne sait encore si elle n'irait que jusqu'à la place du Nord ou serait prolongée, des études étant en cours. Contrairement à ce qu'on a cru percevoir en commission, cette région ne sera donc pas défavorisée.

Concernant l'intervention de M. Dallèves, je rappelle que l'axe Bel-Air–Saint-François est saturé, qu'il n'est pratiquement plus possible, avec le réseau actuel des tl, d'y ajouter des parcours supplémentaires aux heures de pointe. Ce qui veut également dire que si le M2 ne se réalisait pas, il ne serait possible d'injecter qu'un nombre relativement limité, voire très limité, de véhicules nouveaux. Pour les habitants de Praz-Séchaud, quartier qui se construit encore et où la demande est forte, de plus en plus de gens prenant le bus, le maintien du réseau tl actuel aboutirait à l'impossibilité – comme en de nombreux sites en ville – d'ajouter des bus aux heures de pointe à cause du goulet Bel-Air–Saint-François. A cet égard, un député lausannois fait une lourde erreur d'appréciation lorsqu'il pense que la situation s'améliorerait si l'on attendait 10, 12 ou 15 ans, pour qu'un futur projet inclue éventuellement le quartier de Praz-Séchaud. Cette option serait d'ailleurs incompatible avec le parking d'échange, mais ce n'est là qu'un problème parmi d'autres. Sur la nouvelle ligne Praz-Séchaud–La Sallaz–Montolieu qui coupera l'ascenseur urbain, il sera possible, en cas de nécessité, d'injecter 20, 30, 50% de véhicules de plus. Les besoins du quartier de Praz-Séchaud seront dès lors satisfaits. Ce qui n'est pas le cas avec le statu quo.

De tous les points de la ville, les calculs effectués au niveau cantonal sont probants. Un seul parcours implique une prolongation effective de 1 à 2 minutes, celui de Praz-Séchaud au CHUV, avec changement à la Sallaz. Mais dans tous les autres cas, les usagers utilisant le M2 dans une partie de leur trajet gagnent du temps. Même ceux de Praz-Séchaud vont plus vite dès la place de l'Ours et atteignent plus rapidement la gare CFF avec le M2 qu'avec la ligne 6 actuelle. Je crois qu'il faut préciser ces choses, car le combat irréductiblement gaulois d'un quartier lausannois tient malheureusement de l'autogoal – comme certaines déclarations d'un célèbre écologiste vaudois, mais c'est un autre sujet... Dans cette histoire, l'intérêt de Praz-Séchaud réside très clairement aussi dans la cohérence des transports et dans le M2, même si ce dernier ne passe pas dans ce quartier.

Des restructurations sont prévues sur tout le réseau tl, dans le sens de l'ascenseur urbain. Je ne vais pas vous citer toutes les lignes, vous avez lu le préavis. Mais typiquement, la ligne qui de Lutry passe par l'avenue de Cour confère un bonus transport à tout l'est lausannois.

⁷BCC 1998, T. I (N° 11), pp. 852 ss.

Monsieur Hubler, il est clair que le schéma actuellement prévu par le Canton – à savoir de confier au Lausanne-Ouchy la responsabilité de maître de l'ouvrage – nous permettra, en liaison avec les différentes directions de l'Administration communale, de nettement mieux contrôler le déroulement des chantiers, de les optimiser, afin de minimiser au maximum les nuisances.

Il va de soi que la restructuration du réseau tl de surface (horizon cinq ans environ) fera l'objet de consultations de quartiers, dans l'esprit d'Agenda 21. Mais il faut reconnaître que la démarche sera peut-être trop avancée l'année prochaine par rapport au réseau et qu'il faudra envisager les consultations d'utilisateurs dans d'autres contextes, notamment par la commission des usagers des tl en voie de constitution. Nous voulons un réseau de transports publics pour la population et non pour le plaisir de faire rouler métros et bus.

Ce projet est fondamental pour la ville, je l'ai déjà dit. Il faudra en convaincre l'ensemble du canton. Votre Municipalité s'y engagera ces prochains mois et espère que vous serez nombreux à faire de même.

La présidente: – Je crois que nous sommes arrivés à la conclusion. J'ouvre encore une dernière fois la discussion sur le corps du préavis. Elle n'est pas demandée. M. le rapporteur nous a précédemment donné la détermination de la commission, qui a accepté ce préavis à l'unanimité. Nous allons donc voter la conclusion: *d'accepter le cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions de l'emprunt de Fr. 214,5 millions effectué par Métro Lausanne-Ouchy SA.* Les votes seront comptés.

Celles et ceux qui acceptent cette conclusion sont priés de lever la main. C'est un vote historique! Celles et ceux qui la refusent? Celles et ceux qui s'abstiennent? Je vous remercie. A l'unanimité de tous les conseillers présents, vous avez accepté ce préavis. (*Applaudissements.*)

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le préavis N° 2002/26 de la Municipalité, du 30 mai 2002;
- ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

d'accepter le cautionnement à hauteur de Fr. 100 millions de l'emprunt de Fr. 214,5 millions effectué par Métro Lausanne-Ouchy SA.

Immeuble avenue des Bergières 7, à Lausanne

Extension du Musée Collection de l'Art Brut et transfert du bâtiment au patrimoine administratif

Préavis N° 2002/29

Lausanne, le 13 juin 2002

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

La Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit de Fr. 980'000.–, destiné à l'aménagement des combles du bâtiment de l'avenue des Bergières 7, afin de créer une extension des surfaces d'exposition du Musée Collection de l'Art Brut. D'autre part, la Municipalité propose de transférer ce bâtiment du patrimoine financier au patrimoine administratif.

2. Préambule et historique

Construit vers le milieu du XVIII^e siècle par le colonel Berset, le château de Beaulieu a appartenu à différents propriétaires, dont notamment le pasteur Mingard et la famille Conod qui y apportèrent d'importantes extensions. Lors de la vente en 1854, la propriété fut morcelée et traversée par une route – l'actuelle avenue des Bergières – et les bâtiments partagés en trois lots. La Commune de Lausanne et l'Etat de Vaud acquirent en 1860 le domaine et quelques dépendances. En 1883, la Commune de Lausanne racheta la part de l'Etat et acquit successivement, entre 1912 et 1914, le solde des bâtiments.

La perspective de l'arrivée de la Collection de l'Art Brut entraîna, de 1974 à 1976, une première étape de travaux par la rénovation et la transformation de l'ancienne grange du château de Beaulieu. En 1980-1981, une deuxième étape de travaux permit de rénover l'auberge de Beaulieu. Puis, de 1982 à 1984 fut entreprise la troisième étape comprenant la rénovation et la réfection du corps central du château et de l'aile est du bâtiment principal.

