

Bulletin du

Conseil communal

Lausanne

N^o 8

Séance du mardi 8 novembre 2005

Présidence de M. Jean-Christophe Bourquin (Soc.), président

Sommaire

Ordre du jour	907
Ouverture de la séance	911

Divers :

1. Décès de M. Gabriel Capri, ancien conseiller communal	911
2. 10 ^e anniversaire de la CIFEA	911
3. Site internet du Conseil communal	912
4. Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente des pétitions en remplacement de M. André Gebhardt (Hors parti)	917

Communications :

1. Nomination de M. Alexandre Portmann en qualité de chef de service du Magasin général des Services industriels (MAGESI)	915
2. Piscine de Bellerive-plage – Demande d'ouverture d'un compte d'attente pour l'étude de la création d'une couverture hivernale	916

Lettres :

1. Motion de M. Alain Bron: «Une charte lausannoise pour des sacs sacrément durables»: retrait (M. Alain Bron)	911
2. Demande d'urgence de la Municipalité pour les préavis N ^{os} 2005/46 et 2005/55 (Municipalité)	912

Interpellations :

1. «Bons de transport pour les personnes à mobilité réduite: quelle solution pour 2006?» (M. Grégoire Junod et consorts). <i>Dépôt</i>	916
<i>Développement</i>	1021
<i>Réponse de la Municipalité</i> (M ^{me} Silvia Zamora)	1022
<i>Discussion</i>	1024
2. «Zone 30 km/h sur l'avenue de France, le Maupas et les rues adjacentes. Pourquoi avoir supprimé des passages pour piétons avant l'installation d'aménagement contraignant les automobilistes à réduire la vitesse de leur véhicule?» (M. Roland Rapaz et consorts). <i>Dépôt</i>	916
<i>Développement</i>	1015
<i>Réponse de la Municipalité</i> (M. Olivier Français)	1015
<i>Discussion</i>	1017
3. Abandon de la gestion des réfectoires scolaires (M ^{me} Céline George-Christin). <i>Dépôt</i>	916
4. «Contrôle démocratique de l'automatisation des processus électoraux» (M. Pierre Santschi). <i>Dépôt</i>	916

Motions :

1. «Pour que Lausanne soutienne les projets de la Fondation Digger, active dans le déminage humanitaire, et contribue ainsi à lutter contre les conséquences dramatiques des mines antipersonnel» (M. Roland Philippoz). *Dépôt* 916
2. «Pour l'application du «Principe de Genève» par la Ville de Lausanne» (M. Alain Bron). *Rapport polycopié* de M. Nicolas Gillard, rapporteur 942

Pétitions :

1. Contre l'installation d'antennes de téléphonie mobile Sunrise au chemin du Couchant 13, sur le clocher de l'église Ste-Thérèse (M. Alain Huber et consorts [172 signatures]). *Dépôt* 912
2. «Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou «magasins des cultures»» (Amis de la Cité et du Groupe des HabitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie et consorts [4648 signatures]). *Dépôt* 913

Postulats :

1. «Enfin, en bus, en famille à Lausanne, ensemble!» (M. Charles-Denis Perrin). *Dépôt* 916
2. «Pour une «boucle» au centre-ville?» [*ex-motion*] (M. Jacques Pernet). *Rapport polycopié* de M. Alain Hubler, rapporteur 940
Discussion 941

Projet de règlement :

- «Des droits syndicaux pour les employé-e-s de la Ville» (M. Alain Hubler). *Dépôt* 916

Questions orales 917

Préavis :

- N° 2005/46 Collège de Villamont: réfection, agrandissement et transformations. Augmentation du compte d'attente (Enfance, Jeunesse et Education, Travaux) 920
Rapport polycopié de M. Alain Hubler, rapporteur 930
Discussion 931
- N° 2005/55 Zone sportive de Vidy. Création d'un «bowl» (Culture, Sports, Patrimoine, Enfance, Jeunesse et Education) 934
Rapport polycopié de M. Alain Hubler, rapporteur 938
Discussion 939
- N° 2005/36 Mise en place d'une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21). 5^e partie: Transports et mobilité. Réponse à six motions (Administration générale et Finances, Sécurité publique, Culture, Sports, Patrimoine, Travaux, Enfance, Jeunesse et Education, Sécurité sociale et Environnement, Services industriels lausannois) 944
Rapport polycopié de M^{me} Sylvie Favre, rapportrice 1000
Discussion générale 1002
Discussion 1003
Discussion finale 1011

Ordre du jour

8^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 8 novembre 2005 à 19 h 30

A. OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Communications.
2. Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente des pétitions en remplacement de M. André Gebhardt (Hors parti).

B. QUESTIONS ORALES

C. RAPPORTS

3. *Initiative de M. Alain Bron* pour l'application du «Principe de Genève» par la Ville de Lausanne. (AGF). NICOLAS GILLARD.
4. *Postulat de M. Jacques Pernet*: «Pour une «boucle» au centre ville?» (Trx). ALAIN HUBLER.
5. *Rapport-préavis N° 2005/36*: Mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne (Agenda 21). 5^e partie: Transports et mobilité. Réponse à six motions. (AGF, SP, CSP, Trx, EJE, SSE, SI). SYLVIE FAVRE.
6. *Rapport-préavis N° 2005/41*: Réponses de la Municipalité à sept motions. (AGF, EJE). MARIE-JOSÉE GILLIOZ.
7. *Préavis N° 2005/44*: Rénovation et modification des installations du réservoir de Montétan. Demande de crédit. (Trx). JEAN MEYLAN.
8. *Préavis N° 2005/46*: Collège de Villamont: réfection, agrandissement et transformations. Augmentation du compte d'attente. (EJE, Trx). ALAIN HUBLER.
9. *Préavis N° 2005/52*: Fondation Cités Val Paisible et Val Fleuri. Projet de construction d'un bâtiment à loyer modéré pour personnes âgées comprenant 39 logements, un espace communautaire, un parking souterrain de 20 places, un abri PCi et 3 places de parc extérieures sis à l'avenue du Mont-d'Or 42. Constitution d'un droit de superficie. Octroi des aides publiques prévues par la Loi du 9 septembre 1975 sur le logement. Octroi d'un prêt chirographaire. Octroi d'un cautionnement solidaire. (SSE, CSP). JEAN-YVES PIDOUX.

10. *Préavis N° 2005/55*: Zone sportive de Vidy. Création d'un «bowl». (CSP, EJE). ALAIN HUBLER.

D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX

INITIATIVE

11. *Postulat de M. Roland Rapaz*: «De l'eau pour se désaltérer et se rincer les mains sur les places du centre-ville». (7^e). DISCUSSION PRÉALABLE.

Prochaines séances: 22.11 (18 h, séance double),
6.12 (18 h, séance double), 7.12 (19 h), 17.1 (18 h, séance double), 7.2 (18 h, séance double), 21.3 (18 h, séance double), 4.4 (18 h, séance double), 2.5, 30.5, 13.6, 27.6 (18 h, séance double), 29.8 (de 18 h à 20 h), 12.9 (18 h, séance double), 3.10, 24.10, 7.11 (18 h, séance double), 21.11, 5.12 (18 h, séance double), 6.12 (19 h).

Au nom du Bureau du Conseil:

Le président:	Le secrétaire:
Jean-Christophe Bourquin	Daniel Hammer

POUR MÉMOIRE

I. RAPPORTS

- 25.10 *Rapport sur la gestion municipale pour 2004 et réponses aux 45 observations de la Commission permanente de gestion.* (NICOLE GRIN, PRÉSIDENTE).
- 4.10 *Préavis N° 2005/54*: Remplacement et extensions ordinaires du réseau RECOLTE pour l'exercice 2006. (AGF). COMMISSION DES FINANCES.
- 25.10 *Préavis N° 2005/64*: Commune de Lausanne. Budget de fonctionnement de l'exercice 2006. Plan des investissements pour les années 2006 et 2007. Fixation des traitements des membres de la Municipalité. (AGF). COMMISSION DES FINANCES.
- 25.10 *Préavis N° 2005/65*: Autorisations d'achats pour l'exercice 2006. (AGF). COMMISSION DES FINANCES.

25.10 *Préavis N° 2005/66*: Rénovation et extension de la voirie, réfection d'ouvrages et marquage routier. Rénovation et extension du réseau des collecteurs publics. Rénovation et extension du réseau de distribution d'eau et échanges périodiques des compteurs d'eau. Crédits cadres annuels 2006. (Trx). COMMISSION DES FINANCES.

25.10 *Préavis N° 2005/69*: Extensions ordinaires des réseaux des Services industriels pour l'exercice 2005. Demande de crédit complémentaire. (SI). COMMISSION DES FINANCES.

8.11 *Préavis N° 2005/73*: Remplacements et extensions ordinaires des réseaux des Services industriels. Crédits cadres annuels 2006. (SI). COMMISSION DES FINANCES.

8.11 *Préavis N° 2005/74*: Crédits supplémentaires pour 2005 – 2^e série. (AGF). COMMISSION DES FINANCES.

26.4 *Préavis N° 2005/18*: La Société anonyme La Maison Ouvrière «B» SA. Prolongation de la durée de deux droits distincts et permanents de superficie. (SSE). THOMAS SCHLACHTER.

26.4 *Initiative de M^{me} Françoise Longchamp et consorts* pour la mise en place d'outils de *controlling* financier permettant de suivre périodiquement l'évolution des dépenses. (AGF). CHARLES-DENIS PERRIN.

26.4 *Rapport-préavis N° 2005/19*: Plan général d'affectation (PGA). Règlement et plan des zones – Plan du centre historique – Plan des tronçons commerciaux – Plan des secteurs de stationnement – Plan des limites des constructions – Vingt plans des limites des constructions – Vingt-sept plans de délimitations des lisières forestières. Réponse à la motion E. Rey, révision des plans de quartier N°s 584 et 610, au lieu-dit l'Hermitage. Réponse à la motion P. Santschi pour le classement de l'intégralité du site de l'Hermitage. Réponse à la pétition «Sauvons la Cité». (Trx). PHILIPPE MIVELAZ.

7.6 *Initiative de M^{me} Isabelle Truan* pour une vraie politique du logement, fondée sur les moyens dont dispose actuellement la Commune. (SSE). ROLAND PHILIPPOZ.

7.6 *Initiative de M^{me} Solange Peters* demandant la mise en place d'un espace de consommation de stupéfiants («local d'injection») en ville de Lausanne. (SSE). DIANE GILLIARD.

28.6 *Rapport-préavis N° 2005/31*: Augmentation à sept semaines par année du droit aux vacances des apprentis. Pour un congé d'adoption identique au congé-maternité. Révision partielle du Règlement pour le personnel de l'Administration communale. Réponses aux motions F. Ghelfi. (AGF). MARC DUNANT.

28.6 *Pétition du Centre chilien et consorts (1095 sign.)* pour des locaux à Lausanne. COMMISSION DES PÉTITIONS.

28.6 *Pétition de l'Assemblée générale de la Société de développement Boveresses–Eterpeys–Grangette–Praz-Séchaud* demandant la réintégration du quartier en zone Mobilis 11. (AGF). COMMISSION DES PÉTITIONS.

28.6 *Pétition d'un groupe d'habitants (134 sign.)* contre la pose d'une installation de téléphonie mobile dans le clocher du temple de Bellevaux. (EJE). COMMISSION DES PÉTITIONS.

13.9 *Préavis N° 2005/43*: PPA concernant les parties nord des parcelles N°s 5441, 5442 et 5444, comprises entre l'avenue d'Ouchy, le chemin de Brillancourt, le chemin de Beau-Rivage et le chemin de Roseneck. Addenda au plan de quartier N° 460 du 15 janvier 1965. (Trx). SYLVIANNE BERGMANN.

13.9 *Préavis N° 2005/45*: Création de 3000 nouveaux logements à Lausanne. (SSE, AGF, CSP, Trx, SP, EJE, SI). ISABELLE TRUAN.

13.9 *Initiative de M^{me} Andrea Eggli*: «Pour défendre le droit à l'or bleu, les petites rivières font les grands fleuves». (Trx). TRISTAN GRATIER.

13.9 *Initiative de M^{me} Graziella Schaller*: «Pour que la Fête du Bois soit belle pour tous!» (EJE). MARIE-ANGE BRÉLAZ-BUCHS.

13.9 *Initiative de M. Fabrice Ghelfi*: «Pour un plan lumière en ville de Lausanne. Et si la cathédrale était éclairée à l'énergie solaire?» (SI). GRÉGOIRE JUNOD.

13.9 *Initiative de M. Alain Bron*: «Une charte lausannoise pour des sacs sacrement durables». (Trx). BERNARD ZAHND.

13.9 *Rapport-préavis N° 2005/47*: Mise en place d'une structure de travail social de proximité. Réponse à la motion G. Savary intitulée: «Pour des éducateurs à la rencontre des jeunes». (EJE). GILLES MEYSTRE.

13.9 *Rapport-préavis N° 2005/49*: Horaires des magasins. Réponse aux motions de M^{me} Zamora et MM. Franck, Rosset, Burnet, Cavin et Fasel. Réponse aux pétitions du Comité de défense des travailleurs des grands magasins, du Parti socialiste lausannois et de DECLIC (Développement économique du commerce lausannois et des intérêts communs). (SP). NICOLE GRIN.

13.9 *Préavis N° 2005/51*: Politique sociale communale. Définition d'un cadre général et mise en œuvre de celui-ci dans le champ d'activité de la Direction de la sécurité sociale et de l'environnement. (SSE, EJE). RAPHAËL ABBET.

13.9 *Pétition de M. Hernan Vargas et consorts (1007 sign.)* pour une «Maison des cultures» à Lausanne. (CSP). COMMISSION DES PÉTITIONS.

4.10 Rapport-préavis N° 2005/53: Mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne (Agenda 21). 6^e partie: Economie. (AGF, SP, CSP, Trx, EJE, SSE, SI). MARC-OLIVIER BUFFAT.

4.10 Préavis N° 2005/56: Réfection des collecteurs intercommunaux de concentration des eaux usées des bassins versants Louve, Rionzi et Petit-Flon. (Trx). ROLAND RAPAZ.

25.10 Préavis N° 2005/57: Mise en place d'une gestion de type «Parc naturel périurbain», réserve forestière. Demande de crédit cadre. (CSP). EDDY ANSERMET.

25.10 Rapport-préavis N° 2005/58: Réponse à la motion D. Gilliard intitulée «Pour le maintien des locataires dans leur logement et la mise en œuvre de mesures efficaces pour éviter les expulsions». (SSE). GRAZIELLA BERTONA.

25.10 Préavis N° 2005/59: Construction d'une installation de production de biogaz avec couplage chaleur-force sur le domaine des Saugealles. (SI, CSP). JEAN-CHARLES BETTENS.

25.10 Préavis N° 2005/60: Entrée des Services industriels de Lausanne dans le partenariat Spontis. Accès à la plateforme informatique Spontis.ch et intégration dans les processus communs d'approvisionnement de matériel électrique moyenne et basse tension. (SI). PIERRE SANTSCHI.

25.10 Préavis N° 2005/61: Construction d'une station de remplissage pour véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant (GNC). (SI). GILLES MEYSTRE.

25.10 Postulat de M^{me} Adèle Thorens pour le remplacement de la vaisselle jetable à usage unique par de la vaisselle consignée ou compostable dans l'Administration et lors de manifestations lausannoises. (Trx). ROGER COSANDEY.

25.10 Postulat de M^{me} Claire Attinger Doepper pour favoriser les mesures d'insertion en faveur des jeunes à l'aide sociale. (SSE). JACQUES BONVIN.

25.10 Postulat de M. Grégoire Junod et consorts demandant de doubler le nombre de places d'apprentissage à la Commune de Lausanne d'ici à 2008. (AGF). JEAN-LUC CHOLLET.

25.10 Préavis N° 2005/62: Parcelle N° 7299 à la route de Berne. Octroi d'un droit distinct et permanent de superficie à la Fiduciaire Michel Favre SA. (CSP). GISÈLE-CLAIRE MEYLAN.

25.10 Préavis N° 2005/63: Octroi d'une subvention d'investissement à la paroisse catholique du Valentin pour la restauration du clocher de la basilique du Valentin. (EJE). PIERRE-HENRI LOUP.

25.10 Rapport-préavis N° 2005/67: Données patrimoniales pérennes. Réponse à la motion Ch.-D. Perrin. (Trx, AGF). MARC VUILLEUMIER.

25.10 Rapport-préavis N° 2005/68: Intégration du Programme communal d'emplois temporaires (PCET) aux Emplois temporaires subventionnés Lausanne (ETSL). Réponse à la motion T. de Meuron demandant à la Municipalité d'étudier d'autres solutions (que celles exposées dans le rapport-préavis N° 128, du 3 février 2000), aux fins d'offrir des chances de réinsertion professionnelle dans de vraies entreprises. (SSE). YVES-ANDRÉ CAVIN.

25.10 Rapport N° 2005/1: Rapport sur l'état des motions en suspens. (AGF). COMMISSION DE GESTION.

25.10 Pétition de M. B. Corthésy et consorts (116 sign.) pour l'amélioration de la sécurité des piétons à l'avenue Vulliemin à Lausanne. (Trx). COMMISSION DES PÉTITIONS.

25.10 Pétition de M. Ph. Huguenin et consorts (600 sign.) pour l'annexe du Terrain d'aventure au chemin de Pierre-fleur à Lausanne. (CSP). COMMISSION DES PÉTITIONS.

8.11 Rapport-préavis N° 2005/70: Prévention en matière de consommation de cannabis chez les jeunes. Réponse à la motion M. Cornaz. (EJE). CLAIRE ATTINGER DOEPPER.

8.11 Postulat de M. Fabrice Ghelfi: «Des mesures pour sortir de la fumée au sein de l'Administration communale». (AGF). ADÈLE THORENS.

8.11 Préavis N° 2005/71: Station d'épuration des eaux usées de la région lausannoise (Step). Remplacement de la chaudière de la ligne d'incinération des boues N° 2. Construction d'une centrale de production de froid destinée à alimenter le bâtiment du Comité international olympique. (Trx, SI). JOSIANNE DENTAN.

8.11 Préavis N° 2005/72: Avenue de Cour. Réaménagement de la chaussée et des trottoirs. Renouvellement des conduites industrielles. (Trx, SSE, SI). MICHELLE TAUXE-JAN.

II. INTERPELLATIONS

8.4.03 Interpellation de M. Charles-Denis Perrin et consorts au sujet d'une plus grande intégration des forces de police lausannoises dans l'organisation Police 2000. (5^e/03). DISCUSSION.

27.1.04 Interpellation de M. Fabrice Ghelfi: «La nouvelle Loi sur l'information: quelles conséquences pour les habitants de Lausanne?» (19^e/04). DISCUSSION.

30.3.04 Interpellation de M. Jean-Yves Pidoux sur l'application de la nouvelle Loi cantonale sur l'exercice de la prostitution. (2^e/04). DISCUSSION.

8.12 *Interpellation de Mme Evelyne Knecht* au sujet des pétitions en suspens. (15^e). DISCUSSION.

7.6 *Interpellation de M. Fabrice Ghelfi*: «Agglomération: quelle consultation et quid d'éventuelles nouvelles propositions?» (2^e). DISCUSSION.

28.6 *Interpellation de M. Yves-André Cavin et consorts*: «Trolleybus bimodes ou l'histoire d'un ratage». (3^e). DISCUSSION.

30.8 *Interpellation de M. Philippe Martin*: «Quelles sont pour la Ville les conséquences de l'orage du 18 juillet 2005?» (4^e). DISCUSSION.

13.9 *Interpellation de M. Julian Thomas Hottinger*: «L'aérodrome régional Lausanne-La Blécherette, une nouvelle plaque tournante de l'aviation en Suisse romande pour les hommes d'affaires?» (5^e). DISCUSSION.

4.10 *Interpellation de M. Jean-Yves Pidoux* s'enquérant de la nécessité d'une modification de l'arrêté d'imposition. (6^e). DISCUSSION.

25.10 *Interpellation de M. Alain Hubler*: «Quelle démocratie pour quelle agglomération?» (7^e). DISCUSSION.

Séance

du mardi 8 octobre 2005

Membres absents excusés: M. Eric Blanc, M^{me} Alma Bucher, M. Pierre-Henri Loup, M^{me} Christina Maier, M. Gilles Meystre, M. Thi Nguyen, M. Charles-Denis Perrin.

Membres absents non excusés: M. André Gebhardt, M. Thomas Schlachter, M. David Payot.

Membres présents	90
Membres absents excusés	7
Membres absents non excusés	3
Effectif actuel	<u>100</u>

A 19 h 30 en la Salle du Conseil communal de l'Hôtel de Ville

Le président: – Mesdames et Messieurs, le quorum est atteint, la séance est ouverte. Point 1 de l'ordre du jour, opérations préliminaires, communications.

Décès de M. Gabriel Capri, ancien conseiller communal

Le président: – Depuis notre dernière séance, nous avons eu la tristesse d'apprendre le décès de M. Gabriel Capri, conseiller communal libéral de 1990 à 1993, ancien membre de la Commission permanente des naturalisations. Afin d'honorer la mémoire du disparu, j'invite le Conseil communal, la Municipalité et le public à se lever pour observer un instant de silence. Et le public...

Merci.

10^e anniversaire de la CIFEA

Le président: – Des brochures éditées à l'occasion du 10^e anniversaire de la CIFEA, créée suite à un préavis voté par notre Conseil, sont mises à disposition des conseillers communaux dans la salle des pas perdus.

Monsieur le Secrétaire du Conseil et cher Monsieur,

En vue de la séance de demain, j'ai fait tenir aux huissiers de l'Hôtel de Ville une centaine de brochures éditées à l'occasion du X^e anniversaire de la Communauté d'intérêt pour la formation élémentaire des adultes, institution intégralement subventionnée par la Ville à hauteur de Fr. 3,5 mio par an. En raison de l'importance que revêt ce domaine d'action et de l'intérêt que les conseillers communaux ont

porté à plusieurs reprises à ce dispositif, il serait sans doute utile d'attirer l'attention de ces derniers sur cette publication.

Serait-il dès lors possible que vous-même ou M. le Président du Conseil fassiez une annonce à ce sujet?

Par avance, je vous remercie de l'attention que vous porterez à la présente et de la réponse que vous voudrez bien donner à ma demande.

Avec mes meilleures salutations.

P.-S. Une conférence de presse a eu lieu ce matin pour la sortie de ce journal spécial, qui a rencontré un vif succès auprès des médias (24 heures, TVRL, Lausanne-Fm, etc.). Nous serons donc demain en pleine actualité.

Nicole Ghali, adjointe administrative
Ville de Lausanne
Direction de la sécurité sociale et de l'environnement –
secrétariat général
tél. 021 315 72 14 fax 021 315 70 01
nicole.ghali@lausanne.ch

Le président: – J'ai reçu la lettre suivante:

Motion de M. Alain Bron: «Une charte lausannoise pour des sacs sacrement durables»¹: retrait

Lettre

Lausanne, le 7 novembre 2005

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous annonce le retrait de ma motion intitulée «Une charte lausannoise pour des sacs sacrement durables».

Avec mes meilleures salutations.

(Signé) *Alain Bron, Conseiller communal*

Le président: – Cette motion disparaît donc de l'ordre du jour, elle est «pour mémoire».

¹BCC 2005-2006, T. I (N° 3/II), p. 371.

Site internet du Conseil communal

Le président: – En ce qui concerne le site du Conseil communal, je peux vous annoncer que dès aujourd’hui, l’ensemble des bulletins depuis le début de la législature est à disposition en ligne, sous format pdf, sous format brut, donc sans moyen de recherche. Si vous voulez les télécharger, vous pouvez le faire dès aujourd’hui. Nous attendons des propositions de la Municipalité pour la mise en place d’une banque de données consultable et accessible aux conseillers communaux. Les initiatives des conseillers communaux, motions, postulats, motions ancien régime, et les interpellations sont également mis en ligne, en vrac selon leur arrivée au secrétariat du Conseil communal, comme les conseillers communaux l’avaient désiré.

Pour le reste des communications, je passe la parole au secrétaire, M. Daniel Hammer.

M. Daniel Hammer, secrétaire du Conseil communal: – Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, deux demandes d’urgence d’abord, qui concernent le chiffre 8 de l’ordre du jour, Préavis N° 2005/46 et le chiffre 10, Préavis N° 2005/55.

Demande d’urgence de la Municipalité pour les préavis N°s 2005/46 et 2005/55

Lettre

Monsieur Jean-Christophe Bourquin
Président du Conseil communal
Hôtel de Ville
1002 Lausanne

Lausanne, le 3 novembre 2005

Séance du Conseil communal du mardi 8 novembre 2005

Monsieur le Président,

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

Ch. 8 – Préavis N° 2005/46: Collège de Villamont: réfection, agrandissement et transformations. Augmentation du compte d’attente.

Motif: La planification de l’opération postule, pour être respectée, une décision à court terme.

Ch. 10 – Préavis N° 2005/55: Zone sportive de Vidy. Création d’un «bowl».

Motif: Il serait souhaitable que l’installation puisse être mise en service à la belle saison.

En vous remerciant d’avance, nous vous prions d’agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz
Le secrétaire: François Pasche

Pétition de M. Alain Huber et consorts (172 signatures) contre l’installation d’antennes de téléphonie mobile Sunrise au chemin du Couchant 13, sur le clocher de l’église Ste-Thérèse

Dépôt

Monsieur Jean-Christophe Bourquin
Président du Conseil communal
Place de la Palud 2
1003 Lausanne

Lausanne, le 3 novembre 2005

Concerne:
Mise à l’enquête N° 7076
Installation d’antennes de téléphonie mobile Sunrise au ch. du Couchant 13, sur le clocher de l’église Ste-Thérèse

Monsieur le Président,

Permettez-nous de vous remettre une pétition qui comprend 172 signatures, émanant essentiellement de parents dont les enfants fréquentent les structures sociales du quartier Montoie-Montelly. Par le biais de cette pétition, nous demandons au Conseil communal de faire tout ce qui est en son pouvoir pour empêcher la construction des antennes susmentionnées. Notre démarche s’inscrit dans le prolongement direct d’une lettre d’opposition portant sur le même objet et adressée le 17 octobre dernier à la Direction des travaux par 933 signataires. Avec eux, nous formons un front uni de:

1105 opposants

Notre lutte contre le projet de Sunrise se fonde sur les raisons suivantes:

1. Nuisances des rayonnements sur la santé à court et à long terme.
2. Quartier à forte densité d’habitations, où résident un grand nombre de familles et de personnes âgées.
3. Proximité de garderies, d’école et de places de jeux.
4. Présence à Ste-Thérèse de la cantine des écoliers de Montoie, appartenant au réseau APEMS.
5. Placement des antennes nord à la même hauteur que les étages habités de nombreux bâtiments situés dans la pente.
6. Antenne déjà existante sur l’immeuble à côté de l’église Ste-Thérèse (selon la carte de l’OFCOM).

7. Nuisances dues à l'installation, aux contrôles techniques réguliers et aux réparations.
8. Projet d'une installation de téléphonie mobile déjà déposé pour le chemin de Pierreval 6-8.
9. Enlaidissement du clocher et de la toiture de Ste-Thérèse par des appareils disgracieux et voyants.
10. Atteinte au caractère sacré de l'église Ste-Thérèse.

En nous adressant au Conseil communal, nous souhaitons susciter un débat sur les devoirs et les responsabilités de nos autorités. Nous attendons que ces dernières se montrent plus sensibles aux questions de santé publique en prenant les mesures adéquates pour protéger les habitants en général et les enfants en particulier. Nous souhaiterions, à cet égard, que soit davantage appliqué le principe de précaution.

En espérant que vous ferez bon accueil à notre pétition, dont la genèse et les buts nous semblent correspondre à l'esprit de «Quartiers 21», nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Au nom des signataires

(Signé) *Alexandre Huber*

Alexandre Huber
Ch. du Couchant 14
1007 Lausanne
021 625 01 03

Annexes :

Pétition adressée au Conseil communal (17 pages)
Copie d'une lettre d'opposition collective adressée à la Direction des travaux (lettre + 99 p. + 2 p.)

Texte de la pétition

**Pétition au Conseil communal de Lausanne
«Non aux antennes sur l'église Ste-Thérèse»**

Concerne :

Mise à l'enquête N° 7076
Installation d'antennes de téléphonie mobile au ch. du Couchant 13, sur le clocher de l'église Ste-Thérèse

Madame, Monsieur,

Ayant pris connaissance du dossier de l'enquête, nous nous opposons à la construction des antennes susmentionnées pour les raisons suivantes :

1. Nuisances des rayonnements sur la santé à court et à long terme.
2. Quartier à forte densité d'habitations, où résident un grand nombre de familles et de personnes âgées.
3. Proximité de garderies, d'école et de places de jeux.
4. Présence à Ste-Thérèse de la cantine des écoliers de Montoie, appartenant au réseau APEMS.

5. Placement des antennes nord à la même hauteur que les étages habités de nombreux bâtiments situés dans la pente.
6. Antenne déjà existante sur l'immeuble à côté de l'église Ste-Thérèse (selon la carte de l'OFCOM).
7. Nuisances dues à l'installation, aux contrôles techniques réguliers et aux réparations.
8. Projet d'une installation de téléphonie mobile déjà déposé pour le chemin de Pierreval 6-8.
9. Enlaidissement du clocher et de la toiture de Ste-Thérèse par des appareils disgracieux et voyants.
10. Atteinte au caractère sacré de l'église Ste-Thérèse.

C'est pourquoi nous demandons au Conseil communal de faire tout ce qui est en son pouvoir pour empêcher la construction des antennes susmentionnées.

**Pétition des Amis de la Cité et du Groupe
des HabitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie
et consorts (4648 signatures) : «Sauvez les anciennes
écuries et magasins de la Ville de Lausanne
ou <magasins des cultures>»**

Dépôt

Amis de la Cité
Lausanne

Monsieur Jean-Christophe Bourquin
Président du Conseil communal
2, place de la Palud
Case 6904
1002 Lausanne

Lausanne, le 8 novembre 2005

«Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou <magasins des cultures>», pétition des Amis de la Cité et du Groupe des habitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie.

Monsieur le Président,

Nous avons le plaisir de vous remettre notre pétition intitulée «Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou <magasins des cultures>», en attirant votre attention sur le fait que cette pétition a recueilli 4648 signatures en moins d'un mois.

Cette pétition s'adresse d'une part au Conseil communal, pour la détermination des limites de construction de la rue de l'Industrie, lors de sa votation sur le PGA, et d'autre part au Grand Conseil, pour sa compétence de sauvegarde de monuments et de sites historiques.

Etant donné que le vote sur le PGA risque d'être porté à l'ordre du jour avant que notre pétition ne soit traitée par la Commission des pétitions, nous vous prions de bien vouloir informer les Conseillers communaux de la réception de cette pétition, afin que chacun et chacune puisse se déterminer sur les limites de construction de la rue de l'Industrie en connaissance de cause.

En espérant une réponse favorable à notre requête, veuillez recevoir, Monsieur le Président du Conseil communal, nos salutations distinguées.

Pour les Amis de la Cité et le Groupe des habitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie

(Signé) *Françoise Pitteloud, Claire Gagné*

Françoise Pitteloud et Claire Gagné
Amis de la Cité
Case postale 5089
1002 Lausanne

Texte de la pétition

**Pétition au Conseil communal de Lausanne
et au Grand Conseil**

**«Sauvez les anciennes écuries et magasins
de la Ville de Lausanne ou «magasins des cultures»»**

Le projet de PGA (Plan général d'affectation) de la Ville de Lausanne modifie les limites de construction de la rue de l'Industrie. Cette modification prévoit d'élargir considérablement cette rue en permettant la démolition des anciens magasins et ateliers de la Ville devenus aujourd'hui de fait «un centre de quartier».

Les habitantEs et usagers du quartier «Barre–Vallon–Industrie» s'opposent à cet aspect du projet, car ce lieu est très important pour la vie culturelle et sociale de ce quartier. Par ailleurs, la valeur historique de ce bâtiment, les activités qui s'y déroulent et la mixité qui en résulte, correspondent exactement aux objectifs annoncés dans le plan directeur communal (voir au dos).

C'est pourquoi nous demandons

1/ au Conseil communal d'accepter l'amendement consistant à rétablir les limites de construction actuelles et d'être attentif à l'avenir de ce patrimoine;

2/ au Grand Conseil de faire tout ce qui est en son pouvoir pour que ce bâtiment, qui est un des derniers témoins de la «Lausanne industrielle» soit conservé.

Amis de la Cité et
Groupe des habitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie

A renvoyer à :
Amis de la Cité – CP 5089 – 1002 Lausanne
dernier délai jeudi 3 novembre 2005

Explications :

Les objectifs du plan directeur communal extraits du préambule du PGA :

- *développer la vie sociale et économique dans le respect de la morphologie des quartiers et de ses formes architecturales, en permettant la mixité et une densification de certains secteurs ;*
- *renforcer l'identité urbanistique des quartiers par le maintien et le développement de centres de quartier, ainsi que la localisation judicieuse des équipements collectifs et commerciaux ;*
- *définir une proportion minimale de logements dans certains secteurs ;*
- *prendre en compte la valeur patrimoniale du cadre bâti ;*
- *conserver l'image d'ensemble de la vieille ville, ainsi que ses proportions, sa structure et sa substance historique.*

Une nouvelle version de la «pénétrante» ?

Alors qu'on vient d'annoncer aux habitantEs une diminution du nombre de camions de la voirie (grâce à la construction de Tridel) et qu'on nous assure que le projet de «pénétrante» est définitivement enterré, pourquoi diable faudrait-il élargir la rue de l'Industrie ?

En effet, cette rue est actuellement sombre, mais un simple nettoyage des façades, en particulier du côté des ateliers, remettrait en valeur les belles têtes de chevaux, témoins de l'histoire de cette rue, et suffirait à l'éclaircir.

Centre de quartier ?

Le quartier du Vallon lutte depuis de nombreuses années contre la ghettoïsation qu'on lui impose. Il a besoin de la mixité sociale que lui apportent les usagers de ces «magasins» où se côtoient des activités sportives, culturelles, artisanales et dont la morphologie offre un espace propice à toutes sortes d'échanges.

Pourquoi détruirait-on un lieu, produit de l'évolution du tissu urbain, qui correspond complètement à la volonté de la Ville de «renforcer l'identité urbanistique des quartiers par le maintien et le développement de centres de quartier» ?

Ne vaudrait-il pas mieux s'en inspirer pour d'autres quartiers de notre ville ?

www.amisdelacite.ch

**AUX AMIS DU DOJO
ET DES ANCIENS MAGASINS DE LA VILLE**

Nous vous remercions de soutenir, par votre signature, la volonté de maintenir les activités culturelles et sociales (Reighikan Dojo, Théâtres 2.21 et Pull Off, Textura) se déroulant, depuis quinze ans, au sein des anciennes écuries et des anciens magasins de la ville de Lausanne.

Alertés par les changements en cours – votation du Plan général d'affectation (PGA) et ses modifications des limites de construction – ainsi que par les projets des différentes « mises aux normes », nous souhaitons attirer l'attention sur l'importance que revêt cette cour, tant pour son quartier que pour la ville, dont elle est l'un de ses cœurs.

Notre *dojo* accueille depuis de nombreuses années l'intérêt, le travail et l'enthousiasme de certains des habitants de la ville. Enfants, adolescents, étudiants des écoles et de l'Université notamment s'y retrouvent tous les jours, afin d'y exercer, dans un effort commun, des activités sportives, éducatives et culturelles.

Conserver la valeur patrimoniale des constructions et continuer à favoriser les différentes activités culturelles, sociales et artistiques qui se déroulent dans ces lieux, correspondent aux objectifs annoncés par le plan directeur communal en préambule au PGA. Nous demandons ainsi que soit garantie la pérennité du caractère spécifique des « Nouveaux magasins des cultures ».

Amis de la Cité et

Groupe des habitantEs du quartier Barre–Vallon–Industrie

A rapporter au Dojo (*Reighikan*)

10, rue de l'Industrie

au plus tard d'ici le 2 novembre 2005

**Nomination de M. Alexandre Portmann
en qualité de chef de service du Magasin général
des Services industriels (MAGESI)**

Communication

Lausanne, le 25 octobre 2005

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Suite à sa demande de mise à la retraite, M. Jean-Pierre Vasto, chef du service du MAGESI, a quitté ses fonctions à fin septembre 2004.

Né à Lovisa en Finlande le 7 juin 1944, M. Vasto a effectué toute sa scolarité à Lausanne et obtenu le 6 avril 1964 un CFC d'employé de commerce. Entré dans l'Administration le 1^{er} avril 1967 au service des bâtiments de la direction des Travaux, il a été transféré aux SIL le 1^{er} janvier 1988. Il a occupé le poste d'adjoint administratif au secrétariat général et en 1990 il a assumé la responsabilité de chef ad intérim du magasin général. Le 1^{er} janvier 1992, la Municipalité a décidé de créer un nouveau service du Magasin général des Services industriels et nommé M. Jean-Pierre Vasto chef de service.

M. Jean-Pierre Vasto a notamment participé au projet de construction de l'actuel bâtiment du MAGESI, ainsi qu'à la création et au développement de ce service.

Pendant la période de réflexion sur le rôle du MAGESI et des magasins de la Ville, M. Jean-Pierre Maurer, chef du service de la comptabilité et des finances, a assuré l'intérim.

Dans sa séance du 6 octobre 2005, la Municipalité a désigné M. Alexandre Portmann, chef du service du MAGESI. Il entrera en fonction dans le courant du mois d'octobre.

M. Alexandre Portmann, né en 1949, ingénieur ETS, est un spécialiste chevronné et reconnu dans les domaines de la logistique, des achats et des infrastructures techniques et informatiques. A ce titre, il a assumé des responsabilités importantes dans les domaines de la construction de machines, de l'alimentation, de la santé publique et des équipements immobiliers.