Le préavis N° 215, adopté par le Conseil communal dans sa séance du 26 octobre 1982¹, met en évidence le fait qu'ultérieurement seront étudiés l'aménagement des combles et la rénovation intérieure de ce dernier corps du bâtiment.

La Collection de l'Art Brut, réunie depuis 1945 par le peintre français Jean Dubuffet et par la Compagnie de l'Art Brut qu'il avait fondée, a été donnée à la Ville de Lausanne. Les œuvres et tous les documents d'archives ont été transportés en octobre 1975 et la collection a été officiellement inaugurée au château de Beaulieu le 26 février 1976.

En 1999, l'appartement du rez-de-chaussée de l'aile est du château, après le départ du locataire, a été entièrement transformé afin d'accueillir l'Administration et la Bibliothèque de la Collection de l'Art Brut.

De nos jours, la Collection de l'Art Brut reste l'institution de référence dans le monde. Cependant, de nombreux autres lieux se consacrent aujourd'hui à l'Art Brut et revendiquent également une position dominante. Le musée doit donc poursuivre sa politique d'ouverture et de développement, ce qui passe par une infrastructure adéquate. La renommée internationale de la collection et le travail qui y est effectué ont suscité ces dernières années un grand nombre de dons qui ne peuvent être mis en valeur dans les locaux actuels. Une extension s'avère donc indispensable pour assurer à la Collection de l'Art Brut sa réputation mondiale.

¹BCC 1982, pp. 1576 ss.

3. Etat du bâtiment

Les façades, ainsi que les murs intérieurs du bâtiment, sont sains et ne nécessitent pas d'intervention particulière. La structure portante du plancher des combles est constituée de solives de bois. Le sol est composé de planches de sapin recouvertes de carreaux de terre cuite posés sur un mortier de chaux. La portance de ce plancher est faible et ne permet pas de recevoir les charges requises pour les expositions et une utilisation publique. De plus, l'isolation phonique est faible notamment aux bruits d'impact.

La charpente, la ferblanterie et la couverture ont été entièrement rénovées et isolées. Les fenêtres des lucarnes ont été remplacées, mais les vitrages ne sont pas isolants. Le volume des combles est dépourvu de toute technicité. L'espace est accessible par un large escalier intérieur ainsi que par une tourelle rectangulaire située sur la façade nord-est du bâtiment.

4. Distribution des locaux

4.1 Situation actuelle

Au sous-sol, le bâtiment est partiellement excavé sur la partie sud. Les locaux sont occupés par la chaufferie, le local citerne, ainsi que par des caves et des dépôts de dimensions modestes. Le rez-de-chaussée abrite les bureaux de la Collection de l'Art Brut aménagés en 1999, ainsi que le grand salon rénové en 1991. Le niveau du 1^{er} étage est occupé par un logement de 7 pièces, rénové en 1991, qui fait également office de cabinet médical. Les combles offrent une surface de 318 m² interrompue au niveau du sol par les tirants en bois de la charpente. Cet important volume ne permet pas une exploitation publique et d'exposition vu la faible charge admise.

4.2 Situation après travaux

Les combles offrent une intéressante possibilité d'extension de la Collection de l'Art Brut. La surface sera rendue accessible depuis le musée actuel par une ouverture à créer dans le mur mitoyen. Une plate-forme prendra appui sur les murs porteurs et permettra de recevoir les charges de cette nouvelle affectation. La surface d'exposition principale accessible au public représentera une surface d'environ 136 m², alors que les zones de soupentes non accessibles pourront accueillir des pièces d'exposition visibles depuis la plate-forme.

Hormis le sous-sol, qui sera partiellement transformé pour recevoir un équipement de ventilation et de rafraîchissement destiné à la nouvelle salle, les niveaux du rez-de-chaussée et du 1^{er} étage ne seront pas modifiés.

5. Descriptif des travaux

CFC 21 – Gros œuvre

Une ouverture, permettant la liaison publique avec les expositions du Musée de l'Art Brut, sera réalisée dans le mur mitoyen. A cet effet, une modification de la charpente existante sera nécessaire. Une structure horizontale, constituée de poutrelles d'acier et indépendante du plancher existant, sera mise en place et appuyée sur les murs de maçonnerie. Sur le solivage nouvellement créé, un revêtement de panneaux de bois servira de base au sol de la surface d'exposition.

CFC 23 et 24 – Installations électriques, chauffage, ventilation

Une nouvelle installation électrique alimentera l'éclairage, les raccordements de vitrines ainsi que les prises. Un éclairage de secours et une détection incendie compléteront l'installation existante du musée.

Une installation de ventilation avec pulsion d'air frais et extraction de l'air vicié sera installée. Afin de préserver les œuvres exposées, une humidification de l'air est également prévue.

CFC 27 et 28 – Aménagements intérieurs

La partie inférieure du lambrisage de la charpente sera doublée en panneaux de plâtre peints en blanc afin d'offrir un fond neutre aux objets exposés. Des portes, conformes aux normes incendie, seront posées. Les fenêtres existantes seront isolées et rénovées.

Le podium sera revêtu d'une chape en ciment posée sur une isolation phonique apte à éviter la transmission de bruits de pas aux étages inférieurs. Le revêtement de sol sera assuré par une peinture à deux composants.

6. Aspects énergétiques

La charpente a déjà été isolée thermiquement, entre chevrons, en 1984. Le chauffage et la ventilation seront assurés par un monobloc de pulsion et d'aspiration équipé d'un réseau de gaines qui assurent la diffusion de l'air par des grilles au sol et sa reprise au plafond. Cette installation permettra également le rafraîchissement nécessaire aux bonnes conditions de confort d'été.

7. Coût des travaux

CFC	Désignation	Montant	Total
1	Travaux préparatoires		Fr. 10'000.–
10	Sondages et travaux préparatoires	Fr. 10'000.–	
2	Bâtiment		Fr. 758'800.–
21	Gros œuvre I	Fr. 233'800.–	
23	Installations électriques	Fr. 98'300.–	
24	Chauffage – ventilation	Fr. 122'000.–	
27	Aménagements intérieurs 1	Fr. 48'200.–	
28	Aménagements intérieurs 2	Fr. 65'000.–	
29	Honoraires architecte, ingénieurs civil et CVSE	Fr. 191'500.–	
5	Frais secondaires		Fr. 23'000.–
51	Autorisations, taxes, énergie de chantier	Fr. 15'000.–	
52	Frais de reproductions	Fr. 8'000.–	
6	Divers et imprévus		Fr. 88'200.–
	Total travaux		Fr. 880'000.–
9	Mobilier et équipement d'exploitation		Fr. 100'000.–
91	Vitrines et panneaux	Fr. 60'000.–	
92	Luminaires	Fr. 25'000.–	
93	Divers	Fr. 15'000.–	
	Total général		Fr. 980'000.–

Pour la plupart, les prix sont établis sur la base de soumissions. Les travaux seront adjugés après l'adoption du présent préavis.

8. Calendrier de l'opération

Le projet a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique et n'a pas enregistré d'opposition. Le permis de construire a été délivré. Les travaux commenceront en octobre 2002 et dureront quatre mois. L'ouverture de la salle d'exposition est prévue dans le courant du mois de février 2003.

9. Transfert du bâtiment au patrimoine administratif

Le Musée Collection de l'Art Brut occupera, après le projet d'extension faisant l'objet du présent préavis, la majorité des locaux. L'aile ouest et la partie centrale du château de Beaulieu sont déjà rattachées au patrimoine administratif. Par conséquent, la Municipalité propose de transférer l'aile est du patrimoine financier au patrimoine administratif. Cette opération comptable nécessite l'amortissement de la valeur actuelle au bilan qui s'élève à Fr. 590'000.–.

10. Aspects financiers

10.1 Charges financières

Vu le transfert au patrimoine administratif de ce bâtiment, il convient d'amortir, d'une part, le coût des travaux devisé à Fr. 980'000.– et, d'autre part, la valeur actuelle au bilan de Fr. 590'000.–, soit un montant total de Fr. 1'570'000.–.

Dès lors, les charges annuelles, calculées sous la forme d'annuités constantes au taux de 4³/₄% pendant 10 ans, s'élèvent à Fr. 200'900.–.

10.2 Charges d'exploitation

L'augmentation de la surface d'exposition de plus de 20% nécessite, pour la sécurité des œuvres et l'entretien des locaux, de recourir aux services de surveillants auxiliaires supplémentaires (étudiants) pour une période de 10 mois (soit environ 1862 heures). Une demande de crédit spécial de fonctionnement est dès lors nécessaire pour l'année 2003.

10.3 Crédit spécial pour 2003

Cette demande s'élève à Fr. 45'000.– pour l'année 2003 et se répartit comme suit:

– charges du personnel: engagement de surveillants auxiliaires	Fr. 42'200.–
– cotisations AVS/AC	Fr. 2'800.–
Total	<u>Fr. 45'000.–</u>

10.4 Compte d'attente

Par communication de la Municipalité au Conseil communal le 5 septembre 2001², un compte d'attente N° 3301.581.395 de Fr. 100'000.– a été ouvert. A ce jour, il accuse une dépense de Fr. 83'600.–. Il sera balancé par prélèvement sur le crédit d'investissements, objet du présent préavis.

10.5 Plan des investissements

Ce projet figure au plan des investissements 2002-2003 du Service des gérances, à raison de Fr. 500'000.–. L'augmentation des coûts résulte essentiellement du fait de la prise en compte des surcharges inhérentes à un lieu public, à l'isolation phonique nécessaire par rapport au logement inférieur et à l'achat du mobilier d'exploitation.

²BCC 2001, T. II, p. 146.

11. Conclusions

Au vu de ce qui précède, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2002/29 de la Municipalité, du 13 juin 2002 ;
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 le projet d'aménagement des combles de l'aile est du château de Beaulieu, sis à l'avenue des Bergières 7, afin de créer une extension des surfaces d'exposition du Musée Collection de l'Art Brut ;
2. de transférer l'aile est du château de Beaulieu du patrimoine financier au patrimoine administratif ;
3. d'allouer à cet effet à la Municipalité un crédit d'investissements du patrimoine administratif de Fr. 1'570'000.–, dont :
 - a) Fr. 980'000.– destinés aux travaux dans les combles de l'aile est du château de Beaulieu pour le compte du Musée Collection de l'Art Brut ;
 - b) Fr. 590'000.– destinés à l'amortissement du transfert de l'aile est du château de Beaulieu du patrimoine financier au patrimoine administratif ;
4. d'amortir annuellement le crédit prévu sous point 3, à raison de Fr. 157'000.–, par la rubrique 3600.331 du budget de la Culture, des Sports et du Patrimoine, Service de la culture ;
5. de faire figurer sous la rubrique 3600.390 « Imputations internes » du budget de la Culture, des Sports et du Patrimoine, Service de la culture, les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit mentionné sous chiffre 3 ;
6. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais d'étude par prélèvement sur le montant prévu sous chiffre 3a) ;
7. d'allouer à la Municipalité, un crédit spécial de fonctionnement de Fr. 45'000.– pour l'année 2003 :

– 3600.301 Traitements	Fr. 42'000.–
– 3600.303 Cotisations aux assurances sociales	Fr. 2'800.–

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche

Rapport

Membres de la commission: M. Alain Hubler, rapporteur, M. Jean-Louis Blanc, M^{me} Mireille Cornaz, M^{me} Nicole Grin, M^{me} Suzanne Hirschi, M. Jean-Yves Pidoux, M. Bernard Ravussin, M^{me} Béatrice Salla, M. Gianni John Schneider.

Municipalité: M. Jean-Jacques Schilt, municipal, directeur de la Culture, des Sports et du Patrimoine.

Rapport photocopié de M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – La commission s’est réunie le mardi 9 juillet 2002 de 14 h à 15 h 15 au Musée Collection de l’Art Brut, av. des Bergières 7 à Lausanne, dans la composition suivante:

M^{mes} Mireille Cornaz, Nicole Grin, Suzanne Hirschi en remplacement de M^{me} Michelle Tauxe-Jan, Béatrice Salla; MM. Jean-Louis Blanc, Jean-Yves Pidoux, Bernard Ravussin, Gianni John Schneider et Alain Hubler rapporteur.

La Municipalité était représentée par M. Jean-Jacques Schilt, conseiller municipal; l’Administration par M^{me} Marie-Claude Jequier, chef de service, M. Frediano Lazzarotto, adjoint technique; la Collection de l’Art Brut par M^{me} Lucienne Peiry, conservatrice. Les notes de séance ont été assurées par M^{me} Thérèse Devaud, secrétaire au Service des gérances, qui en est chaleureusement remerciée.

Après les salutations d’usage, M. Schilt présente M^{me} Jequier, chef du Service de la culture, M^{me} Peiry, conservatrice du Musée Collection de l’Art Brut, M. Michel Huber, administrateur du musée, ainsi que les collaborateurs de l’Administration. C’est sous la conduite agréable et efficace de M^{me} Peiry que les locaux concernés par l’extension sont visités.

Après la visite, M. Schilt expose les **points essentiels** du préavis et commente les plans qui ont été distribués aux membres de la commission.

Ce projet date de plusieurs années. La première extension a eu lieu il y a trois ans et à cette époque déjà l’extension du présent préavis était envisagée.