M. Portmann a démontré dans ses activités antérieures des qualités de chef de projet, notamment dans la création d'un centre de logistique complexe et d'un concept d'amélioration du taux de rotation des stocks. Ses compétences informatiques et son expérience dans la mise en place de traitement de la logistique (PGI progiciel de gestion intégrée) seront particulièrement utiles pour la mise en œuvre des projets SAP au MAGESI.

Ce nouveau chef de service devra développer la coordination des achats de la Ville de Lausanne. Il aura également pour tâche d'optimiser les achats de matériel et d'assurer la rotation des stocks grâce à de nouveaux outils informatiques modernes et performants. Ses atouts permettront de créer un véritable centre de compétences au service de la Ville.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre acte de ce qui précède et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:	Le secrétaire:
Daniel Brélaz	François Pasche

Le président: – (*agite sa clochette*) Un peu de calme s'il vous plaît...

M. Daniel Hammer, secrétaire: – (*reprend*)

Piscine de Bellerive-plage – Demande d’ouverture d’un compte d’attente pour l’étude de la création d’une couverture hivernale

Communication

Lausanne, le 25 octobre 2005

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Dans sa séance du 11 août 2005, la Municipalité a pris la décision d’ouvrir un compte d’attente de 250’000 francs pour l’étude de la création d’une couverture hivernale de la piscine de Bellerive-Plage. Le montant de ce compte d’attente sera balancé par imputation sur le crédit d’investissement qui sera ultérieurement soumis à votre Conseil.

Conformément à l’article 97 bis du Règlement du Conseil communal, cette décision a été soumise à l’appréciation de votre Commission, qui, le 6 octobre 2005, a donné un préavis favorable.

Vous remerciant par avance de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous prions d’agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz
Le secrétaire: François Pasche

Interpellation urgente de M. Grégoire Junod et consorts: «Bons de transport pour les personnes à mobilité réduite: quelle solution pour 2006?»

Dépôt

Lausanne, le 7 novembre 2005

(Signé) *Grégoire Junod et consorts* (4 cosignataires)

Interpellation urgente de M. Roland Rapaz et consorts: «Zone 30 km/h sur l’avenue de France, le Maupas et les rues adjacentes. Pourquoi avoir supprimé des passages pour piétons avant l’installation d’aménagement contraignant les automobilistes à réduire la vitesse de leur véhicule?»

Dépôt

Lausanne, le 8 novembre 2005

(Signé) *Roland Rapaz et consorts* (4 cosignataires)

Interpellation de M^{me} Céline George-Christin au sujet de l’abandon de la gestion des réfectoires scolaires

Dépôt

Lausanne, le 24 octobre 2005

(Signé) *Céline George-Christin*

Interpellation de M. Pierre Santschi: «Contrôle démocratique de l’automatisation des processus électoraux»

Dépôt

Lausanne, le 8 novembre 2005

(Signé) *Pierre Santschi*

Projet de règlement de M. Alain Hubler: «Des droits syndicaux pour les employé-e-s de la Ville»

Dépôt

Lausanne, le 2 novembre 2005

(Signé) *Alain Hubler*

Postulat de M. Charles-Denis Perrin: «Enfin, en bus, en famille à Lausanne, ensemble!»

Dépôt

Lausanne, le 4 novembre 2005

(Signé) *Charles-Denis Perrin*

Motion de M. Roland Philippoz: «Pour que Lausanne soutienne les projets de la Fondation Digger, active dans le déminage humanitaire, et contribue ainsi à lutter contre les conséquences dramatiques des mines antipersonnel»

Dépôt

Lausanne, le 1^{er} novembre 2005

(Signé) *Roland Philippoz*

Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente des pétitions en remplacement de M. André Gebhardt (Hors parti)

Le président : – Merci. Point 2 de l'ordre du jour : élection complémentaire d'un membre à la Commission permanente des pétitions, en remplacement de M. André Gebhardt, désormais hors parti. J'attends vos propositions. M^{me} Nicole Grin, vous avez la parole.

M^{me} Nicole Grin (Lib.) : – Je vous propose la candidature de M. Thi Nguyen, entré l'année dernière dans notre Conseil, qui est intéressé par cette Commission. Il est médecin, et je ne puis que le recommander à vos suffrages.

Le président : – Est-ce qu'il y a d'autres propositions ? Ce n'est pas le cas. Est-ce que je peux vous faire voter à main levée ? Pas d'opposition à ce qu'on procède ainsi. Celles et ceux qui votent pour M. Thi Nguyen lèvent la main. Avis contraires ? Abstentions ? A l'unanimité, M. Thi Nguyen est désormais membre de la Commission des naturalisations (*brouhaha...*) – des pétitions, pardon !

Le président : – Point B de l'ordre du jour, questions orales. Je vous demanderai de garder les mains levées jusqu'à ce qu'on vous ait bien identifiés.

Questions orales

Question

M. Pierre Santschi (Les Verts) : – Cette question s'adresse très probablement à M. le syndic et vraisemblablement doit intéresser également le président du Conseil communal, en tant que président du Bureau électoral. Ce matin, le Conseil d'Etat a annoncé par un communiqué que les élections communales seraient dépouillées au moyen d'un logiciel appartenant au Canton, semble-t-il. Il sera imposé – ou proposé, je ne sais pas exactement quel terme sera utilisé – aux 41 Communes qui ont un Conseil communal élu à la proportionnelle. De ce point de vue, un certain nombre de questions peuvent se poser sur le système adopté, et la transparence des codes utilisés. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé une interpellation dans ce sens². J'ai ici deux questions, un peu liées à cette interpellation et un peu à cette nouvelle. C'est relativement urgent puisque les élections auront lieu le 13 mars ; c'est quasiment demain... Ma question est la suivante : la Municipalité a-t-elle déjà reçu le logiciel dont je parle et l'a-t-elle à sa disposition ? Et ma deuxième question : est-ce qu'elle pense pouvoir répondre à mon interpellation avant les élections, dans le délai prévu par l'art. 60 du RCCL, c'est-à-dire dans les 30 jours ?

²Cf. *supra*, p. 916.

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – En effet, un logiciel de l'Etat est à disposition pour les élections du 12 mars. Il a déjà servi pour les élections au Conseil national et il sera utilisé pour les élections cantonales. Les règles générales – proportionnelle, transferts de suffrages – fonctionnent à peu près de la même manière, qu'il y ait 18 ou 100 suffrages par liste. Une opération dont j'ai oublié le nom a été réalisée au niveau cantonal pour éviter d'avoir 41 types de communes, dont certaines n'appliquent pas la loi. Le problème s'était posé aux élections cantonales : lorsque nous étions passés de la méthode des quotients à la méthode du « plus fort reste », certains districts vaudois avaient continué à appliquer les quotients, ce qui ne donnait pas les mêmes résultats, notamment dans le district de Morges. Par conséquent, il est peut-être heureux que chacun adopte la même méthode et qu'on ne développe pas 41 logiciels différents.

Pour ce logiciel, hautement certifié par ses autres utilisations, j'aurai certainement la réponse dans les 30 jours et je saurai si on l'a déjà visualisé. Il n'a pas suscité de recours lors des dernières utilisations. Il peut y avoir un fort soupçon par principe : les numéros des listes ne sont en effet pas les mêmes dans toutes les Communes. Il est très difficile, cependant, avec ce genre de logiciels, d'avantager un numéro plutôt qu'un autre. Néanmoins, dans la mesure du possible, nous étudierons ce que nous pouvons dire à son propos. En revanche, nous refusons absolument de reprendre l'entier du programme nous-mêmes, à moins qu'on ne nous donne des moyens très conséquents. On peut être méfiant par principe, mais je vous assure que tout ce qui est fait en la matière est raisonnable. Le système est infiniment meilleur que tout ce qu'on a connu – par exemple la possibilité de voter deux fois pour certains citoyens qui perdaient leur carte de vote très tard.

Question

M^{me} Michelle Tauxe-Jan (Soc.) : – Me promenant sur une avenue pas très loin de chez moi, il y a quelques jours, une vitrine a attiré mon attention et m'a rappelé une conversation que j'avais eue – que nous avons sûrement tous eue dans le cadre de nos mandats de commissaire à Gestion ou à Finances – concernant l'informatique, les imprimantes et autres. Dans cette vitrine, j'ai vu la mention : « Epargnez jusqu'à 65% en recyclant vos vieilles cartouches d'imprimante ». Alors je pose la question à la Municipalité : est-il d'actualité de récupérer les vieilles cartouches pour les recycler avec de la nouvelle encre ? Si on cherche des économies, il me semble qu'il y en a là une petite à faire et j'espère que c'est le cas.

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Cette question aurait pu venir il y a trois ou quatre ans, au moment où ce système est apparu. Les quelques essais que nous avons faits à l'époque étaient peu convaincants, avec des pertes de qualité

parfois assez importantes. J'ignore si des essais récents ont été faits, mais le cas échéant, je m'informerai pour qu'on puisse vous donner le dernier état de la question, et vous dire si c'est meilleur aujourd'hui. Cela dit, il y a une difficulté assez importante, si on n'a pas des imprimantes standard: ces systèmes fonctionnent mieux avec certains types de cartouches qu'avec d'autres, pour toutes sortes de raisons techniques sur lesquelles je ne vais pas entrer en détail.

Question

M. Jean-Charles Bettens (Soc.): – Ma question s'adresse, je le présume, à M. le directeur des Travaux. Elle concerne les escaliers mécaniques de Saint-François côté est, c'est-à-dire côté avenue du Théâtre. Les faits: hier matin vers 11 h, l'escalier montant côté église de Saint-François était en panne. Hier soir vers 17 h, cet escalier était toujours en panne et, de plus, l'escalier montant côté sud, c'est-à-dire entre la Poste et la BCV, était lui aussi en panne. Voici ma question: de quel service dépendent la maintenance et le bon fonctionnement de ces installations? Ce service a-t-il pour mission d'intervenir tout de suite, à chaque panne ou arrêt, pour remettre ces escaliers en marche? Question subsidiaire: existe-t-il un système d'alarme qui signale immédiatement au service concerné toute panne ou dérangement pouvant affecter le fonctionnement des escaliers de Saint-François et de Chauderon?

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Eh bien oui! En période scolaire, plus particulièrement, entre 11 h et midi et demi et entre 15 h 30 et 17 h, de joyeux lurons s'amuse à appuyer sur le bouton rouge placé au bas des escalators. Régulièrement, aux heures que vous citez, ceux-ci sont arrêtés. Ils ne sont pas en panne, ils fonctionnent même très bien, je viens de les utiliser! En tout cas aucune usure prématurée de ces escalators, qui sont relativement neufs, ne m'a été signalée. La procédure est la suivante: comme il n'y a pas d'alarme directe, qui dit à Police ou à un service quelconque de venir rapidement presser le bouton, c'est l'employé de voirie du Service routes et mobilité qui remet, avec une clé, le système en route. C'est presque une tâche quotidienne.

Question

M. Roland Ostermann (Les Verts): – Pavillon thaïlandais... Premier épisode: on apprend que le roi de Thaïlande nous offre un pavillon pour nous remercier de son séjour étudiant à Lausanne. Deuxième épisode: vague de protestations devant le site choisi et inquiétudes de certains milieux à l'idée des gesticulations, des contorsions qu'il faudrait faire devant ce pavillon, si jamais le régime politique thaïlandais changeait. Etape numéro trois: cris d'orfraie de certains milieux à l'idée qu'on puisse refuser ce royal cadeau. Etape numéro quatre: on apprend que ça n'est pas le roi qui nous offre un pavillon, mais certains de

ses sujets qui le lui offrent en hommage, et pour cela réquisitionnent un de nos terrains. Etape numéro cinq: on apprend récemment que la Municipalité a sollicité le gouvernement thaïlandais pour qu'il condescende à bien vouloir installer un pavillon dans le parc du Denantou. Face à ces multiples présentations de la nécessité de ce pavillon, ma question: dans le fond, qui offre ce pavillon, à qui, et dans quel but?

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic: – Tout d'abord, il faut revenir sur les faits, présentés de manière extrêmement lacunaire par M. Ostermann. Les faits: en 1999, le roi de Thaïlande offre un pavillon à Lausanne. C'est passé par l'ambassade, et le Canton a indiqué à la Ville où le pavillon devait se trouver, c'est-à-dire au parc du Denantou. Ensuite, lors de la mise à l'enquête, un autre service du même Canton dit que l'endroit prévu n'est pas le bon. Il a fallu deux ans de procédure pour en trouver un autre, à une cinquantaine de mètres du précédent, mais qui avait l'aval du Canton. Ensuite, le Mouvement pour la défense de Lausanne (MDL) a déposé un recours contre cette décision. Dix jours avant que le Tribunal administratif ne lui donne tort – comme vous l'avez appris dans *24 heures* – l'ambassade de Thaïlande, sur ordre de son gouvernement, a estimé que la plaisanterie avait assez duré et a retiré le projet.

Autre fait: une résolution opposée à ce pavillon a été soumise, à l'époque, à votre Conseil communal qui l'a refusée à une majorité évidente³. Vous pouvez consulter le Bulletin du Conseil communal: c'était de l'ordre de deux tiers – un tiers. Ensuite, un certain nombre de problèmes sont apparus. Divers milieux touristiques de notre ville, notamment, et d'autres milieux diplomatiques, estimaient que ce va-et-vient politique nous causait un tort considérable face à un partenaire commercial. A un moment donné, il y a eu un véritable froid diplomatique entre la Suisse et la Thaïlande sur ce sujet.

Dans ces conditions, la Municipalité – et celui qui vous parle, puisque la diplomatie internationale fait partie de l'économie et donc des attributions du syndic – a eu d'abord une discussion pour remettre le dossier à plat. Nous avons rencontré l'ambassadeur, mais également le Grand Chambellan du roi, à l'occasion d'une de ses visites privées en Suisse. L'affaire a été déclarée diplomatiquement résolue il y a un peu plus d'une année et demie.

Néanmoins, la volonté du Conseil communal – exprimée par le refus de cette résolution – celles de la Municipalité et du Canton de Vaud ainsi que, d'une certaine manière, celle de la Thaïlande, n'ont été bloquées que par le fait que le Tribunal administratif était nanti de cette opération. Or, le permis de construire était toujours valable il y a quelques semaines. Alors, apprenant que la Thaïlande envisageait d'offrir un pavillon pour le 75^e anniversaire de ses relations

³BCC 2001, T. I, pp. 507 ss.

avec la Suisse, relations diplomatiques et non plus au nom du roi, la Municipalité, qui avait un terrain disponible, a écrit – par celui qui s'exprime maintenant – que nous serions intéressés. Tout le reste est dans *24 heures*. Ce pavillon n'est pas le même que le précédent, il s'inscrit néanmoins dans le permis de construire parce qu'il est plus petit. Les milieux touristiques de la région considèrent que c'est un atout pour Lausanne, et les milieux diplomatiques aussi. Voilà pourquoi la Municipalité, qui n'est pas sensible qu'à des protestations minoritaires, a confirmé sa demande, et que nous avons reçu, comme vous l'avez lu dans les journaux, un accord du gouvernement à la fin de la semaine passée.

Question

M. Alain Hubler (POP): – Ma question s'adresse peut-être à M^{me} Cohen-Dumani et à M. Français. Il y a une dizaine de jours, une machine de combat bleue a déferlé sur Lausanne. Il s'agissait de simagrées de droit démocratique: une récolte de signatures pour une vraie-fausse initiative tout aussi bleue que la machine de guerre, avec en apothéose, samedi il y a 10 jours, une vraie-fausse manifestation descendant la rue de Bourg. Bon. On peut penser ce qu'on veut de cette façon de faire de la publicité. Mais j'ai aussi constaté que les panneaux d'affichage libre avaient été «squattés», disons-le, par le grand groupe de presse qui se cache là-dedans. Alors ma question est la suivante: est-ce que ce grand groupe de presse avait des autorisations 1) pour les manifestations, 2) pour squatter les panneaux d'affichage dits libres? Si ce n'est pas le cas, est-ce que la Municipalité envisage de porter plainte?

Réponse de la Municipalité

M^{me} Doris Cohen-Dumani, municipale, directrice de la Sécurité publique: – La manifestation, considérée comme commerciale, n'a en effet pas été annoncée. D'autre part, la Police a sévi: à un moment donné il y a eu des fausses zones bleues marquées au sol. Considérant qu'il en allait de la sécurité des personnes, nous sommes intervenus pour interdire cette façon de faire. Concernant l'affichage, je ne sais pas, mon collègue Olivier Français est peut-être mieux à même que moi pour répondre sur cet aspect de la question.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – C'est gentil de me passer la parole, mais... (*Rires.*) C'est une patate chaude, voilà. (*Rires.*) Ce type de manifestation n'ayant duré que 24 heures à ma connaissance, on n'est pas allé plus loin. Mais on a téléphoné, comme on l'avait fait dans le cas de l'éditeur principal qui a presque le même nom, quand il a fait ce type de coup de pub un peu particulier sur le domaine public. Nous lui avons demandé de cesser immédiatement, ce qu'il a fait.

Le président: – Merci. Il n'y a plus de petite question. Nous passons au point C de l'ordre du jour, les rapports.

Comme d'habitude, je vais d'abord prendre les urgences. Point 8, préavis N° 2005/46 «Collège de Villamont: réfection, agrandissement et transformations, augmentation du compte d'attente». J'appelle à la tribune M. Alain Hubler, qui arrive.

Collège de Villamont: réfection, agrandissement et transformations

Augmentation du compte d'attente

Préavis N° 2005/46

Lausanne, le 30 juin 2005

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour objet une demande de porter de Fr. 350'000.– à Fr. 1'900'000.– le compte d'attente destiné à l'étude d'un projet de réfection, d'agrandissement et de transformations du collège de Villamont, compte ouvert à hauteur de Fr. 250'000. – par décision municipale du 11 octobre 2001, puis porté à Fr. 350'000.– par décision municipale du 16 septembre 2004¹.

2. Préambule

La réfection et l'agrandissement du collège de Villamont constituent l'ultime étape d'un processus de réorganisation complète des écoles lausannoises, amorcé au moment de la mise en application des modifications fondamentales des structures de l'école consécutives à l'entrée en vigueur de la loi scolaire de 1984. En effet, d'un système basé sur le cloisonnement vertical des différentes filières de la scolarité obligatoire (classes primaires et primaires supérieures d'un côté et collèges secondaires de l'autre), le canton de Vaud est passé, dès août 1986, à une structure rattachant l'ensemble des élèves dès le 5^e degré à des établissements secondaires.

Consciente dès le départ que la lettre et l'esprit de la nouvelle loi scolaire devaient se traduire à Lausanne par un réaménagement complet de l'organisation et du fonctionnement des écoles, la Municipalité avait pris dès 1985 les dispositions nécessaires à cette réorganisation. Dans un premier temps, elle en a fixé les bases, en créant 7 secteurs géographiques correspondant à 7 établissements secondaires comprenant chacun non seulement les degrés 5 à 9 de la scolarité secondaire, mais également les trois voies prévues dès la 7^e année. C'est ainsi que, dès 1986, chaque secteur scolaire ainsi défini groupait l'ensemble des filières existantes dans des établissements équivalents. Aux 5 collèges secondaires (Belvédère, Bergières, Béthusy, Elysée et Villamont) on a ajouté deux nouveaux établissements secondaires dans le nord et dans le nord-est de la ville, devenus aujourd'hui les établissements C. F. Ramuz et Isabelle-de-Montolieu.

Pour traduire dans les faits cette nouvelle organisation, la Municipalité s'est appuyée sur le principe essentiel de l'unité fonctionnelle et géographique des établissements². Les anciennes classes de 5^e à 9^e année primaire et «prim-sup» ont été ainsi rattachées, en une fois, soit à un ancien collège secondaire complété par l'apport d'un ou de plusieurs collèges situés à proximité, soit à un des deux établissements nouvellement constitués à partir d'anciens collèges primaires adaptés à leur nouvelle fonction.

Pour trois des sept établissements constitués en 1986, la proximité immédiate de bâtiments anciennement primaires a donc permis de compléter opportunément et à peu de frais l'infrastructure en salles de classes et en salles spéciales. Le collège du **Belvédère** s'est ainsi vu adjoindre le bâtiment des Croix-Rouges, le collège de **Béthusy** une partie de celui de Mon-Repos

¹BCC 2004, T. II, p. 10.

²Afin de décrire et de planifier à moyen et à long terme l'ensemble du dispositif nécessaire à cette réorganisation, la Municipalité a soumis au Conseil communal un préavis d'intention intitulé «Horizon 2000» (Préavis N° 131 adopté le 22 novembre 1988 (BCC 1988, T. II, pp. 556-651)); le préavis relatif au projet de construction scolaire à l'Hermitage reprend également le détail de ces éléments de planification (Préavis N° 112 du 13 juillet 1995, adopté le 20 février 1996 (BCC 1996, T. I, pp. 311-439). Le principe de l'unité fonctionnelle et géographique y est décrit au ch. 4, pp. 324-326).

(ex-Villamont-Dessus), et l'**Elysée** a pu « englober » une partie des locaux du bâtiment de la Croix d'Ouchy. Conçu à sa construction en 1974 avec un volume et un équipement suffisants, le collège des **Bergières** a pu se transformer sans autres en un établissement secondaire complet.

Quant aux deux établissements du Nord de la ville, des solutions tenant compte de l'infrastructure existante ont pu être trouvées, moyennant d'importants aménagements. L'établissement **Isabelle-de-Montolieu** a pu accueillir la majorité des élèves secondaires du secteur sur le site de Grand-Vennes, grâce à la construction d'une annexe constituée de modules préfabriqués et à la scolarisation d'une partie des classes de 5^e et 6^e année à Coteau-Fleuri. L'établissement **C. F. Ramuz** vient enfin d'inaugurer l'essentiel de ses nouvelles infrastructures et constitue un établissement « multi-sites » comprenant deux pôles distincts (Entre-Bois et Rouvraie). Placé en plein centre-ville, à l'interface entre le sud et le nord de la ville et constitué notamment de deux des plus anciens et des plus vénérables bâtiments scolaires de Lausanne, **Villamont** s'est toujours trouvé dans une situation particulière.

3. La situation de l'établissement de Villamont

3.1 Bref historique

Les deux principaux bâtiments qui constituent l'établissement de Villamont sont deux des témoins marquants de l'histoire de l'école lausannoise. Construit en 1874, le collège de St-Roch était la première grande école primaire de Lausanne et correspond à la première phase de construction de grandes écoles primaires de ville dans le canton de Vaud³. Le bâtiment de Villamont, inauguré en 1888 comme Ecole supérieure de jeunes filles, est devenu le collège de Villamont lors de la réforme scolaire de 1956, qui a introduit la mixité dans les collèges secondaires vaudois.

Jusqu'en 1986, ces deux bâtiments historiques offraient une illustration de la séparation verticale en vigueur jusque-là dans le canton entre les classes primaires et primaires supérieures d'un côté, logées notamment à St-Roch dans ce secteur du centre, et les classes du degré secondaire de l'autre, scolarisées à l'école supérieure puis au collège secondaire de Villamont. La réunion de ces deux bâtiments scolaires sous une même direction a marqué, dans ce secteur, le passage au nouveau régime introduit en application de la loi scolaire de 1984.

3.2 La création de l'établissement en 1986

Dès la mise en place, en août 1986, des sept secteurs géographiques correspondant aux nouveaux établissements secondaires, l'établissement de Villamont s'est trouvé dans une situation particulière à plusieurs titres :

- son bâtiment principal, le collège de Villamont, se trouve à proximité immédiate d'un autre établissement secondaire, celui de Béthusy. Contrairement à la situation des six établissements « périphériques », qui drainent des secteurs géographiques dont ils constituent souvent des pôles importants, la zone de recrutement de cet établissement s'étend de l'est à l'ouest de la ville et traverse plusieurs secteurs géographiques. En effet, en raison du rapport entre la « capacité de scolarisation » des bâtiments existants, avec leur potentiel de locaux destinés aux classes secondaires, et la population scolaire qui les entoure, la zone de recrutement de l'établissement du centre ne pouvait être constituée qu'en fonction de la situation des collèges de Villamont, de St-Roch et de Prélaz et de leur accessibilité respective, à savoir le long de l'axe allant de l'avenue du Léman à l'avenue de Morges ;
- la répartition des élèves sur trois sites dispersés a d'emblée été considérée comme une situation transitoire, puisqu'une telle dispersion ne permettait pas de respecter le principe de l'unité fonctionnelle et géographique nécessaire au bon fonctionnement d'un établissement secondaire. Le projet de regrouper l'ensemble des classes secondaires de Villamont sur deux sites, soit St-Roch et Villamont, a donc toujours été considéré comme un objectif à réaliser à terme ;
- l'établissement de Villamont a pu, par sa situation à la fois centrale et intermédiaire, jouer un rôle de régulateur des fluctuations inévitables de la démographie scolaire. C'est ainsi qu'il a accueilli durant de nombreuses années une partie des élèves d'Epalinges qui ne pouvait être absorbée par Béthusy et Montolieu, ainsi que des classes de pédagogie compensatoire ou des classes d'accueil, dont les domiciles des élèves sont parfois dispersés et qui pouvaient aisément atteindre ces bâtiments situés à des nœuds de transports publics.

L'augmentation importante du nombre d'élèves et de classes secondaires dès les années 1998 (41 classes supplémentaires ont été ouvertes sur l'ensemble de Lausanne entre 1997 et 2004!) a entraîné un rééquilibrage général des établissements secondaires qui comprennent tous, si l'on y inclut encore les classes de raccordement, entre 45 et 55 classes chacun. Pour

³Lire à ce sujet: Geneviève Heller: *Tiens-toi droit*, Ed. d'En-Bas, 1988, p. 40.

l'année scolaire 2004-2005, l'établissement de Villamont comprend 20 classes à Villamont, 21 à St-Roch et 6 à Prélaz, soit un total de 47 classes qui groupent 855 élèves.

3.3 Organisation scolaire

Une des particularités de la gestion des établissements scolaires lausannois est qu'elle se situe à un double niveau: chaque établissement constitue d'abord une entité spécifique qui a son identité propre et son secteur géographique. Mais l'ensemble des établissements constitue également une seule entité en termes d'organisation et de localisation des classes, ainsi que d'harmonisation du fonctionnement des écoles sur le territoire communal (harmonisation des horaires, transports, accueil centralisé des nouveaux arrivants et des inscriptions à l'école enfantine, dispositif d'accueil des élèves migrants, coordination avec les UAPE, les APEMS et les réfectoires secondaires, gestion fiduciaire, personnel administratif et informatique de gestion, etc.). Ces éléments ont d'ailleurs fait l'objet d'une convention entre le Conseil d'Etat et la Municipalité, qui a ainsi confirmé, dans le cadre de la mise en œuvre d'EtaCom, un fonctionnement mis en place depuis de nombreuses années.

Ce mode de gestion permet notamment d'organiser l'ensemble des écoles lausannoises de la façon la plus rationnelle et économique possible, en assurant un équilibre des classes et des effectifs de chaque établissement. Il permet en particulier de bénéficier, en termes de planification et d'organisation, de la marge offerte par la masse importante que constitue l'ensemble des établissements et du parc immobilier qui leur est mis à disposition⁴.

C'est en particulier dans ce cadre qu'il convient de placer le projet de rénovation et d'agrandissement du collège de Villamont. Il répond en effet à une triple nécessité:

- remettre en état un bâtiment dont la réfection a été reportée depuis près de 15 ans, en raison des priorités qu'il a fallu accorder au développement et à l'adaptation des infrastructures des établissements sous-équipés au moment de la mise en place des sept établissements secondaires en 1986;
- mettre en place une entité cohérente et correctement équipée permettant de faire des deux bâtiments principaux un établissement secondaire complet pouvant abriter 48-50 classes sur deux sites les plus rapprochés possible;
- achever la mise à disposition d'un parc immobilier scolaire cohérent destiné aux sept établissements secondaires lausannois, en dotant Villamont d'une infrastructure et d'un équipement comparables à ce dont disposent les six autres établissements, en particulier grâce à la création de nouvelles salles de classes, d'une aula et de salles spéciales répondant aux besoins de l'enseignement secondaire, ainsi qu'au remplacement de la vieille salle de gymnastique.

Mais avant d'esquisser les principaux aspects du projet, il convient de donner quelques éléments plus précis sur les besoins actuels et futurs de cet établissement et des classes secondaires lausannoises en général.

4. Eléments prévisionnels

Au vu de l'investissement très important que représentent la rénovation et l'extension du collège de Villamont, il est essentiel de s'assurer non seulement que les besoins actuels sont avérés, mais qu'ils répondent à la nécessité durable de disposer d'un parc immobilier scolaire permettant de faire face aux besoins de formation sur le long terme. En effet, même si 60% des coûts générés par ce projet représentent de fait des dépenses inévitables d'entretien différé, même si la qualité du bâtiment permet d'assurer une grande durabilité aux futurs locaux rénovés, la part d'extension du bâtiment constitue un enjeu essentiel du projet.

4.1 Les besoins de l'établissement et l'avenir du collège de Prélaz

Actuellement, l'établissement de Villamont ne dispose de locaux en suffisance que grâce à une série de travaux entrepris ces dernières années dans le secteur de St-Roch. Il s'agit en particulier de l'édification du bâtiment sis à l'angle de la rue St-Roch et de la rue Galliard, construit pour du logement avec inclusion d'un programme de salles spéciales qui faisaient

⁴Ce mode d'organisation n'est aucunement en contradiction avec le principe général, appliqué à Lausanne comme dans le canton, de la continuité du cursus scolaire de l'élève dans le même établissement pour toute sa scolarité secondaire. Certes ce principe ne peut être appliqué de façon rigide et absolue et des transferts ont lieu, qui peuvent concerner des déménagements, des souhaits de parents relatifs à l'organisation familiale, des équilibrages d'effectifs, en particulier après l'orientation en fin de 6^e année, ou d'autres orientations ou réorientations. Mais ces mesures concernent une infime minorité d'élèves et font l'objet d'examen attentifs au moment de la formation des classes avec information systématique aux parents. Il faut relever enfin que cette gestion modulée des zones de recrutement, pratiquée depuis toujours en ville de Lausanne, a permis et permet encore des économies considérables en termes d'investissements et de coûts de fonctionnement au bénéfice du canton et de la commune.

défaut au collège de St-Roch (salles d'informatique, de musique, d'économie familiale, d'ACT et de travaux manuels légers). Il s'agit aussi de mesures de densification de l'usage de locaux au collège de St-Roch, en particulier suite à la transformation de l'appartement du concierge et à la transformation de locaux jusque-là sous-utilisés.

Ces travaux ont permis en particulier d'absorber, non sans difficultés d'ailleurs, les conséquences de la construction de 250 appartements aux Jardins de Prélaz, où sont arrivées de nombreuses familles avec enfants. L'augmentation du nombre de classes primaires et enfantines dans le quartier de Prélaz a pu en effet être absorbée notamment par le déplacement de classes secondaires à St-Roch. C'est ainsi que le collège de Prélaz, rénové avant 1986 pour accueillir des classes du degré enfantin à la 6^e année, et qui a pu grâce à cela accueillir transitoirement jusqu'à 10 classes secondaires de 5^e et 6^e année, redevient progressivement un collège primaire et peut absorber un nombre d'enfants en croissance constante. Seules 6 classes secondaires subsistent aujourd'hui à Prélaz, au prix de locations de locaux complémentaires dans les bâtiments locatifs du quartier.

L'agrandissement de Villamont permettra donc comme prévu de longue date de regrouper l'ensemble des élèves de 5^e à 9^e année à Villamont et à St-Roch et d'accueillir à Prélaz, ainsi qu'au collège de Valency, l'ensemble des élèves des classes enfantines et primaires de tout l'ouest de la ville, en utilisant la totalité du potentiel du bâtiment et en économisant ainsi les coûts de location dans le quartier.

4.2 Données démographiques

Les prévisions démographiques sur lesquelles s'était appuyé le préavis d'intention de 1988 aboutissaient à la conclusion «qu'il ne faut pas s'attendre, pour les prochaines années, à un notable accroissement de la population scolaire»⁵. Un tel constat aurait pu conduire la Municipalité à renoncer à l'agrandissement ou à l'aménagement de bâtiments scolaires. Mais la planification prévue en 1988 s'était malgré tout basée sur le principe d'un maintien de la totalité du parc immobilier scolaire existant, à l'exception du collège de la Vallée de la Jeunesse, transféré à l'enseignement professionnel.

Ce choix judicieux a permis de faire face à une hausse du nombre d'élèves d'une ampleur inattendue, consécutive à la croissance du nombre de naissances intervenues dès la fin des années 80. Au degré primaire par exemple, on est passé de 5636 élèves en 1987 à 7140 élèves en 1996, soit une augmentation de 26% (voir tableau ci-après). Cette augmentation spectaculaire du nombre d'enfants par volée, doublée d'une augmentation des besoins en salles spéciales, d'un abaissement des normes d'effectifs des classes et d'une évolution sociologique de la population scolaire, sans compter l'usage grandissant des locaux scolaires dans le cadre des activités périscolaires, a conduit non seulement à une densification de l'usage des bâtiments existants, mais aussi à un redémarrage des rénovations et agrandissements. Songeons, pour ne citer que les principales réalisations et sans compter les travaux d'assainissements effectués parallèlement, aux agrandissements et aux constructions de Coteau Fleuri (1993 et 2003), de la Rouvraie en 1990, de Boissonnet en 1995, au projet de l'Hermitage prévu à l'origine pour 1995 et réalisé à Entre-Bois entre 2003 et 2005, de St-Roch 9 en 1998, de Bois-Gentil en 2001, de Provence en 2002 et du Belvédère en 2004!

Pour chacune de ces réalisations, on se demande aujourd'hui comment il aurait été possible d'assurer chaque rentrée scolaire sans avoir pris les mesures et investi les montants nécessaires. Avec le constat chaque fois renouvelé qu'il convient de considérer les prévisions démographiques avec une certaine prudence, notamment lorsqu'elles nous prédisaient une baisse tendancielle du nombre d'enfants scolarisés.

Aujourd'hui, les prévisions démographiques pour le canton et l'agglomération lausannoise montrent que la population de la capitale devrait, selon un scénario de base élaboré par le SCRIS, poursuivre son augmentation pour atteindre 128'000 habitants en 2010 et 130'000 en 2025⁶. A cet égard, il faut encore préciser que la population lausannoise, par l'apport de l'immigration, tend plutôt à rajeunir, ce qui implique proportionnellement plus d'enfants.

⁵BCC 1988, p. 567.

⁶SCRIS: Perspectives de population 2004-2025 in: Perspectives démographiques juin 2004 Lausanne. Rapport disponible sur le site www.scris-lausanne.vd.ch

Un des indicateurs fréquemment utilisés pour les prévisions scolaires est le nombre de naissances. En voici l'évolution depuis 1985 :

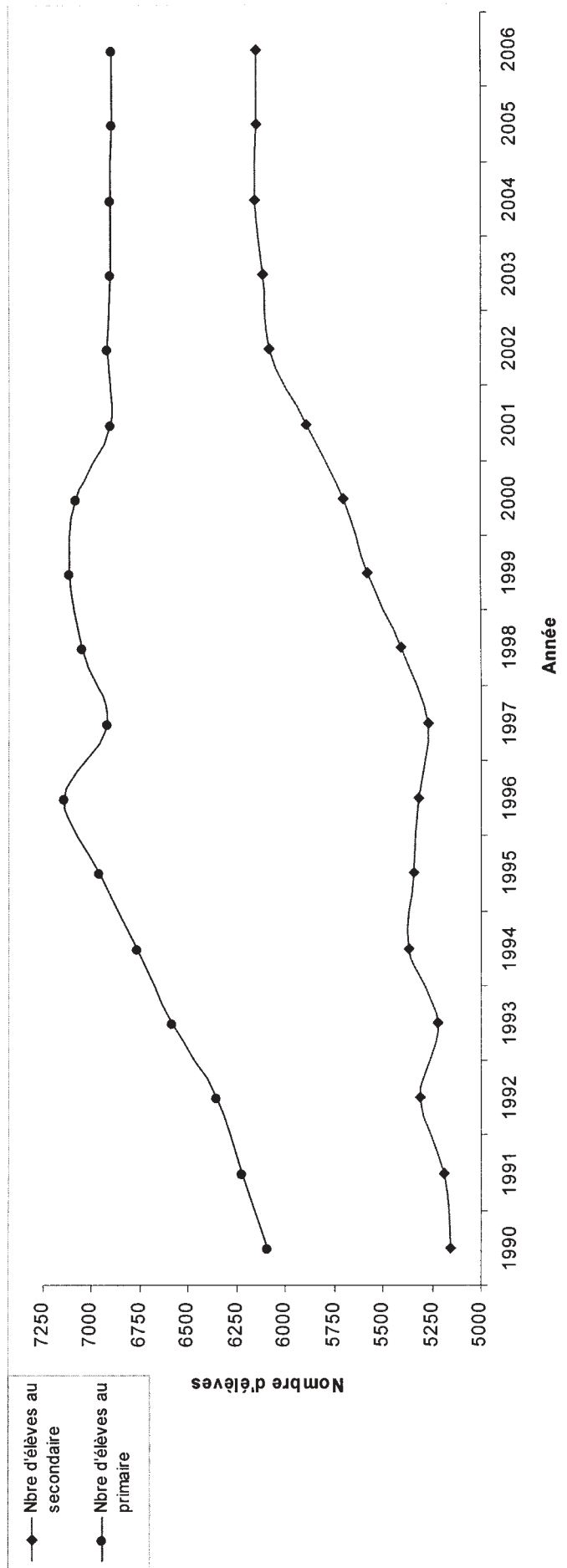
<i>Année</i>	<i>1985</i>	<i>1986</i>	<i>1987</i>	<i>1988</i>	<i>1989</i>	<i>1990</i>	<i>1991</i>	<i>1992</i>	<i>1993</i>	<i>1994</i>
Naissances	1080	1150	1196	1370	1362	1372	1518	1407	1337	1312
<i>Année</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>
Naissances	1297	1272	1351	1367	1457	1424	1367	1285	1333	1414

L'augmentation par rapport à 1985 représente un total de 4731 naissances de plus que si le nombre de naissances de 1985 était resté constant. Ce nombre représente une moyenne de 247 naissances annuelles supplémentaires par rapport à cette même année, elle-même représentative du nombre de naissances entre 1975 et 1985. En nombre d'élèves, cette évolution s'est traduite par l'augmentation illustrée dans le tableau ci-après⁷ :

⁷Le tableau de la page suivante présente l'évolution du nombre d'élèves lausannois depuis 1990. Ces chiffres constituent, avec le nombre de naissances, les éléments de base de la planification scolaire. L'effet d'échelle, la dimension de la ville et la cohérence que confère une vision d'ensemble des données et des structures lausannoises ont l'avantage de faire jouer la loi des grands nombres, qui donne à ces chiffres et aux prévisions qu'ils induisent une fiabilité étonnante. L'examen des prévisions du nombre de classes effectuées en 1988 puis en 1995 a en effet montré des écarts très faibles entre les prévisions et la réalité.