Une action purement financière est prévue dans le préavis: le transfert de cette partie du bâtiment du patrimoine financier au patrimoine administratif. Ce transfert se justifie ainsi: auparavant, la partie du bâtiment concernée par le préavis était entièrement occupée par des appartements, cette aile était attribuée au patrimoine financier de la Commune. Après travaux, deux tiers du bâtiment seront occupés par le musée et ne seront plus considérés comme du patrimoine financier, mais comme du patrimoine administratif. Le patrimoine administratif n’ayant pas de valeur comptable, l’amortissement de la valeur au bilan de cette partie du bâtiment qui s’élève à Fr. 590’000.– s’impose. Il ne s’agit pas d’un transfert d’argent, mais d’une écriture comptable formelle.

Même si la valeur au bilan de l’aile est du château de Beaulieu s’élèvera dorénavant à Fr. 1.–, les travaux effectués augmenteront la valeur du patrimoine du musée et de la Commune.

A l’issue de la séance, une visite des locaux non publics permettra aux membres de la commission d’apprécier les œuvres importantes actuellement en dépôt que l’extension du musée permettra de mettre en valeur.

L’étude du préavis point par point débute. L’aspect technique de l’extension du Musée Collection de l’Art Brut n’a soulevé aucune remarque. La discussion s’est essentiellement cristallisée autour des points A à E ci-dessous.

A. Honoraires des architecte et ingénieurs

L’ampleur du montant de la rubrique «29 – Honoraires architecte, ingénieurs civil et CVSE» choque un commissaire. Il estime que ces honoraires, qui représentent 25% de la rubrique 2, sont démesurés.

Il lui est répondu que le coût de la conception et de la surveillance des travaux de transformation dans un bâtiment historique est toujours plus élevé que celui des travaux d’une nouvelle construction. La suspension d’un plancher dans ce bâtiment requiert un ingénieur civil. L’élaboration des plans et le suivi d’une telle transformation sont un travail délicat et important qui justifie ces honoraires. Les normes SIA sont respectées et le Service des gérances a même obtenu une réduction de 30% par rapport à ces normes.

B. Appartement sis sous la partie à rénovier

La question de la location du 1^{er} étage de l’aile est du château de Beaulieu est abordée. Actuellement un appartement de 7 pièces est loué à un médecin. Cet appartement fait aussi office de cabinet médical.

Le fait de percevoir un loyer pour le logement et le cabinet médical n’a aucune incidence juridique, même dans l’optique du transfert au patrimoine administratif. Le bail à loyer n’a pas été modifié, il court toujours. Le loyer encaissé comprend une partie commerciale et une partie privée.

Un commissaire demande si le logement en location est concerné par la motion d’un préavis relatif aux appartements loués par la Ville de Lausanne à un tarif préférentiel. Cette question est très contradictoire. Si certains jugent que des appartements pourraient être loués plus cher, d’autres pensent que des appartements devraient être mis à disposition à de meilleures conditions. Toutefois la Ville de Lausanne est, comme n’importe quel propriétaire, soumise au droit du bail à loyer. Ainsi le prix de location initial est déterminant tant qu’il n’y a pas de changement de locataire. L’appartement du château de Beaulieu a été et sera traité comme tous les

objets immobiliers de la Ville de Lausanne. La Ville n'a jamais répercuté l'augmentation du taux hypothécaire sur les loyers de ses locataires. La Municipalité va décider prochainement une réadaptation des loyers qui sera fonction du taux d'indexation qui est de 7% à 8% pour ces dix dernières années.

Dans l'état actuel des choses, seule une nouvelle extension du musée pourrait conduire à renoncer à louer cet appartement, mais elle n'est pas d'actualité.

C. Transfert de l'immeuble du patrimoine financier vers le patrimoine administratif

Les jardins sont-ils inclus dans le transfert au patrimoine administratif?

Les jardins ne faisaient pas partie du patrimoine financier, seulement le bâtiment. Même si l'ensemble du bâtiment est transféré au patrimoine administratif, le logement et le cabinet médical continueront à être gérés par le Service des gérances.

Selon un commissaire, en effectuant ce transfert, on crée une anomalie avec les autres patrimoines rentables. Le moment est-il propice pour ce genre d'action? N'aurait-il pas fallu attendre la désaffectation de l'appartement?

L'essentiel du bâtiment fera partie du patrimoine administratif. Le rendement de l'appartement, mis en relation avec l'ensemble du bâtiment, est extrêmement faible, raison pour laquelle cette solution était préférable en lieu et place de laisser l'ensemble du bâtiment au patrimoine financier.

D. Charges financières

Pourquoi les travaux et le bâtiment sont-ils amortis au même rythme?

Cela se discute en effet, ces questions sont traitées avec le Service financier. Lorsqu'il s'agit de travaux de rénovations et pas d'une nouvelle construction, la durée d'amortissement est de 10 ans, raison pour laquelle les deux rubriques n'ont pas été séparées. A la limite, cela se discute dans tous les sens. Il aurait été possible de tout amortir en une année, puisque ce bâtiment perd toute valeur au bilan!

Charges d'exploitation

La question du personnel auxiliaire de musée est abordée.

Les musées ont recours à deux types de gardiens: les fonctionnaires, qui sont titularisés et les auxiliaires. Ces derniers sont étudiants, ils sont engagés sous contrat à durée déterminée et n'ont pas le statut de fonctionnaire. Ils ne travaillent que dans des musées. Cela coïncide avec leurs formations en histoire de l'art ou en archéologie.

Ils se voient d'ailleurs confier des tâches en rapport avec leurs études (visites guidées par exemple). 70% des personnes engagées sont des fonctionnaires (principalement à temps partiel) et 30% sont des auxiliaires sous contrat temporaire.

Crédit spécial pour 2003

Quelle est la justification de ce crédit?

L'extension n'étant pas encore faite, il est impossible de mettre au budget ordinaire les charges de personnel qui dépendent de celle-ci. Ces charges n'apparaîtront pas dans le budget ordinaire au moment du vote de celui-ci. Dès lors, la Municipalité a l'obligation de faire une demande de crédit spécial.

Compte d'attente

A quoi ont servi les dépenses faites sur le compte d'attente?

Il s'agit des dépenses liées aux travaux qui ont permis la préparation du projet jusqu'au préavis dont les soumissions, le permis de construire, les frais de reproduction pour la mise à l'enquête et les taxes. Il s'agit à 80% d'honoraires d'architecte, d'ingénieurs civil et CVSE.

E. Calendrier des opérations

Un projet d'exposition multisite impliquant plusieurs musées, dont le Musée Collection de l'Art Brut, est prévu pour 2003; cette échéance implique un calendrier serré!

Il est indispensable que la Collection de l'Art Brut bénéficie de cette extension pour recevoir l'exposition Soutter en février 2003. M^{me} Peiry travaille depuis longtemps sur ce projet et a tout mis en œuvre pour reporter la date de cette exposition pour que la Collection de l'Art Brut puisse y prendre part.