Evolution du nombre d'élèves lausannois de 1990 à 2006
(Enseignement spécialisé non compris)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Elèves au secondaire	5153	5191	5309	5220	5367	5347	5323	5269	5408	5581	5705	5896	6081	6115	6158	6150	6150
Elèves au primaire	6089	6225	6357	6581	6764	6962	7140	6924	7051	7120	7082	6909	6918	6905	6908	6895	6900
Nbre total d'élèves	11242	11416	11666	11801	12131	12309	12463	12193	12459	12701	12787	12805	12999	13020	13066	13045	13050



Source : rapports de gestion 1990-2004

Ces chiffres et ce tableau montrent essentiellement deux choses :

- le nombre d'enfants lausannois, après avoir augmenté sensiblement et très rapidement dès 1985, reste à un niveau à la fois stable et élevé ;
- des fluctuations d'une année à l'autre existent, mais manifestent plutôt une tendance au maintien voire à une augmentation du nombre d'enfants plutôt qu'à une baisse progressive.

On ne peut donc que confirmer que le scénario consistant à compter sur une baisse tendancielle du nombre d'enfants ne se produit pas et que ce constat conduit à réaliser les derniers agrandissements nécessaires comme celui de Villamont. La grande chance de Lausanne est de bénéficier d'une masse critique et d'une possibilité de souplesse dans la gestion scolaire qui permet d'optimiser l'utilisation des infrastructures. Mais il faut pour cela que l'ensemble des secteurs bénéficie d'équipements adéquats et puisse répondre aux besoins actuels et futurs.

Et cette réflexion vaut également pour le moyen et le long terme. En effet, dans une publication récente intitulée «Evolution estimée de la démographie scolaire Vaud 2004-2030»⁸, le SCRIS prévoit une nouvelle augmentation du nombre d'élèves primaires dès 2012-2015 et subséquemment des élèves secondaires à l'aube des années 2020. D'autre part et à plus court terme, deux autres facteurs vont influencer fortement sur la démographie scolaire à Lausanne: il s'agit de la politique du logement et le développement des transports.

4.3 Politique du logement et politique des transports

Ces deux éléments vont influencer fortement les données de la gestion scolaire durant ces prochaines années et doivent être pris en compte, tant au niveau du maintien et de la consolidation des infrastructures existantes que pour confirmer l'importance d'un renforcement des modalités de gestion coordonnée des établissements lausannois.

Il s'agit d'abord de la politique du logement. Dans un préavis en préparation qui dessine les perspectives lausannoises dans ce domaine, la Municipalité annonce son intention de tout mettre en œuvre pour la création de 3000 nouveaux logements sur le territoire communal. Dans une première approche, et en l'absence de données plus précises quant aux lieux et au type de logement, l'option privilégiée est la consolidation du parc immobilier existant et non la construction de nouveaux bâtiments scolaires ou la multiplication de locaux loués dans les immeubles des quartiers excentrés. Une telle option est rendue possible par la poursuite de la stratégie de mobilité des zones de recrutement et d'adaptation de la répartition des classes aux fluctuations de la population des quartiers⁹.

Cette option est renforcée par une tendance qui se généralise également dans le canton et liée à des considérations pédagogiques ainsi qu'au développement des structures d'accueil périscolaire. Cette tendance est celle d'un abandon progressif de locaux périphériques et isolés tels que des espaces loués dans des immeubles locatifs au moment de la construction de quartiers en expansion (Mont-Tendre, Vanil, Sous-Bois, Praz-Séchaud), de pavillons de bois (ch. des Diablerets et av. de la Harpe) ou de petits collèges excentrés construits au XIX^e siècle (Monblesson, Montheron ou Petit-Vennes), et dont la rénovation serait très onéreuse.

Second élément: le développement des transports en relation avec la construction du M2 et les possibilités supplémentaires de déplacement à l'intérieur de la ville que le nouveau réseau des transports publics va générer, en particulier pour les élèves de degré secondaire, facilitera un usage optimal des infrastructures. Il permettra en particulier à l'établissement de Villamont d'être à la fois une entité cohérente drainant la population scolaire sur l'axe central Est-Ouest de la ville et un établissement jouant le rôle de régulateur dans la gestion d'ensemble et le maintien de l'équilibre des établissements secondaires lausannois. Il devrait ainsi être possible, par «ripages successifs» des zones de recrutement, d'absorber de nouveaux élèves dans les zones périphériques sans constructions nouvelles importantes, et de poursuivre encore plus aisément la politique d'équilibrage menée avec succès avec la commune d'Epalinges depuis de nombreuses années.

4.4 La coordination avec l'Etat

Les besoins en locaux scolaires et de formation se multiplient à tous les niveaux, notamment en relation avec l'arrivée des fortes volées au degré de la formation postobligatoire (classes de raccordement, formation professionnelle, office de

⁸Perspectives scolaires de long terme, Vaud, juin 2004.

⁹En complément du ch. 3.2 du présent préavis, il faut préciser une fois de plus que cette mobilité est relative et touche les quartiers ou les rues qui sont en limite des secteurs traditionnellement attribués aux établissements, secteurs dont l'essentiel reste stable. Les éventuels changements d'établissements concernent d'ailleurs non seulement un très petit nombre d'élèves, mais surtout le degré secondaire, puisque l'âge des élèves permet d'envisager des trajets un peu plus longs du domicile à l'école.

perfectionnement, de transition et d'insertion et gymnase). D'autre part, et malgré une politique cantonale d'intégration des élèves présentant de gros problèmes d'apprentissage et de comportement dans les établissements scolaires, le nombre d'enfants nécessitant un encadrement dans des structures spécifiques pourrait aller croissant. Dans ce contexte, des contacts ont été pris entre des responsables du Département de la formation et de la jeunesse et la Direction de l'enfance, de la jeunesse et de l'éducation, afin d'assurer une information réciproque et de prévoir la mise en place de modalités de coordination avec le canton en matière de besoins en locaux sur le territoire lausannois. Il s'agit en particulier de mieux coordonner l'utilisation des constructions liées à la scolarité et à la formation et permettre ainsi une utilisation optimale de ces locaux pour le long terme. Dans ce contexte, une augmentation de la capacité du collège de Villamont est particulièrement bienvenue, en particulier en raison de son emplacement et de son accessibilité. On peut donc aussi considérer cette «seconde vie» du bâtiment, non seulement comme une nécessité pour assurer une infrastructure scolaire adéquate à court, moyen et long termes pour la ville de Lausanne, mais aussi comme une valorisation d'un patrimoine scolaire de grande qualité au profit des générations futures et de l'avenir de la formation en général.

5. Les éléments du programme de réfection, de transformations et d'agrandissement

5.1 Histoire et état de santé du bâtiment

«Nous croyons superflu de démontrer l'urgence d'une nouvelle construction pour l'Ecole supérieure communale de jeunes filles; il suffit de relire soit les rapports annuels de la Municipalité, soit les rapports de la commission de gestion des quinze dernières années, pour être convaincu que cet établissement souffre depuis trop longtemps déjà d'une installation des plus défectueuses. D'ailleurs des discussions récentes dans le sein du Conseil nous ont prouvé qu'il n'est aucun de ses membres qui ne soit suffisamment renseigné sur la nécessité absolue de donner à cet important établissement une construction mieux en rapport avec ses besoins.»

Cette citation, lue en séance du Conseil communal le 7 juin 1886 par le conseiller municipal directeur des travaux et tirée du premier bulletin imprimé existant¹⁰ peut, mutatis mutandis, être reprise pour évoquer la situation actuelle du collège de Villamont. La dernière véritable réfection du bâtiment, limitée essentiellement à sa façade, date en effet de son rehaussement d'un étage réalisé en 1930.

Il faut dire à cet égard qu'à la fin des années 50, au vu de l'augmentation de la population que Lausanne a connue en passant de 75'915 habitants en 1930 à 107'877 en 1949, la Municipalité ne savait plus où prévoir la scolarisation des jeunes filles admises à l'école supérieure. Elle avait alors prévu la construction d'une nouvelle école supérieure ainsi que d'un gymnase de jeunes filles sur l'ancienne propriété de Brandenburg au lieu dit «Le Belvédère». Dans ce cadre et dans un premier temps, l'objectif était de déplacer toute l'école supérieure et le gymnase de jeunes filles au Belvédère, et de consacrer le collège de Villamont-Dessous aux classes primaires.

Intervient alors une importante réforme scolaire mise en œuvre en 1956, qui crée un cycle d'orientation dans les collèges secondaires et surtout y introduit la mixité. La réorganisation intervenue à cette occasion transforme Villamont en un «collège secondaire» au côté du Belvédère, de Béthusy et de la Mercerie. Et déjà à cette époque, la priorité est placée dans la finalisation de nouvelles constructions au détriment de rénovations. Sont alors réalisées en quelques années la construction du Belvédère (1956), l'agrandissement de Béthusy (1960), la construction du collège de l'Elysée (qui a remplacé la Mercerie en 1963) et la construction de l'annexe de Villamont en 1962. C'est ainsi que la réfection du bâtiment principal a été reportée à des temps meilleurs, aussi en raison de la qualité constructive et de la durabilité du bâtiment, qui ont fait que sa rénovation n'a, une fois de plus, pas été considérée comme urgente et prioritaire.

Une réfection complète de la toiture, devisée à près de Fr. 2'000'000.—, était bel et bien prévue dans le 1^{er} crédit d'assainissement des bâtiments scolaires secondaires en 1992, mais n'a jamais pu être réalisée, à nouveau en raison de travaux plus urgents à effectuer dans d'autres bâtiments. Le bâtiment et ses installations sont donc véritablement dans un état de vétusté qui pose problème. Deux exemples à cet égard: la petite salle de gymnastique, dont la rénovation n'est due qu'à un incendie, vit toujours dans des conditions du XIX^e siècle, à savoir avec un vestiaire sans douches et qu'il faut traverser pour accéder à la salle elle-même (c'était avant la mixité des classes!). Et l'importance des travaux à entreprendre pour remédier à cette situation est telle qu'ils ne pouvaient être envisagés sans revoir l'ensemble des installations. Même problème pour les installations sanitaires très vétustes, qui sont attentivement entretenues et plus particulièrement surveillées, depuis qu'un accident a entraîné de sérieuses blessures à une élève. Sans compter les coûts de réparation qui grèvent le budget d'entretien pour des résultats insatisfaisants et provisoires.

¹⁰BCC 1886, pp. 10-11.

5.2 *Le programme prévu*

Le programme offre la possibilité de créer 8 nouvelles salles de classes dites polyvalentes, d'ajouter aux salles spéciales existantes qui seront transformées ou déplacées une salle d'enseignement ménager, de remplacer la salle de musique actuelle par une nouvelle salle pouvant servir d'aula, de remplacer trois locaux dispersés et vétustes par un atelier polyvalent de travaux manuels, ainsi que la petite salle de gymnastique par une nouvelle correctement équipée. Le projet prévoit également de doter enfin l'établissement de Villamont d'une bibliothèque scolaire qui lui fait défaut. L'ancienne salle de gymnastique pourra devenir un réfectoire-cafétéria à caractère polyvalent. Les classes utilisées aujourd'hui comme locaux administratifs et de fonctionnement (parloirs, salles de réunion) pourront retrouver leur affectation d'origine par déplacement de ces locaux dans les nouveaux espaces créés au nord du bâtiment. Par mesure d'économie, l'espace important nécessaire à un nouvel atelier de travaux manuels ne sera pas créé et l'établissement continuera à utiliser les ateliers situés au collège de la Grande Borde.

5.3 *Le parti retenu*

Le parti retenu répond à deux nécessités : d'une part celle de rénover et d'agrandir le bâtiment, et d'autre part celle d'assurer la poursuite de son exploitation durant la totalité des travaux. Il consiste à prévoir un agrandissement qui peut être entièrement réalisé dans une première phase des travaux sans compromettre de façon importante l'usage des locaux existants. De plus, le projet proposé relève avec audace et élégance le défi d'une intégration de volumes significatifs dans un milieu urbain à forte densité.

Autre avantage de la solution retenue : elle permet d'engager, en même temps que la rénovation du bâtiment, une restructuration et une meilleure mise en valeur des espaces afin de les adapter aux besoins nouveaux de l'établissement. Ainsi, la création de nouvelles surfaces contiguës, inscrites dans les redents nord du bâtiment principal en lien direct avec les volumes bâtis, contribueront à une meilleure organisation des fonctions scolaires principales, qui seront ainsi regroupées de façon plus cohérente.

L'extension sud conduit à la création d'un volume autonome et contemporain, qui permet de placer dans une même entité des locaux de classe, ainsi que deux salles remplaçant des locaux aujourd'hui vétustes et inadéquats, à savoir la salle de musique servant de petite aula, et la seconde salle de gymnastique du collège. Cette réalisation permet également de réaffecter complètement la petite salle de gymnastique à d'autres usages, notamment un réfectoire et un espace polyvalent particulièrement adéquats et accessibles de l'extérieur sans passer par le bâtiment.

5.4 *La réfection, les transformations et les extensions*

La remise en état complète du bâtiment originel de 1888 sera prioritairement engagée par la réfection des façades en molasse, la révision des ferblanteries et des couvertures en toiture ainsi que la rénovation des vitrages. Cette première phase contribuera notamment à l'amélioration indispensable du bilan énergétique du bâtiment. D'autre part, la mise à jour des installations techniques assurera une sécurité et un confort d'usage simple et en adéquation avec les normes d'aujourd'hui. La redistribution des espaces intérieurs s'adaptera aux structures porteuses existantes dans un souci d'économie et de lisibilité du patrimoine.

La même approche a guidé la réflexion en vue de l'inscription, sans équivoque, des nouvelles volumétries projetées dans les redents situés au nord du bâtiment. Cette extension nord permet notamment de loger sur un des deux étages la totalité des surfaces destinées aux fonctions administratives, et de rendre à l'enseignement les locaux de classes occupés progressivement pour des locaux de fonctionnement.

Quant à l'extension sud, le projet prévu intègre subtilement, au niveau inférieur, les masses induites par la salle de gymnastique, l'aula-salle de musique et la bibliothèque scolaire. Ces fonctions, bénéficiant d'une autonomie d'accès, pourront également être mises à disposition d'usagers extérieurs à l'école.

Les cinq unités d'enseignement réparties dans le nouveau corps de bâtiment créé au 1^{er} étage permettent, sur une parcelle restreinte, de dégager la surface de préau couvert répondant aux normes en vigueur et d'augmenter la surface de préau ouvert. L'option constructive d'un porte-à-faux permet également de libérer les structures porteuses du bâtiment existant de toutes charges supplémentaires pour lesquelles il n'est pas conçu. Le caractère fonctionnel de la technique proposée se révèle être en même temps la solution la moins coûteuse, avec l'avantage supplémentaire, également du point de vue économique, de maintenir en fonction les locaux inférieurs pendant les travaux. En effet, une superposition des charges statiques

en cas de simple rehaussement du bâtiment obligerait une refonte complète des étages inférieurs et la mise hors service des locaux existants pendant toute la période de chantier.

6. Evaluation du coût et calendrier

Même si l'on peut partir de l'idée que la décision de principe quant au bien-fondé du projet devrait être prise au moment du vote sur le crédit qui fait l'objet du présent préavis, il convient d'être conscient qu'une étude complète est indispensable pour disposer de l'ensemble des éléments permettant ou non de justifier les choix définitifs, et donc l'ampleur et le périmètre du crédit d'ouvrage qui sera demandé ultérieurement. En effet, l'imbrication des locaux et la cohérence du programme d'ensemble du bâtiment et de l'établissement dépendent du parti qui sera pris, et chaque modification du projet nécessitera l'élaboration d'un nouveau scénario ou d'un choix de priorités ayant des conséquences sur l'ensemble du programme. Le crédit est donc tout normalement dimensionné sur une première estimation globale du coût des travaux. Il pourra ainsi inclure d'éventuels scénarios complémentaires, laissant ainsi à votre Conseil une véritable marge de manœuvre au moment du vote sur le crédit d'ouvrage. L'important étant d'éviter de geler à ce stade un projet qui devient chaque année plus urgent.

Compte tenu des engagements, les frais relatifs à l'étude préalable sont actuellement de l'ordre de Fr. 220'000.– sans tenir compte de diverses dépenses à venir. Sur la base d'une première estimation du coût de l'étude à réaliser pour l'élaboration du projet définitif, il y a lieu d'augmenter le montant du compte d'attente de Fr. 350'000.– à Fr. 1'900'000.–.

En principe, l'étude qui sera réalisée grâce au présent crédit devrait permettre de présenter au Conseil communal une demande de crédit d'ouvrage à fin 2006 avec un démarrage des travaux en été 2007.

7. Conclusion

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre la disposition suivante :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2005/46 de la Municipalité, du 30 juin 2005 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examen de cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'autoriser l'augmentation du montant du compte d'attente ouvert puis augmenté par décisions municipales du 11 octobre 2001 et du 16 septembre 2004, en vue d'une étude destinée à l'élaboration d'un projet de réfection, de transformations et d'agrandissement du collège de Villamont, en le portant de Fr. 350'000.– à Fr. 1'900'000.–. Ce compte sera balancé par prélèvement sur le crédit d'ouvrage qui sera sollicité ultérieurement par voie de préavis.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche

Rapport

Membres de la commission: M. Alain Hubler (POP), rapporteur, M. Eddy Ansermet (Rad.), M. Jean-Pierre Béboux (Rad.), M. Jean-Charles Bettens (Soc.), M^{me} Alma Bucher (VDC), M^{me} Gisèle-Claire Meylan (Lib.), M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts), M. Gianni John Schneider (Soc.), M. Giampiero Trezzini (Les Verts).

Municipalité: M. Oscar Tosato, municipal, directeur de l'Enfance, de la Jeunesse et de l'Education.

Rapport photocopié de M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – La commission s'est réunie le mercredi 21 septembre 2005 de 16 h 00 à 17 h 45, dans la bibliothèque du collège de Villamont. Elle a siégé dans la composition suivante: M^{mes} Alma Bucher, Gisèle-Claire Meylan (en remplacement de M^{me} Françoise Longchamp), Elisabeth Müller, MM. Eddy Ansermet (en remplacement de M. Serge Segura), Jean-Pierre Béboux, Jean-Charles Bettens, Gianni John Schneider, Giampiero Trezzini (en remplacement de M^{me} Adèle Thorens) et Alain Hubler, rapporteur.

La Municipalité et l'Administration étaient représentées par M^{me} Nicole Christe, chef du Service d'architecture de Travaux, MM. Oscar Tosato, directeur d'Enfance, Jeunesse et Education, Gérard Dyens, chef du Service des écoles primaires et secondaires, Philippe Nicollier, directeur de l'Établissement secondaire de Villamont. M. Franco Vionnet, adjoint responsable du secteur des bâtiments de la DEJE a assuré la prise des notes de séance et en est cordialement remercié.

Après les salutations et présentations d'usage, le directeur d'Enfance, Jeunesse et Education présente les lignes générales de l'objet du préavis tout en précisant l'organisation et la répartition territoriales de l'établissement de Villamont.

Avant l'étude détaillée du préavis, la commission décide d'effectuer la visite du bâtiment. Elle a lieu sous la conduite de M. Nicollier et permet aux commissaires de mieux se rendre compte de l'état de vétusté des lieux et de l'implantation du projet d'extension.

Généralités sur le préavis

Selon les estimations des architectes lauréats du concours, le coût global de l'opération devrait atteindre Fr. 31 millions dont 19 pour l'extension du bâtiment. Notons qu'en raison de sa note en classe 2, il est exclu de raser ce bâtiment pour en reconstruire un neuf ou de le rehausser de un ou plusieurs étages.

Le raccordement au chauffage urbain à distance est déjà effectué et la rénovation et l'agrandissement du bâtiment seront guidés par le souci des économies d'énergie.

L'objet de ce préavis s'inscrit dans un contexte global complexe: mise en place de la réforme scolaire de 1984,

vieillesse simultanée de plusieurs bâtiments, prévisions démographiques. La réponse à l'interpellation d'Alain Bron intitulée «Bâtiments scolaires, quel est l'état des lieux?»⁴ précise ce contexte.

La rénovation et l'agrandissement du bâtiment de Villamont constituent l'ultime étape permettant de se conformer à la Loi scolaire de 1984 et doivent permettre de se contenter d'une rénovation douce, portant essentiellement sur les façades et la toiture, du collège de Saint-Roch.

L'extension du collège permet la réduction des déplacements d'élèves d'un bon tiers et génère une économie annuelle sur les frais de location de classes à Prélaz de l'ordre de Fr. 97'500.–.

Examen du préavis

3.3 Organisation scolaire

Le préavis fait mention de la convention passée entre l'Etat et la Commune pour la gestion de la scolarité obligatoire; on trouvera des informations précises à ce propos dans la réponse à la 26^e observation de la Commission de gestion pour l'année 2004.

En réponse à une question d'un commissaire, M. Dyens précise que si les classes du cycle de transition venaient à repasser sous le cycle primaire, ce transfert n'aurait pas d'incidence en matière de transformation et d'aménagement des bâtiments.

4.2 Données démographiques

A propos des prévisions démographiques et donc de la planification scolaire, M. Tosato fait remarquer que l'évaluation des besoins est fiable depuis 1995 et que la hausse des effectifs scolaires liée au préavis sur la construction de 3000 logements est prise en compte.

5. Evaluation du coût et calendrier

Le «pour-cent» culturel (1% du CFC 2) permettra de conserver et de mettre en valeur les peintures sur toile de Rodolphe Théophile Bosshard situées au premier étage du bâtiment.

M. Tosato précise finalement que le montant du crédit d'étude a été calculé au plus juste et que ce prix politique aura pour corollaire un surcroît de travail pour les architectes et techniciens de la Ville.

Conclusion

La commission accepte l'unique conclusion de ce préavis par 8 «oui» et 1 abstention.

⁴Consultable à l'adresse <http://www.vaud.org/conseil.html> jusqu'à la séance du Conseil communal.

Le président : – Avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport ?

M. Alain Hubler (POP), rapporteur : – Non, Monsieur le Président.

Discussion

M^{me} Françoise Longchamp (Lib.) : – Les statistiques établies par le Service cantonal de recherche et d'information statistiques (SCRIS) sur l'évolution démographique à Lausanne montrent que le nombre d'élèves appartenant à la classe des 5-9 ans – donc les enfants susceptibles d'aller au Collège de Villamont après son agrandissement – stagnerait. Ou plutôt augmenterait de 34 élèves entre 2005 et 2010, et d'environ 300 d'ici 2025, ceci sur l'ensemble du territoire lausannois. Cette année, à ma connaissance, aucune classe supplémentaire n'a été ouverte. Vous me direz que l'on prévoit de construire 3000 logements ces prochaines années, ce qui entraînera bien entendu une augmentation des enfants à scolariser. Ceux-ci trouveront-ils une place dans l'école à proximité directe de leur logement ? Ne devra-t-on pas construire de nouvelles classes dans leur quartier ? Tout ceci m'amène à me demander si nous n'allons pas, en cas d'agrandissement du collège de Villamont, vers un surdimensionnement de ce même collège.

M^{me} Adèle Thorens (Les Verts) : – Le groupe des Verts est sceptique à l'égard de ce préavis. Le printemps passé, il vous avait déjà recommandé de ne pas entrer en matière et de refuser le préavis concernant le plan d'affectation de la zone concernée⁵. Plusieurs aspects nous posaient alors et nous posent encore problème. On peut les résumer ainsi : si nous pensons que des travaux de rénovation sont indispensables, nous sommes beaucoup moins favorables à l'agrandissement du collège.

En effet, nous ne sommes pas convaincus que le site de Villamont soit le meilleur endroit pour concentrer un grand nombre d'écoliers. Ce choix est-il vraiment, du point de vue géographique, celui qui minimise au mieux les déplacements des élèves entre leur domicile et leur salle de classe ? Ce n'est en effet pas dans le quartier que logera la majeure partie des élèves qui fréquentent aujourd'hui et fréquenteront à l'avenir cet établissement. Le site de Villamont a, il est vrai, un avantage indéniable : il est très central et proche des transports publics. Cela ne garantit malheureusement pas que tous s'y rendent à pied, à vélo, en bus ou en métro. A vrai dire, l'offre attractive en transports publics dont bénéficie le quartier ne l'empêche pas d'être envahi par les voitures. Les alentours immédiats du collège sont bruyants et encombrés par le trafic. Ce n'est vraiment pas un lieu accueillant pour les enfants, c'est là notre deuxième critique.

Le problème est accentué par une très forte densité de constructions. Nous l'avions déjà souligné lors du PPA : si

les écoliers disposeront d'espaces adaptés pour leurs heures de cours, ils ne seront vraiment pas gâtés en matière d'espaces libres et en plein air, pourtant indispensables pour des enfants de cet âge. Il y aura environ 600 élèves. Où trouveront-ils un espace sûr et agréable pour se tenir et se délasser avant ou après les enseignements ? Une partie de notre groupe considère enfin que le projet laisse à désirer au niveau architectural. Le volume en porte-à-faux concentre notamment les critiques.

Malgré ces réticences importantes, nos commissaires ont renoncé à s'opposer à ce préavis. Ils ont en effet été profondément choqués par l'état désastreux dans lequel se trouve actuellement le collège. Il est à peine croyable que des enseignants et des élèves doivent travailler quotidiennement dans des locaux d'une telle vétusté. Il est plus regrettable encore que la Ville ait toléré ce délabrement pendant si longtemps. Nos commissaires sont sortis de leur visite avec la conviction qu'il faut agir le plus rapidement possible pour améliorer la situation. Dans ces conditions, une partie du groupe acceptera, bien qu'à reculons, le présent préavis. Beaucoup choisiront cependant de s'abstenir.

Si nous ne nous opposerons pas à ce projet, nous vous proposons néanmoins une mesure modeste qui, pensons-nous, l'améliorerait quelque peu. Nous l'avons dit, nous sommes inquiets du manque d'espace libre accueillant et sûr disponible pour les enfants dans ce quartier. Nous déposons donc un postulat demandant que le chemin des Magnolias soit rendu piétonnier ou zone de rencontre. Cette mesure offrira aux nombreux élèves du Collège de Villamont un accès facile et sans danger à la promenade Derrière-Bourg où ils pourront s'ébattre librement aux portes de leur école.

M. Jean-Charles Bettens (Soc.) : – Par son préavis, la Municipalité propose de porter le compte d'attente de Fr. 350'000.– à Fr. 1,9 million. Le montant peut paraître élevé, néanmoins il est à mettre en relation avec celui qu'il faudra affecter aux travaux de transformations, rénovation et agrandissement du collège de Villamont, travaux pour lesquels un investissement de 31 millions est envisagé. Ceci dit, la Municipalité poursuit deux buts.

Premièrement, réhabiliter un bâtiment datant de 1888 qui n'a jamais fait l'objet d'une rénovation importante, hormis le rehaussement d'un étage en 1930. En ouverture de séance, la commission a effectué une visite des lieux et a pu constater l'état de précarité de certaines parties dudit bâtiment, les parties extérieures notamment, qui nécessitent une remise en état urgente. Les salles ont besoin d'être rafraîchies et adaptées aux exigences actuelles de l'enseignement. Quelques locaux occupés par les services administratifs seront réhabilités et rendus à leur fonction de classe.

Deuxième but que s'est fixé la Municipalité : agrandir le collège de Villamont par la construction de deux annexes qui s'inséreront dans les redents de la façade nord et par l'extension du bâtiment au sud. Les surfaces ainsi créées

⁵BCC 2004-2005, T. I, pp. 374 ss.

permettront d'ouvrir huit nouvelles salles de classe polyvalentes, une salle de musique, de réorganiser et de regrouper des salles spéciales et de doter l'établissement d'une bibliothèque ad hoc. La réalisation de ce projet permettra de regrouper à Villamont et à Saint-Roch les élèves qui, pour le moment, sont répartis sur ces deux sites, plus celui de Prélaz. L'organisation actuelle n'est pas rationnelle parce qu'elle oblige élèves et enseignants à effectuer chaque jour des déplacements pendulaires entre ces trois établissements. L'augmentation de la capacité de Villamont aura pour conséquence d'une part une diminution importante de ces déplacements et, d'autre part, le regroupement de l'ensemble des élèves de la 5^e à la 9^e année dans les deux établissements du centre-ville.

Comme vous pouvez le constater, Mesdames et Messieurs les Conseillers, ce projet est ambitieux. Il tient aussi compte des prévisions démographiques élaborées par le SCRIS pour l'agglomération lausannoise, qui prévoient une augmentation du nombre d'habitants et, partant, du nombre d'enfants.

L'étude de ce projet complexe, les nombreux paramètres à prendre en considération et le crédit qui nous est demandé nous paraissent adéquats pour une première estimation globale du coût des travaux. En conclusion, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les Conseillers, d'accepter de porter ce compte d'attente à Fr. 1,9 million.

M. Roland Ostermann (Les Verts): – Une question au sujet du rapport de la commission. Il y est dit que l'extension du collège permet de réduire d'un bon tiers les déplacements d'élèves. Cela paraît un peu bizarre étant donné la localisation de ce bâtiment au sein d'un quartier dont la population n'est pas très dense. J'aimerais savoir par rapport à quoi on a calculé cette réduction et où l'œuvre scientifique qui a conduit à cette conclusion peut être consultée.

M. Oscar Tosato, municipal, directeur de l'Enfance, de la Jeunesse, et de l'Éducation: – Je vous remercie tous et toutes d'avoir constaté la vétusté du collège de Villamont et la nécessité de le rénover. Je rappelle que la rénovation de l'ensemble du patrimoine scolaire se fait par des mesures réfléchies et une répartition des dépenses par un crédit-cadre. Nous sommes maintenant au terme d'un troisième crédit-cadre de Fr. 20 millions, auquel s'ajoute l'entretien normal, qui coûte chaque année quelques millions de francs. En plus de ces dépenses il faut compter tous les frais des nouveaux bâtiments. Nous faisons les efforts financiers possibles pour rénover le patrimoine scolaire et, pour la prochaine législature, nous vous présenterons un nouveau crédit-cadre, car il y a effectivement, vous avez raison, encore de nombreux bâtiments à rénover.

Le choix de transformer le bâtiment de Villamont répond à une nécessité. Il permet, comme vous avez pu le lire dans le préavis, de réunir les élèves du degré secondaire dans deux lieux, Villamont et Saint-Roch. Il n'y aura de ce fait plus d'enfants du secondaire dans le collège de Prélaz, qui

sera entièrement dévolu à la scolarisation des enfants du primaire. Je vous répète cette information pour répondre à la question des économies. Nous pourrions ainsi, à Prélaz, renoncer à des locations. Comme nous l'avons indiqué aux membres de la commission, les économies ainsi réalisées sur la location de classes dans d'autres bâtiments s'élèveront à Fr. 97'500.– par année.

Madame Thorens, le collège de Villamont est là depuis un certain nombre d'années. Vous connaissez les endroits verts, aérés, à disposition dans les alentours, je ne vais pas y revenir. Lorsque nous avons discuté du plan partiel d'affectation, j'ai déjà répondu à M. Ostermann à ce propos. Comme il n'y a pas d'espaces verts à disposition dans le quartier, nous avons décidé de procéder plutôt à une densification. Celle du collège de Villamont peut plaire ou non.

Il y aura effectivement un élément en porte-à-faux et, sur le bâtiment scolaire, un certain nombre de salles, en verre, seront créées sur les redents. Maintenant, c'est une question de goûts et de couleurs, ce genre de réalisation. Cependant, après avoir vu le concours d'architecture, après avoir vu le travail que les architectes ont fait pour inscrire tout le programme qu'on leur demandait dans ce bâtiment, j'ai acquis la conviction que l'acte architectural réalisé par le bureau mandaté équivaut à ce qu'on trouve par exemple à Paris, au Louvre, avec la pyramide de verre. Nous allons réussir là un acte du même type et j'irais même plus loin si cet argument ne vous convainc pas. Les architectes réalisent là une œuvre équivalente à celle du Reichstag de Berlin, où c'est toute une coupole de verre qui protège le travail des députés allemands. Nous sommes en train de faire le même type de travail. Il m'a convaincu et je suis sûr que cet endroit deviendra un lieu de visite privilégié de tous ceux qui s'intéressent aux bâtiments.

Vous savez que pour le secondaire, nous scolarisons des enfants lausannois, mais également du Mont, d'Epalinges – encore quelques-uns – et de Forel. En général, les enfants de Forel viennent sur Béhusy-Villamont. Ce sera d'autant plus adéquat qu'ils seront près d'une bouche de métro.

Les enfants auront un endroit pour eux. Les commissaires ont pu voir l'aménagement de la nouvelle cour que nous avons prévue. Ils auront une belle cour, grande, qui permet à chacun de s'y tenir, il y aura des espaces protégés, notamment sous le porte-à-faux. L'actuelle salle de gymnastique, celle qui a brûlé, sera un réfectoire, un lieu où les enfants, les adolescents, pourront se reposer et se restaurer. Donc je pense que nous avons réalisé là, en plein centre ville, ce qu'on pouvait faire de mieux comme projet pour les enfants.

Concernant la planification – je réponds là à la question de M^{me} Longchamp – et le nombre d'enfants: c'est un travail de titan que de planifier le nombre d'élèves qui pourraient fréquenter les établissements scolaires, non pas dans six ans, mais dans dix ans, dans quinze ans. Il y a quelques années, la Direction de l'enfance, de la jeunesse et de

l'éducation, par son Service des écoles, a proposé des chiffres, et la création d'un certain nombre de classes. Ces chiffres ont toujours été exacts. Il n'y a aucune raison de penser que les variables que nous prenons en considération pour décider de l'augmentation du nombre de classes ne soient pas justes. Cette année, nous travaillons avec le SCRIS et avec le Canton. Si nous voulons augmenter la dotation en classes, nous devons avertir les autorités cantonales et le Service des constructions scolaires, et ils évaluent avec nous si c'est nécessaire ou non. C'est un de leurs rôles. Nous leur avons soumis la planification, qui a été agréée. Les chiffres que vous avez donnés sont connus. Je rappellerai simplement que si vous divisez 290 élèves par 20, ça fait un certain nombre de classes. Effectivement, elles ne se trouveront pas toutes à Villamont, parce que tous les élèves ne seront pas concentrés dans cet endroit. Vous avez vu que nous construisons maintenant à Verschez-les-Blanc, puisque là aussi, il y a... (*S'interrompt.*)

(*Le micro tombe... rires, brouhaha... interruption.*) Vous l'aurez tous compris, c'est un ancien municipal en charge de l'Enfance, de la Jeunesse et de l'Education, qui a dû faire beaucoup de planifications, qui a pris le pied de sa chaise dans le cordon du micro! Ce n'est pas grave.

(*Reprend.*) En termes de planification, disais-je, les chiffres et les variables que nous utilisons pour décider du nombre de classes supplémentaires à construire sont proposés par nos services, vérifiés au niveau cantonal. Ils dépendent effectivement des chiffres du SCRIS. Nous n'avons pas de classes surnuméraires, nous travaillons au plus juste. Par exemple à Prélaz, nous avons quatre classes en location et nous louons encore plusieurs autres salles dans des bâtiments privés. Ce sont ces classes qui seraient supprimées en premier le jour où il faudrait diminuer. Mais maintenant les emplacements sont absolument coordonnés dans toute la ville.

Concernant les prévisions sur le nombre d'enfants: sur Lausanne, le pourcentage d'enfant par habitant est plus bas que dans le reste du canton. Mais, selon les études du SCRIS, si le nombre d'enfants risque de stagner dans le canton, il augmentera à Lausanne. Il n'y a donc aucun souci à avoir par rapport au nombre de classes: nous ne faisons pas dans le luxe, nous ne construisons pas et n'allons pas construire des classes inoccupées qui ne serviront à personne.

Voilà, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je vous recommande de voter cette augmentation du compte d'attente.

M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – Pour répondre à M. Ostermann, qui a parlé du rapport que j'ai eu le plaisir de rédiger, il a été dit très précisément dans le travail de la commission par M. Nicollier, directeur de l'école en question, que ce tiers de déplacements en moins concerne ceux d'élèves pendulaires entre Prélaz et Villamont. Comme il est directeur d'établissement, je pense qu'il sait quels sont

les élèves qui bougent d'une classe à l'autre, d'un lieu à l'autre et, personnellement, j'ai tout à fait confiance dans ces chiffres. Peut-être ma phrase était-elle un peu elliptique, mais qui veut faire un rapport concis fait parfois des ellipses.