Questions générales

A quel niveau se situe le Musée Collection de l'Art Brut sur le plan mondial?

La Collection de l'Art Brut est mondialement connue et l'extension de ses locaux lui permettra de garder sa place sur le podium. La Collection de l'Art Brut est dépositaire d'un ensemble d'œuvres qu'il est important de pouvoir présenter dans de bonnes conditions. La collection initiale a été augmentée de pièces exceptionnelles, dont certaines ont une valeur marchande extrêmement importante. Bien que le musée ne souhaite pas vendre ces œuvres, leur valeur marchande est un signe de reconnaissance internationale.

Depuis quelques années les collections ont commencé à se vendre. Dans le passé, l'art brut ne se vendait pas, mais il est devenu un art répandu et prisé. De surcroît,

des musées français et américains attendent de prendre la place... Il est donc impératif de montrer que la Collection de l'Art Brut reste un dépositaire intellectuel majeur et que nous soignons le musée au niveau de son développement. Il s'agit aussi de mettre en valeur les dons reçus ces dernières années.

Quel est le chiffre d'affaires réalisé par le Musée Collection de l'Art Brut?

Le Musée Collection de l'Art Brut est le musée le plus connu à l'étranger avec l'Hermitage et le Musée Olympique. Outre les entrées, le musée vend des catalogues et des cartes postales. La répartition du chiffre d'affaires est la suivante:

- environ Fr. 80'000.– pour les entrées;
- environ Fr. 60'000.– pour les ventes.

Le Musée Collection de l'Art Brut est le musée le moins coûteux pour la Ville de Lausanne.

Un commissaire aimerait savoir pourquoi le musée fait appel à des surveillants plutôt que d'installer des systèmes de télésurveillance.

Tous les musées sont revenus à la présence humaine. Une caméra ne permet pas l'intervention immédiate! Par ailleurs, les gardiens peuvent assurer des missions d'information, pas un système électronique. Les systèmes de surveillance en dehors des heures d'ouverture des musées sont quant à eux électroniques. Les grands musées bénéficient aussi bien de la présence humaine que des systèmes de télésurveillance.

Conclusions

La commission choisit de voter tout d'abord les conclusions 1 et 2, puis les conclusions 3 à 6 réunies, et enfin la conclusion 7.

Le vote de la commission aboutit à l'adoption à l'unanimité des 7 conclusions.

La présidente: – Avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – Non Madame la Présidente.

La présidente: – J'ouvre la discussion. Elle n'est pas demandée. Nous arrivons directement aux conclusions. M. le directeur de la Culture, des Sports et du Patrimoine désire-t-il s'exprimer?... Nous pouvons donc passer au vote. Voulez-vous nous donner les déterminations de la commission, Monsieur le rapporteur?

M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – La commission a choisi de voter tout d'abord les conclusions N°s 1 et 2, puis

les conclusions N°s 3 à 6 groupées et enfin la conclusion N° 7. A l'unanimité, la commission a adopté ces sept conclusions.

La présidente: – Je pense que nous allons faire de même, les points 1 et 2 étant différents des points 3, 4, 5 et 6.

Celles et ceux qui acceptent les points 1 et 2 de ces conclusions sont priés de lever la main. Celles et ceux qui les refusent? Personne. Celles et ceux qui s'abstiennent? 1 abstention.

Nous traitons ensemble les points 3, 4, 5 et 6. Celles et ceux qui les acceptent sont priés de lever la main. Celles et ceux qui les refusent? Personne. Celles et ceux qui s'abstiennent? Toujours 1 abstention.

Le point 7 des conclusions. Celles et ceux qui l'acceptent sont priés de lever la main. Celles et ceux qui le refusent? Personne. Celles et ceux qui s'abstiennent? Personne. Le point 7 est accepté à l'unanimité.

J'ouvre une dernière fois la discussion sur le corps du préavis. Elle n'est pas demandée. Nous votons sur l'ensemble des conclusions.

Celles et ceux qui acceptent sont priés de lever la main. Celles et ceux qui refusent? Personne. Celles et ceux qui s'abstiennent? Personne. A l'unanimité, vous avez accepté l'ensemble des conclusions de ce préavis.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le préavis N° 2002/29 de la Municipalité, du 13 juin 2002;
- 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 le projet d'aménagement des combles de l'aile est du château de Beaulieu, sis à l'avenue des Bergières 7, afin de créer une extension des surfaces d'exposition du Musée Collection de l'Art Brut;
2. de transférer l'aile est du château de Beaulieu du patrimoine financier au patrimoine administratif;
3. d'allouer à cet effet à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 1'570'000.–, dont:
 - a) Fr. 980'000.– destinés aux travaux dans les combles de l'aile est du château de Beaulieu pour le compte du Musée Collection de l'Art Brut;
 - b) Fr. 590'000.– destinés à l'amortissement du transfert de l'aile est du château de Beaulieu du patrimoine financier au patrimoine administratif;

4. d'amortir annuellement le crédit prévu sous point 3, à raison de Fr. 157'000.–, par la rubrique 3600.331 du budget de la Culture, des Sports et du Patrimoine, Service de la culture;
5. de faire figurer sous la rubrique 3600.390 «Imputations internes» du budget de la Culture, des Sports et du Patrimoine, Service de la culture, les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit mentionné sous chiffre 3;
6. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais d'étude par prélèvement sur le montant prévu sous chiffre 3a);
7. d'allouer à la Municipalité un crédit spécial de fonctionnement de Fr. 45'000.– pour l'année 2003:
 - 3600.301 Traitements Fr. 42'000.–
 - 3600.303 Cotisations
aux assurances sociales Fr. 2'800.–

Etude de mesures propres à rendre le coût du chauffage à distance supportable pour les locataires

Réponse à la motion de M. Pierre Payot

Rapport-préavis N° 202

Lausanne, le 1^{er} mars 2001

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Par le présent préavis, la Municipalité de Lausanne fait le point sur les mesures qu'elle a prises pour rendre le chauffage à distance compétitif. Ce faisant, elle répond également à la motion de M. Pierre Payot.

2. Historique

Jusqu'à la fin de 1997, le réajustement du prix de la chaleur était calculé en tenant compte de l'indice suisse des prix à la consommation et du prix moyen des combustibles utilisés. Ces paramètres étaient introduits dans une formule dite tarifaire.

La Municipalité a renoncé au 1^{er} janvier 1998 à l'automatisme de la formule tarifaire pour la fixation du prix de la chaleur. Elle a simultanément créé un fonds de péréquation du prix du chauffage à distance avec une dotation de Fr. 2 millions prélevés sur le fonds spécial de réserve des SI avec valeur au 31 décembre 1997.