Le président: – Merci. La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Je vais demander au président rapporteur de nous dire comment la commission a voté sur ce préavis.

M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – Avec plaisir. La commission a adopté l'unique conclusion de ce préavis par 8 oui et 1 abstention.

Le président: – Je vais vous faire voter. Celles et ceux qui acceptent cette conclusion lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Avec quelques abstentions éparses, vous avez accepté ce préavis. L'objet est liquidé.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le préavis N° 2005/46 de la Municipalité, du 30 juin 2005;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

d'autoriser l'augmentation du montant du compte d'attente ouvert puis augmenté par décisions municipales du 11 octobre 2001 et du 16 septembre 2004, en vue d'une étude destinée à l'élaboration d'un projet de réfection, de transformations et d'agrandissement du collège de Villamont, en le portant de Fr. 350'000.– à Fr. 1'900'000.–. Ce compte sera balancé par prélèvement sur le crédit d'ouvrage qui sera sollicité ultérieurement par voie de préavis.

Le président: – M. Hubler reste à la tribune car nous prenons le point 10 de l'ordre du jour, préavis N° 2005/55, «Zone sportive de Vidy. Création d'un <bowl>».

Zone sportive de Vidy

Création d'un «bowl»

Préavis N° 2005/55

Lausanne, le 1^{er} septembre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 880'000 francs pour la création d'un «bowl» pour la pratique du skate-board et autres activités de glisse dans la zone sportive de Vidy.

2. Préambule

Les vingt dernières années ont été le témoin de l'émergence d'une nouvelle culture sportive, de la création non plus de sports au sens strict, mais d'activités sportives. Quasi-cultures alternatives dans certains cas (en particulier le roller et le skate), ces mouvements se caractérisent par leur diversification (du roller in-line au vélo tout terrain, en passant par la grimpe, le snow-board, etc.), leur caractère souvent extrême, leur individualisation (rejet des structures sous toutes leurs formes) et leur délocalisation. Les pratiques se font en dehors des stades ou des salles, la ville dans son ensemble devient un lieu de pratique. Il y a prise de possession et refus des contraintes. Dans les activités qui ont pour cadre la rue/«street» (l'anglais étant la langue de référence en la matière), on peut distinguer, outre les activités de «glisse» (le roller et le skate-board), des dérivés des sports collectifs (streetbasket¹, streethockey) et des sports individuels (jogging, walking, BMX, VTT).

Ces «sports» génèrent de nouveaux besoins, auxquels les collectivités publiques doivent répondre par des services et des prestations eux-mêmes nouveaux, au même titre qu'elles répondent aux clubs et aux fédérations «traditionnelles».

Lausanne l'a bien compris et, depuis de nombreuses années, elle est citée en exemple. Sa topographie a conduit naturellement les adeptes de la glisse urbaine à faire leurs les rues et pentes de notre cité. Une rapide prise de conscience du phénomène et une recherche du dialogue de la part de l'administration communale ont permis non seulement de trouver un modus vivendi mais aussi, et surtout, de collaborer (prévention, usage de la voie publique, mobilier urbain, etc.), faisant de Lausanne un modèle reconnu en Suisse et à l'étranger.

Relevons également les efforts faits en faveur des autres sports de rue par la mise à disposition d'installations et d'équipements (pour le streetball par exemple) ou la création de parcours et leur intégration dans des manifestations sportives «classiques» (par exemple le VTT à Mauverney est intégré à la «Journée lausannoise du vélo»; le walking avec de nombreux parcours en ville et qui, après le «Marathon de Lausanne», sera proposé en 2006 aux participants des «20 km de Lausanne»). Le développement et la création d'équipements sportifs prenant en compte les pratiques sportives urbaines ou spécifiques à ces pratiques sont inscrits dans le Plan Directeur du Sport².

¹ Le basketball de rue est usuellement appelé «streetball»; cependant, cette appellation est propriété d'Adidas.

² Rapport-préavis N° 2002/22 du 23 mai 2002, «Plan Directeur du Sport. (...)», BCC 2002, T. II, principe 21, objectif 39, p. 681.

3. Le «bowl» de Vidy

Qu'est-ce qu'un «bowl»? Littéralement traduit de l'anglais, il s'agit d'une construction enterrée ressemblant à un bol, qui, de par ses formes (courbes, angles, pentes), permet l'exécution de figures diverses avec un skate-board (et plus difficilement avec des rollers in-line ou des BMX). A l'origine, les skaters utilisaient des piscines vidées à la mauvaise saison ou abandonnées.

En Europe, la référence en la matière est Marseille. Ce bowl, inauguré en 1991, comprend plusieurs surfaces plus ou moins profondes (maximum 2,7 m), plus ou moins sinueuses, liées entre elles et de formes différentes (vasques, ovales fermés ou non). En Suisse, rares sont les constructions de ce genre. La dernière en date à avoir été réalisée est celle de Lugano, inaugurée en 2002, et dont l'architecte a dessiné les plans du projet lausannois.

Pour beaucoup, en particulier dans les milieux du skate et de la glisse, il était évident que Lausanne, un des «spots» (lieu de pratique) parmi les plus réputés, se devait de disposer d'un bowl. Encore fallait-il trouver le lieu qui réponde aux contraintes architecturales d'une telle installation et satisfasse les utilisateurs, sans provoquer une augmentation des nuisances pour le voisinage. La zone sportive de Vidy, plus particulièrement la partie située entre le stade Pierre-de-Coubertin et le camping de Vidy, répond à ces conditions. Sur ce site, très fréquenté à la belle saison par les joueurs de beach volley et les skaters (une rampe est à disposition toute l'année), le projet prévoit la réalisation de quatre bols de diamètres semblables mais de profondeurs différentes, reliés entre eux, deux «boxes» (structures rectangulaires incurvées et de profondeurs variables) formant un «U» et un long bassin incurvé de forme ovale. Des gradins seront aménagés au nord du bowl en profitant de la forme naturelle du terrain. L'ensemble de la zone sera, pour des raisons de sécurité, clôturée.

Ce «bowl» a été conçu avec les utilisateurs et de façon à répondre à leurs attentes. Ils ont été associés dès le départ aux différentes phases d'élaboration du projet au sein d'un groupe de travail comprenant également le Service des sports et celui de la jeunesse et des loisirs.

4. Travaux

La construction des divers éléments décrits au chapitre précédent nécessitera

- de supprimer le revêtement bitumineux existant;
- de remblayer les surfaces concernées de façon à ce qu'elles supportent le poids des constructions;
- de poser et de bétonner des armatures métalliques afin de créer les différents obstacles;
- de mettre en place des équipements favorisant la glisse (rampes, tubes, glissières);
- de déplacer les mâts d'éclairage existants.

Devisé à 880'000 francs, le coût des travaux, dont la durée est estimée à 6 mois, se décompose comme suit:

CFC	Désignation des travaux	Coût	Totaux
1	Travaux préparatoires		21'000.–
10	Etudes géotechniques	1'000.–	
11	Préparation du terrain	20'000.–	
4	Aménagements extérieurs		851'000.–
40	Mise en forme du terrain	151'000.–	
41	Constructions	525'000.–	
42	Jardins (clôturage)	54'000.–	
44	Installations (électricité)	16'000.–	
49	Honoraires	105'000.–	
5	Frais secondaires		8'000.–
51	Autorisations & taxes	2'500.–	
52	Echantillons, maquettes, reproductions	2'500.–	
56	Autres frais secondaires	3'000.–	
	MONTANT TOTAL		880'000.–

5. Exploitation

Bien que clôturée pour des raisons de sécurité et afin de délimiter la zone concernée, cette installation sera en libre-accès de 08 h 00 à 22 h 00, tous les jours de la semaine. Elle attirera des usagers expérimentés et de nombreux jeunes ainsi que des débutants. Compte tenu des risques existants, l'accès au bowl pour ces différentes catégories d'usagers, et notamment pour les plus jeunes et les moins expérimentés, pourrait être assuré en toute sécurité par la présence sur place, les mercredis, samedis, dimanches et pendant les vacances d'été, du personnel de *La Fièvre*, association pour le développement des sports urbains, reconnue d'utilité publique et qui gère actuellement le Skate-Park à Sévelin 36. Ce personnel pourrait ainsi veiller au respect des règles de sécurité liées à la pratique du skate-board et développer des actions d'information et de prévention des accidents. L'association propose de mettre à disposition une roulotte (25 m²) pour le stockage de matériel divers (premiers secours, entretien).

6. Aspects financiers

6.1 Charges financières

Calculée sous la forme d'annuités constantes au taux de 4¼% pendant 10 ans, la charge financière annuelle s'élève à 110'000 francs.

6.2 Charges d'exploitation

Les frais d'entretien de cette installation pourront être compris dans ceux de la zone sportive de Vidy et, par conséquent, la réalisation du bowl n'aura aucune incidence sur l'effectif du personnel communal. Quant au nombre total d'heures de moniteurs/trices nécessaire pour assurer une présence de *La Fièvre* comme celle décrite au chapitre 5, il est estimé par le Service de la jeunesse et des loisirs à 1'500, ce qui correspond, sur la base du tarif horaire en vigueur auprès de ce service, à un montant de 36'000 francs. La Municipalité propose, dès 2006, d'augmenter de cette somme la subvention annuelle octroyée à cette association au travers du budget de fonctionnement du Service de la jeunesse et des loisirs.

6.3 Compte d'attente

Par sa communication du 22 mars 2005³, la Municipalité a informé le Conseil communal de l'ouverture d'un compte d'attente de 80'000 francs. A ce jour, le compte N° 3800.581.309 accuse une dépense de 60'000 francs qui sera balancée par prélèvement sur le crédit d'investissement du patrimoine administratif, objet du présent préavis.

6.4 Plan des investissements

Le plan des investissements pour les années 2005-2006 prévoit un montant de 700'000 francs pour la réalisation en 2005 et 2006 des travaux susmentionnés. La différence entre ce montant et celui qui est demandé provient de la difficulté à estimer les coûts de tels travaux sur un site aussi particulier (surface prise sur le lac dans les années soixante).

6.5 «Planisport»

Dans son rapport-préavis N° 2005/28 du 4 mai 2005, «Planisport. Planification des investissements en matière d'installations sportives. Réponse à la motion Alain Bron», la Municipalité plaçait la réalisation de ce bowl dans ses objectifs à court terme.

6.6 Subventions

Les travaux présentés dans ce préavis feront l'objet d'une demande d'aide auprès de la Commission cantonale du fonds du sport (anciennement Commission du Sport-Toto); les éventuelles aides perçues seront portées en amortissement du crédit sollicité.

³BCC 2005-2006, T. I, pp. 919 ss.

7. Conclusions

Vu ce qui précède, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2005/55 de la Municipalité, du 1^{er} septembre 2005 ;
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'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 880'000 francs destiné à la création d'un «bowl» pour la pratique du skate-board et autres activités de glisse dans la zone sportive de Vidy ;
2. d'amortir annuellement la somme prévue sous chiffre 1 à raison de 88'000 francs par le budget de culture, sports, patrimoine, Service des sports, rubrique 3800.331 ;
3. de faire figurer sous la rubrique 3800.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit mentionné sous chiffre 1 ;
4. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais d'études par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 1 ;
5. de porter en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1 les subventions qui pourraient être accordées ;
6. d'allouer à la Municipalité un crédit spécial de fonctionnement 2006 de 36'000 francs à inscrire sous la rubrique 5610.365 «Subventions versées à des institutions privées» de la Direction enfance, jeunesse et éducation destiné à la prise en charge des frais de moniteurs/trices présent(e)s sur le site du bowl par l'association La Fièvre.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche

Rapport

Membres de la commission: M. Alain Hubler (POP), rapporteur, M. Roger Cosandey (Soc.), M. Pierre Dallèves (Lib.), M^{me} Josianne Dentan (Rad.), M^{me} Marie-Josée Gillioz (Rad.), M. Albert Graf (VDC), M. Jean Meylan (Soc.), M. Roland Rapaz (Soc.).

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 mercredi 12 octobre 2005 de 16 h 00 à 17 h 00 au bâtiment administratif de Chauderon 9, dans la salle de conférence de Culture, sport et patrimoine. Elle a siégé dans la composition suivante: M^{mes} Josianne Dentan et Marie-Josée Gillioz (en remplacement de M. B. Zahnd), MM. Roger Cosandey (en remplacement de M. R. Philippoz), Pierre Dallèves, Albert Graf, Jean Meylan (en remplacement de M. B. Pellaton), Roland Rapaz (en remplacement de M. J.-C. Bettens) et Alain Hubler, rapporteur. M. François Huguenet était excusé.

La Municipalité et l’administration étaient représentées par M^{me} Brigitte Guidollet, cheffe du Service de la jeunesse et des loisirs de la DEJE, MM. Jean-Jacques Schilt, directeur de Culture, Sports, Patrimoine, Pascal Blanc, adjoint au chef du Service des sports, et Nicolas Pittet, également adjoint au chef du Service des sports, qui a assuré la prise des notes de séance et en est vivement remercié.

Après les salutations et présentations d’usage et en regrettant que le mot «bowl» n’ait pas d’équivalent français⁶, le directeur de Culture, sports et patrimoine explique que ce type d’installation manque à Lausanne et qu’elle est demandée et attendue par une grande partie des jeunes sportifs, qu’ils soient ou non des pratiquants chevronnés ou exclusifs des sports de glisse.

Généralités sur le préavis

Lors de la discussion générale d’entrée en matière, les commissaires ont pu prendre connaissance de photos du bowl de Lugano et d’une simulation 3D du projet lausannois⁷. Ils ont aussi pu apprendre que Lugano et Marseille possèdent des installations de ce type.

La discussion a ensuite porté sur la nécessité de cette réalisation et sur les problèmes de sécurité.

Nécessité du bowl

A un commissaire qui se pose la question de savoir si un tel investissement répond à une priorité, le municipal en charge

des sports répond que si la création de ce bowl de 45 mètres sur 30 n’est pas une «nécessité vitale», elle correspond à un besoin exprimé et fait partie du plan des investissements. Par ailleurs, cette réalisation a aussi pour ambition d’inciter les skateurs à se détourner du mobilier urbain, donc de l’économiser.

Même s’ils ne sont pas toujours organisés en fédérations «classiques», les sports de glisse ne constituent pas un phénomène de mode. De nombreuses compétitions internationales sont organisées depuis plusieurs années et Lausanne est connue pour être un «spot» des amateurs de glisse.

Le montant de la réalisation relativement élevé est dû au fait que les structures en béton nécessitent une technique coûteuse leur permettant de résister aux contraintes physiques propres à ces sports.

Il faut souligner que la réalisation du bowl ne diminuera pas la surface dévolue au beach-volley ou à un autre sport.

Problèmes de sécurité

Du point de vue de la *sécurité «extérieure»*, l’existence d’un bowl bien conçu devrait avoir un effet attracteur pour les sportifs qui, ainsi, se désintéresseraient du mobilier urbain. Contrairement à Lugano, où la police a «prié» les skateurs de n’utiliser plus que le bowl, la géographie et la taille de la ville de Lausanne ne permettent pas de contraindre tous les plancheurs et patineurs à descendre au bas de la ville pour s’entraîner.

Pour ce qui concerne la *sécurité «intérieure»*, force est de reconnaître que les sports de glisse, comme tous les sports de mouvement, présentent certains risques. Cependant, les permanences organisées par l’association «La Fièvre» sont conçues pour minimiser ces risques et pour fournir un appui pédagogique en ce qui concerne la prévention des accidents, la formation et l’apprentissage de ce sport. Relevons que le bowl de Lugano ne propose pas cette permanence. La cohabitation entre les différents sports n’est généralement pas problématique, car elle est réglée par des codes qui échappent à tout un chacun, mais qui existent bel et bien. L’expérience du skatepark de Sévelin est d’ailleurs là pour le prouver.

Pour éviter un usage nocturne intempestif ou/et dangereux, le bowl, qui sera entouré de grillage, sera fermé à clé la nuit et, bien évidemment, son éclairage hors service.

Après une discussion préalable qui a permis de défricher la grande partie du préavis, la commission passe à l’étude du préavis point par point.

Examen du préavis

3. Le «bowl» de Vidy

Le bowl de Lugano possède une clôture plus élevée que celui de Lausanne, car il est bordé par une route et des

⁶A part le terme «bol» conseillé par l’Office québécois de la langue française. Voir à ce sujet le site du Grand dictionnaire terminologique de la langue française: <http://www.granddictionnaire.com/>

⁷Une reproduction de ce dernier à l’état brut, soit sans les décorations peintes est accessible ici: <http://www.vaud.org/conseil.html> jusqu’à la séance du Conseil communal.

terrains de football. A Lausanne, le but de la clôture est plus de marquer l'entrée dans un lieu particulier que d'empêcher à tout prix toute intrusion. Faire de cette installation un lieu hermétiquement clos serait de toute façon illusoire. Des panneaux munis de pictogrammes signalant les mesures de sécurité et les dangers sont prévus.

4. Travaux

La décoration du béton sera assurée par des graffeurs pour lesquels un concours sera organisé. En ce qui concerne les formes du bowl, il est utile de souligner que le projet a été réalisé de bout en bout avec les futurs utilisateurs et correspond à leurs attentes. Pour ce qui est de son entretien, des coups de pinceaux à intervalles réguliers seront nécessaires.

5. Exploitation

L'ouverture du bowl pourra être assurée par les employés de la ville qui travaillent au Stade Pierre-de-Coubertin. Sa fermeture sera assurée par une société de surveillance lorsqu'il n'y aura pas d'employé de la ville en fonction à ce moment-là.

La présence des animateurs de «La Fièvre» correspond, pour le bowl de Vidy, à une charge prévisionnelle de Fr. 36'000.– par année. Cette association est subventionnée à hauteur de Fr. 315'000.– pour l'animation du skatepark de Sévelin. En fonction de la variation et du transfert de fréquentation dans l'une ou l'autre de ces structures, ces subventions devraient être revues et affinées.

6.6 Subventions

Il n'est pas encore possible de déterminer le montant de la subvention qui sera perçu de la part de la Commission cantonale du fonds du sport car il est calculé sur le montant effectif des travaux. Cependant, selon le directeur de Culture, Sports, Patrimoine cette subvention est quasiment assurée.

Conclusion

La commission choisit de voter les six conclusions en bloc et les approuve à l'unanimité des huit membres présents.

Le président : – Merci, avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport ?

M. Alain Hubler (POP), rapporteur : – Non, Monsieur le Président.

Le président : – J'ouvre la discussion.

Discussion

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Cette structure massive en béton est-elle vraiment nécessaire dans une ville en

pente comme Lausanne ? Il semble que ce soit effectivement le cas. Pour la planche à roulettes, les pentes raides ne sont pas l'idéal. Il lui faut plutôt des ondulations douces, des rampes et autres bancs publics. Donc le «bowl» que propose la Municipalité répond bel et bien à un besoin. Les *skaters* lausannois attendent d'ailleurs cette installation avec impatience. Vingt-neuf arbres devront malheureusement être abattus pour permettre la construction du «bowl». Mais la plupart sont des peupliers plantés avant l'Exposition nationale. Ils devaient de toute façon être remplacés et ils le seront, nous a-t-on assuré. Les Verts sont donc dans leur majorité favorables au projet de la Municipalité.

Le président : – Merci, Madame. La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Est-ce que la Municipalité désire intervenir ? Ce n'est pas le cas. Je demande au président de la commission de nous dire comment elle s'est déterminée.

M. Alain Hubler (POP), rapporteur : – Bien volontiers. La commission a choisi de voter les six conclusions en bloc et les a approuvées à l'unanimité des huit membres présents.

Le président : – Est-ce qu'il y a une opposition à ce que je vous fasse voter les six conclusions en bloc ? Ce n'est pas le cas. Je le fais donc : celles et ceux qui acceptent les six conclusions de ce préavis lèvent la main. Avis contraires ? Abstentions ? Il y a deux abstentions, mais ce préavis a été accepté très largement.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le préavis N° 2005/55 de la Municipalité, du 1^{er} septembre 2005 ;
- vu 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'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 880'000.– destiné à la création d'un «bowl» pour la pratique du skateboard et autres activités de glisse dans la zone sportive de Vidy ;
2. d'amortir annuellement la somme prévue sous chiffre 1 à raison de Fr. 88'000.– par le budget de Culture, Sports, Patrimoine, Service des sports, rubrique 3800.331 ;
3. de faire figurer sous la rubrique 3800.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit mentionné sous chiffre 1 ;
4. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais d'études par prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 1 ;

5. de porter en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1 les subventions qui pourraient être accordées;
6. d'allouer à la Municipalité un crédit spécial de fonctionnement 2006 de Fr. 36'000.– à inscrire sous la rubrique 5610.365 «Subventions versées à des institutions privées» de la Direction enfance, jeunesse et éducation destiné à la prise en charge des frais de moniteurs/trices présent(e)s sur le site du bowl par l'association La Fièvre.

Le président: – Nous reprenons le cours normal de l'ordre du jour. Je vais demander à M. Hubler de rester encore pour examiner le point 4 – je vais prendre le point 4 avant le point 3, mais je pense que personne ne sera choqué – le postulat de M. Jacques Pernet, «Pour une <boucle> au centre ville?».

Postulat (ex-motion) de M. Jacques Pernet:
«Pour une <boucle> au centre-ville?»⁸

Rapport

Membres de la commission: M. Alain Hubler (POP), rapporteur, M. Eddy Ansermet (Rad.), M. Albert Graf (VDC), M. Jean Meylan (Soc.), M. Jacques Pernet (Rad.), M. Pierre Santschi (Les Verts), M^{me} Michelle Tauxe-Jan (Soc.), M^{me} Isabelle Truan (Lib.).

Municipalité: M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux.

Rapport photocopié de M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – La commission s'est réunie le vendredi 1^{er} juillet 2005 de 10 h 00 à 10 h 55 au bâtiment administratif de Beau-Séjour 8, dans la salle 514. Elle a siégé dans la composition suivante: M^{mes} Michelle Tauxe-Jan et Isabelle Truan (en remplacement de M. P. Dallèves), MM. Eddy Ansermet (en remplacement de M. J.-P. Bébox), Albert Graf, Jean Meylan (en remplacement de M. R. Rapaz), Jacques Pernet, Pierre Santschi, Antoine Verdon (en remplacement de M. C. Bonnard) et Alain Hubler, rapporteur.

La Municipalité et l'Administration étaient représentées par M^{me} Paola Tirelli, assistante au Service des routes et de la mobilité, qui a assuré la prise des notes de séance et en est vivement remerciée, MM. Olivier Français, directeur des Travaux, Pierre-Alain Matthey, chef du Service des routes et de la mobilité, et José-Angel Gonzalez, chef de l'Office de la mobilité.

Après les salutations et les présentations, la parole est donnée au motionnaire pour qu'il puisse présenter sa motion et en expliciter les intentions.

Selon M. Pernet, si l'idée d'une boucle au centre-ville n'est pas nouvelle, le tracé qu'il propose l'est. Dans ces conditions, une analyse technique fine doit doubler l'analyse purement politique. Sa proposition vise à intégrer les différents modes de déplacement: transports publics et voitures, mais aussi mobilité douce (piétons et vélos).

La discussion générale qui s'ensuit est l'occasion pour chaque commissaire d'exprimer son point de vue, ses connaissances et ses choix politiques et techniques en matière de gestion de la circulation.

Pour l'un d'entre eux, cette proposition a un goût de réchauffé et il serait irresponsable de renvoyer cette motion à la Municipalité en raison de la surcharge de travail qu'elle imposerait à l'Administration.

Aux yeux d'un autre, elle a le mérite de demander une étude visant à désengorger le centre-ville. Elle pose aussi la question de l'opportunité de créer un giratoire au carrefour Sévelin-Provence.

Selon un troisième, il est peu vraisemblable que cette boucle soit réalisable et elle amènerait plus d'inconvénients que d'avantages.

Un quatrième y voit une entrave supplémentaire au trafic automobile.

Enfin, un commissaire demande que la prise en considération se fasse de manière élargie et sans a priori politique ou technique. Il propose que soit envisagée la solution d'une voie à sens unique centrale pour véhicules privés larges, bordée de part et d'autre de voies bus et deux-roues motorisés ou non. Il suggère en outre que ce concept soit envisagé non seulement pour la boucle préconisée par le motionnaire, mais également pour les routes lausannoises ayant un gabarit suffisant, par exemple et notamment, pour les avenues de la Gare et de Ruchonnet.

Le municipal en charge des Travaux rappelle que s'il y a étude et réalisation éventuelle, tout cela devra se faire en tenant compte du réseau tl 08 et que le carrefour pont Chauderon-Tivoli-Cécil constituera un gros problème à régler, tout comme celui de la gare en cas d'extension de la boucle.

Un commissaire propose un délai de deux ans pour traiter cette proposition. Compte tenu de la nécessité de coordonner cette étude avec l'introduction du réseau tl 08, la plupart des commissaires dont le motionnaire acceptent ce délai.

Vote

Au final, la commission:

⁸BCC 2005-2006, T. I (N° 1), pp. 90 ss.

- accepte la prise en considération de la motion par 8 voix «pour» et 1 «contre»,
- accepte le délai de deux ans par 7 voix «pour» et 2 abstentions.

En accord avec le motionnaire, cette motion déposée au sens de l'ancienne Loi sur les Communes a été transformée en postulat au sens de la nouvelle Loi. Aucun commissaire ne s'y étant opposé, cette «mutation» a pu s'opérer sans réunir une nouvelle fois la commission.

Pour mémoire on trouvera l'information du Secrétariat du Conseil communal à propos des nouvelles dispositions de la Loi sur les communes en matière de droit d'initiative des membres du Conseil ici : <http://www.vaud.org/conseil.html>

On y trouvera aussi un document intitulé «Charge de trafic jour ouvrable, évolution 1970-2000» concernant la boucle proposée.

Le président: – Monsieur le Président rapporteur, avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – Oui, une petite précision. Conformément aux nouvelles dispositions en matière de procédure du Conseil communal, j'ai demandé à M. Pernet s'il acceptait de transformer sa motion en postulat, ce qu'il a fait. J'ai consulté tous les membres de la commission, qui ont accepté cette transformation de la motion Pernet en postulat Pernet. Donc tout est bien dans le meilleur des mondes.

Le président: – Espérons, merci. J'ouvre la discussion pour la prise en considération du postulat Pernet «Pour une <boucle> au centre-ville?».

Discussion

M. Nicolas Gillard (Rad.): – Je ne vous cache pas que les représentants des groupes radical, libéral et PDC se méfient des boucles à sens unique que l'on présente périodiquement comme la panacée pour réguler le trafic urbain, à Lausanne comme ailleurs. Une boucle peut en effet, par définition, étrangler bien plus qu'elle ne libère. De manière plus générale, les groupes réunis au sein de Lausanne-Ensemble¹⁰ s'interrogent, c'est le moins qu'on puisse dire, sur l'opportunité et les conséquences, notamment économiques, des décisions prises et à prendre en matière de trafic automobile en ville de Lausanne.

Nous considérons que le maître mot en matière de trafic est la fluidité et la liberté, pas l'interdiction. A notre sens, la

¹⁰Dénomination choisie par les partis radical, libéral et démocrate-chrétien en vue des élections communales de 2006. Elle n'a cependant pas d'existence institutionnelle dans le cadre de la législature actuelle, puisque l'appellation des groupes politiques siégeant au Conseil doit être identique à celle des listes officiellement déposées selon les dispositions de la LEDP.

fluidité et les possibilités de parcage qui doivent l'accompagner sont notamment deux éléments parmi d'autres susceptibles d'aider notre commerce très urbain, face aux poids lourds de la périphérie. C'est dire si le postulat examiné a été discuté âprement au sein de nos groupes puisqu'il évoque, mais ne fait qu'évoquer à titre d'exemple, la forme de la boucle comme un des circuits à étudier en vue de fluidifier le trafic.

Finalement, nos groupes ont décidé de soutenir fermement ce postulat qui a l'immense mérite de poser la question de la fluidité et de presser nos édiles d'y apporter une réponse concrète en vue de faciliter le trafic urbain, non pas de le ralentir ou de le limiter. C'est ainsi que les groupes réunis au sein de LausanneEnsemble ont compris la démarche. C'est dans ce sens et à cette fin que la très grande majorité des membres de nos groupes vont voter en faveur dudit postulat pour une plus grande fluidité et en faisant le vœu qu'aucune boucle, aussi séduisante soit-elle, n'étrangle nos automobilistes.

Le président: – Merci, Monsieur. La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Je vous fais voter sur la prise en considération du postulat Pernet. Celles et ceux qui acceptent... Pardon! Excusez-moi. Les déterminations de la commission. Je vais un peu trop vite...

M. Alain Hubler (POP), rapporteur: – Les déterminations de la commission: nous nous sommes prononcés sur deux points. Le premier, c'est la prise en considération du postulat – d'ailleurs dans le rapport il est toujours mentionné «motion», je vous prie de m'en excuser. Cette prise en considération a été acceptée par huit voix pour et une contre. L'autre point abordé, c'est le délai de réponse: fixé à deux ans, il a été accepté par sept voix et deux abstentions.

Le président: – Merci, Monsieur. Cette fois-ci je vous fais voter. Celles et ceux qui acceptent la prise en considération de ce postulat lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Avec quelques avis contraires, vous avez très largement accepté ce postulat. Je vous fais voter sur le délai de deux ans proposé par la commission. Celles et ceux qui acceptent ce délai lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A une extrême majorité, vous avez accepté ce délai. Cet objet est liquidé, merci M. Hubler, au revoir.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le postulat de M. Jacques Pernet: «Pour une <boucle> au centre ville?»;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide:

de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Le délai imparti

à la Municipalité pour répondre audit postulat est fixé à deux ans.

Le président : – Je vais prendre maintenant – on va aller dans l'ordre car finalement il n'y a pas tellement de points à l'ordre du jour – le point 3 de l'ordre du jour, initiative de M. Alain Bron, «Pour l'application du «Principe de Genève» par la Ville de Lausanne». J'appelle à la tribune M. Nicolas Gillard, président rapporteur de la commission.

Motion de M. Alain Bron : «Pour l'application du «Principe de Genève» par la Ville de Lausanne»¹¹

Rapport

Membres de la commission: M. Nicolas Gillard (Rad.), rapporteur, M. Alain Bron (Soc.), M^{me} Alma Bucher (VDC), M^{me} Monique Cosandey (Soc.), M. Pierre Dallèves (Lib.), M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts), M. Gianni John Schneider (Soc.), M. Serge Segura (Rad.).

Municipalité: M. Daniel Brélaz, syndic.

Rapport photocopié de M. Nicolas Gillard (Rad.), rapporteur : – La Commission s'est réunie le 24 août 2005 dans la composition suivante: M^{mes} Monique Cosandey, Elisabeth Müller, Alma Bucher et MM. Alain Bron, Serge Segura, Gianni Schneider, Pierre Dallèves et Nicolas Gillard (rapporteur).

La Municipalité était représentée par M. le syndic, Daniel Brélaz, M. Jean-Pierre Allamand, chef du Service des études générales et des relations extérieures (SEGRE), et M^{me} Véréna Jacques, secrétaire, SEGRE, que la commission remercie pour la qualité de ses notes de séance.

La motion discutée tend à ce que les appels d'offres en matière informatique et de télécommunication de la ville de Lausanne obéissent au Principe de Genève.

Le Principe dit de Genève a été mis sur pied en 2003, sous l'égide de l'UIT, Union Internationale des Télécommunications, entité dépendant de l'ONU et basée à Genève. Le Principe de Genève tend à réduire la fracture numérique, c'est-à-dire le fossé se creusant entre les pays développés et les pays du Tiers Monde en matière de technologie numérique et de l'informatique. Les institutions publiques qui adhèrent au Principe de Genève s'engagent à requérir, dans leur soumission de marchés numériques et informatiques, que l'adjudicataire verse 1% de la transaction à un fonds dit de solidarité numérique. Le fonds est géré par une fondation installée à Genève et dont le Conseil est composé de représentants de gouvernements nationaux, du secteur

privé et de la société civile, notamment des représentants d'entreprises et de villes.

Les discussions de la commission se sont orientées dans trois directions différentes: a) la structure du fonds, son contrôle et son utilisation; b) l'impact du prélèvement suggéré aux entreprises sur le marché de l'informatique, notamment la refacturation de ce pour-cent aux collectivités publiques par un biais détourné et le rôle respectif des grandes entreprises internationales et des sociétés locales; c) les initiateurs et destinataires finaux de ce fonds et les risques liés à ceux-ci.

S'agissant du fonctionnement du fonds, plusieurs commissaires estiment que, malgré qu'il soit récent, confiance doit lui être accordée: le jeu en vaut la chandelle; l'expérience doit être entreprise et les garanties institutionnelles sont suffisantes.

Concernant l'impact du pourcentage sur le marché informatique et sa refacturation aux institutions publiques, un commissaire estime que ce type de pratique est de nature à fausser quelque peu la concurrence: les petites sociétés locales doivent faire un sacrifice qui profite finalement aux grosses sociétés internationales auxquelles seront au final attribués les marchés par les pays du Tiers Monde. De l'avis du motionnaire et de la Municipalité, il est difficile d'estimer précisément quelle serait la charge qui serait finalement reportée sur les collectivités publiques, en l'espèce la Ville de Lausanne, probablement de l'ordre de 0,5% pour Lausanne, c'est-à-dire un montant relativement faible sur une base annuelle.

La plupart des commissaires estiment que le Principe de Genève constitue par ailleurs une institution louable. Certains s'interrogent finalement à propos des destinataires de l'aide et sur l'emploi qui sera fait des fonds: les institutions politiques des pays concernés, notamment en Afrique, ne fournissent pas les meilleures garanties à cet égard. Encore une fois, le motionnaire et plusieurs commissaires sont d'avis que le risque doit être pris et que qui ne fait rien n'a rien.

Au vote, la commission décide de prendre en considération la motion par quatre voix pour, un refus et trois abstentions.

Le président : – Monsieur le Président rapporteur, avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

M. Nicolas Gillard (Rad.), rapporteur : – Oui, Monsieur le Président. Un détail, qui n'en est pas un. La commission, au moment où elle s'est prononcée, a examiné une initiative «ancien régime». Elle n'a pas eu à se déterminer sur le nouveau système, soit motion, soit postulat. Il conviendrait donc que le motionnaire indique quelle forme il entend donner à son initiative, postulat ou motion, pour que nous soyons fixés et que la commission, le cas échéant, si une demande de renvoi était déposée, puisse trancher.

¹¹BCC 2005-2006, T. I (N° 1), pp. 88 ss.

Le président: – Merci. Monsieur le motionnaire, M. Alain Bron, vous avez la parole. Nous vous écoutons, Monsieur.

M. Alain Bron (Soc.): – Je crois que le texte de ma proposition est clair puisque je demande que la Municipalité applique dorénavant le Principe de Genève dans ses appels d’offre. Il s’agit d’une motion «nouveau style», donc d’une motion contraignante.

M. Serge Segura (Rad.): – Je prends note du choix du motionnaire et le terme employé ici est adéquat. Cependant, je m’interroge sur le rôle de la commission et en particulier sur la manière dont elle a siégé jusqu’à maintenant, dans la mesure où, lorsque nous avons évoqué l’initiative, alors ancien régime de M. Bron, nous l’avons envisagée sous l’angle «ancien», c’est-à-dire sous la forme d’une proposition non contraignante. Il me semble – ça me touche particulièrement – que la volonté du motionnaire modifie quelque peu l’impact qu’elle pourrait avoir. Dès lors il me paraît important que la commission puisse se déterminer et faire une proposition à ce Conseil sur la volonté du motionnaire. En conséquence je sollicite le renvoi du vote sur la motion elle-même à la prochaine séance, en application de l’art. 76 de notre règlement afin que la commission ait le temps de se déterminer sur ce point.

Le président: – Merci. L’art. 76 RCCL prévoit que dix membres peuvent demander le renvoi. Est-ce qu’il y a dix mains qui se lèvent pour demander ce renvoi? Manifestement c’est le cas. Cet objet est donc renvoyé à la prochaine séance. Je rends la commission qui se réunira attentive à l’art. 4 de la Loi sur les Communes qui trace le profil de la motion et du postulat lors de ses débats. Cet objet est liquidé.

—————

Nous allons prendre le point 5: Rapport-préavis N° 2005/36, «Mise en place d’une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21), 5^e partie: transports et mobilité. Réponse à six motions». J’appelle à la tribune M^{me} Sylvie Favre.

—————

Mise en place d'une politique de développement durable en ville de Lausanne (Agenda 21)

5^e partie: Transports et mobilité

Réponse à six motions

Rapport-préavis N° 2005/36

Lausanne, le 26 mai 2005

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet

Avec ce rapport-préavis, la Municipalité fait le point des diverses évolutions qu'a connues et que va connaître la politique lausannoise en matière de transports et de mobilité dans l'optique du développement durable.

A cette occasion, la Municipalité répond à l'ensemble des propositions en matière de transports et mobilité faites dans les conférences de consensus de «Quartiers 21», dans certains cas de manière définitive, dans d'autres en montrant les tendances évolutives de ces prochaines années.

La Municipalité présente également le Plan de mobilité de l'administration communale, diverses mesures d'accompagnement de la mise en service du m2, ainsi que les évolutions de la politique de desserte des transports publics ces prochaines années.

Enfin, la Municipalité précise le projet de l'agglomération Lausanne–Morges en matière de transports et de mobilité et répond à six motions.

Table des matières

1. Objet	944
2. Glossaire	948
3. Contenu du préavis	948
3.1 Introduction	949
4. «Quartiers 21»: réponses aux projets issus des conférences de consensus «mobilité» et «transports publics»	950
4.1 PA-MTP-1: Boulevard urbain sur la route de Chavannes	950
4.1.1 Objectif(s)	950
4.1.2 Description générale du projet	950
4.1.3 Réponse de la Municipalité	951

4.2	<i>PA-MTP-2: Des couloirs sécurisés pour les engins non motorisés</i>	951
4.2.1	Objectif(s)	951
4.2.2	Description générale du projet	951
4.2.3	Réponse de la Municipalité	951
4.3	<i>PA-MTP-3: Pédibus</i>	952
4.3.1	Objectif(s)	952
4.3.2	Description générale du projet	952
4.3.3	Réponse de la Municipalité	952
4.4	<i>PA-MTP-4: Priorité aux enfants devant les écoles</i>	953
4.4.1	Objectif(s)	953
4.4.2	Description générale du projet	953
4.4.3	Réponse de la Municipalité	953
4.5	<i>PA-MTP-5: Sécurité des piétons, notamment dans les zones piétonnes</i>	954
4.5.1	Objectif(s)	954
4.5.2	Description générale du projet	954
4.5.3	Réponse de la Municipalité	955
4.6	<i>PA-MTP-6: Créer des zones de rencontre (quartiers d'habitation, commerciaux et touristiques)</i>	956
4.6.1	Objectif(s)	956
4.6.2	Description générale du projet	956
4.6.3	Réponse de la Municipalité	957
4.7	<i>PA-MTP-7: Parcage dans les quartiers</i>	958
4.7.1	Objectif(s)	958
4.7.2	Description générale du projet	958
4.7.3	Réponse de la Municipalité	958
4.8	<i>PA-MTP-8: Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise</i>	958
4.8.1	Objectif(s)	958
4.8.2	Description générale du projet	959
4.8.3	Réponse de la Municipalité	959
4.9	<i>PA-MTP-9: Favoriser la fluidité des piétons et leur confort</i>	959
4.9.1	Objectif(s)	959
4.9.2	Description générale du projet	959
4.9.3	Réponse de la Municipalité	960
4.10	<i>PA-ULVP-3a: Aménager l'espace public pour les piétons</i>	961
4.10.1	Objectif(s)	961
4.10.2	Description générale du projet	961
4.10.3	Réponse de la Municipalité	961
4.11	<i>PA-MTP-10: Rouler vert – respirer l'air</i>	963
4.11.1	Objectif(s)	963
4.11.2	Description générale du projet	963
4.11.3	Réponse de la Municipalité	963
4.12	<i>PA-MTP-11: Développement des zones 30 km/h dans les centres de quartiers</i>	964
4.12.1	Objectif(s)	964
4.12.2	Description générale du projet	964
4.12.3	Réponse de la Municipalité	964
4.13	<i>PA-MTP-12: Intermodalité</i>	965
4.13.1	Objectif(s)	965
4.13.2	Description générale du projet	966
4.13.3	Réponse de la Municipalité	966
4.14	<i>PA-MTP-13: Réaffectation de la voirie</i>	967
4.14.1	Objectif(s)	967
4.14.2	Description générale du projet	967
4.14.3	Réponse de la Municipalité	967

4.15	<i>PA-MTP-14: Desserte par les transports publics</i>	969
4.15.1	Objectif(s)	969
4.15.2	Description générale du projet	970
4.15.3	Réponse de la Municipalité	970
4.16	<i>PA-MTP-15: Fréquence des transports publics</i>	970
4.16.1	Objectif(s)	970
4.16.2	Description générale du projet	971
4.16.3	Réponse de la Municipalité	971
4.17	<i>PA-MTP-16: Promotion des transports publics et communication</i>	971
4.17.1	Objectif(s)	971
4.17.2	Description générale du projet	971
4.17.3	Réponse de la Municipalité	972
4.18	<i>PA-MTP-17: Confort d'utilisation des transports publics</i>	973
4.18.1	Objectif(s)	973
4.18.2	Description générale du projet	973
4.18.3	Réponse de la Municipalité	974
4.19	<i>PA-MTP-18: Transports publics des zones foraines</i>	975
4.19.1	Objectif(s)	975
4.19.2	Description générale du projet	975
4.19.3	Réponse de la Municipalité	975
4.20	<i>CC-M-16: Transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air</i>	976
4.20.1	Objectif(s)	976
4.20.2	Description générale du projet	976
4.20.3	Réponse de la Municipalité	976
4.21	<i>CC-TP-7: Politique tarifaire</i>	976
4.21.1	Objectif(s)	976
4.21.2	Description générale du projet	976
4.21.3	Réponse de la Municipalité	976
5.	Plan de mobilité de l'administration lausannoise	976
5.1	<i>Préambule</i>	976
5.1.1	«Quartiers 21» et plans de mobilité	976
5.1.2	Le Plan de mobilité d'entreprise	977
5.2	<i>Objectifs et mesures du plan de mobilité de l'administration communale</i>	977
5.3	<i>Diagnostic de la situation actuelle</i>	978
5.3.1	Mouvements pendulaires	978
5.3.2	Mouvements professionnels	978
5.4	<i>Description des mesures principales</i>	979
5.4.1	Hausse des loyers de stationnement	979
5.4.2	Transfert des déplacements professionnels sur un système d'auto-partage (Mobility)	979
5.4.3	Encouragement à l'utilisation des transports collectifs	979
5.5	<i>Catalogue de mesures</i>	979
5.5.1	Création d'un fonds «Plan de mobilité»	979
5.5.2	Auto-partage (système «Mobility»)	980
5.5.3	Transports publics: subventionnement de l'abonnement général «Mobilis»	980
5.5.4	Covoiturage: intégrer un site de covoiturage pour l'administration lausannoise	980
5.5.5	Deux-roues: favoriser l'usage du vélo	980
5.5.6	Marche: favoriser ce mode déplacement	981
5.5.7	Mise en place d'une cellule d'information et d'une campagne promotionnelle	981
5.6	<i>Calendrier de mise en œuvre</i>	981

6. «Réseau 08» des tl	981
6.1 Contexte général	981
6.2 Démarche de travail	982
6.3 Description du réseau	982
6.3.1 Caractéristiques principales	982
6.3.2 Modifications du réseau par secteur	983
6.4 Choix technologiques et parc de véhicules	983
6.5 Incidences financières du «Réseau 08»	984
6.5.1 Coûts et recettes	984
6.5.2 Participations des collectivités publiques	984
7. Projet de l'agglomération lausannoise	985
7.1 Le projet d'agglomération lausannoise	985
7.1.1 Transports publics	986
7.1.2 Transports individuels motorisés	986
7.1.3 Mobilité douce	986
7.2 Questions de mise en œuvre	986
8. Réponses aux motions	987
8.1 Grégoire Junod, pour un prolongement de la ligne de bus N° 15	987
8.1.1 Rappel de la motion	987
8.1.2 Réponse de la Municipalité	987
8.2 Antoine Rudasigwa, pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV	987
8.2.1 Rappel de la motion	987
8.2.2 Réponse de la Municipalité	987
8.3 Yves-André Cavin, introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains (Vers-chez-les-Blanc)	989
8.3.1 Rappel de la motion	989
8.3.2 Réponse de la Municipalité	989
8.4 Florence Germond demandant un plan de mesures d'accompagnement au m2	990
8.4.1 Rappel de la motion	990
8.4.2 Historique	990
8.4.3 Réponse de la Municipalité	990
8.5 Florence Germond, pour un plan de mobilité d'entreprise pour la ville de Lausanne	993
8.5.1 Rappel de la motion	993
8.5.2 Problématique	993
8.5.3 Réponse de la Municipalité	993
8.6 Jean-Christophe Bourquin et Florence Germond, des tl remonte-pente pour les vélos	994
8.6.1 Rappel de la motion	994
8.6.2 Problématique	994
8.6.3 Réponse de la Municipalité	995
9. Agenda 21 – modification du règlement	996
10. Conclusions	996
Annexe 1: Plan du réseau tl 08, lignes urbaines*	
Annexe 2: Réseau tl 08, fréquences	998
Annexe 3: Réseau tl 08, répartition de l'indemnité de subvention du réseau routier urbain	999

*Les plans ne sont pas reproduits dans le bulletin.

2. Glossaire

- BAM: Bière Apples Morges
- Bike + R: parc relais entre transports publics et vélos (idem P+B)
- CC: Conférences de Consensus
- CEP: Comité des Espaces Publics
- CFF: Chemins de Fer Fédéraux
- CGN: Compagnie Générale de Navigation
- CPCL: Caisse de Pension de la Commune de Lausanne
- CP: Corps de Police
- DINF: Département des Infrastructures du Canton de Vaud
- GEP: Groupe d'Espace Public
- GNC: Gaz Naturel comme Carburant
- Grand Compte: désigne le système de rabais accordé par les tl aux gros clients
- LEB: Lausanne Echallens Bercher
- LO-LG: Lausanne-Ouchy-Lausanne-Gare (métro)
- LVCR: Loi Vaudoise sur la Circulation Routière
- M: Mobilité
- MTP: Mobilité et Transports Publics
- OCR: Ordonnance sur la circulation routière
- OFROU: Office fédéral des routes
- OSR: Ordonnance sur la Signalisation Routière
- PA: Programme d'Actions
- PALM: Projet d'Agglomération Lausanne-Morges
- PDA: ordinateur de poche
- PDC: Plan Directeur Communal
- PGA: Plan Général d'Affectation
- PPA: Plan Partiel d'Affectation
- Opair: Ordonnance sur la protection de l'air
- PME: Plan de Mobilité d'Entreprise
- P + B: parc relais entre transports publics et vélos
- P + cov: parc relais de covoiturage
- P + rail: parc relais entre automobile et train
- P + R: parc relais entre automobile et réseau de transports publics
- REV: Réseau Express Vaudois
- TC: Transports Collectifs
- TIM: Transports Individuels Motorisés
- tl: Transports publics de la région lausannoise
- SAE: Système d'aide à l'exploitation des tl
- SEGRE: Service des études générales et des relations extérieures de la Ville de Lausanne
- SET: Système d'Exploitation des Transports
- SGA: Société Générale d'Affichage
- SIT: Service intercommunal des taxis
- TP: Transports Publics
- ULVP: Urbanisme, Logement, Ville Propre
- VSS: Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, Union des professionnels suisses de la route

3. Contenu du préavis

Par le présent rapport-préavis, la Municipalité répond à l'ensemble des projets issus des conférences de consensus de «Quartiers 21» dans le domaine de la mobilité et des transports publics. La démarche «Quartiers 21» ayant clairement mis en évidence l'importance que les Lausannois accordent au thème de la mobilité pour la promotion de la qualité de vie dans le sens d'un développement durable, la Municipalité a identifié deux projets particulièrement importants qu'elle développe de façon détaillée dans le présent rapport-préavis:

PA-MTP-8: Pour une mobilité exemplaire de l'administration communale lausannoise. Ce projet combine diverses mesures visant à rendre les pratiques de mobilité des employés communaux mieux adaptées aux objectifs du développement durable. La Municipalité établit les principes de base qui vont diriger l'élaboration du Plan de mobilité de l'administration

lausannoise et contribue ainsi à encourager les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et habitants de la ville.

PA-MTP-12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18: Ensemble des projets ayant trait à la restructuration du réseau tl, liée à la future mise en service du m2. La Municipalité informe largement le Conseil communal sur les décisions prises par le Conseil d'administration des tl dans le cadre de «Réseau 08» et acceptées par l'Etat: évolution de l'offre liée à la mise en service du m2, améliorations de diverses prestations (densification de l'horaire aux heures creuses et le samedi) et conséquences, notamment financières, pour la Ville. L'ensemble de ces mesures devrait conduire à une augmentation d'un tiers des voyageurs-kilomètres d'ici à 2012.

La Municipalité informe également sur l'état des travaux du nouveau Plan directeur cantonal et, notamment, des chapitres concernant l'agglomération Lausanne–Morges qui auront des effets relativement importants à moyen terme. En effet, ce Plan directeur cantonal postule le principe d'une densification prioritaire le long des axes de transports publics performants. Par axes de transports publics performants, il faut entendre non seulement les lignes en sites propres comme le m1, le m2, les CFF et le LEB, mais également les lignes à haute capacité du réseau des trolleybus de la région lausannoise. Le PGA ainsi que des PPA s'inscrivant dans cette logique ne manqueront pas d'avoir des conséquences urbanistiques et économiques importantes pour la région lausannoise et la Ville de Lausanne. Ce document montre également une tendance à long terme du développement des réseaux de transports.

Le plan Opair 2015 indique, quant à lui, à quelles contraintes supplémentaires il faudra se conformer. En sachant que les plans déjà ambitieux du m2 et des transports de la région lausannoise (Réseau 08 des tl) ne permettent pas encore d'arriver aux objectifs du plan Opair, il y aura lieu de prendre de nouvelles mesures avant 2015.

3.1 Introduction

Après la période d'après-guerre, qui s'est caractérisée par le renoncement à la voie ferrée urbaine, avec l'introduction systématique de trolleybus, à l'exception du LO et du LEB, et par un rôle toujours plus important dévolu à l'automobile, les années 1980 ont marqué le début d'un changement de tendance.

Pendant les années 1980, différents projets routiers se sont trouvés en situation de blocage: l'autoroute de la Perraudettaz, le contournement de l'Ouest lausannois et certains projets autour de Cheseaux en raison, dans ce dernier cas, de craintes liées à l'aéroport d'Etagnières. Simultanément, la Municipalité introduisait l'abonnement bleu-blanc des tl et le m1 était réalisé. Avec le Plan directeur communal émis au milieu des années 1990¹ et le Plan du stationnement², des changements de cap plus fondamentaux ont eu lieu.

Il s'agit tout d'abord du système du macaron qui a permis de favoriser le parcage des habitants et celui des clients des commerces pendant la journée tout en décourageant les pendulaires fixes. Cependant, ce système de macarons, divisant la ville en quartiers, a créé de fait des pendulaires internes. Sortis de leur zone de résidence, les citoyens se retrouvent en effet dans une situation comparable à celle des habitants d'autres communes.

Un tel système ne peut que repousser progressivement aux limites de la ville les parcs de pendulaires ne disposant pas de places de parc privées. Aujourd'hui, ce système a atteint les limites de la commune et a obligé certaines communes voisines à pratiquer de même. C'est un des éléments qui a permis le succès des parkings d'échange. Simultanément, un très gros effort de modernisation de la flotte des tl a été entrepris. Le rythme et les prestations ont été améliorés. Avec la mise en service du m1 à la fin des années 1980, le prolongement du LEB au Flon, et la construction du m2, Lausanne a acquis de fortes capacités supplémentaires dans le domaine des transports publics. Pour exploiter au mieux cette offre, il est toutefois nécessaire de mettre en place des mesures favorisant le report modal et de restructurer de manière importante le réseau des lignes en surface afin d'optimiser les déplacements faits à l'aide des transports publics.

Simultanément, le Conseil d'administration des tl a décidé de remédier à certains problèmes constatés et mis en évidence à l'occasion des ateliers d'innovation de «Quartiers 21». Si Lausanne a une offre performante en semaine et pendant les heures de travail, son offre est moins bonne que celle de nombreuses villes suisses en soirée et n'est comparable qu'à l'offre des petites villes suisses le samedi et le dimanche. Il y a lieu de remédier à cette situation et d'améliorer l'offre du samedi et des heures creuses, ainsi que de trouver des solutions à certains phénomènes de saturation aux heures de pointe. Tous ces éléments sont pris en compte dans le Plan d'entreprise 2005-2010 des tl.

¹Rapport-préavis N° 79, du 26 janvier 1995 (BCC 1995, T. II, pp. 223 ss).

²Rapport-préavis N° 108, du 26 juin 1991 (BCC 1992, T. I, pp. 975 ss).

Le nouveau réseau des t1 à l'horizon de la mise en service du m2 (Réseau 08) devrait permettre de rendre l'offre plus performante. Cette amélioration générale devrait attirer un certain nombre de nouveaux clients auprès des transports publics et améliorer, dans la durée, la répartition modale. On peut de plus constater que les clients du samedi et de la soirée sont, dans une proportion beaucoup plus grande que d'autres, les usagers qui prennent un ticket de bus parce qu'ils ne disposent pas d'abonnement. Pour eux, le plan d'entreprise 2005-2010 représente une amorce en direction de l'utilisation plus fréquente des transports publics.

Malgré quelques inconvénients, notamment liés aux coûts pour les Lausannois, la communauté tarifaire introduit de grandes facilités pour les usagers. Elle est l'esquisse d'une politique cantonale des transports publics qui, par étapes, devrait conduire au REV (Réseau Express Vaudois), à des renforcements de grandes lignes en zone urbaine et à étendre à une région plus vaste la cohérence des réseaux, tout particulièrement par une densification de l'offre sur le réseau CFF.

Les restructurations majeures du réseau proviennent, pour une part, des réponses aux différents projets évoqués par les citoyens dans «Quartiers 21». L'intention urbanistique liée au plan cantonal est de densifier les zones bien desservies par les transports publics, d'ouvrir de nouvelles lignes là où des densifications supplémentaires sont jugées opportunes et de limiter, voire dans certaines variantes fédérales ou cantonales, de quasiment stopper les développements dans les zones du territoire moins bien, voire non desservies par les transports publics.

Le plan Opair 2015 postule quant à lui la nécessité de plans de déplacements pour toutes les entreprises de plus de 500 emplois. La Ville de Lausanne correspond manifestement à cette catégorie. La Municipalité n'a pas seulement étudié le système d'auto-partage «Mobility», mais également l'ensemble des paramètres nécessaires au développement d'un véritable plan d'entreprise en matière de transports. Ce plan entrera en vigueur, pour une phase test, pour certains services communaux quelques mois après l'adoption du présent rapport-préavis. Après optimisation, ce plan de mobilité sera généralisé à l'ensemble des services communaux, l'amélioration planifiée de l'offre en matière de transports publics étant un des éléments importants de la réussite du Plan de mobilité de l'administration communale. Dans cette optique, la Municipalité a arrêté le plan présenté au chapitre 5.

4. «Quartiers 21»: réponses aux projets issus des conférences de consensus «mobilité» et «transports publics»

Mobilité: Un des fils conducteurs de la conférence peut être résumé par le slogan «La rue pour tous», l'idée étant d'équilibrer les modes de mobilité afin de privilégier le respect et la cohabitation de tous les usagers et habitants. Il s'agissait également de promouvoir la sécurité, la fluidité du trafic et l'accessibilité de la ville, ainsi que de réduire les nuisances liées au trafic.

Transports publics: Les nombreuses propositions formulées lors des ateliers d'innovation ont donné naissance à des propositions concernant l'intermodalité, la réaffectation de la voirie, la desserte, la fréquence, la promotion et la communication, le confort d'utilisation des transports publics, la politique tarifaire. Après un bref rappel des objectifs et de la description générale des projets issus des conférences de consensus, la Municipalité répond aux différents thèmes des projets. Par souci de cohérence avec la démarche «Quartiers 21», les références des projets ont été conservées.

4.1 PA-MTP-1: Boulevard urbain sur la route de Chavannes

4.1.1 Objectif(s)

La Ville de Lausanne devrait s'associer aux efforts de mise en cohérence des communes de l'Ouest lausannois avec le Canton, efforts concrétisés par le schéma directeur.

4.1.2 Description générale du projet

- Concrétiser l'idée de boulevard pour freiner la vitesse d'entrée en ville, irriguer les quartiers et communes de l'Ouest lausannois en créant un territoire convivial favorisant la mixité des transports (t1, TP, vélos, piétons).
- Avec connexion aux transports publics pour remonter la pente.
- En contrepartie, l'autoroute déclassée deviendrait la nouvelle distributrice de l'Ouest lausannois pour les TIM et TP.

4.1.3 Réponse de la Municipalité

En date du 11 mars 2004, la Municipalité de Lausanne signait le Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Par sa signature, elle s'est engagée à encourager les démarches futures destinées à atteindre les objectifs généraux qui y étaient formulés. De surcroît, la Commune de Lausanne est impliquée au niveau du bureau intercommunal d'urbanisme et, en ce sens, y participe financièrement. Elle est, de plus, directement impliquée dans plusieurs chantiers d'études. Elle y participe en déléguant des représentants dans les groupes de travail chargés de mener à chef les différentes études et en participant financièrement à des études mandatées à des bureaux spécialisés. En ce sens, la Ville de Lausanne est déjà associée aux efforts entrepris par les Communes de l'Ouest en matière d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, le concept de boulevard urbain en tant que tronçon routier résultant du déclassement de l'autoroute entre le rond-point de la Maladière et la jonction autoroutière de Villars-Sainte-Croix est toujours d'actualité malgré le fait que l'Etat et les communes concernées risquent de perdre les subventions fédérales accordées aux autoroutes. En ce sens, les services de l'Etat ont fait parvenir à l'Office fédéral des routes et autoroutes un projet de boulevard urbain qui permettrait d'ajouter quelques nouvelles jonctions assurant ainsi une meilleure desserte du secteur Ouest.

Parallèlement à ces démarches auprès de la Confédération, les services de l'Etat ont mandaté un bureau spécialisé en transports afin d'évaluer les différents impacts induits par ce changement de régime (report de trafic, nuisances, accessibilité de la ville de Lausanne, etc.) et le chantier d'étude N° 1 qui s'intéresse à l'avenir de ce secteur a démarré. Ainsi, lorsque les résultats desdites études seront connus, la Municipalité pourra se déterminer sur l'intérêt de la création de ce boulevard urbain. Cette décision devrait intervenir en 2006.

A la lumière de ce qui précède, on peut conclure que les objectifs du projet PA-MTP-1 font partie de ceux que la Municipalité privilégie et qu'elle consacre les ressources humaines et financières nécessaires à leur concrétisation.

4.2 PA-MTP-2: Des coulées sécurisées pour les engins non motorisés

4.2.1 Objectif(s)

Favoriser les déplacements qui utilisent la pente sur plusieurs couloirs mixtes continus du haut en bas de la ville comprenant: TP éventuellement, vélos, rollers, etc.

4.2.2 Description générale du projet

- Il s'agit de modes de déplacement individuels légers et pas seulement de loisirs. Promouvoir la complémentarité avec les transports publics pour la montée. Prévoir des arrêts de bus qui ne masquent pas les passages piétons. Modalités de cohabitation avec les taxis à préciser.
- Réaliser un projet-pilote à la rue de la Borde. Ce quartier est caractérisé par la mixité du trafic et la densité d'habitations. Proposition de rendre le quartier plus convivial en créant un couloir mixte expérimental TP, vélos, «rollers», etc. à la descente avec évitement aux arrêts de bus (par ex. arrêts en «demi-baignoire»). Prévoir d'aménager en site propre une piste de ralentissement des engins non motorisés sur la place du Tunnel.
- Autres suggestions d'itinéraires – coulées naturelles.

4.2.3 Réponse de la Municipalité

En préambule, il convient de rappeler que l'utilisation du domaine public par les «engins assimilés à des véhicules» («rollers», «skates», «trotinettes») est régie par la Loi sur la circulation routière. En particulier, l'OCR (Ordonnance sur la circulation routière) modifiée en août 2002 définit précisément les aires de circulation de ces engins. Le cadre d'intervention possible est donc particulièrement tenu en ce qui concerne les mesures d'aménagement. La réflexion devrait donc se concentrer sur des mesures d'information par rapport aux possibilités existantes. La question des vélos doit être traitée séparément, car ils sont considérés comme des véhicules et ont leur place sur la chaussée ou les pistes cyclables. Les aspects d'intermodalité liés aux vélos sont traités dans le projet PA-MTP-12.

La question particulière de la rue de la Borde telle que suggérée pose des difficultés tant au niveau légal qu'au niveau pratique (nombreux accès latéraux, axe principal, axe de transports publics fort). Il y a donc un problème légal de fond qui rend impossible une réponse allant dans le sens de la conférence de consensus.

La question de l'utilisation de rues pour les «engins assimilés à des véhicules» a déjà fait l'objet de deux interventions parlementaires : motion Marc Vuilleumier et motion Angelina Pasche. Les réponses à ces deux motions sont données respectivement dans le rapport-préavis N° 79³ du 4 mars 1999 et le rapport-préavis N° 2004/55⁴ du 16 décembre 2004.

Au vu des problèmes légaux, la Municipalité propose qu'une information soit organisée, en collaboration avec les associations concernées, mentionnant les possibilités existantes aujourd'hui comme, par exemple, le parcours continu de la Vallée de la Jeunesse jusqu'à l'ensemble du littoral, la remontée possible avec les transports publics en rappelant notamment que l'ensemble du réseau tl est autorisé aux engins assimilés à des véhicules («rollers», «skates», trottinettes pliées) sans billet supplémentaire.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la Ville soutient concrètement plusieurs manifestations (International Roller Contest, Urban Contest) et réserve à ces occasions des parcours pour les rollers, skates, etc.

Coûts et délais : environ 15'000 francs pour une campagne d'information et de sensibilisation.

Phase 1 : courant 2005, mettre sur pied une réflexion commune entre l'administration et les associations.

Phase 2 : printemps 2006, mesures d'information et de sensibilisation.

4.3 PA-MTP-3: Pédibus

4.3.1 Objectif(s)

Encourager le développement des Pédibus.

4.3.2 Description générale du projet

- La validité du Pédibus étant acquise, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan social, on pourrait imaginer la mise en place de coordinateurs/coordinatrices Pédibus sur l'ensemble des quartiers lausannois, en regard des cinq établissements scolaires primaires.
- La réussite de Pédibus étant essentiellement liée à l'engagement d'acteurs bénévoles du quartier, il serait dommage de vouloir le professionnaliser. Pédibus doit rester une initiative de quartier basée sur le bénévolat.
- Il est à préciser qu'un audit a été demandé dans le cadre du préavis N° 2003/37, audit actuellement en cours et dont les résultats seront connus en juin 2005.

4.3.3 Réponse de la Municipalité

En préambule, il est rappelé que le Pédibus a été créé en 1999 suite à une mobilisation d'habitants du quartier sous-gare inquiets pour la sécurité des enfants aux abords de l'école. Bien que la Ville ait donné et réalisé des réponses techniques, ces habitants ont désiré aller au-delà de ces réponses et, en collaboration avec le Bureau de la déléguée à l'enfance, ils ont mis en place le projet «Pédibus». Il consiste en un accompagnement des enfants par les parents sur le chemin de l'école le matin et en fin d'après-midi sur le principe d'un tournus journalier des adultes et sur la base d'horaires fixes. Suite à cette expérience satisfaisante à Montriond, le Bureau de la déléguée à l'enfance a développé 22 autres lignes Pédibus à Lausanne, lignes assurées bénévolement par des habitants et/ou parents.

Le collège de Montriond dispose actuellement d'une coordinatrice consacrant environ deux heures par semaine au bon fonctionnement du projet. Pour les autres quartiers lausannois, le Bureau de la déléguée à l'enfance assure à chaque rentrée

³BCC 1999, T. II, pp. 54 et ss.

⁴BCC 2004-2005, T. II (N° 20/I), pp. 944 ss et *id.* (N° 20/II), pp. 970 ss.

scolaire la logistique de base, c'est-à-dire, mise en place des lignes, constitution des horaires, rencontres avec les bénévoles, ainsi que l'animation durant toute l'année scolaire, cela sur la base d'une démarche participative.

Le projet «Pédibus» bien qu'ayant été créé pour des questions de sécurité routière s'est révélé au fil des années, prioritairement comme projet porteur des démarches participatives, en termes de renforcement des liens sociaux dans les quartiers et en termes de positionnement pour les habitants comme acteurs plutôt que comme consommateurs. Le Pédibus contribue aussi à concilier vie familiale et vie professionnelle.

L'institution des Pédibus correspond à la volonté de la Municipalité, mais repose également en grande partie sur la capacité des quartiers à se mobiliser. Comme par le passé, la Ville, par l'intermédiaire de son service de la jeunesse et des loisirs ou éventuellement par l'intermédiaire d'une association, collaborera au développement des Pédibus afin que, dans la ville, des systèmes de ce type puissent se mettre en place dans le plus grand nombre de secteurs possibles. Dans ce cadre, la mise en place de coordinateurs/coordinatrices Pédibus pourrait être un des éléments moteurs.

Coûts et délais : «Pédibus» étant une initiative de quartier basée sur le bénévolat, la mise en place de coordinateurs/coordinatrices Pédibus n'entraîne pas de coûts supplémentaires hormis une somme d'environ 2'000 francs pour les frais de fonctionnement.

Phase 1 : décembre 2004 – mai 2005, audit par *Action Bénévole*.

Phase 2 : mars 2005 – juin 2005, consultation auprès des bénévoles Pédibus.

Phase 3 : août 2005, mise en application du projet après validation par les différentes instances.

4.4 PA-MTP-4: Priorité aux enfants devant les écoles

4.4.1 Objectif(s)

- Sécuriser les alentours de toutes les écoles, y compris sur les routes principales.
- Sécuriser le chemin de l'école en réduisant la vitesse des véhicules aux heures critiques pour les écoliers et notamment lorsque la luminosité est mauvaise.

4.4.2 Description générale du projet

Première partie du projet :

- éviter la pose et la reprise des enfants en 2^e file et plus ;
- une signalisation améliorée et répétitive, par ex. des panneaux lumineux ;
- radars autour des écoles lors des heures d'entrée et de sortie des classes ;
- contractuels autour des écoles lors des heures d'entrée et de sortie des classes pour les aspects de stationnement ;
- feux à la demande, synchronisés et plus longs pour favoriser la traversée des piétons aux passages ;
- surélever les passages piétons sans feux ;
- développer le système des aides volontaires pour sécuriser la traversée des enfants, par exemple sur le principe du Pédibus.

Seconde partie du projet :

- limiter la vitesse à 30 km/h sur tout le périmètre habité de la ville, aux heures critiques, soit de 7 h 00 à 8 h 30, de 11 h 30 à 12 h 30, de 13 h 30 à 14 h 30 et de 15 h 30 à 17 h 00.

4.4.3 Réponse de la Municipalité

La Municipalité partage la préoccupation émise par la conférence de consensus. Elle a déjà agi dans cette direction et continue à le faire, notamment avec les patrouilleurs scolaires, l'augmentation du nombre de passages piétons, etc. Selon le rapport-préavis N° 147, du 27 avril 2000 :

- la Municipalité a choisi de poursuivre une mise en application d'une réelle politique d'amélioration de la sécurité en général de l'ensemble des usagers piétons, telle que définie dans le Plan directeur communal;
- contrairement aux idées reçues, généralement admises par le public, l'environnement des écoles n'est pas l'endroit où le risque d'accident pour les piétons et les enfants en particulier, est le plus élevé (nul sur le plan lausannois);
- la sécurité du trajet de l'école débute dès que l'écopier quitte le domicile et le renforcement accru de la signalisation, sur un secteur donné, risquerait de dévaloriser tout un trajet.

En outre, dans le cadre du rapport-préavis N° 47 du 9 octobre 2003, l'installation de totems aux abords des écoles est également une mesure concrète en cours de réalisation. La continuation de la politique actuelle de la Ville est suffisante pour répondre aux objectifs formulés par la première partie du projet de la conférence de consensus.

S'agissant de la deuxième partie du projet, si la Municipalité partage la préoccupation émise, elle ne peut entrer en matière sur sa réalisation, cette mesure étant contraire au droit sur la circulation routière. En effet, le cinquième alinéa de l'article 2a «signalisation par zones» de l'Ordonnance sur la signalisation routière stipule: «les signaux «zones 30», «zones de rencontre» et «zones piétonnes» ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible». Par ailleurs, lors de la votation du 5 mars 2001, le peuple a rejeté la limitation générale du 30 km/h en ville.

Les résultats du principe d'«happy hours» testé à Zurich sur deux zones scolaires sont relativement mitigés. Il en est ressorti que la mise en œuvre de la signalisation, sa mise en application, ainsi que l'organisation des mesures de contrôle étaient très lourdes et compliquées à gérer. Par ailleurs, ladite signalisation est essentiellement destinée aux automobilistes. Ainsi, les piétons (plus spécifiquement les enfants) n'ont pas directement conscience de la période de limitation de vitesse dans laquelle ils se trouvent. Il est dès lors très insatisfaisant, du point de vue de la sécurité routière, de générer des situations où la confusion pour le piéton est prévisible entre les périodes à 30 km/h et celles à 50 km/h.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité s'est ralliée au préavis négatif de l'OFROU pour ce genre de mesures.

4.5 PA-MTP-5: Sécurité des piétons, notamment dans les zones piétonnes

4.5.1 Objectif(s)

- Faire respecter les règles de circulation par une présence humaine.
- Augmenter la sécurité et le confort pour les piétons dans les zones piétonnes.

4.5.2 Description générale du projet

- A. La Ville doit augmenter l'utilisation de voitures radar qui circulent aussi bien le jour que la nuit pour les contrôles de vitesse.
- B. Elargir les compétences des contractuels à la sécurité des piétons, notamment pour le respect de la «priorité piétons».
- C. Améliorer la planification des tournées des contractuels (gardes de parc) par rapport aux lieux et aux heures sensibles (sécurité des piétons, enfants sur le chemin de l'école, etc.).
- D. Education des automobilistes renforcée, surtout par des campagnes publicitaires.
- E. A certaines heures, la circulation de taxis, de livreurs et de riverains est autorisée dans les zones piétonnes. Il faudrait y faire respecter les règles de circulation, en particulier la limitation de vitesse qui est celle du pas! Ex: l'axe rue de l'Alé – Saint-Laurent est utilisé comme raccourci durant la nuit par les taxis qui y circulent parfois très vite.

Lutter contre la circulation «clandestine» dans ces zones. Ex.: la rue de la Tour qui est utilisée jour et nuit par une grande circulation «clandestine», ainsi que par les taxis et les livreurs qui y circulent parfois très vite.

Empêcher toute circulation de transit durant la nuit, y compris les taxis (sauf les courses destinées à cette zone).

- F. Mesure: placer des bornes mobiles (à clef) à chaque bout de rue et/ou augmenter la présence de contractuels.

- G. Sanctionner les comportements inappropriés des ayants droit dans les zones piétonnes (y compris les taxis): incivilité, vitesse excessive, mise en danger des autres usagers.

4.5.3 Réponse de la Municipalité

- A. Actuellement, le corps de police (CP) dispose de trois appareils fixes de surveillance automatique du trafic permettant de conjuguer les contrôles de vitesse et du respect des feux de signalisation. Ils sont placés en permanence dans des lieux stratégiques du territoire lausannois. Un quatrième appareil de surveillance automatique du trafic est prévu au budget 2005. En outre, le CP dispose d'une installation permettant de communiquer directement la vitesse de l'utilisateur dans un but strictement préventif.

Le CP dispose également d'un véhicule répondant à la demande d'augmenter la fréquence des contrôles en ville de Lausanne. Un second radar, portable, qui ne peut être utilisé que lorsque les conditions météorologiques sont favorables, est également disponible. Cette installation donne cependant les premiers signes de faiblesse.

Pour répondre favorablement à la demande (A), la Municipalité propose l'acquisition d'un nouveau véhicule équipé (130'000 francs), qui est l'outil le plus polyvalent pour la réalisation de cette mission.

- B. Les conditions régies à l'article 24 de la Loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) ne permettent pas aux gardes de police de tout le canton d'intervenir en matière d'infractions commises à l'endroit des piétons. Seuls les agents en uniformes des polices cantonale et municipale peuvent exercer la police de la circulation. Les gardes de police, souvent dénommés «contractuels», appliquent la procédure des amendes d'ordre dans le secteur du stationnement uniquement.
- C. L'actuelle planification des secteurs couverts par les gardes de police permet d'assurer une présence minimum sur l'ensemble du territoire urbain lausannois pour le travail qui leur est principalement dévolu, à savoir le contrôle du stationnement et l'application de certains règlements communaux (Règlement général de police – Prescriptions municipales concernant les chiens – etc.).

Des actions spécifiques sont menées près des établissements scolaires lorsque des problèmes de parcage sauvage susceptible de nuire à la sécurité des riverains sont identifiés. Cependant, une présence policière trop importante aux abords des écoles favoriserait un sentiment de sécurité chez les enfants, lesquels pourraient se retrouver trop en confiance sur le restant du trajet reliant le collège à leur domicile. Il est à remarquer que, fort heureusement, à Lausanne, aucun accident impliquant des enfants n'est à déplorer à proximité de ce type d'institutions. Par ailleurs, des patrouilleurs facilitent la traversée des chaussées proches de neuf établissements scolaires et la formule «Pédibus» donne pleine satisfaction sur vingt-deux lignes en fonction.

En conséquence, la Municipalité n'est pas favorable à modifier la méthodologie d'intervention de la police à proximité des écoles.

- D. En termes de prévention routière, la Municipalité, par l'intermédiaire du CP met sur pied une campagne de prévention chaque année avec l'aide de différents partenaires (2004, «Priorité à la vie»). Dans ce cadre, un partenariat avec les professeurs d'auto-école serait souhaité par la Municipalité pour mieux sensibiliser les automobilistes, en particulier les nouveaux conducteurs. Par ailleurs, un effort devrait être réalisé directement envers les usagers qui adoptent des comportements inadéquats dans le trafic, soit en les sanctionnant, soit en accentuant les actions préventives.
- E. Les zones piétonnes de notre cité sont accessibles à diverses catégories d'usagers (taxis, livreurs, etc.) à certaines heures de la journée et de la nuit. En dehors des heures d'accès, certaines contraintes liées à des besoins spécifiques (denrées périssables – dépanneurs – etc.) ont obligé le CP à délivrer une centaine d'autorisations permettant à des usagers de pénétrer dans ces zones. De plus, pour répondre à des problèmes ponctuels, il est également possible de demander une dérogation auprès de l'Office du stationnement pour un temps donné.