3. Mesures prises en faveur du chauffage à distance

Pour le chauffage à distance, le facteur énergie est déterminant par la variation des coûts énergétiques des différents produits, y compris le pétrole, pour environ 40%. Pour les 60% restants, on tient compte des frais d'amortissement du réseau, des coûts d'exploitation et également, dans une certaine mesure, parce que lié aux salaires, de l'indice du coût de la vie. Il est à relever que le chauffage à distance n'a plus connu ces dernières années de hausse structurelle.

La Municipalité, consciente depuis de nombreuses années de la nécessité de rendre plus compétitif le chauffage à distance, a baissé progressivement le prix de la chaleur, celui-ci s'établissant depuis le 1^{er} novembre 2000 à Fr. 75.-/MWh (décision du 6 juillet 2000).

Le prix du gaz a été réajusté au 1^{er} septembre 2000. Rappelons que le prix du mazout a oscillé depuis le début 1996 et jusqu'à mi-1999 entre Fr. 18.- et Fr. 35.-/100 litres. Dès mars 1999, le mazout a subi une hausse continue et a récemment atteint Fr. 65.-/100 litres, soit un triplement de son prix durant cette période.

Le prix du mazout entraîne dans son sillage le prix de la matière gaz dans les mêmes proportions et avec six mois de retard. Rappelons que le prix du gaz est lié à celui du pétrole. Le prix de la matière gaz (sans les charges fixes) facturé par Gaznat était encore en début d'année 2000 de 1 c/kWh; il approche en janvier 2001 la barre des 3 c/kWh. C'est donc pour le chauffage à distance une augmentation de charge de Fr. 5,4 millions. Le maintien du prix du chauffage à distance n'étant pas possible, une augmentation modeste de 10% au 1^{er} janvier 2001 s'est avérée nécessaire. C'est ainsi que la Municipalité a décidé dans sa séance du 16 novembre 2000 de porter le prix de la chaleur à Fr. 83.-/MWh.

Aujourd'hui, si la formule tarifaire (à laquelle la Municipalité a renoncé) était appliquée, le prix de la chaleur serait d'environ Fr. 101.-/MWh.

4. Réponse à la motion de M. Pierre Payot

La motion de M. Pierre Payot, déposée le 27 octobre 1998, a été développée et renvoyée à une commission¹. Le 2 novembre 1999, le Conseil communal a pris cette motion en considération et l'a renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport².

Le motionnaire demande à la Municipalité de prendre des mesures pour une politique plus juste dans la calculation du prix de vente du MWh (mégawattheure) du chauffage à distance en amortissant notamment sur une plus longue période les coûts d'infrastructure.

En renonçant à répercuter la première hausse du prix du gaz de septembre 2000 sur le chauffage à distance et en ne répercutant que partiellement la deuxième, la Municipalité a, de fait, diminué de Fr. 12.–/MWh le prix du chauffage à distance si l'on tient également compte des trois baisses de Fr. 1.–/MWh effectuées les années précédentes; en tenant compte de l'ancienne formule tarifaire abandonnée avant le dépôt de la motion, l'écart est même de Fr. 18.–/MWh. C'est donc par d'autres voies, bien plus efficaces que celles proposées par le motionnaire, que la Municipalité a rendu à nouveau compétitif le chauffage à distance. De ce fait, le chauffage à distance est aujourd'hui compétitif face au pétrole et au gaz naturel si l'on analyse le coût complet de chauffage (entretien des installations, électricité, locaux), cela d'autant plus que la taxe de raccordement a été supprimée.

5. 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 rapport-préavis N° 202 de la Municipalité du 1^{er} mars 2001;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

d'approuver la réponse municipale à la motion de M. Pierre Payot.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:
Jean-Jacques Schilt

Le secrétaire:
François Pasche

¹BCC 1999, T. I (N° 4), p. 214.

²BCC 1999, T. II, pp. 248-249.

Rapports

Membres de la commission: M. Roger Cosandey, rapporteur de majorité, M. Pierre Payot, rapporteur de minorité, M. Raphaël Abbet, M. Pierre Dallèves, M^{me} Sylvie Favre, M. Grégoire Junod, M. Charles-Denis Perrin, M. Dino Petit.

Municipalité: M^{me} Eliane Rey, municipale, directrice des Services industriels.

Rapport de majorité

Rapport photocopié de M. Roger Cosandey (Soc.), rapporteur de majorité: – La commission chargée d'examiner le rapport-préavis N° 202 de la Municipalité, du 1^{er} mars 2001, s'est réunie le 29 avril 2002 dans la composition suivante: M^{me} Sylvie Favre et MM. Raphaël Abbet, Pierre Dallèves, Grégoire Junod, Pierre Payot, Charles-Denis Perrin, Dino Petit et le rapporteur soussigné. M. Michel Julier était excusé.

L'Administration était représentée par M^{me} Eliane Rey, directrice des Services industriels, accompagnée par M. François Bosshard, chef du Service du gaz et du chauffage à distance, M. Jean-Pierre Maurer, chef du Service de la comptabilité, et M^{me} Delphine Duperret qui a pris les notes de séance, ce dont je la remercie.

Il convient de préciser en préambule que ce rapport-préavis avait été soumis une première fois à une commission du Conseil communal le 11 mai 2001. Le rapporteur désigné ayant toutefois quitté le Conseil communal quelque temps après cette séance, il n'a pas été possible d'obtenir un rapport, si bien que le Bureau a décidé de désigner une nouvelle commission. Ce contre-temps explique la période anormalement longue qui s'est passée entre la publication du préavis et son examen.

Par sa motion, renvoyée à la Municipalité le 2 novembre 1999, M. Pierre Payot demande à la Municipalité de prendre des mesures pour une politique différente dans la calculation du prix de vente du MWh du chauffage à distance en amortissant notamment sur une plus longue période les coûts d'infrastructure.

M^{me} Eliane Rey signale que le prix du MWh a été fixé à Fr. 75.– dès le 1^{er} mai 2002 ce qui représente une diminution de Fr. 3.–. Le prix de l'énergie représente 60% et les frais fixes 40% du prix du chauffage à distance en 2001. De 1996 à 2001, le prix de l'énergie a subi une hausse de 50% alors que les charges fixes ont baissé de 46%. En raison des mesures prises pour diminuer les charges fixes, la Municipalité estime avoir répondu, quoique par d'autres voies, à la motion de M. Payot.

Le motionnaire explique que le thème du débat n'est pas le prix du chauffage à distance proprement dit mais la répartition des coûts entre les locataires et les propriétaires. Il estime que ces derniers font des économies sur le chauf-

fage à distance et que les locataires sont désavantagés et paient un surcoût. Il conviendrait de rétablir la taxe de raccordement, supprimée le 1^{er} janvier 1999, afin de pouvoir diminuer les charges régulières facturées aux locataires. Il est rappelé que la Municipalité a créé un fonds de péréquation pour le chauffage à distance. La Municipalité estime qu'une taxe de raccordement est superflue; l'amortissement se fait sur une période de 25 à 40 ans et n'a pratiquement que très peu d'incidence financière sur le prix de la chaleur.