Selon les directives du Service intercommunal des taxis (SIT), les taxis peuvent pénétrer dans ces zones en tout temps, sauf au moment des marchés, pour autant qu'ils aient à prendre en charge ou à déposer une personne à mobilité réduite. Par ailleurs, ces professionnels du transport peuvent également emprunter les artères concernées de 22 h 00 à 06 h 00, à condition qu'ils soient sollicités par leur clientèle. Dans tous ces cas, les véhicules doivent se déplacer à l'allure de l'homme au pas. Ce dernier point crée néanmoins des problèmes puisque techniquement les appareils du CP ne permettent pas de mesurer les vitesses inférieures à 20 km/h. Si nous pouvons effectivement remarquer un usager

circulant à une allure supérieure de celle prescrite, nous ne sommes pas en mesure de la chiffrer, ce qui de toute évidence constituerait une action de non-recevoir par les autorités de jugement.

Pour remédier à ce problème, la Municipalité propose d'une part, l'acquisition d'un radar laser du type pistolet/jumelles (50'000 francs) et, d'autre part, une modification de la signalisation verticale placée à l'entrée des rues piétonnes (10'000 francs) en supprimant la mention concernant les taxis, laquelle peut porter à confusion puisqu'elle autorise toute circulation de ce type de véhicules entre 22 h 00 et 06 h 00.

- F. La mesure consistant à placer des bornes mobiles à clef (manuelles) n'est pas pratique et le CP propose d'abandonner cette proposition. Pour donner suite aux vœux exprimés, une solution serait de placer des bornes escamotables automatiques à chaque accès de zones piétonnes. Malheureusement, cette solution s'est révélée beaucoup trop onéreuse par rapport à ce qu'elle apporte (~ deux millions de francs) et n'est de plus pas efficace pour les deux-roues. Pour ces raisons, la Municipalité a abandonné cette solution. Néanmoins, la Municipalité reste attentive à des développements technologiques dans ce domaine.
- G. Depuis deux ans, des actions spécifiques ont été menées dans les zones piétonnes afin de restituer aux piétons le domaine qui leur est dévolu. Ainsi, le CP s'est montré plus restrictif quant à la délivrance des autorisations et la méthodologie d'intervention dans ces secteurs a été revue afin de sanctionner les contrevenants avec plus d'efficacité. En journée, ces mesures ont permis un meilleur respect de la réglementation en la matière. Il est néanmoins exact qu'une différence de traitement existe entre le jour et la nuit. Le préavis sur le stationnement⁵, récemment adopté, devrait cependant corriger ce problème par le renfort attendu de gardes de police motorisés le soir et la nuit (19 h 00-02 h 00).

4.6 PA-MTP-6: Créer des zones de rencontre (quartiers d'habitation, commerciaux et touristiques)

4.6.1 Objectif(s)

Redonner aux piétons la priorité selon l'«Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001».

4.6.2 Description générale du projet

Préambule:

L'ordonnance fédérale précise que:

- la signalisation par zones (zone 30, de rencontre et piétonne) n'est admise que sur des routes situées à l'intérieur des localités;
- les signaux (zone 30, de rencontre et piétonne) ne sont admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible;
- le signal «zone de rencontre» désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux sur lesquelles les piétons peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité, mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules;
- le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

Localisation:

- Zone de la Cité: prévue dans le Plan directeur communal, recommandation 128, pages 162 et ss;
- Quartier des Fleurettes: demande des habitants;
- Quartier des Maisons Familiales à Bellevaux: zone de rencontre déjà existante;
- Secteur de Grancy: demande apparue dans le cadre de «Quartiers 21», sans spécification précise des lieux envisagés;
- Secteur d'Ouchy: demande apparue dans le cadre de «Quartiers 21», sans spécification précise des lieux envisagés;
- Plate-forme du Flon: demande du propriétaire qui souhaite régler le statut de l'entier de la plate-forme du Flon dévolue à des activités mixtes (loisirs, culture, ateliers, bureaux, etc.);

⁵Rapport-préavis N° 2004/32 du 12.08.2004, BCC 2004-2005, T. II, pp. 701 ss.

- Secteur de la Sallaz: un groupe d'étude (GEP) étudie plusieurs variantes sur la portion sud de la place avec une hypothèse impliquant la mise en place d'une zone de rencontre.

4.6.3 Réponse de la Municipalité

Si sur le principe la Municipalité soutient la création de zones de rencontre, elle ne souhaite pas créer de disparités trop importantes entre les différents quartiers de la ville. Ainsi, la Municipalité préconise, dans un premier temps, de poursuivre et terminer l'instauration des zones 30 et, dans un deuxième temps, de réaliser des zones de rencontre au gré des possibilités techniques et financières. A ce propos, elle rappelle que la zone de rencontre des Maisons familiales a été récemment étendue.

Par ailleurs, la Municipalité souhaite procéder à l'instauration de zones de rencontre selon le processus suivant :

- demande, engagement et forte volonté de la population résidente (sondage, enquête);
- étude préalable de faisabilité avec étude de détails – plus ou moins approfondie selon les secteurs – par un groupe ad hoc;
- approbation du principe par le Comité des espaces publics (CEP) de la direction des travaux;
- recherche de la meilleure solution avec les acteurs directement concernés (habitants, commerçants, indépendants, sociétés de développement, etc.). Cette étape apparaît la plus difficile à mettre en œuvre, compte tenu des intérêts en jeu parfois divergents;
- approbation municipale.

Localisation:

Zone de la Cité:

- la mise en place du statut de zone de rencontre devra faire l'objet de la valorisation du concept;
- habitants, commerçants, associations de quartier et autres usagers du secteur (administrations cantonales) devront être associés au projet.

Quartier des Fleurettes:

- forte demande des habitants pour la mise en place d'une zone de rencontre (pétition);
- occasion des travaux de remise en état des canalisations permettant d'adapter la stylisme de détail de certaines rues;
- l'étude préliminaire montre que le tronçon du chemin de Fontenay, entre Marc-Dufour et le giratoire du Mont-d'Or, se prête mal à la création d'une zone de rencontre. La réalisation de la zone de rencontre ne se fera donc que sur une partie du quartier des Fleurettes.

Quartier des Maisons Familiales à Bellevaux:

- extension de la zone existante aux rues adjacentes.

Quartier de Grancy:

- ce quartier fait également l'objet d'une étude pour la mise en zone 30 (fiche PA-MTP-11);
- la direction des travaux de la Ville de Lausanne a lancé tout dernièrement une étude de faisabilité et une étude générale de circulation du périmètre sous-gare qui permettront de répondre de façon coordonnée à ces propositions et, cas échéant, d'en définir un contour cohérent.

Quartier d'Ouchy:

- à l'instar du quartier de Grancy, seule une étude générale de circulation du périmètre sous-gare et une étude de faisabilité permettraient de définir un pourtour cohérent;
- risque de conflit avec la hiérarchisation du réseau routier telle que définie dans le Plan directeur communal et avec le nouveau «Réseau 08» des tl;
- l'hypothèse de la création d'un tunnel dans le secteur d'Ouchy, envisagée par le Plan des circulations, rend vraisemblable la création d'une zone de rencontre mais les montants nécessaires à sa réalisation semblent au-delà des possibilités financières de la Commune. Cette zone ne paraît donc pas faisable à court et à moyen terme.

Quartier du Flon:

- demande du propriétaire du fonds en vue d'une clarification juridique de terrains privés, mais affectés à un usage commun et conforme au PPA qui régit la zone du Flon;
- projet en cours d'élaboration par le LO, en collaboration avec le service des routes et de la mobilité.

Place de La Sallaz:

- étude de cette place au sein d'un groupe d'espace public (GEP). Une étude générale de circulation du secteur Nord et un mandat d'études parallèles envisagent, avec la mise en service du m2, une réorganisation complète de la circulation du secteur et la création d'une place essentiellement dévolue aux piétons et aux transports publics;
- ces études montrent qu'une nouvelle route de contournement par l'Ouest s'avère indispensable à la réalisation du concept.

4.7 PA-MTP-7: Parcage dans les quartiers

4.7.1 Objectif(s)

Favoriser les places de parc aux entrées des quartiers.

4.7.2 Description générale du projet

Créer un maximum de places de parc dans les entrées des quartiers, ce qui permet:

- de diminuer le transit dans le quartier;
- de marquer la transition entre la route et l'entrée dans la zone de quartier;
- un effet ralentisseur.

Les places créées dans les entrées libèrent des espaces dans le quartier pour des aménagements conviviaux (installation de bancs, de bacs à fleurs, de lieux agréables pour s'arrêter et échanger entre piétons...).

4.7.3 Réponse de la Municipalité

Hormis lors de la planification de nouveaux quartiers d'habitations, cette mesure est irréaliste compte tenu de la distribution du bâti sur le territoire communal et notamment de la répartition du stationnement: 70% des places de stationnement sont privées, le solde de 30% se situant sur le domaine public.

Par ailleurs, la mise en place des zones macarons (10 zones existantes et 3 prévues dans le rapport-préavis N° 2004/32) induit naturellement une diminution de la recherche d'une place de stationnement public dans les quartiers, ce qui engendre corollairement une diminution globale du trafic et des nuisances qui lui sont liées.

Enfin, la diminution du transit, ainsi que le «marquage» d'un quartier, se réalisent déjà actuellement par le biais des zones 30 km/h et la mise en place de mobilier urbain ad hoc.

4.8 PA-MTP-8: Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise

4.8.1 Objectif(s)

- Organiser les déplacements professionnels de manière plus rationnelle et écologique au sein de la ville de Lausanne;
- prévoir des mesures d'accompagnement au m2 (motion Germond);
- répondre aux objectifs définis par le futur Plan Opair et le Plan cantonal des transports;
- servir d'exemple pour les entreprises privées;
- attribution des places de parc de manière plus équitable (offrir à tous une solution pour les déplacements, éviter les passe-droits);
- diminuer les charges financières de la Ville liées aux transports individuels des collaborateurs.

4.8.2 Description générale du projet

- Développer l’auto-partage (projet Mobility) pour les employés communaux;
- réduire l’offre de stationnement pour les employés communaux;
- adapter la location des places de parc aux prix du marché;
- encourager les déplacements en transports collectifs: rabais sur les abonnements annuels tl via le grand compte et éventuellement par une réaffectation partielle des recettes du stationnement;
- développer le covoiturage: site Internet en collaboration ou à développer;
- renforcer l’utilisation des parkings-relais;
- encourager les déplacements à vélo et à pied: mise à disposition de vélos (évt électriques), subventions sur l’acquisition de vélos pliables via rabais grand compte, de scooters électriques;
- favoriser les véhicules hybrides, bi-carburants et à faible consommation énergétique (allègement sur les tarifs de stationnement);
- repenser la transmission des documents entre services communaux utilisant aujourd’hui des véhicules motorisés;
- mettre au point et lancer des campagnes promotionnelles auprès des collaborateurs de l’administration, des habitants des immeubles de la Ville et de la CPCL, puis auprès des entreprises privées, afin de les inciter et les aider à réorganiser leurs déplacements sans voiture en prenant en compte les points développés plus haut.

4.8.3 Réponse de la Municipalité

Comme son titre l’indique, le projet PA-MTP-8 «Pour une mobilité exemplaire de l’administration lausannoise» correspond à l’objectif de la mobilité durable promue par la Municipalité. Par ailleurs, de par son exemplarité, ce projet contribue à rendre crédibles les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et des habitants de la ville.

La Municipalité a donc décidé de retenir ce projet comme «projet phare» pour devenir un des chapitres importants du présent rapport-préavis (chapitre 5).

4.9 PA-MTP-9: Favoriser la fluidité des piétons et leur confort

4.9.1 Objectif(s)

Créer et renforcer les possibilités pour les piétons de traverser en toute tranquillité et sécurité, en particulier dans les quartiers fortement habités et commerçants soumis à une pression des TIM.

4.9.2 Description générale du projet

- A. Mettre en place des traversées piétonnes aux endroits déficitaires.
- B. Améliorer l’éclairage spécifique des passages piétons.
- C. Permettre la traversée diagonale des carrefours.
- D. Feux: priorité aux piétons.
- E. Allonger la durée des feux pour les piétons.
- F. Multiplier les îlots au milieu de la chaussée.

Exemples de localisation:

Route de Berne, Avenue des Figuiers, Avenue de Rhodanie, Route de la Maladière, Avenue du Grey, Route de Genève, Rue de la Borde, Place Chauderon, Avenue Tivoli – Avenue de Provence, Pont de Chailly, Place de la Sallaz, etc.

4.9.3 Réponse de la Municipalité

De manière générale, la Municipalité continuera au gré des opportunités et des nécessités à soutenir l'attribution de priorités plus élevées et l'allongement de la durée des feux verts pour les piétons.

A. Mettre en place des traversées piétonnes aux endroits déficitaires :

La réalisation de nouveaux passages piétons est prise en charge dans le cadre du préavis «piétons»⁶. On peut relever que, parmi les localisations proposées, la plupart sont actuellement réalisées ou font l'objet de projets.

B. Améliorer l'éclairage spécifique des passages piétons :

La Municipalité a répondu à la problématique de l'éclairage des passages piétons par l'intermédiaire du rapport-préavis établi à l'occasion de la réponse à la motion G.-A. Meylan⁷.

L'analyse du problème, à Lausanne et dans d'autres villes, montre que ce domaine ne connaît ni de bases légales ni de normes indiscutables et qu'une approche pragmatique est la seule défendable. Forte de ce constat, la Municipalité propose de poursuivre l'amélioration de l'éclairage public en fonction des occasions, dans le cadre du budget annuel du service de l'électricité ou lorsqu'un financement spécifique est prévu pour le réaménagement d'un espace public.

C. Permettre la traversée diagonale des carrefours :

Tant du point de vue de l'Ordonnance sur la signalisation routière que des normes VSS, il n'est pas possible d'autoriser un marquage diagonal des passages piétons dans les carrefours, notamment en raison du risque accru de glissades pour les deux-roues.

En ce qui concerne la régulation du trafic par feux, une traversée des piétons en diagonale nécessite une phase «tout piéton» avec des conséquences généralement incompatibles sur la capacité des carrefours. Par ailleurs, pour les carrefours simples (croisement de deux rues), le temps d'attente des piétons en serait allongé puisqu'ils disposeraient d'une phase sur trois au lieu de deux phases sur trois dans le cycle. Les seuls cas existants à Lausanne sont les carrefours Cour/Ouchy (Croix-d'Ouchy) et Cour/Harpe où, pour des raisons historiques liées aux fortes habitudes locales, ce principe a été maintenu au niveau de la signalisation lumineuse.

D. Feux : priorité aux piétons :

En préambule, il convient de distinguer trois types d'installations de signalisation lumineuse :

- les carrefours à forte capacité utilisée ou faisant partie d'une zone d'exploitation englobant plusieurs carrefours ;
- les carrefours gérés de manière isolée où la contrainte de la capacité routière peut être envisagée en second plan ;
- les passages piétons isolés.

Dans le premier cas, la succession des mouvements donnés dans le carrefour est préprogrammée en fonction de critères d'optimisation de la capacité du carrefour ou de coordination des flux par rapport au(x) carrefour(s) voisin(s). La Municipalité estime que pour des raisons évidentes de fluidité, notamment des transports publics, et de minimisation des nuisances, ce type d'exploitation est conforme aux objectifs «Quartiers 21».

Dans le deuxième cas, une amélioration de la prise en compte des piétons est envisagée par la Municipalité en fonction du contexte local tel que le lieu (centre de quartier) ou l'importance de la traversée.

Dans le troisième cas, les voitures ont le feu vert en phase de repos et lorsque le bouton d'annonce est appuyé, le piéton attend 17 secondes au maximum avant d'avoir le feu vert si aucun bus n'est détecté, 31 secondes dans le cas contraire.

E. Allonger la durée des feux pour les piétons :

La durée des phases accordées par la signalisation lumineuse des carrefours dépend de nombreux facteurs, compte tenu du fait que la durée maximale d'un «cycle» (temps pendant lequel chacun des usagers a eu au moins une fois l'opportunité de passer), qui est de 90 secondes, ne peut guère être augmentée.

⁶Rapport-préavis N° 147 du 27 avril 2000.

⁷Rapport-préavis N° 2004/54 du 9 décembre 2004.

Les normes des professionnels de la route VSS fixent pour les traversées piétonnes le vert minimum (4 secondes) et donnent une vitesse de dégagement de 1,2 m/s (4,3 km/h), soit une vitesse de marche tranquille. A noter que la vitesse de la norme VSS n'est pas encore effective sur tous les carrefours lausannois, son application se faisant systématiquement lorsque des modifications sont apportées aux carrefours programmés avec l'ancienne norme.

Sur les longues traversées régulées et équipées d'un îlot central, le temps de dégagement est calculé actuellement sur la moitié de la traversée, obligeant ainsi le piéton à attendre la prochaine phase verte au milieu de la chaussée. Ce principe est, depuis quelques années, systématiquement supprimé par la Municipalité à chaque nouveau projet.

Le coût d'adaptation des anciens carrefours est estimé à environ 40'000 francs et la Municipalité vous propose de réaliser cette mesure.

F. Multiplier les îlots au milieu de la chaussée:

A Lausanne, lors de la construction de nouveaux passages piétons ou de la rénovation d'anciens, la construction d'îlots centraux est une recherche systématique. Il n'y est renoncé généralement qu'en cas d'impossibilité physique (largeur insuffisante).

4.10 PA-ULVP-3a: Aménager l'espace public pour les piétons

4.10.1 Objectif(s)

- Améliorer la qualité de vie pour tous les habitants de Lausanne.
- Rendre plus attractifs les espaces publics.

4.10.2 Description générale du projet

Ce projet, issu de la conférence de consensus Urbanisme, vise à réaménager l'espace public à une échelle humaine. Il propose une série de recommandations pour favoriser le piéton (ce terme s'entend également pour les personnes à mobilité réduite) et rendre la ville plus conviviale.

4.10.3 Réponse de la Municipalité

Le réaménagement de l'espace public «à l'échelle de l'homme» dans la ville, et plus spécialement en faveur du piéton, fait partie des préoccupations exprimées dans le Plan directeur communal:

- hiérarchisation des modes de déplacement dans l'ordre prioritaire dégressif suivant: piétons, transports collectifs, deux-roues légers, deux-roues et autres transports individuels motorisés;
- modération du trafic, amélioration du confort du piéton;
- extension, valorisation des zones piétonnes;
- amélioration de la qualité d'accueil et de l'animation des places urbaines;
- redéfinition et mise en valeur de l'espace-rue à l'intérieur des centres de quartier;
- amélioration de l'accessibilité des interfaces piétons-transports publics et de leur confort.

Accessibilité:

Au gré des occasions, les aménagements de l'espace public sont pensés et réalisés en fonction des enfants et des personnes à mobilité réduite.

Bâtiments:

L'implantation et l'affectation des bâtiments sont faites en fonction de réglementations qui reflètent la vision que la société lausannoise a de sa ville au moment où elles sont décidées (1897, 1911 et 1942). La procédure du PGA⁸ en cours doit précisément mettre à jour ces réglementations. Après l'enquête publique qui a donné à chacun la possibilité de faire valoir ses préoccupations, les débats du Conseil communal aboutiront à la validation ou à l'amendement des options retenues.

⁸Rapport-préavis N° 2005/19 du 24 mars 2005.

Voies de circulation :

- Etendre les zones 30 à l'exception des axes prioritaires A et B, en priorité dans les zones où se trouvent des écoles : les zones où sont situées des écoles font l'objet d'attentions particulières, en témoigne par exemple le préavis N° 47 du 9 octobre 2003 sur la signalisation des écoles. Cependant, la présence d'une école ne constitue qu'un critère parmi ceux qui déterminent la possibilité d'établir une zone 30 (configuration générale, règles édictées par l'OCR, etc.). La fiche PA-MTP-11 traite également de cette problématique.
- Favoriser le développement de zones de rencontre : cette problématique est traitée dans la fiche PA-MTP-6.
- Transformer les carrefours en places : les carrefours et les places ont des fonctionnalités différentes qui ne sont pas interchangeables. Cependant, il est vrai que le traitement de l'espace de certaines rues et carrefours est encore représentatif d'une vision «tout voiture» aujourd'hui dépassée. Au fur et à mesure des occasions et des moyens financiers, ils sont peu à peu réadaptés, en général avec des aménagements qui comprennent des élargissements de trottoirs ou des réaffectations complètes de l'espace.

Cheminements piétonniers :

- Etendre le réseau : lorsqu'une liaison apparaît comme manquante entre des points de la ville, sa prise en considération se fait soit dans une vision de planification à long terme (Plan d'affectation), soit comme réalisation à court ou à moyen terme (plates-formes de Sévelin, liaison Verdeil–Levant, passerelles du Flon et du Rôtillon, passerelle de liaison Entre-Bois–Vieux-Moulin).

La majorité de ces objets sera financée par voie d'autres préavis. En raison de l'urgence du besoin, la Municipalité vous propose d'améliorer le cheminement piétonnier reliant les bâtiments de la rue de Genève N° 57 et l'avenue de Sévelin 36 sur la parcelle N° 885 dont elle est propriétaire. Pour être conforme à l'esprit du développement durable, il est envisagé la pose d'un escalier en bois, dont le coût est estimé à 75'000 francs.

- Améliorer leur continuité : l'amélioration des cheminements pour les piétons fait partie des préoccupations de la Municipalité. On peut citer en réponse aux exemples mentionnés le rapport-préavis N° 147 du 27 avril 2000 en faveur de la réalisation de 180 passages piétons (dont plus de 100 ont été réalisés à ce jour) et la construction de nombreux «trottoirs continus».
- Améliorer leur visibilité : les liaisons piétonnes publiques sont en général bien visibles et les destinations spéciales sont parfois signalées de manière particulière (Sauvabelin, Cathédrale, etc.). Les liaisons piétonnes privées ne peuvent pas être signalées.
- Elargir les trottoirs : l'élargissement des trottoirs est une des priorités de la Municipalité lors de l'élaboration de tout projet de réaménagement de l'espace public. Il arrive cependant que les contraintes locales ne permettent pas d'apporter une solution satisfaisante.
- Améliorer l'éclairage : voir § 4.9.3, point B ci-dessus.
- Les rendre praticables pour les personnes à mobilité réduite : c'est un objectif poursuivi par la Municipalité et les services communaux.

Mobilier urbain :

Le mobilier urbain est généralement conçu pour une utilisation spécifique et ne se prête pas forcément à un autre usage. Ainsi, par exemple, il n'est pas possible, pour des raisons évidentes de sécurité et de confort, d'utiliser les bancs pour délimiter des places de stationnement. Par contre, les panneaux publicitaires, les corbeilles à déchets, les abris bus, les cabines téléphoniques contribuent çà et là à protéger les trottoirs de l'invasion par les automobiles.

Parcs et promenades :

- Prévoir au minimum un cheminement goudronné : de nombreux quartiers sont reliés, pour autant que la topographie le permette, par des chemins de liaison éclairés et goudronnés, traversant les parcs.
- Places de jeux : par ses préavis d'intention (N° 2000/178) et de demande de crédit d'ouvrage, la Municipalité est déjà en passe de satisfaire à cette demande.
- Projets particuliers d'intérêt général : c'est déjà le fait aujourd'hui, hormis lorsque l'intérêt général ne se limite pas à l'équipement de parcs mais également à assurer un taux de nuisances supportable pour les riverains.
- Espaces verts réservés aux chiens en liberté : par son préavis N° 2002/65, la Municipalité a anticipé cette demande.

4.11 PA-MTP-10: Rouler vert – respirer l'air

4.11.1 Objectif(s)

Encourager les véhicules à énergie renouvelable.

4.11.2 Description générale du projet

- A. Offrir un macaron de parcage aux voitures respectant l'environnement.
- B. Utilisation du gaz naturel comme carburant (énergie non renouvelable).
- C. Energies renouvelables: encourager l'utilisation des véhicules à énergie renouvelable, plus particulièrement promouvoir les scooters électriques.

A + B + C: dans toute la ville.

4.11.3 Réponse de la Municipalité

A. Offrir un macaron de stationnement aux détenteurs d'un véhicule peu polluant

Cette proposition est abandonnée en raison du travail administratif considérable qu'elle occasionnerait, notamment pour le contrôle. Pour remplacer cette proposition, la Municipalité a estimé préférable d'offrir un certain volume de carburant (1'000 kg de gaz par exemple ou mise à disposition de bornes électriques pour la recharge de batteries) ou une subvention à l'achat, pour les véhicules moins polluants.

B. Utilisation du gaz naturel comme carburant (énergie non renouvelable)

La Municipalité soutient les actions actuellement entreprises par le Service du gaz et du chauffage à distance, notamment en accentuant son effort sur des campagnes de sensibilisation sur l'intérêt de l'utilisation des véhicules peu polluants, dont ceux fonctionnant au GNC. La Municipalité prévoit également l'extension du nombre de points d'approvisionnement GNC en restant attentive à leur bonne répartition géographique.

C. Les énergies renouvelables (encourager l'utilisation des véhicules à énergie renouvelable, plus particulièrement promouvoir les scooters électriques)

Par l'intermédiaire de subventions ou de participation à des études et des tests, la Municipalité encourage l'utilisation des véhicules à énergie renouvelable (Biodiesel, Bioéthanol, Biogaz, vélos et scooters électriques).

Par ailleurs, en réponse à la motion de M. Alain Faucherre, déposée le 29 juin 1999, la Municipalité a présenté tout dernièrement l'état de la technique des installations de biométhanisation des déchets organiques, les conclusions des études entreprises et une augmentation du compte d'attente (rapport-préavis N° 2005/04 du 28 janvier 2005).

En ce qui concerne les vélos et scooters électriques, ils allient les avantages du transport individuel à ceux spécifiques du deux-roues. Ils sont propres, silencieux et d'un coût d'utilisation avantageux. Ils contribuent à la diminution de la pollution atmosphérique et sonore. Actuellement, 110 scooters électriques circulent dans l'agglomération lausannoise. Une dizaine de places de parc équipées de bornes de recharge sont à disposition des utilisateurs au centre-ville, le courant de recharge étant offert en guise de promotion. Actuellement, la production photovoltaïque centralisée (190 kW) dépasse amplement les besoins d'approvisionnement des vélos et scooters électriques.

Pour étendre cette prestation, la Municipalité a étudié la possibilité de créer de nouvelles bornes à un coût optimum. Au final, 13 sites ont été retenus pour l'installation de nouvelles bornes de recharge pour les scooters électriques (Chailly, av. de Béthusy, av. des Alpes, Ouchy, av. de Cour/Floréal, bvd de Grancy, av. de Cour/Figuiers, ch. de Montelly, av. d'Echallens, rue de la Pontaise, Bellevaux, Blécherette et ch. de Couvaloup). Ces bornes pourront également être accessibles aux détenteurs de modèles de vélos électriques alimentés par une prise 220 Volts.

Les coûts de construction de ces 13 bornes supplémentaires se montent à 130'000 francs. Ils seront financés par le fonds pour les économies d'énergie et les énergies renouvelables des Services industriels.

4.12 PA-MTP-11 : Développement des zones 30 km/h dans les centres de quartiers

4.12.1 Objectif(s)

- Un développement mesuré des zones 30 km/h (CC-M-18).
- Développer les zones 30 km/h dans les centres de quartiers (CC-M-19).

4.12.2 Description générale du projet

A. La création de nouvelles zones 30 km/h doit répondre à des conditions. Elle doit être envisagée :

- sur des routes sinueuses, étroites, raides ou sans visibilité (ex. : av. Vulliemin);
- dans des quartiers résidentiels, si les riverains (habitants et commerçants) l'acceptent;
- lorsque les bordiers le demandent, et après examen de faisabilité par l'administration communale.

Une évaluation systématique de la demande de zones 30 km/h en ville de Lausanne serait souhaitable, par exemple en envoyant un petit questionnaire annexé aux factures des services industriels.

B. Tous les ateliers d'innovation ont montré une grande préoccupation liée aux nuisances du trafic (bruit, pollution de l'air, sécurité, etc.) et ont proposé une extension importante des zones 30.

En complément du programme déjà réalisé et en voie de réalisation, nous proposons d'introduire une réflexion sur les centres de quartiers qui ressemblent à des centres de villages de petites communes vaudoises et qui posent souvent des problèmes de pression du trafic sur la mobilité douce et sur les activités commerciales dans des conditions accueillantes.

Réaménager les rues-places au centre des quartiers en limitant la vitesse à 30 km/h et en favorisant les traversées piétonnes, ainsi que l'exploitation du domaine public par les commerces locaux (terrasses de café, prolongement du commerce par des stands dans la rue, etc.).

Pour favoriser la mise en place de l'animation commerçante dans ces secteurs, des conditions financières stimulantes devraient être offertes par le service de la police du commerce.

Localisation : avenue de Cour (giratoire Figuiers à place de Milan), Pont de Chailly et rue du Temple, place de la Sallaz, rue du Tunnel.

4.12.3 Réponse de la Municipalité

En 1995, le Conseil communal adoptait le Plan directeur communal (PDC). Le chapitre 4 «accessibilité et mobilité» définit une hiérarchisation du réseau selon quatre types d'axes à savoir, le réseau de niveau principal, de distribution, modéré ou de desserte. Il est spécifié dans le PDC que seuls les axes appartenant au réseau modéré ou de desserte peuvent être sous le régime de la zone à 30 km/h. De plus, la carte représentant le schéma de l'organisation urbaine future situe les centres de quartiers et pôles commerciaux.

Depuis 2002, une révision de la législation fédérale a été introduite afin de simplifier la mise en place des zones 30 et de rencontre, dans le but de favoriser une généralisation des mesures de modération du trafic à l'intérieur des quartiers. Ainsi, l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) constitue la base légale régissant la mise en place des zones 30. Il est spécifié par exemple que les zones ne peuvent être admises que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible. Enfin, il est également précisé dans l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre que les mises en place de celles-ci sont soumises à expertise.

Depuis 1995, la Ville a mis en place en zone urbaine 26 zones sous le régime de la limitation à 30 km/h et quatre nouvelles zones sont d'ores et déjà planifiées. Ainsi, plus de 40% des habitants du territoire urbain résident actuellement à l'intérieur d'une zone modérée. Ces secteurs ont été choisis principalement en fonction, d'une part d'un inventaire général des quartiers nécessitant une amélioration des conditions de sécurité et de qualité de vie et, d'autre part, des secteurs faisant l'objet d'une demande de modération du trafic de la part des habitants. Dans tous les cas, tant les bases juridiques que les principes et objectifs définis dans le PDC ont été respectés.

Centres de quartiers :

Il paraît utile de classer les centres de quartiers, tels que représentés dans le PDC, en fonction des catégories suivantes :

- A) centres déjà situés dans une zone 30 ou dont la procédure de modération du trafic est déjà planifiée: Montelly, Mousquines, Amis-Jardins, Maupas, Isabelle-de-Montolieu, Eterpeys, Bourdonnette
- B) centres faisant déjà l'objet, soit d'une étude spécifique, soit de récentes décisions quant à leur réaménagement: Cour tronçon Figuiers-Bains (Nord et Sud), Harpe, Chailly, la Sallaz
- C) centres ne répondant pas ni aux bases légales ni aux critères définis dans le PDC pour permettre la mise en place d'une zone 30: Ouchy, Montchoisi (carrefour), Juste-Olivier, Tivoli, Morges (Prélaz), Echallens, Bergières, Béthusy
- D) centres potentiellement intégrables dans le programme d'extension des zones 30 et donc directement concernés par la présente: Malley, Grancy, Pierrefleur, Pontaise, Aloys-Fauquez (Bellevaux), Praz-Séchaud.

Quartier Aloys-Fauquez (Bellevaux): à l'instar de la rue Centrale ou du tronçon supérieur de la rue de Genève, la traversée du quartier de Bellevaux fait partie du réseau de distribution modéré. Axe de pénétration en ville depuis les secteurs de la Clochatte ou du Mont, il doit supporter actuellement une charge de trafic de l'ordre d'environ 15'000 véhicules par jour et assure donc une fonction à orientation trafic. Pourvu d'une signalisation abondante (feux, traversées piétonnières protégées, gestion prioritaire des bus, etc.), ce tronçon de rue n'est pas compatible avec l'esprit de la zone à 30 km/h.

Centre de quartier Malley: ce secteur a été identifié par le groupe de travail communal «zones 30» et avait été catalogué dans les zones susceptibles d'être réalisées à court terme.

Centre de quartier Grancy: ce secteur, également identifié par le groupe de travail communal «zones 30», présente des conditions locales compatibles avec la mise en place d'une zone 30. Toutefois, une étude générale de circulation dans tout le secteur sous-gare est nécessaire afin de mieux définir le périmètre de la zone.

Centre de quartier Pierrefleur: ce secteur a déjà fait l'objet de débats autour de la mise en place d'une zone 30 à plusieurs reprises. Compte tenu principalement de la présence d'une ligne de bus importante, une décision définitive sur cet axe a toujours été différée au profit d'autres zones jugées prioritaires ou mieux adaptées. En principe, le groupe de travail communal «zones 30» s'est toujours donné comme règle de base de ne pas proposer, sauf à de rares exceptions, des zones sur des axes comprenant des lignes principales du réseau tl.

Centre de quartier Pontaise: ce secteur est lui aussi déjà recensé par le groupe de travail communal «zones 30». Si l'on exclut les rues avec une ligne de bus importante, ce quartier présente des conditions locales compatibles avec la mise en place d'une zone 30.

Centre de quartier Praz-Séchaud: il semble difficile à l'heure actuelle de parler de véritable centre de quartier pour ce secteur, il peut être considéré comme un centre en cours de concrétisation. A l'instar du quartier de Pierrefleur, sa réalisation concrète ne paraît pas prioritaire.

En tenant compte de la réponse à la motion Yves-André Cavin demandant l'introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains, notamment celui de Vers-chez-les-Blanc (chapitre 7.3), le coût total d'installation de zones 30 dans les centres de quartiers retenus par la Municipalité (Cour, tronçon Figuiers-Bains, secteurs Nord et Sud; Malley, Grancy, Pontaise, Vers-chez-les-Blanc) est estimé à 240'000 francs.

4.13 PA-MTP-12: *Intermodalité*

4.13.1 Objectif(s)

Favoriser l'échange entre les modes de transport en privilégiant :

- les modes publics;
- les modes partagés (vélos collectifs, scooters collectifs, Mobility);
- les modes doux.

4.13.2 Description générale du projet

Deux-roues :

- aménager des places de stationnement Bike + R à proximité des arrêts principaux des transports publics (TP);
- tenir compte des vélos lors de la conception des stations du m2;
- autoriser le transport des vélos dans les bus en dehors des heures de pointe.

Voitures individuelles :

Développer les P+R en périphérie. Inciter les communes périphériques à faire de même. Encourager l'utilisation de P+R en périphérie de la ville en supprimant les places de stationnement subventionnées pour les employés pendulaires.

Piétons :

Aménager des accès piétonniers aisés et sécurisés aux nœuds TP. Si nécessaire, assistance mécanique (escaliers et trottoirs roulants, ascenseurs).

Flotte partagée :

Aménager des emplacements réservés aux véhicules de flottes partagées à proximité des nœuds de TP (vélos collectifs, scooters collectifs, Mobility).

Bateau :

Etudier des navettes bateaux entre Lutry–Saint-Sulpice (de type Aquarel, mais plus rapides).

Aménagement des interfaces :

Les interfaces doivent être aménagées de manière à rendre ainsi l'intermodalité plus efficace.

4.13.3 Réponse de la Municipalité

La réorganisation du réseau tl (Réseau 08 des tl), qui utilise le futur m2 comme ascenseur urbain pour favoriser les échanges et l'intermodalité, répond fortement à cette préoccupation. Par ailleurs, la mise en place, au sein de l'administration communale, de plusieurs groupes d'espace public (GEP) traitant des aspects liés à la réaffectation de l'espace public en lien avec le «Réseau 08» permet de vouer une attention toute particulière sur les abords des stations du futur m2 et les accès à l'intérieur de ces stations. Ce travail est effectué en étroite collaboration entre la Ville de Lausanne, les tl et les associations de quartiers.

Deux-roues :

Un groupe de travail piloté par les tl traite des questions relatives à la complémentarité entre vélos et transports publics (Bike + Ride, embarquement des vélos, utilisation de la voirie). Ce groupe intègre des représentants des communes du réseau de l'agglomération lausannoise et du Canton. Les usagers cyclistes sont également associés à cette démarche. Les mesures proposées dans le rapport de synthèse pourront ainsi se mettre en place dans le cadre de la restructuration du «Réseau 08 des tl» et du réaménagement aux abords des stations du métro m2.

La création de stationnement pour vélos aux abords des stations de métro fait partie du cahier des charges des GEP et sera financée par le biais d'un préavis communal spécifique relatif à la restructuration du réseau tl et aux aménagements aux abords des stations du m2. Par ailleurs, le rapport-préavis N° 2004/55, du 16.12.2004, adopté le 12 avril 2005 par votre Conseil⁹, relatif à la promotion de l'usage du vélo à Lausanne, prévoit le financement de supports pour vélos.

Voitures individuelles :

Le Plan directeur communal définit les P+R projetés sur le territoire communal. Une réflexion concernant les P+R est en cours au niveau de l'agglomération dans le cadre de la politique des transports de l'agglomération.

En ce qui concerne le P+R de Vennes, la Municipalité et le Conseil d'Etat ont validé le principe de la mise en place d'un addenda permettant une extension à 1'200 places. Cet addenda doit encore être approuvé formellement par le Conseil d'Etat.

⁹BCC 2004-2005, T. II, pp. 944 ss.

Piétons :

Une attention particulière est portée aux liaisons piétonnes dans les stations du futur m2, ainsi qu'entre les stations et les arrêts des lignes connectées à ces stations.

Flotte partagée :

A l'instar du soutien apporté au projet de prêt de vélos «Lausanne Roule» au Flon, la Municipalité est prête à soutenir d'autres projets à proximité des principaux nœuds de transports publics.

Bateau :

Les bateaux solaires Aquarel seront orientés à l'avenir sur un circuit à vocation touristique. Pour l'heure, il n'est pas prévu de navettes Aquarel rapides entre Lutry et Saint-Sulpice.

Aménagement des interfaces :

Les fondements du «Réseau 08 des tl» vont dans le sens d'une amélioration du transbordement entre les bus et métros dans les stations principales. La plupart des interfaces sont touchées par la restructuration du réseau et font l'objet de nombreuses études.

L'exemple le plus éloquent est l'interface de la Sallaz où le principe de circulation est complètement revu pour permettre l'aménagement d'une place mixte piétons-bus particulièrement performante en termes de transbordement.

4.14 PA-MTP-13 : Réaffectation de la voirie

4.14.1 Objectif(s)

- Favoriser les transports publics, les modes partagés, doux (CC-TP-2).
- Améliorer la vitesse commerciale des transports publics (CC-TP-4).

4.14.2 Description générale du projet

1. De manière générale, mettre en place des aménagements qui permettent de favoriser la bonne réinsertion des bus quittant leur arrêt et revenant dans le trafic en sécurité (soit par des arrêts sur chaussée, soit par des couloirs bus, soit par la gestion de la signalisation lumineuse).
2. Dans le cadre des mesures d'accompagnement liées à la mise en service du m2, réaffecter les couloirs bus devenus inutiles (ex-lignes 5 et 6) aux vélos/piétons/espaces verts, mais non aux transports individuels motorisés.
3. A partir d'un certain seuil de fréquentation des lignes de bus (à définir), privilégier la mise en couloir des bus dans tous les cas.
4. Supprimer les arrêts «en baignoire» dans les quartiers d'habitations, ainsi que dans les zones 30 lorsque cela ne met pas en danger la sécurité des piétons.
5. Lorsque des carrefours sont aménagés avec des couloirs bus, éviter que ces aménagements empêchent les cyclistes de remonter la file de véhicules à l'arrêt.
6. Autoriser les vélos dans les couloirs bus à la descente. Au plat et à la montée, autoriser les vélos uniquement si les couloirs sont suffisamment larges.
7. Développer le système «Mobility» pour les entreprises (gestion de flottes de véhicules), ce qui permettrait de supprimer des places de parc (exemple du DINF) et augmenter le nombre de couloirs bus.

4.14.3 Réponse de la Municipalité

La réaffectation de l'espace public en lien avec le «Réseau 08» répond fortement à cette préoccupation, une grande partie des lignes et des arrêts de bus étant passés en revue.

Points 1 et 4: Faciliter la réinsertion des bus après les arrêts et suppression des arrêts «en baignoire» dans les quartiers

Le choix du type d'arrêt se fait en conformité avec le Plan directeur communal:

- arrêts de bus «hors chaussée» sur le réseau principal ou de distribution. Par «hors chaussée», il faut comprendre que le dépassement d'un bus à l'arrêt est possible sans empiéter sur les autres voies de circulation. Lorsque la chaussée est suffisamment large, les arrêts sont généralement réalisés en alignement, ce qui favorise la réinsertion des bus quittant leur arrêt;
- arrêts de bus «sur chaussée» sur le réseau modéré et éventuellement sur le réseau de distribution. Par arrêt «sur chaussée», il faut comprendre un arrêt bloquant généralement le trafic derrière le bus. Selon les cas, le dépassement peut toutefois être autorisé en empiétant sur la voie de circulation en sens inverse.

Point 2: Réaffectation des couloirs bus devenus inutiles

Avec la mise en service du m2, l'axe routier compris entre la place de l'Ours et le carrefour des Croisettes (rue du Bugnon / avenue de la Sallaz / route de Berne) ne sera plus emprunté par des bus, à l'exception du tronçon entre Boissonnet et la Sallaz (ligne N° 41: Montolieu / Praz-Séchaud). La voie bus actuelle sera réaffectée à d'autres usages que la circulation motorisée.

Le GEP, chargé d'étudier spécifiquement l'axe Bugnon, Sallaz, Berne, a défini cinq tronçons pour lesquels des objectifs sectoriels et des principes d'aménagement ont été récemment validés par le CEP.

Tronçon 1: place de l'Ours–avenue Pierre-Decker:

- baliser une bande cyclable de 1,5 m à la montée;
- ajouter des passages piétons (CHUV, écoles);
- ajouter quelques places de parc en zone «macaron» pour les habitants entre Mathurin-Cordier et la place de l'Ours;
- au droit de la PMU (urgences), augmenter le nombre de places «pose/dépose» et améliorer leur confort d'utilisation;
- créer une voie de présélection descendante (tourner à gauche) pour l'accès au CHUV.
- élargir les trottoirs;
- affirmer le secteur de «porte» du CHUV en intensifiant la végétation au droit de la station m2 et de l'accès au CHUV;
- intégrer la station m2 et ses accès.

Tronçon 2: avenue Pierre-Decker–avenue de Beaumont

- baliser une bande cyclable de 1,5 m à la montée;
- créer une «avenue-parc» par une berme végétalisée continue sur le côté à droite en montant, à l'image de celle existante à gauche.

Tronçon 3: place de la Sallaz

Dans le cadre de la mise en service du «Réseau 08» des tl, la place de la Sallaz deviendra une interface de transports publics très importante. La route de contournement proposée permettra à cette place d'être entièrement libérée du trafic individuel de transit et ainsi d'optimiser les transbordements bus–m2.

La place sera séparée en deux secteurs bien distincts. Le secteur Nord verra son accessibilité automobile interdite. Le stationnement sera transféré sur une parcelle accessible depuis la route de contournement située à l'Ouest de la station du m2. Le secteur Sud sera accessible par l'avenue de la Sallaz et conservera son offre en stationnement. Cette rue deviendra une rue en impasse raccordée à la route de contournement.

Les objectifs prioritaires de l'étude de la place de La Sallaz sont définis comme suit:

- développer un projet d'aménagement de l'espace partagé entre les bus et les piétons;
- faciliter l'interface entre les lignes de bus et la station m2;
- favoriser l'émergence du caractère de pôle secondaire et de centre de quartier;
- proposer des aménagements compatibles avec le besoin de tranquillité des riverains;
- privilégier des solutions d'aménagement simples et économiques.

Un préavis spécifique sera présenté à votre Conseil après l'été 2005.

Tronçon 4: place de la Sallaz–avenue de Boissonnet

- baliser une bande cyclable de 1,5 m à la montée;
- ajouter quelques places de parc en zone macaron pour les habitants;
- créer un passage piéton à mi-hauteur entre la Sallaz et Boissonnet;
- créer un passage piéton au Sud du carrefour Berne/Boissonnet;
- redimensionner le carrefour Berne/Boissonnet/Feuillère;
- favoriser la progression des bus à l’approche de la Sallaz par une voie bus descendante.

Tronçon 5: avenue de Boissonnet – Croisettes

- intégrer la station m2 «Fourmi»;
- maîtriser les volumes de trafic;
- gérer le transfert du transport individuel sur le P+R.

Point 3: Amélioration de la vitesse commerciale et mise en place systématique de nouveaux couloirs bus à partir d’un certain seuil de fréquentation

Dans le cadre d’une intensification de la collaboration entre la Ville de Lausanne et les tl, plusieurs groupes de travail ont été constitués, dont un a reçu pour mandat d’étudier l’amélioration de la vitesse commerciale pour l’ensemble des lignes du réseau tl. Le résultat visé globalement est une économie de l’ordre de 4 véhicules sur les 131 prévus pour le «Réseau 08». La moitié des points critiques recensés sur le réseau tl actuel fait partie des secteurs à traiter dans le cadre de la restructuration du réseau tl après m2.

En ce qui concerne spécifiquement les couloirs bus, il convient de rappeler qu’il en existe deux types:

- couloirs bus physiques: réservation d’une voie de circulation pour les bus en site propre. Ces aménagements nécessitent une largeur de voirie supplémentaire. Ils sont généralement complétés par des mesures de régulation facilitant la réinsertion des bus dans le trafic à la fin du couloir bus;
- couloirs bus virtuels: en cas d’espace restreint, un système régulé permet de donner une priorité aux bus circulant en site mixte avec le trafic individuel motorisé (couloir bus «électronique»).

L’amélioration de la vitesse commerciale et la mise en place de nouveaux couloirs bus sont prises en compte dans les groupes d’espace public traitant des aménagements liés à la restructuration du réseau tl. Toutefois, il est important de relever que l’amélioration de la vitesse commerciale des transports publics entre en conflit avec l’instauration de zones 30 ou zones de rencontre (PA-MTP-6, PA-MTP-11) sur des axes comprenant des lignes principales du réseau tl.

Points 5 et 6: Utilisation des couloirs bus par les cyclistes et gestion des carrefours

Comme mentionné au 3.13.3, un groupe de travail piloté par les tl traite des questions relatives à la complémentarité entre vélos et transports publics (Bike + Ride, embarquement des vélos, utilisation de la voirie). Les mesures proposées dans le rapport de synthèse pourront ainsi se mettre en place dans le cadre de la restructuration du «Réseau 08» des tl et du réaménagement aux abords des stations du m2.

Par ailleurs, le rapport-préavis N° 2004/55, du 16.12.2004, adopté le 12 avril 2005 par votre Conseil, relatif à la promotion de l’usage du vélo à Lausanne traite également de la question du partage de la voirie. Des essais et observations sur le terrain ont été réalisés en collaboration avec des représentants du syndicat du personnel des transports publics et des associations cyclistes.

Point 7: Développer le système «Mobility» pour diminuer le stationnement

Le développement de l’auto-partage est une des mesures préconisées dans le chapitre 5 «Plan de mobilité de l’administration lausannoise».

4.15 PA-MTP-14: Desserte par les transports publics

4.15.1 Objectif(s)

- Court et moyen termes: améliorer la desserte par les transports publics, profiter des restructurations du réseau liées au m2.
- Long terme: développer de nouveaux axes de transports publics lourds.

4.15.2 Description générale du projet

Court et moyen termes :

- Améliorer la connexion des quartiers aux axes lourds de desserte (et non pas multiplier les relations directes avec uniquement la gare CFF de Lausanne) : relations avec la gare de Renens, avec la station de Malley (à créer), avec l'axe du m2, avec la gare CFF de Lausanne et avec celle de Pully-Nord (à déplacer de quelques centaines de mètres).
- En conséquence, soigner particulièrement les interfaces de transport afin de rendre la rupture de charge la moins pénible possible (par exemple arrêts de bus à proximité des stations du m2).
- Créer des relations transversales et non uniquement radiales.

Long terme :

- Réintroduire des trams, par exemple sur lignes Nos 7 et 9, permettant un réaménagement urbain, ainsi que des voies de circulation.
- Développer un axe lourd à destination de la Blécherette (par exemple métro).

4.15.3 Réponse de la Municipalité

Dans un premier temps, mise en œuvre du projet «Réseau 08», lié à la mise en service du m2, en intégrant de nouveaux parcours pour les bus. A plus long terme : élaboration de concepts de développement d'axes lourds (en collaboration avec les tl, le Canton, etc.).

Court et moyen termes :

Hormis les propositions relatives aux liaisons tangentielles, le projet de «Réseau 08» des tl (voir chapitre 6) répond en grande partie aux attentes exprimées d'amélioration de la connexion des quartiers aux axes lourds de desserte. Il est rappelé que l'ensemble des collectivités publiques participant au financement du réseau tl (Etat et communes du réseau urbain) doivent accepter les nouvelles prestations et l'évolution des coûts qu'elles occasionnent.

Par ailleurs, le soin à apporter aux interfaces de transport dans le cadre de ce nouveau réseau est relayé dans le cadre des projets d'aménagement des interfaces.

Long terme :

Le développement d'axes forts, tels que des trams sur les axes actuels des lignes Nos 7 et 9 ou un métro à destination de la Blécherette, sont actuellement envisagés, au stade du concept, dans diverses démarches à des stades d'avancement variés (Plan Opair 95, Plan Opair 05, Schéma directeur régional des déplacements, Programme d'agglomération, Plan directeur cantonal, Plan directeur communal).

Dans ce cadre, la Municipalité poursuit les travaux en cours en vue de :

- définir un programme de développement du réseau des transports publics urbains et d'agglomération ;
- définir un contexte institutionnel, décisionnel et de financement au niveau de l'agglomération.

Par ailleurs, la Municipalité s'engage également dans les démarches visant à obtenir une base légale pour un financement fédéral du trafic d'agglomération.

4.16 PA-MTP-15: Fréquence des transports publics

4.16.1 Objectif(s)

- Augmenter les fréquences aux périodes dites creuses (soirées, samedis, dimanches, vacances scolaires).
- Supprimer les interruptions de service les soirs et les week-ends.

Note: les objectifs visant à combler le déficit en matière d'information pour les systèmes Taxibus et Pyjama, ainsi que d'augmenter la priorité aux feux pour les TP ont été respectivement versés aux projets PA-MTP-16 et PA-MTP-13.

4.16.2 Description générale du projet

- Augmentation des fréquences;
 - sur toutes les lignes, les fréquences en heures creuses sont inférieures à celles en vigueur dans des villes suisses de taille comparable => fréquences à adapter;
 - étendre les périodes dites «heures de pointe» pour tenir compte du mode de vie moderne (demande de mobilité forte après le travail en soirée);
 - ces remarques s’appliquent aussi aux CFF (REV) et au LEB;
 - considérer le samedi comme un jour de semaine;
 - supprimer les réductions d’offre en périodes de vacances scolaires (en particulier sur le m1).
- Supprimer les interruptions de service le soir et les week-ends sur les lignes concernées (en particulier 11, 12, 16, 17).

4.16.3 Réponse de la Municipalité

Les tl mènent actuellement une démarche visant à améliorer les prestations des transports publics aux périodes dites «creuses». L’insatisfaction exprimée sur ce sujet dans le cadre de la démarche «Quartiers 21» rejoint en effet celle constatée dans le cadre des enquêtes de satisfaction effectuées par les tl auprès de la population desservie, cliente ou non.

Les analyses effectuées à ce jour par les tl mettent en évidence un déficit d’offres par rapport à la demande en mobilité qui a considérablement évolué ces dernières années avec un accroissement important de la mobilité liée aux loisirs, alors que les améliorations de l’offre ont essentiellement visé les déplacements liés au travail et à la formation. Les études d’augmentation des prestations en périodes creuses sur le réseau tl devraient aboutir courant 2005 pour être mises en service dans le cadre du Plan d’entreprise 2005-2010.

Diverses améliorations d’offres sont actuellement envisagées par les tl. Citons notamment:

- adaptation à la hausse des fréquences en début de soirée;
- horaires du samedi correspondant à ceux de la semaine;
- amélioration des fréquences le dimanche;
- augmentation des fréquences sur le m1 pendant les vacances universitaires.

La suppression des interruptions de service sur les lignes N°s 12, 16, 17 et la suppression de l’horaire vacances sur l’ensemble des lignes ne sont pour le moment pas envisagées. Cependant, dans le cadre du projet de «Réseau 08», la ligne N° 11 est remplacée par une ligne principale reliant la Blécherette à la Gare CFF, supprimant l’interruption de service de cette ligne.

4.17 PA-MTP-16: Promotion des transports publics et communication

4.17.1 Objectif(s)

Améliorer et diversifier la promotion des transports publics.

4.17.2 Description générale du projet

Premier axe de promotion: les habitants

1. confirmer un service communal responsable de l’information et de la communication en matière de transports publics qui puisse organiser et développer des actions telles que décrites ci-dessous;
2. envoyer de l’information relative aux tl (plan du réseau, horaire de la ligne desservant le domicile) et au système «Mobility» lors de tout déménagement ou arrivée de nouveaux habitants;
3. réaliser des exemples réels de coûts d’abonnements mensuels pour les familles et les leur envoyer (note: ce que font déjà les tl en travaillant avec le bureau vaudois d’adresses);

4. dans la correspondance officielle de la Ville, et lors de toute annonce de manifestation indiquant un lieu précis, mentionner systématiquement le nom de l'arrêt de transport public le plus proche, ainsi que la ou les lignes concernées;
5. dans certains quartiers, à l'occasion de changements de service importants (amélioration des fréquences, modification du tracé des lignes, ...), distribuer l'information sous forme de tous-ménages;
6. développer l'interface Web du site des tl en matière de consultation dynamique des horaires (ou à défaut, mieux signaler l'existence du service à l'adresse du site des CFF), permettre l'exportation des horaires dans un format lisible sur un PDA.

Deuxième axe de promotion: réfléchir par type d'activité

Les pendulaires:

7. développer les partenariats entre les prestations de TP et les entreprises afin d'offrir aux employés des abonnements à prix réduit. Il est anormal que la Ville de Lausanne elle-même n'ait aucune politique globale en ce sens vis-à-vis de ses employés;
8. mettre en place une charte ou un label permettant de distinguer les entreprises ayant un plan de mobilité (effet d'image, par exemple comme pour la norme environnementale ISO 14001);
9. valoriser l'exemple du DINF (mise en place du système «Mobility», nouvelle gestion des places de parc et des déplacements des employés).

Le commerce:

10. faire passer l'idée auprès des commerçants que l'automobile n'est pas le moyen de transport unique des personnes effectuant des achats au centre-ville (cf. chiffres du micro-recensement transports 2000);
11. développer le «Riponne Express» (ou d'autres formes de services similaires) également à l'intention des utilisateurs de transports publics, voire simplement des marcheurs: il est très utile de pouvoir disposer de toutes ses courses en un seul endroit à la fin de ses achats. Ce serait un avantage concurrentiel par rapport aux centres commerciaux à l'extérieur du centre-ville.

Les loisirs:

12. le prix du transport public urbain devrait être systématiquement compris dans le prix d'entrée aux grandes manifestations (par exemple Beaulieu) au lieu de l'être au cas par cas comme actuellement;
13. sur le modèle de la carte tl + CineQuaNon, d'autres partenariats devraient être développés (par exemple fitness, manifestations d'importance régionale, etc.);
14. les horaires et plans de ligne de transports publics pourraient être distribués/affichés plus largement dans les grands pôles d'activités de loisirs;
15. les hôteliers de Bâle offrent une carte journalière de libre circulation sur le réseau urbain de transports publics, un exemple à suivre?

4.17.3 Réponse de la Municipalité

1. La communication et l'information sur les prestations de transport auprès du grand public sont dévolues aux entreprises de transports publics. La mise sur pied de la communauté tarifaire introduira une communication groupée pour l'information tarifaire. Cette mission ne pourrait pas être dévolue rationnellement et efficacement à un service communal.

Par contre, le SEGRE (service des études générales et des relations extérieures) est confirmé comme service communal partenaire pour l'information en matière de transports publics. Par ailleurs, une des missions du nouveau service des routes et de la mobilité comprend une fonction globale de promotion des transports publics, que ce soit au sein de l'administration communale ou auprès de la population et des entreprises lausannoises.

2. Depuis octobre 2003, tout nouvel habitant s'installant dans une commune desservie par le réseau tl reçoit des tl une information complète sur le réseau, accompagnée de mesures incitatives (carte Galaxy offerte, carte de rabais de 20% pour un premier abonnement).
3. Fait partie de l'information déjà réalisée présentée au point 2 ci-dessus. En outre, dans le cadre de l'introduction de la communauté tarifaire, un renforcement de la communication est effectué.

4. L'information sur les moyens d'accès en transports publics dans les publications ou invitations communales est actuellement effectuée de cas en cas. La Municipalité souhaite généraliser cette pratique à l'ensemble de l'administration.
5. L'information ciblée dans les quartiers à l'occasion de modifications de l'offre en transport est déjà effectuée par les tl. Les communes sont systématiquement associées à ces opérations. Les tl interviennent en tant que fournisseur d'information et de soutien.
6. L'interface Web du site tl propose ces fonctionnalités. Des améliorations constantes sont implémentées au fur et à mesure des attentes des internautes.
7. Le partenariat entre les prestations des transports publics (via la Communauté tarifaire) et les entreprises est possible et proposé (produits grands comptes). L'octroi de réductions à tout ou partie du personnel est prévu dans le cadre de l'instauration d'un Plan de mobilité d'entreprise (pour l'Administration lausannoise, voir chapitre 5).
8. Pour qu'un label ait une portée notable, il doit correspondre à une valeur qui lui serait associée à grande échelle. Sur le seul plan communal, cette démarche serait vraisemblablement sans effet. Il est donc proposé d'y renoncer et de répercuter cette démarche à des instances faîtières telles que l'Union des Villes Suisses, par exemple.
9. L'exemple du DINF en termes de mobilité des déplacements de ses employés induit des synergies pour la mise sur pied du Plan de mobilité de l'administration communale (chapitre 5).
10. Les échanges qui se développent entre la Municipalité et les associations économiques montrent que l'époque où les commerçants associaient l'accessibilité à la seule voiture est révolue. Cette réalité sera encore renforcée par la mise en service du m2 et le «Réseau 08» des tl.

11. Des services de cette nature sont de compétence privée.

12. Concerne les points 12 et 15:

Les transporteurs sont favorables à des solutions combinées manifestation + transport, sous réserve qu'une juste rétribution des services soit garantie. Plusieurs partenariats ont déjà abouti à des solutions combinées manifestation + transport, comme par exemple les 20 km de Lausanne, Athletissima, combi comptoir CFF/tl/Beaulieu, offre Railway «Jardins 2004», etc.). La production d'un billet combiné pour toutes les foires et expositions est à l'étude avec la société d'exploitation de Beaulieu. Cette démarche pourrait aboutir en 2005.

13. Concernant les points 13 et 14:

Les transporteurs sont favorables à des partenariats sur le modèle tl + CineQuaNon, pour autant qu'ils aient une pertinence (relation avec le déplacement) et un coût admissible pour l'entreprise de transports et les collectivités. Il en va de même pour l'affichage dans des lieux privés.

4.18 PA-MTP-17: Confort d'utilisation des transports publics

4.18.1 Objectif(s)

Faciliter l'utilisation des transports publics et les rendre accessibles à tous.

4.18.2 Description générale du projet

Volet A: Automates (aux arrêts et dans les bus [automates embarqués])

1. pour pallier au fait que les automates ne rendent pas la monnaie, mettre en place un système d'impression sur les billets du surplus payé, c'est-à-dire un avoir à récupérer à un point de vente tl après accumulation d'un certain montant;
2. l'option la plus fréquemment utilisée à cet endroit doit être mise en évidence. Rendre l'utilisation des automates plus aisée en réduisant le nombre de tarifs et en mettant en évidence l'option / le bouton relatif au tarif de l'utilisateur ordinaire (une zone 60'). Garder le billet court parcours (exemple tarif local, voir le système de Zurich);
3. automates à billets dans les bus, les lignes peu fréquentées et les lignes régionales en libre service pour les voyageurs;

4. dans le cadre de l'introduction de la Communauté tarifaire, voir dans quelle mesure il est possible de réintroduire des titres de transport à simplement oblitérer (demande reformulée).

Volet B : Information voyageurs embarqués (dans le bus, le m1/le m2 et aux arrêts principaux)

5. introduire à l'intérieur des véhicules un système d'information vocale – et audible – sur la succession des arrêts desservis et la possibilité d'annonces vocales aux grands arrêts (bus, métro, LEB) en cas de problème;
6. plan du réseau collé aux fenêtres en quatre langues.

Volet C : Interface – abris (sur le terrain)

7. faire des arrêts principaux de véritables lieux d'intermodalité et d'interaction. Créer un confort d'attente selon le concept d'une gare en augmentant les fonctionnalités de l'espace par des services (par ex. consigne selon le modèle «Riponne Express» aux arrêts principaux, voir PA-MTP-16).

4.18.3 Réponse de la Municipalité

Les volets A et B du projet font référence à des composantes du système de transports publics qui sont actuellement de la compétence des entreprises de transport concessionnaires.

Les coûts liés à ces composantes du système de transport sont supportés par le client voyageur et par l'ensemble des collectivités publiques participant au financement. Une modification de ces composantes peut être envisagée pour autant que le financement soit disponible, soit en cours de durée de vie ou lors d'un renouvellement planifié. Ceci précisé, la Municipalité donne ci-dessous l'état de la situation et les développements prévus par rapport aux attentes exprimées.

Volet A : Automates

1. La question du rendu de la monnaie fait actuellement l'objet d'une analyse aux tl, avec diverses solutions envisageables:
 - modification de tout ou partie des automates existants,
 - statu quo avec promotion des moyens existants de paiement sans monnaie,
 - prise en compte du rendu de monnaie dans le cadre du renouvellement des distributeurs envisagé dès 2009.

Les conséquences, notamment financières, de ces variantes seront présentées dans le courant de l'année 2005.

2. L'introduction de la Communauté tarifaire a donné lieu à la constitution de groupes clients qui ont eu à se prononcer sur l'ergonomie, le mode de fonctionnement, l'information nécessaire des distributeurs. Ainsi, dès le 12 décembre 2004, de nouvelles faces d'automate, correspondant aux attentes de la majorité des clients, équipent tous les distributeurs tl. Dans ce cadre, l'information est systématiquement donnée en quatre langues sur la face de l'automate. L'introduction de la Communauté tarifaire induit l'application d'une tarification unifiée dans un périmètre étendu. L'utilisation de l'automate ne s'en trouve pas simplifiée, mais le nombre d'achats en cours de voyage est limité à une seule opération quel que soit le nombre d'entreprises de transport utilisées. Le billet «court parcours» est maintenu dans le cadre de la Communauté tarifaire sur le périmètre urbain tl.
3. La solution d'installer des automates en libre service dans les véhicules a été écartée lors du renouvellement du système de vente des tl. En effet, tant pour des raisons de forte occupation des couloirs des véhicules que pour des raisons de sécurité, l'option d'installer des distributeurs libre service embarqués n'a pas été retenue. Sur les lignes régionales à faible fréquentation, un service de vente assuré par le conducteur, apprécié par la clientèle, est maintenu.
4. Le retour à des carnets de billets à oblitérer n'est pas envisageable dans le cadre d'une Communauté tarifaire en raison du coût d'adaptation très élevé pour un système appelé à disparaître à court terme au niveau national. Cette fonction est remplacée, à l'avantage des clients, par les cartes Galaxy disponibles dans plus de 180 points de vente.

Volet B : Information voyageurs embarqués

5. De manière générale, l'information aux voyageurs, avant leur déplacement aux arrêts et pendant leur déplacement à bord des véhicules, va être considérablement améliorée dès 2005 par l'introduction progressive du nouveau système d'exploitation et d'information voyageurs: remplacement des bornes d'information actuelles par 120 nouvelles bornes plus efficaces et discrètes. En outre, le système permettra d'effectuer des annonces à bord des véhicules. La fréquence et le type d'annonces pourront être adaptés aux attentes de la clientèle.

6. A la suite de l'introduction de la Communauté tarifaire vaudoise, il est prévu de coller des plans du réseau aux fenêtres des bus.

Volet C : Interfaces

7. Ce volet implique divers partenaires publics et privés à divers titres :

- Communes, en tant que propriétaires et gestionnaires du domaine public,
- entreprises de transports, exploitantes et dans certains cas propriétaires des biens-fonds,
- privés, en tant que propriétaires et/ou prestataires de services, SGA, banques, kiosques, etc.

Aujourd'hui, les aménagements et fonctionnalités des interfaces sont étudiés au gré des opportunités, par exemple la construction du m2.

4.19 PA-MTP-18: Transports publics des zones foraines

4.19.1 Objectif(s)

Améliorations des transports publics :

- tarifs;
- dessertes;
- fréquences.

4.19.2 Description générale du projet

Tarifs :

Proposition de tarif unique sur tout le territoire lausannois, y compris pour les zones foraines. La Communauté tarifaire est compétente. La proposition de la conférence de consensus est contraire aux décisions déjà prises en la matière, voir chapitre 4.21.

Dessertes :

Améliorer le tracé des dessertes.

Cadences :

Réétudier les cadences et l'utilisation du Taxibus les jours de basse fréquentation.

4.19.3 Réponse de la Municipalité

Au vu des prestations assurées actuellement sur les lignes et services desservant les zones foraines lausannoises, compte tenu du financement de ces prestations (offre régionale cofinancée par la Confédération, l'Etat de Vaud et les autres communes du bassin de transport 5), de la faible densité des zones desservies, il apparaît qu'un déficit de l'offre en soirée est effectivement constaté à Vers-chez-les-Blanc et Montblesson.

Dans le cadre de la restructuration du réseau tl liée à la mise en service du m2, il est prévu d'améliorer considérablement la desserte de ces zones : ligne N° 64 à double sens, Croisettes – Chalet-à-Gobet par Montblesson et Vers-chez-les-Blanc, avec accrochage direct au terminus du m2.

A plus long terme, dans le cadre d'une politique cantonale de densification souhaitée le long de la ligne du LEB et plus particulièrement dans la zone foraine de Vernand, la Municipalité s'engage à soutenir un développement de l'offre ferroviaire sur la ligne du LEB.

4.20 CC-M-16: *Transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air*

4.20.1 Objectif(s)

Informier largement sur les taux de pollution de l'air à Lausanne.

4.20.2 Description générale du projet

La Municipalité doit se doter d'instruments de mesure de la pollution de l'air. En cas d'alerte (valeurs critiques et d'alarme), la population doit être immédiatement informée. Des mesures adéquates doivent être prises (limitation du trafic motorisé par exemple).

4.20.3 Réponse de la Municipalité

Comme la Municipalité l'a expliqué dans le cadre de la procédure «Prestations 2004», cette mesure dépend strictement du Canton. De par les choix effectués, la Municipalité ne peut donc pas donner suite, de sa propre compétence, à cette mesure.

4.21 CC-TP-7: *Politique tarifaire*

4.21.1 Objectif(s)

Maintenir le tarif actuel dans la nouvelle Communauté tarifaire.

4.21.2 Description générale du projet

- Favoriser un certain nombre de catégories de la population.
- Simplifier les positions tarifaires.
- Mettre les habitants des domaines forains de Lausanne (cartes indigènes) sur pied d'égalité avec les autres Lausannois.

4.21.3 Réponse de la Municipalité

Le tarif est défini pour toute la région par le système de la Communauté tarifaire. La zone urbaine de Lausanne et de Montblésson se trouve de ce fait dans les deux zones urbaines alors que le reste des zones foraines se trouve dans la zone 3. Ces mêmes critères de distance sont appliqués partout ailleurs dans la région lausannoise.

Cette option n'est donc pas réaliste car elle impliquerait que les Lausannois couvrent une part des frais des autres membres de la Communauté tarifaire (tl), mais également ceux liés aux augmentations de prix des CFF et des autres partenaires. L'option précédemment citée est impraticable dans une Communauté tarifaire.

5. Plan de mobilité de l'administration lausannoise

5.1 *Préambule*

5.1.1 «Quartiers 21» et plans de mobilité

Issu de la démarche «Quartiers 21» et comme mentionné au paragraphe 4.8.3, le projet PA-MTP-8 «Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise» correspond à l'objectif de la mobilité durable promue par la Municipalité. De par son exemplarité, ce projet contribue à rendre crédibles les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et habitants de la ville.

Ainsi, la Municipalité a décidé de retenir ce projet comme «projet phare» et donne ici les principes de base qui permettront au service des routes et de la mobilité de développer et de mettre en œuvre ce qu'il y a lieu d'appeler le «Plan de mobilité de l'administration lausannoise».

5.1.2 Le Plan de mobilité d'entreprise

Le Plan de mobilité d'entreprise (PME) résulte d'une démarche visant à aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à une entreprise afin d'en diminuer les nuisances, les besoins énergétiques ainsi que les impacts économiques et sociaux.

Le plan de mobilité d'entreprise permet :

1. Pour l'entreprise :

- un engagement en faveur de la mobilité durable,
- d'améliorer le taux de fréquentation des transports publics,
- de valoriser son image,
- des économies financières.

2. Pour l'employé :

- d'être sensibilisé à la problématique environnementale,
- un choix plus large de ses modes de déplacement,
- une amélioration qualitative de ses trajets, notamment si ses modes de déplacement s'orientent vers la marche ou le vélo,
- des économies par l'abandon éventuel d'une voiture privée.

3. Pour la collectivité :

- la réduction des nuisances environnementales, telles que bruit, pollution, engorgement et insécurité,
- l'effet d'entraînement ou l'incitation par l'exemple.

5.2 Objectifs et mesures du plan de mobilité de l'administration communale

Pour l'administration lausannoise, la démarche de «Quartiers 21» n'est pas la seule à justifier l'opportunité d'une mise en œuvre du Plan de mobilité. La réalisation du m2 est une formidable occasion pour repenser la mobilité des employés communaux. La mise en service de cette infrastructure performante et la mise en œuvre des mesures d'accompagnement, notamment la restructuration du réseau tl, permettront une modification des habitudes de déplacement avec comme objectif une diminution des déplacements professionnels en transports individuels motorisés (TIM) en favorisant le transfert modal sur les transports collectifs (TC). La Municipalité souhaite également que ce projet ne se limite pas à l'administration lausannoise mais s'étende à d'autres entreprises ou administrations travaillant sur le territoire lausannois.

Les conséquences sur l'amélioration de la qualité de vie seraient alors significatives par la diminution du bruit, de la pollution, des embouteillages et de l'insécurité routière.

Le Plan de mobilité vise à organiser les déplacements des employés de manière rationnelle et écologique. Pour être efficaces, les mesures liées au Plan de mobilité doivent montrer un équilibre entre avantages et inconvénients :

- encourager les déplacements à vélo et à pied,
- encourager les déplacements en transports publics,
- développer l'auto-partage (Mobility),
- développer le covoiturage,
- adapter le loyer des places de stationnement aux prix du marché,
- réduire l'offre de stationnement pour les employés,
- favoriser les véhicules propres,
- à moyen terme, inciter les entreprises privées à organiser leurs déplacements de manière rationnelle et écologique.

5.3 Diagnostic de la situation actuelle

5.3.1 Mouvements pendulaires

La mobilité pendulaire charge fortement le réseau aux heures de pointe. Selon les statistiques issues du micro-recensement de 2000, on relève qu'il n'y a qu'un seul occupant pour plus de 90% des trajets effectués en voiture. Dès lors, dans une optique visant à rendre de l'espace aux mobilités durables, il est nécessaire de rechercher des solutions pour réduire les déplacements en transports individuels motorisés en développant l'usage de la marche, du vélo, des transports collectifs et du covoiturage.

La mobilité pendulaire est celle sur laquelle il est le plus facile d'agir car les itinéraires sont répétitifs, réguliers et concentrés sur des sites d'activités. Toutefois, cette mobilité est, en règle générale, interdépendante avec les autres activités à exercer dans la journée. Ainsi, en agissant sur la mobilité pendulaire, l'ensemble des déplacements quotidiens doivent être repensés.

Une analyse des mouvements pendulaires des employés communaux réalisée en 1998 a montré que :

- la part modale dominante était la voiture (45%) alors que les autres parts modales représentaient 26% d'usagers des transports collectifs, 11% de motocyclistes, 9% d'adeptes de la marche à pied, 1% de cyclistes et 8% d'usagers mixtes;
- plus de la moitié des emplois communaux se trouve au centre-ville et bénéficie d'une excellente qualité de desserte en transports collectifs;
- un peu moins de 50% des 4'500 employés communaux, soit environ 2040 personnes, vivent et travaillent à Lausanne;
- les secteurs d'habitation du solde des employés se répartissent de manière relativement homogène entre la région lausannoise et les zones périphériques du Canton.

5.3.2 Mouvements professionnels

Offre actuelle en stationnement

L'analyse de l'offre en stationnement a permis de relever qu'environ 1'000 places de parc sont disponibles sur le domaine privé-communal, ce qui signifie que 22% du personnel communal bénéficie d'une place de stationnement. En 2005, les loyers perçus pour le stationnement devraient avoisiner 350'000 francs.

Actuellement, l'attribution des places de stationnement se base sur les catégories d'usagers suivantes :

- a: handicapés physiques,
- b: employés utilisant quotidiennement une voiture privée dans l'exercice de leur fonction,
- c: employés ayant un service irrégulier, en dehors des heures de service des transports publics,
- d: autres.

Sur les 1000 places disponibles recensées par le questionnaire adressé par le SEGRE (service des études générales et des relations extérieures) aux chefs de service communaux en novembre 2004, seules 250 appartiennent aux catégories a et b.

Il conviendra également de prendre en compte tous les usagers qui stationnent sur le domaine privé-communal, notamment les employés de l'Etat de Vaud qui disposent d'environ 800 places dans les écoles et les collèges. Les loyers perçus représentaient en 2004, un total annuel d'environ 200'000 francs.

Avec une desserte en transports collectifs performante, ce qui sera encore plus le cas avec la mise en service du m2 et du «Réseau 08» des tl, il semble donc qu'un important report modal sur les transports publics soit possible. Pour cela, il est important de définir de nouveaux critères d'attribution des places de stationnement qui soient objectifs et mesurables.

Défraiement des kilomètres pour usage des véhicules privés

Les 850'000 km parcourus en 2004 par les employés de l'administration ont fait l'objet de défraiements pour un montant total de quelque 490'000 francs. Un développement du principe de l'auto-partage (Mobility) permettrait de réduire ces coûts.

5.4 Description des mesures principales

Plusieurs scénarios ont été étudiés afin de concrétiser les objectifs du Plan de mobilité de l'administration lausannoise. Les paragraphes suivants détaillent les mesures principales et évaluent leurs incidences.

5.4.1 Hausse des loyers de stationnement

Afin d'inciter une partie des employés à reporter leurs déplacements sur d'autres modes que la voiture privée, il est prévu d'adapter les loyers de stationnement en fonction des prix du marché pratiqués dans le voisinage du lieu de travail.