Il existait une formule tarifaire tenant en particulier compte de l'indice suisse des prix à la consommation et du prix moyen des combustibles utilisés qui a été abandonnée à la fin de 1997. Si elle était encore appliquée, le prix du MWh s'élèverait à Fr. 91.– au lieu de Fr. 75.–.

Après de nombreux échanges sur la fixation du prix du chauffage à distance, la commission passe au vote.

La réponse de la Municipalité à la motion de M. Pierre Payot est acceptée par 8 voix contre 1. La commission vous recommande dès lors, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, d'accepter la conclusion du rapport-préavis N° 202 du 1^{er} mars 2001. Le motionnaire a rédigé un rapport de minorité.

Rapport de minorité

Rapport photocopié de M. Pierre Payot (POP), rapporteur de minorité: – Bien que très désireux de voir diminuer le nombre des motions en suspens, je ne peux pas me rallier à la proposition de considérer le rapport-préavis N° 202 comme une réponse à ma motion.

Je vous rappelle que la controverse ne porte pas sur les avantages du système de chauffage à distance. Elle ne porte même pas sur les coûts comparés des différents systèmes de chauffage. Elle porte sur la répartition entre propriétaires et locataires des avantages et inconvénients financiers du choix de chauffage à distance. Ce qui apparaît dans l'intitulé de la motion, qui demande de rendre le coût supportable pour les locataires. Nous savons tous que le choix du chauffage à distance permet une économie d'investissement, au bénéfice des propriétaires d'immeubles. Mais cet avantage s'accompagne d'un surcoût de l'énergie, à charge du locataire. Lorsque nous avons soulevé le problème, le prix de l'énergie était de Fr. 33.–/MWh pour le mazout et de Fr. 78.60 pour le chauffage à distance. Il est aujourd'hui de Fr. 47.– et de Fr. 83.–/KWh, ce qui réduit la disparité, mais ne la supprime pas.

Le désaccord entre les représentants des SI et nous, c'est que les économies sur investissement s'accompagnent de baisses de loyer. C'est absolument faux pour les immeubles anciens, où vous n'avez jamais vu un propriétaire annoncer une baisse de loyer liée au choix du nouveau système de chauffage à distance. Et ce n'est que très relativement vrai pour un immeuble neuf, chacun sachant que le prix des

loyers est déterminé par le rapport entre offre et demande autant et plus que par les coûts de construction.

Les représentants des SI n'ont à ce point pas compris nos préoccupations qu'ils citent en fin de réponse la suppression de la taxe de raccordement comme une raison de plus pour écarter notre demande. Or cette taxe était justement un instrument pour faire payer aux propriétaires une partie de l'avantage qu'ils tiraient du choix du système de chauffage. On nous dit qu'on l'a supprimée parce qu'elle rapportait peu de chose (Fr. 84'200.– en 1997 et Fr. 43'880.– en 1998). Dont acte! Remarquons qu'on se bagarre parfois pour moins que ça. Mais si je prends la réponse de la Municipalité, datée du 10 septembre 1998, à l'interpellation qui a précédé notre motion, je lis que pour une puissance installée de 70 KW, l'investissement était de Fr. 19'800.– pour le chauffage à distance au lieu de Fr. 54'000.– pour celui à mazout, soit une économie de Fr. 34'200.–. En contrepartie, le propriétaire payait une taxe de Fr. 70.–/KW, soit Fr. 4900.–. C'est dire qu'au lieu de supprimer la taxe de raccordement, on pouvait la doubler, le propriétaire faisant encore une économie de 55% sur le coût d'une installation au mazout.

Pour indiquer votre réprobation de cette politique qui avantage encore plus les propriétaires, qui n'apporte rien aux locataires et qui amplifie le déficit des comptes communaux, le groupe POP et Progressistes vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres du Conseil communal, de ne pas approuver la réponse municipale à notre motion.

La présidente: – Monsieur le rapporteur, avez-vous une modification à apporter à votre rapport?

M. Roger Cosandey (Soc.), rapporteur: – Non Madame la Présidente.

La présidente: – M. Pierre Payot veut-il monter à la tribune pour son rapport de minorité?

M. Pierre Payot (POP): – Pour une petite rectification et dire que le rendre «compétitif» est en réalité le rendre «supportable pour les locataires». Le problème est qu'il est favorable aux propriétaires qui économisent des coûts d'investissement, mais il est douloureux pour les locataires qui ont des frais de chauffage supérieurs dus au prix de l'énergie. Pour ceux qui ont lu le rapport de minorité, datant de mai 2001, je dis que ce coût de l'énergie était de Fr. 33.– le mégawattheure pour le mazout et de Fr. 78.60 pour le chauffage à distance. Lorsque nous avons soulevé le problème en avril 2002, il était de Fr. 47.– et de Fr. 83.–, ce qui réduit la disparité, mais ne la supprime pas. En juin 2002, il est de Fr. 42.– et de Fr. 75.–, ce qui ne change pas grand-chose au fond du problème. Non seulement la Municipalité ne fait rien pour modifier la corrélation entre les coûts pour les propriétaires et les locataires, mais elle supprime la taxe d'introduction, sous prétexte qu'elle ne rapporte pas assez. Elle permettait pourtant de faire payer

aux propriétaires une petite partie de ce qu'ils économisaient en choisissant ce mode de chauffage. Si j'étais susceptible, je dirais que c'est une provocation. Pour moi, c'est une raison de refuser ce rapport-préavis, bien que j'aimerais voir diminuer le nombre des objets cités pour mémoire dans nos ordres du jour périodiques.

La présidente: – J'ouvre la discussion.

Discussion

M. Charles-Denis Perrin (Rad.): – Le groupe radical a longuement débattu de cette motion et de la réponse municipale. Il est arrivé à la conclusion qu'il fallait soutenir cette dernière, car dans les mécanismes à disposition de la Municipalité, on peut considérer qu'un effort substantiel a été fait. En revanche, le groupe radical n'est pas tout à fait d'accord avec M. Payot pour réintroduire une taxe qui irait dans un grand pot commun. L'argument qui a conduit les Radicaux à accepter les conclusions est que cette taxe, rapportant Fr. 80'000.–, a un effet peu important sur le prix du chauffage. Par conséquent, en termes d'efficacité, telle que la procédure était en place, il n'était pas opportun de la maintenir.

Le groupe radical trouve la motion et la réponse municipale pas très innovatrices. Comme je l'ai dit en commission, avec les possibilités actuelles de télégestion, on pourrait très bien imaginer que tout raccordement nouveau soit au bénéfice de la gratuité de ce service qui va – si je crois ce que j'entends – être généralisé et mis à disposition du public. Par ce service, la consommation des immeubles nouvellement raccordés pourrait être diminuée de manière assez importante, de 10% à 15% suivant l'état des bâtiments. Pour concrétiser cette proposition, je dépose aujourd'hui une motion intitulée:

Pour un abaissement des frais de chauffage de tous les habitants qui se raccordent au chauffage à distance.

C'est une manière de rebondir sur le travail fait et de prendre en compte la position de M. Payot, qui trouve que le chauffage à distance est encore relativement onéreux. Avec toutes les réserves d'usage et les variations de prix, je pense qu'il a totalement raison dans un certain sens. J'espère qu'au travers de cette proposition, tout le monde pourra être satisfait. L'environnement, parce qu'on consommera moins. Les locataires, parce qu'ils paieront moins. Les propriétaires, parce qu'ils auront accès à des services plus généralisés. Et les SI, parce qu'ils pourront faire connaître ce nouveau service et en valoriser peut-être d'autres, complémentaires. On attend donc avec impatience la réponse de la Municipalité et je remets ma motion à M^{me} la présidente. Au nom du groupe radical, je vous recommande d'accepter les propositions municipales.

La présidente: – M. Payot demande la parole... Vous vouliez alléger l'ordre du jour, Monsieur Payot, c'est un acte manqué!

M. Pierre Payot (POP): – Je vais l’alléger et ne serai pas long. Je prends connaissance avec satisfaction de l’intervention de Charles-Denis Perrin. La finance d’introduction qui était perçue allait dans un pot commun. Si l’on considère que le Service du gaz – qui comprend le chauffage à distance – doit rentabiliser son activité et si la Municipalité conservait cette taxe d’introduction, elle pourrait diminuer davantage le prix de l’énergie, sans modifier l’équilibre global. Cela dit, je maintiens ma proposition de ne pas prendre acte. C’est purement formel, en ce sens qu’en répondant à la motion Perrin, la Municipalité pourra considérer qu’elle répond à la motion Payot. Je vous promets que si je suis encore en vie et encore là, je ne m’y opposerai pas!

M^{me} Eliane Rey, municipale, directrice des Services industriels: – Nous comprenons les préoccupations de M. Payot et sommes conscients de la nécessité de rendre le coût du chauffage à distance supportable, comme il le dit. Mais permettez-moi de vous citer un certain nombre d’arguments chiffrés.

En jetant un regard rétrospectif, on constate que si le prix du chauffage à distance était de Fr. 82.– le mégawattheure en 1994, il se situe aujourd’hui à Fr. 75.–. Fait nouveau depuis le dépôt de votre motion, nous avons réduit le prix du mégawattheure de Fr. 78.– à Fr. 75.– au mois de mai 2002, en raison de la baisse du prix du gaz, rejoignant ainsi vos préoccupations, Monsieur Payot. Plus récemment, un certain nombre de fluctuations sont intervenues dans le prix du gaz. Entre novembre 1999 et mai 2002, la Municipalité n’a pas repercuté globalement sur le prix de vente du chauffage urbain une hausse de Fr. 8.– le mégawattheure du prix d’achat.

J’aimerais rappeler les mesures prises ces dernières années, qui vont dans le sens de la motion de M. Payot: une volonté de stabilisation des tarifs par la création d’un fonds de péréquation; l’abandon de l’automatisme de la formule tarifaire qui était mal comprise; la suppression de la taxe de raccordement – j’y reviendrai; l’amortissement complet du chauffage à distance en compensation partielle de la réévaluation du bilan du Service de l’électricité. A diverses reprises en commission, M. Payot a évoqué la crainte que les locataires doivent assumer des frais fixes qui reviennent normalement aux propriétaires. J’attire votre attention sur le fait qu’en 1996, les frais fixes représentaient 56% des charges totales et les charges variables, donc les charges d’énergie, 40%. Aujourd’hui, ce n’est plus le cas, voire plutôt le contraire. Les charges variables, donc les charges d’énergie, représentent 62% des charges du chauffage à distance, les charges fixes, 31%. Ce qui montre bien que des efforts ont été faits pour maîtriser les coûts, dans le sens même que vous souhaitiez, Monsieur Payot.

Nous n’entendons pas réintroduire une taxe de raccordement, parce qu’elle serait contraire à notre stratégie visant à densifier notre réseau de chauffage à distance. Il nous paraît évident que si nous instaurions une telle taxe, nous

aurions plus de difficultés à raccorder des bâtiments au chauffage à distance. En outre, le montant recueilli par cette contribution était vraiment minime et n’avait que peu d’incidence financière.

Quant à la proposition de M. Perrin pour le suivi des consommations, je la trouve intéressante. Nous le pratiquons dans les bâtiments communaux. Nous pourrions envisager de l’étendre et examiner la possibilité de l’effectuer par le biais de notre Service du marketing industriel. J’attends donc avec intérêt le développement de votre motion, à laquelle nous donnerons suite.

J’estime que par la politique suivie jusqu’ici, nous avons été dans le sens des désirs du motionnaire. Preuve en est cette baisse régulière, depuis plusieurs années et encore récemment, du prix du chauffage à distance. Je vous invite dès lors à accepter la réponse municipale.

La présidente: – Plus d’autre intervention? M. le rapporteur peut-il nous donner les déterminations de la commission?

M. Roger Cosandey (Soc.), rapporteur: – Par 8 voix contre 1, votre commission vous recommande d’approuver la réponse municipale.

La présidente: – Celles et ceux qui acceptent la réponse municipale à la motion Pierre Payot sont priés de lever la main. Celles et ceux qui la refusent? 5. Celles et ceux qui s’abstiennent? Personne.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le rapport-préavis N° 202 de la Municipalité, du 1^{er} mars 2001;
- ouï les rapports de majorité et de minorité de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l’ordre du jour,

décide:

d’approuver la réponse municipale à la motion de M. Pierre Payot.

Motion de M. Charles-Denis Perrin et consorts pour un abaissement des frais de chauffage de tous les habitants qui se raccordent au chauffage à distance

Dépôt

Lausanne, le 3 septembre 2002

(Signé) *Charles-Denis Perrin et consorts* (3 cosignataires)

La présidente : – Mesdames et Messieurs, il est 20 heures.
Nous interrompons nos débats, pour les reprendre à 20 h 30.

La séance est levée à 20 heures.

Le rédacteur

Jean-Gabriel Lathion
Lausanne

Composition

Entreprise d'arts graphiques
Jean Genoud SA
1052 Le Mont-sur-Lausanne
Tél. 021 652 99 65

On s'abonne au

Bureau des huissiers
Place de la Palud
Case postale
1002 Lausanne
Tél. 021 315 22 16