Les places de stationnement destinées aux employés à mobilité réduite ne sont pas concernées par cette mesure.

Les recettes supplémentaires sont estimées à quelque 540'000 francs par année.

5.4.2 Transfert des déplacements professionnels sur un système d'auto-partage (Mobility)

Selon l'enquête sur les déplacements du personnel communal réalisée en 1998, 62% des employés ont recours à un véhicule dans l'exercice de leur fonction. Dans ce contexte, outre l'usage préférentiel des transports collectifs, l'auto-partage est une alternative intéressante. La mise en commun des véhicules professionnels pour les déplacements journaliers permet de créer des synergies dans l'utilisation des véhicules.

Les kilomètres défrayés en 2004, ainsi que l'inventaire des véhicules de service, ont permis d'évaluer qu'environ 65 véhicules en auto-partage suffiraient à remplacer quelque 30 véhicules de service non spécialisés recensés à ce jour, ainsi que le défraiement kilométrique des employés effectuant moins de 2'500 km par an.

Les calculs montrent qu'il s'agit d'une opération financière positive pour la Ville de Lausanne.

5.4.3 Encouragement à l'utilisation des transports collectifs

Afin d'inciter l'ensemble des employés de l'administration à utiliser les transports collectifs, la Municipalité souhaite accompagner les deux premières mesures citées par l'octroi d'une subvention sur l'abonnement général «Mobilis».

Cette subvention se baserait sur deux piliers :

- le grand compte qui permet, par l'achat groupé d'abonnements «Mobilis», d'obtenir un rabais de l'ordre de 15 à 18%.
- la constitution d'un fonds «Plan de mobilité» qui permettrait une subvention directe de la Ville en faveur des employés intéressés par l'achat d'un abonnement général «Mobilis».

5.5 Catalogue de mesures

L'objectif du Plan de déplacements de l'administration communale est de réduire les mouvements pendulaires en transports individuels motorisés de ses employés. En première approximation, par une meilleure gestion de ses déplacements, tant pendulaires que professionnels, l'administration devrait engendrer, à l'heure de pointe, une réduction de 2% du trafic individuel motorisé à destination du centre-ville.

5.5.1 Création d'un fonds «Plan de mobilité»

La création d'un fonds «Plan de mobilité» permettrait d'affecter les recettes supplémentaires perçues sur le stationnement pour les réaffecter principalement au subventionnement des abonnements généraux «Mobilis», le subventionnement se ferait en francs par abonnement afin de ne pas favoriser ceux qui habitent le plus loin. Ce fonds pourrait également financer des actions spéciales en faveur de la mobilité durable, telles que le subventionnement de vélos rabattables ou d'autres mesures utiles à l'efficacité du Plan de mobilité.

Augmentation du prix du stationnement

L'alimentation du fonds «Plan de mobilité» étant basée sur les recettes supplémentaires découlant du stationnement, il sera nécessaire de :

1. Redéfinir les critères d'attribution des places de stationnement

Les critères actuels d'attribution des places de stationnement ne sont ni objectifs ni mesurables de sorte qu'ils peuvent être mal appliqués. Par ailleurs la catégorie d) permet pratiquement à chaque employé de disposer d'une place de stationnement, sous réserve de l'accord de son chef de service. Ce système crée inévitablement des inégalités entre services qu'il convient de corriger.

Ainsi, afin d'éviter les passe-droits et de favoriser une attribution équitable des places de stationnement sur le domaine privé-communal, la Municipalité propose de mettre en place de nouveaux critères d'attribution des places. Ces critères devront faire référence à des quantités objectives, mesurables et contrôlables, tel que le nombre de kilomètres parcourus en une année.

2. Instaurer des loyers basés sur les prix du marché

Par souci d'équité sociale, et afin de supprimer les passe-droits, la Municipalité propose d'adapter les tarifs de stationnement aux prix du marché en vigueur dans le voisinage du lieu de travail. L'accessibilité du lieu de travail en transports collectifs doit également être prise en compte.

Il est important de préciser que les places de stationnement destinées aux personnes à mobilité réduite ne subiraient aucun changement.

5.5.2 Auto-partage (système «Mobility»)

Le temps de déplacement peut jouer un rôle primordial dans l'efficacité de l'accomplissement de ses prestations. Ainsi, pour un certain nombre d'emplois communaux, une mesure d'accompagnement importante est la mise à disposition de véhicules en auto-partage.

Des transports par taxis pourraient servir d'appoint, en cas d'urgence et d'absence de véhicules disponibles. Des négociations pourraient être entreprises avec les compagnies de taxis afin de bénéficier d'un tarif préférentiel.

5.5.3 Transports publics : subventionnement de l'abonnement général «Mobilis»

En première approximation, l'augmentation du prix du stationnement permettrait d'octroyer une subvention annuelle de l'ordre de 150 à 200 francs sur l'abonnement général «Mobilis». Par ailleurs, le grand compte permettrait d'obtenir un rabais de l'ordre de 15 à 18%. Enfin, les abonnements seraient vendus au sein de l'administration afin d'en faciliter l'acquisition.

5.5.4 Covoiturage : intégrer un site de covoiturage pour l'administration lausannoise

Le covoiturage est une mesure pertinente pour les employés de l'administration habitant des zones mal desservies en transports publics.

Différents sites Internet dédiés au covoiturage (par ex. «e-covoiturage.ch») existent sur le marché. Une collaboration avec les promoteurs de ces sites doit être étudiée avant tout développement interne.

5.5.5 Deux-roues : favoriser l'usage du vélo

En relation avec la topographie lausannoise, des mesures particulières sont proposées pour promouvoir les déplacements à vélo. D'une part, les Services industriels subventionnent l'achat de vélos électriques pour les personnes résidant ou travaillant à Lausanne. D'autre part, en fonction des disponibilités financières du fonds «Plan de mobilité», la Municipalité

propose que des actions spéciales de subventionnement de vélos rabattables soient mises sur pied. En effet, l'acquisition de vélos rabattables permettrait de réduire la contrainte liée à la topographie, ces vélos pouvant être embarqués dans les transports publics.

Enfin, il convient de rappeler le soutien apporté par la Ville au projet de prêt de vélos «Lausanne Roule» ouvert de mai à octobre et qui permet d'emprunter gratuitement un vélo pour la journée depuis l'interface du Flon.

5.5.6 Marche: favoriser ce mode déplacement

En parallèle à ce qui a été présenté ci-dessus pour le vélo, des mesures de promotion de la marche à pied devraient être entreprises, comme par exemple la diffusion des informations sur les itinéraires piétons.

Par ailleurs, en conformité avec les objectifs poursuivis par le «Plan d'action environnement et santé», une collaboration avec l'Office fédéral de la santé publique devrait être initiée pour la promotion des modes de déplacements faisant appel à l'énergie humaine.

5.5.7 Mise en place d'une cellule d'information et d'une campagne promotionnelle

La mise en place d'une cellule d'information et d'une campagne promotionnelle est nécessaire afin d'assurer le bon déroulement du Plan de mobilité de l'administration communale. Il est en effet important d'obtenir l'adhésion et le soutien des employés à ce plan.

Une meilleure information sur la palette des modes de déplacements doit également être prévue: transports collectifs, vélos rabattables, vélos et scooters électriques, itinéraires privilégiés, auto-partage, covoiturage, véhicules propres, etc.

De plus, afin de mesurer l'efficacité du Plan de mobilité et d'assurer sa pertinence au cours des années, il est important d'établir un suivi de l'évolution des comportements en matière de mobilité des employés. Ce point nécessite de pouvoir bénéficier d'une base de données complète quant aux habitudes actuelles de déplacement du personnel communal de façon à pouvoir comparer ces données avec les nouvelles habitudes suite à l'instauration du plan. Un questionnaire relatif aux habitudes de déplacements devra donc être établi et rempli par l'ensemble du personnel communal.

5.6 Calendrier de mise en œuvre

La Municipalité propose la mise en œuvre du Plan de mobilité en deux étapes:

- Une première étape test qui permet d'affiner le système et concernera tout ou partie des employés travaillant dans le secteur de Chauderon. Compte tenu du temps nécessaire à votre Conseil pour l'examen de ce rapport-préavis, cette étape devrait intervenir courant 2006.
- La deuxième étape coïncidera avec la mise en service du nouveau bâtiment de Chauderon en 2007. Elle permettra de disposer d'un système bien rôdé au moment où l'attractivité supplémentaire, due à la mise en service du m2 et du réseau 08, se produira.

6. «Réseau 08» des tl

6.1 Contexte général

Le m2 constituera la colonne vertébrale d'un nouveau réseau tl, intégré dans un réseau de transports publics régional, cantonal et national. Les principes directeurs de restructuration du réseau tl ont été validés en 1999 et ont abouti en septembre 2000 à l'adoption du schéma directeur du réseau tl à l'horizon de la mise en service du m2.

Depuis, un certain nombre de mesures ont été appliquées, notamment celles qui concernaient le secteur Ouest du réseau, principalement en 2001, ainsi que le secteur Est en 2002. A partir de l'automne 2003, sur la base de ce schéma directeur, une réflexion a été conduite par les tl, visant à préciser le réseau 2008, année de mise en service du m2, avec les objectifs suivants:

- vérifier l'adéquation des restructurations proposées avec les besoins en mobilité,
- confirmer ou adapter les restructurations du réseau au vu de l'évolution récente de la planification du réseau des transports publics et du tissu urbain,
- obtenir de la part des collectivités publiques concernées une validation des options retenues.

6.2 Démarche de travail

Le travail réalisé a été effectué en plusieurs phases, de manière itérative, avec consultation et validation des partenaires impliqués à divers titres à la fin de chaque étape.

Trois variantes contrastées ont été évaluées selon les critères de l'adéquation offre/demande, de la qualité de desserte globale et locale, des participations financières des collectivités et des développements ultérieurs probables du réseau.

Après évaluations et consultations, une nouvelle variante a été élaborée afin de répondre aux attentes exprimées, tant au niveau de la conception du réseau qu'au niveau des coûts. Par la suite, elle a été mise en consultation auprès des communes directement concernées par les modifications d'offres de transports et/ou par des modifications importantes de la participation communale au financement du réseau urbain. Le service de la mobilité de l'Etat de Vaud a également été consulté. Toutes les autorités compétentes consultées ont accepté cette dernière variante.

6.3 Description du réseau

6.3.1 Caractéristiques principales

L'annexe 1 présente le plan du «Réseau 08» des tl pour les réseaux urbain et régional, dont les principales caractéristiques et évolutions sont les suivantes :

1. Suppression de l'ensemble des lignes de surface parallèles au tracé du m2 entre la place de l'Ours et les Croisettes.
2. Le nouveau réseau est organisé sur la colonne vertébrale du réseau urbain que constitue le m2, avec des rabattements :
 - à la station Croisettes pour la desserte interne d'Epalinges et des zones foraines lausannoises,
 - à la station Sallaz pour la ligne horizontale Praz-Séchaud–Montolieu ainsi que pour les nouvelles liaisons en direction de l'avenue Victor-Ruffy et du Pont de Chailly,
 - à la station Ours pour les lignes desservant le Nord-Est lausannois,
 - aux stations Bessières, Riponne et Flon pour l'ensemble des lignes diamétrales en traversée du centre-ville,
 - à la station Lausanne Gare CFF, interface avec le réseau ferroviaire international, national et régional,
 - à la station Délices, interface avec une nouvelle liaison horizontale Est-Ouest,
 - à la station Ouchy, interface avec une navette littorale et la CGN.
3. Renforcement en direction du Nord lausannois, avec une nouvelle liaison Gare CFF–Beaulieu–World Trade Center–Blécherette assurant ainsi une amélioration de la desserte de ce secteur de congrès et d'activités encore appelé à se développer à l'avenir dans le cadre du pôle de développement cantonal de la Blécherette.
4. Desserte d'importantes artères, aujourd'hui non desservies par le réseau de transports publics, notamment :
 - les rues Centrale et Saint-Martin,
 - l'avenue Victor Ruffy,
 - l'avenue de l'Elysée,
 - l'avenue des Figuiers.
5. L'Ouest lausannois voit sa connexion avec le centre de l'agglomération maintenu au niveau actuel, avec la ligne 18, récemment mise en service, qui a son terminus à la place de l'Europe, en connexion avec le m1 et le m2.
6. Dans l'Est lausannois, une extension de la zone Taxibus de Belmont jusqu'aux Monts-de-Pully ainsi que le jumelage de cette nouvelle zone avec la zone Taxibus de Pully-Paudex permettent un renforcement des liaisons Nord-Sud dans ce secteur.

7. La desserte de la commune d'Epalinges est considérablement renforcée dans la mesure où les lignes sont exploitées en continu, alors qu'en l'état actuel seul un service aux heures de pointe est assuré au-delà du secteur Croisettes–Croix Blanche.
8. Toutes les lignes régionales routières aboutissant à Lausanne sont connectées au m2, leur niveau d'offres (fréquences, plages et jours d'exploitation) étant maintenu. Compte tenu de la volonté cantonale de maintenir le niveau actuel de sa participation financière, aucune extension territoriale n'est prévue. La ligne N° 62 se connecte au m2 aux Croisettes, la ligne N° 65 à la Sallaz, alors que la ligne N° 60 est prolongée jusqu'au Flon pour sa connexion au m2.

L'annexe 2 précise les caractéristiques d'exploitation préconisées à ce jour. Celles-ci pourront être modifiées ou adaptées d'ici à 2008, en fonction du développement de l'offre, en particulier pendant les heures creuses.

6.3.2 Modifications du réseau par secteur

1. Desserte sous-gare :

- nouvelle ligne horizontale Est-Ouest reliant Pully et l'Ouest lausannois via les avenues Elysée et Cour, sans passer par le centre-ville (ligne N° 25) avec connexion au m2 à la station des Délices;
- deux nouvelles liaisons diamétrales en traversée du centre-ville, soit: Sallaz–Maladière via Victor-Ruffly (ligne N° 6) et Pully–CFF–Prilly-Nord (ligne N° 4);
- navettes Ouchy–Maladière adaptées aux fluctuations saisonnières (ligne N° 26).

2. Desserte Nord et centre-ville :

- nouvel axe fort entre la Blécherette et la gare CFF par le World Trade Center et Beaulieu (ligne N° 21);
- nouvelle ligne entre la Clochatte et la place de l'Europe par Bellevaux, la place du Nord, les rues Saint-Martin et Centrale (ligne N° 22);
- nouvelle ligne à vocation touristique reliant le centre-ville à la Cité, en passant par l'Hermitage, Sauvabelin et la Chocolatière-vivarium (minibus-ligne N° 16).

3. Desserte entre les Croisettes et la place de l'Ours :

- nouvelle ligne circulant depuis la Sallaz en direction du centre-ville desservant les avenues Victor-Ruffly et Béthusy (ligne N° 6);
- nouvelle ligne Rovéréaz–Pont de Chailly–Sallaz (ligne N° 42);
- nouvelle ligne Isabelle-de-Montolieu–Sallaz–Praz-Séchaud (ligne N° 41).

4. Desserte d'Epalinges et des zones foraines :

- ligne à double sens Croisettes–Montblesson–Vers-chez-les-Blanc–Chalet-à-Gobet (ligne N° 64);
- ligne à double sens Croisettes–Epalinges–Ballègue–Ecole hôtelière–Chalet-à-Gobet (ligne N° 46).

6.4 Choix technologiques et parc de véhicules

L'électrification des lignes du «Réseau 08» a été déterminée sur la base des facteurs suivants :

- l'état d'électrification actuel du réseau;
- l'offre de transport: tracé et implantation géographique (centre de l'agglomération ou péri-urbain) ainsi que le niveau d'offres. Pour des questions financières, les tl estiment qu'il n'est pas opportun d'électrifier une ligne avec une offre kilométrique inférieure à 150'000 km/an. Cas échéant, ils préconisent de prendre des mesures de protection de l'air complémentaires, telles que véhicules à gaz, filtres à particules;
- les investissements consentis, dans la mesure où certaines options d'électrification peuvent s'avérer coûteuses du fait de la configuration des lieux (ex : place de l'Europe), ou de l'étendue de l'électrification (ex : ligne N° 18 dans l'intégralité de son tracé);
- le parc de véhicules existant et ses évolutions possibles.

Sur cette base, une solution intermédiaire entre une variante thermique et une variante électrique a été retenue. La variante intermédiaire s'inscrit dans la continuité de la politique des tl puisque le ratio de kilomètres effectués en traction électrique

sur le réseau d'agglomération est sensiblement le même qu'actuellement. Cette solution, qui est une combinaison des variantes électrique et thermique, allie l'utilisation des infrastructures actuelles et l'extension du réseau électrique sur de nouveaux tronçons ciblés: Isabelle-de-Montolieu, Victor-Ruffy, le Grey.

Les investissements d'infrastructures s'élèvent à 7'600'000 francs pour les lignes aériennes et il n'est pas nécessaire de construire de nouvelles sous-stations de transformation.

Au niveau du parc de véhicules, cette variante a l'avantage de s'inscrire également dans la continuité du parc actuel, puisque les seules acquisitions à faire d'ici à 2008/2010 sont dues au renouvellement programmé de la flotte ou à l'extension de l'offre.

6.5 Incidences financières du «Réseau 08»

6.5.1 Coûts et recettes

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des prestations et des moyens sur le réseau urbain routier tl:

	Offre kilométrique en ligne	Heures directes personnel roulant	Véhicules tl/s.-t. ¹⁰ heure de pointe
2005	7'260'000	560'000	127/3
Réseau 08	7'480'000	566'000	128/6

Il est probable que la ligne devant remplacer l'actuelle ligne N° 64, aujourd'hui financée en tant que ligne régionale, sera versée au réseau urbain. Pour l'instant, les prestations et les estimations de coûts du réseau urbain comprennent l'intégralité de cette ligne.

L'évolution des charges du réseau routier urbain tl entre 2005 et «Réseau 08» est estimée à 2,6 mio de francs/an, hors amortissements et frais financiers, toutes conditions égales par ailleurs. Pour le réseau régional, les charges de fonctionnement diminuent de 300'000 francs pendant cette même période.

Par ailleurs, pour le réseau urbain, les frais financiers et d'amortissement augmentent de 600'000 francs par année.

Cette augmentation de coûts est partiellement compensée par un accroissement de recettes estimé à 1'500'000 francs/an (+ 2,1 mio de voyageurs/an) sur le réseau routier urbain. Pour le réseau régional, il y a une diminution de recettes de l'ordre de 100'000 francs par an.

Il y a lieu de souligner que le nombre de voyageurs au cours de la première année d'exploitation du réseau correspond à environ 50% du potentiel de clientèle estimé avec «Réseau 08», compte tenu de l'inertie qui prévaut lors de changements d'habitudes dans le domaine de la mobilité. C'est en 2012 que le nombre de voyageurs atteindra les valeurs «de croisière» retenues pour le dimensionnement du réseau, grâce également à l'effet induit des autres mesures préconisées dans le Plan d'entreprise des tl (m2, développement de l'offre).

6.5.2 Participations des collectivités publiques

Les indemnités d'exploitation atteindront en 2009 pour le réseau routier un montant total estimé à 70,3 mio de francs, ce qui représente une hausse de 1,55 mio par rapport au budget 2005. Les participations des collectivités publiques évoluent comme suit pour le réseau routier R08:

Variation 2005-R08	Réseau urbain	Réseau régional
Part communes	1'145'000.-	
Part Etat	609'000.-	- 67'000.-
Part Confédération		- 133'000.-
Total indemnité annuelle «R08»	1'754'000.-	- 200'000.-

Pour mémoire, l'indemnité d'exploitation annuelle augmentera de 30 mio de francs en 2009 si tous les développements prévus dans le Plan d'Entreprise des tl sont réalisés. Cette augmentation sera, bien entendu, grandement influencée par le m2.

¹⁰ Véhicules tl/minibus sous-traités.

L'annexe 3 donne le détail des coûts du réseau routier urbain pour chaque collectivité de financement sur la base de l'actuelle Loi vaudoise sur les transports publics et en fonction des caractéristiques du réseau présenté ce jour, tant au niveau de sa desserte qu'au niveau de son fonctionnement.

Liste des annexes :

1. Plan du réseau tl 08, lignes urbaines
2. Réseau tl 08, fréquences
3. Réseau tl 08, répartition de l'indemnité de subvention du réseau routier urbain

7. Projet de l'agglomération lausannoise

En 1999, la Confédération a défini une politique des agglomérations dont l'objectif à long terme est le développement durable de l'espace urbain en Suisse. Les trois principaux objectifs sont :

- assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée à leurs habitants pour qu'elles jouent pleinement leur rôle de moteurs économiques et de lieux de vie des deux tiers de la population suisse;
- maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations pour leur permettre d'assurer leur position dans la concurrence économique nationale et internationale;
- limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et en structurant ces zones pour permettre aux villes et communes d'agglomération de se développer de manière efficiente pour soulager l'espace rural de la pression de l'urbanisation.

La Confédération s'engage à inciter à une meilleure coopération au sein des zones urbaines. Le soutien de projets novateurs, appelés «Projets-modèles» et l'introduction du «Projet d'agglomération» en tant qu'instrument destiné à maîtriser les problèmes les plus urgents des agglomérations, occupent une place centrale dans les stratégies poursuivies.

Lausanne et la région lausannoise sont impliquées depuis le début dans les processus mis en place par la Confédération. En effet, le projet pilote «agglomération lausannoise» fait partie des premiers projets modèles encouragés par la Confédération. Il s'agit de développer un modèle de collaboration novateur au niveau de l'agglomération lausannoise. Les partenaires d'origine sont la Ville de Lausanne, Lausanne-Région et le Canton de Vaud.

La Confédération prévoit d'octroyer des moyens financiers pour le financement des transports d'agglomération à condition qu'un projet d'agglomération existe. Les projets d'agglomération doivent établir une planification coordonnant urbanisation et déplacements en respectant les principes du développement durable. Ils doivent également proposer un interlocuteur unique à la Confédération et un mode de financement.

7.1 Le projet d'agglomération lausannoise

Le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) n'inclut pas que Lausanne et sa région, mais également Morges et sa région. Il est étroitement lié à l'élaboration du Plan directeur cantonal.

Le PALM se base sur un scénario volontariste basé sur l'agglomération compacte dont la délimitation correspond au territoire presque entièrement construit autour de Lausanne et Morges.

Comme dans bien des villes alimentées dès l'origine par le réseau CFF, Lausanne-Morges contient dans son périmètre d'agglomération un secteur aujourd'hui sous-utilisé et pouvant être desservi facilement par d'excellentes infrastructures de transports publics. Il s'agit de l'espace entre la gare de Sébeillon et celle de Renens, dans le prolongement immédiat du centre-ville et du Flon. Cette zone offre à long terme des capacités de développement très importantes et permet une urbanisation finale dense dont la qualité devra tenir compte de différentes étapes de cohabitation entre les activités existantes et nouvelles, les premières ne cédant le pas aux secondes que progressivement.

Cette opportunité est le point de départ du projet d'agglomération compacte, la même logique étant appliquée à d'autres sites de développement moins vastes ou moins centraux. Le développement n'empiète pas sur la campagne, mais utilise les potentialités disponibles dans la partie urbanisée de l'agglomération. Corrélativement, la pression sur la périphérie de l'agglomération devrait diminuer sans toutefois être gelée, cela dans le cadre d'un juste équilibre entre régions périphériques et agglomération. Ce projet doit assurer aux transports publics un accroissement de la fréquentation par la desserte de quartiers

proches et denses. Une part importante des déplacements étant assurée par les transports publics, l'évolution de la croissance du trafic individuel pourra être ainsi ralentie, voire inversée.

7.1.1 Transports publics

La desserte principale de l'agglomération est assurée grâce au rail (CFF, LEB, m1, m2). A long terme, le renforcement de l'axe Est-Ouest est également prévu sous la forme d'un tram ou d'un métro Bussigny–Renens–Lausanne–Lutry. Sur cette ligne horizontale se greffe un réseau hiérarchisé, cadencé, offrant une fréquence bonne à élevée sur l'ensemble de l'agglomération compacte, qui bénéficie ainsi d'une excellente desserte par les transports publics.

Les secteurs proches des gares et des stations sont des sites d'urbanisation denses et mixtes de façon à ce qu'un maximum de voyageurs profite du haut niveau de desserte. Des lignes de bus diamétrales partent en étoile autour des gares principales. Elle sont complétées par des lignes concentriques qui ne passent pas par le centre et complètent la couverture du territoire.

Une utilisation plus importante du réseau CFF est également souhaitée. Elle prévoit notamment une nouvelle gare à Malley mais est toutefois liée à des investissements qui se montent à plusieurs centaines de millions de francs.

7.1.2 Transports individuels motorisés

L'armature de base pour les transports individuels motorisés est l'autoroute et les voies principales d'accès A et B selon la hiérarchisation du réseau du Plan directeur communal de la Ville de Lausanne. Dans l'attente de la construction du grand contournement Tolochenaz / Villars-Sainte-Croix, l'autoroute est dotée d'une troisième voie sur l'emprise actuelle entre Morges et Ecublens, d'une jonction à Ecublens et de diverses améliorations. Le tronçon entre l'avenue du Tir-Fédéral et la Maladière est reconverti en un «boulevard urbain» distribuant les quartiers riverains.

Le réseau de desserte complète le dispositif pour donner accès aux différentes «poches» de l'agglomération, en y dissuadant le trafic de transit.

Les interfaces entre transports publics et individuels se déclinent en quatre types de parcs relais :

- P+rail : parc relais entre automobile et train, à l'échelon régional ;
- P+R : parc relais entre automobile et réseau de transports publics urbains ;
- P+cov : parc relais de covoiturage, non desservis par les transports publics ;
- P+B : parc relais entre transports publics et vélos.

7.1.3 Mobilité douce

Les réseaux existants sont complétés au gré des projets d'aménagement d'espaces publics et du réseau routier. Chaque projet traite de façon systématique les questions liées à la mobilité douce et les besoins des piétons et des cyclistes sont pris en compte prioritairement.

Les mesures pour la mobilité douce prévoient l'extension des réseaux (franchissement des barrières, liaisons continues dans l'agglomération, etc.), l'aménagement et l'exploitation de l'espace public privilégiant les piétons et les cyclistes, une augmentation de l'offre en places de stationnement pour vélos, ainsi que des actions de promotion de la mobilité douce.

Les itinéraires d'accès aux arrêts des transports publics sont attractifs pour les usagers non motorisés. L'aménagement et l'équipement des stations répondent aux besoins des usagers non motorisés, notamment par la réalisation d'abris et de places de stationnement sécurisés pour vélos «P+B».

7.2 Questions de mise en œuvre

La principale difficulté de ce projet est son volontarisme. Limiter le développement en périphérie et le concentrer dans les secteurs déjà urbanisés exige de la part des différentes autorités publiques une coopération recherchant un équilibre entre l'intérêt local et l'intérêt de l'ensemble de l'agglomération. La réflexion concernant la structure institutionnelle chargée de la mise en œuvre du projet d'agglomération est traitée dans le cadre du projet pilote.

Les projets lausannois en matière de transports ont nécessairement une dimension régionale. La planification communale s'inscrit donc dans des processus à plus grande échelle qui ont les mêmes objectifs en matière de qualité de la desserte, de qualité de vie, d'attractivité et de développement urbain durable.

Dans le cadre de l'élaboration des projets à l'échelle de l'agglomération, la Municipalité en tant que partenaire de ces démarches, défend également les objectifs décrits ci-dessus afin que les différentes échelles de planification soient en adéquation.

8. Réponses aux motions

8.1 Grégoire Junod, pour un prolongement de la ligne de bus N° 15 ¹¹

8.1.1 Rappel de la motion

Tout en relevant les qualités de la ligne N° 15, le motionnaire met en évidence l'inconvénient que cette dernière parte de la place Chauderon, ne touchant ainsi le centre-ville qu'à son extrémité. Cette situation impose un transbordement aux usagers qui désirent se rendre au centre pour une distance toutefois relativement courte. L'auteur regrette que la ligne N° 15 ne soit pas concernée par le redéploiement du réseau de surface à l'arrivée du m2. Il demande d'étudier la possibilité de prolonger la ligne de bus N° 15 à destination soit de Saint-François, soit de la gare. Cette motion a été transmise à la Municipalité le 14 septembre 2004.

8.1.2 Réponse de la Municipalité

Contrairement aux suppositions du motionnaire, l'actuelle ligne N° 15 sera directement concernée par la restructuration du réseau des transports publics, et les usagers de cette ligne verront leur qualité de desserte nettement améliorée avec la mise en place du «Réseau 08». En effet, répondant au-delà des vœux exprimés par le motionnaire, cette ligne sera non seulement prolongée jusqu'au centre-ville en passant par Saint-François, mais elle continuera même jusqu'à Pully, en empruntant l'actuel tracé de la ligne N° 4.

8.2 Antoine Rudasigwa, pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV ¹²

8.2.1 Rappel de la motion

Déposée le 8 juin 1999 au Conseil communal, la motion de M. Antoine Rudasigwa demande :

1. de pouvoir disposer dans les plus brefs délais de 350 places de stationnement en périphérie immédiate du CHUV,
2. de négocier avec les tl la mise en place de bus navettes reliant les P+R de Vennes et Valmont avec le CHUV à des horaires adaptés aux employés de cette institution et à des tarifs intéressants,
3. de chercher des solutions pour l'ouverture d'autres zones de stationnement afin de diminuer la problématique du personnel du CHUV.

En date du 4 mai 2000, votre Conseil a décidé la prise en considération de cette motion et son renvoi à la Municipalité pour étude et rapport.

8.2.2 Réponse de la Municipalité

La mise en place de la zone macaron F du CHUV, le 1^{er} avril 1999, a modifié en profondeur la situation du stationnement public dans tout ce secteur. Ces modifications sont conformes aux décisions prises par le Conseil communal lors du vote du rapport-préavis N° 108¹³ sur la politique générale du stationnement qui fut ensuite confirmée par le vote du rapport-préavis N° 79¹⁴ portant sur le Plan directeur communal, adopté par votre Conseil le 5 septembre 1995. Ces modifications ont

¹¹ BCC 2004, N° 9, pp. 933-934.

¹² BCC 1999, T. II, pp. 132 ss; BCC 2000, T. I, pp. 502 ss.

¹³ Rapport-préavis N° 108, du 26 juin 1991 (BCC 1992, T. I, pp. 975 ss).

¹⁴ Rapport-préavis N° 79, du 26 janvier 1995 (BCC 1995, T. II, pp. 223 ss).

concerné la transformation d'environ 800 places de stationnement blanches ou rouges en places bleues «macaron», accordant des facilités de parage aux résidents. Ces modifications ont amené une amélioration notable des conditions d'accès des visiteurs au CHUV par l'augmentation de l'offre en stationnement de courte et de moyenne durées. En effet, dans l'ancienne situation, de nombreux visiteurs du CHUV se plaignaient des grandes difficultés qu'ils avaient à trouver des places de stationnement dans le secteur en question.

L'autre élément marquant de la mise en place de la nouvelle politique du stationnement en ville de Lausanne s'est traduit, à fin 1998, par l'inauguration des P+R lausannois. Destinés à accueillir les pendulaires, ces P+R, très bien reliés aux transports publics, ont eu pour conséquence une amélioration importante des conditions d'accessibilité des pendulaires. Dans le secteur du CHUV, l'inauguration du P+R de Vennes a permis d'offrir une capacité de plus de 400 places de stationnement idéalement situées et directement connectée à l'autoroute et à la route de Berne. Parallèlement, et afin de rendre les transports en commun plus attractifs, des mesures d'amélioration des conditions de circulation de ces derniers ont été prises par l'aménagement de nouveaux couloirs de bus et par la prise en compte prioritaire des transports publics aux carrefours régulés par feux. Ces mesures ont permis de réduire le temps de parcours des transports publics entre l'arrêt du CHUV et le P+R de Vennes à 8 minutes aux heures de pointe et à 7 minutes dès 20 h.

Les problèmes d'accessibilité du personnel du CHUV sont différents selon le type d'horaire auquel il est soumis. Les horaires principaux peuvent être répartis en quatre catégories :

Jour, de 07 h 00 à 19 h 00

Soir, de 14 h 00 à 23 h 00

Nuit, de 19 h 00 à 07 h 00 ou de 23 h 00 à 07 h 00

Horaire coupé, 07 h 00-13 h 00, 16 h 00-19 h 00, 07 h 00-11 h 45, 16 h 00-20 h 15

La catégorie «horaire de nuit» est peu touchée par les modifications intervenues en 1998 et 1999 sur la gestion du stationnement public, puisque durant 16 heures, le stationnement est libre et gratuit et qu'il est relativement aisé de trouver une place de stationnement.

Par ailleurs, l'offre de stationnement privé dans le secteur du CHUV est composée d'un parking souterrain et de deux aires de stationnement de surface. L'offre en parkings souterrains comprend 769 places gérées en pool au prix de 86 francs par mois et 88 places nominatives au prix de 150 francs par mois. En outre, les personnes travaillant de nuit et le week-end ont la possibilité de louer une place dans le parking du personnel pour 13 francs par mois. Sur un total de 163 places possibles, seules 77 étaient louées à fin 2004. Ajoutons que le parking des hôpitaux (gestion privée, capacité totale de 486 places) loue également aux employés du CHUV, 400 places non nominatives au prix de 130 francs par mois, qui donnent droit au stationnement 14 heures sur 24.

Depuis le dépôt de la motion de M. Rudasigwa, la Municipalité a collaboré étroitement avec le Canton et le CHUV pour améliorer encore l'accessibilité des employés du CHUV. La Ville a ainsi aménagé environ 100 places payantes au chemin des Falaises, en limitant leur durée de stationnement à 5 heures, ce qui permet aux travailleurs du CHUV ayant des horaires irréguliers ou commençant leur activité en dehors des périodes de desserte des transports publics, de stationner à la demi-journée pour un prix accessible.

Enfin, à la demande du motionnaire, la direction du CHUV, en collaboration avec les tl, a mis en place un transport par minibus du lundi au vendredi de 22 h 40 à 24 h 00, entre l'hôpital et le P+R de Vennes. Ces navettes étaient gratuites pour les employés au bénéfice d'une carte journalière ou d'un abonnement mensuel P+R. Ce service de navettes n'a cependant pas connu le succès escompté puisque seules 223 personnes l'utilisèrent sur une période de 17 semaines. Par conséquent, compte tenu du prix de la navette (175 francs par jour), et de sa quasi non-utilisation, la direction du CHUV a décidé sa suppression au mois d'avril 2000. Cependant, pour les employés qui sont dans l'impossibilité d'utiliser les transports en commun en raison de leur horaire, le CHUV rembourse le prix du trajet en taxi jusqu'au P+R de Vennes.

Finalement, la Municipalité se détermine de la manière suivante sur les trois demandes du motionnaire :

1. Pouvoir disposer dans les plus brefs délais de 350 places de parking (sous forme de macaron) en périphérie immédiate du CHUV

Les prescriptions municipales sur le stationnement privilégié des résidents sur la voie publique du 21 août 1997 ne permettent pas une telle attribution qui est en contradiction avec la politique générale du stationnement de la Ville. Les mesures prises tant au niveau du CHUV (création d'un système de pool, abonnement nocturne et de week-end à tarif attractif, paiement du trajet en taxi jusqu'au parking-relais, etc.) qu'au niveau de la Ville de Lausanne (création de

100 places payantes limitées à 5 heures au chemin des Falaises, amélioration des conditions de circulation des transports en commun) garantissent une bonne accessibilité au CHUV à tous les employés.

Ainsi, la Municipalité ne peut pas répondre favorablement à cette demande.

2. Négocier avec les tl la mise en place de transports supplémentaires et directs entre les parkings de Vennes et de Valmont jusqu'au CHUV, à des horaires adaptés aux employés de cette institution et à des tarifs qui ne grèvent pas trop leur budget

Cette demande a été satisfaite par la mise en place d'un système de navettes gratuites entre 22 h 40 et 24 h 00. En raison de sa non-utilisation par les employés du CHUV, ces navettes ont été abandonnées. Compte tenu du fait que le CHUV rembourse le trajet en taxi jusqu'au parking-relais aux employés qui ne peuvent utiliser les transports en commun en raison de leur horaire, la Municipalité estime qu'il n'y a pas lieu de prendre d'autres mesures que celles en vigueur actuellement.

3. Chercher des solutions pour l'ouverture d'autres parkings (terrain vague près de Pierre-de-Plan) afin de diminuer la problématique du personnel du CHUV

En mettant en vigueur 100 places à durée limitée à 5 heures au chemin des Falaises, la Municipalité a tenu compte des besoins spécifiques du personnel appelé à effectuer des horaires dits «coupés» pour lesquels l'utilisation des transports en commun était problématique. La Municipalité a donc répondu partiellement à cette demande et estime que la situation actuelle en matière de stationnement dans le secteur du CHUV est adéquate.

En conclusion, l'accessibilité des employés du CHUV est garantie par les mesures prises ces dernières années par la Municipalité.

Par ailleurs, dès fin 2008, grâce à la mise en service du m2, l'accessibilité du CHUV sera encore considérablement améliorée, tant pour les employés que pour les visiteurs de cet établissement. De plus, en collaboration avec le Canton, la Municipalité entend également procéder à un agrandissement du P+R de Vennes par la construction d'un ouvrage d'une capacité d'environ 1200 places qui offrira, en liaison avec la ligne du m2, des conditions optimales d'accessibilité en transports publics à haute performance.

8.3 Yves-André Cavin, introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains (Vers-chez-les-Blanc)¹⁵

8.3.1 Rappel de la motion

La motion de M. Yves-André Cavin, déposée le 24 février 1998, a été développée et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport à la même date. Le motionnaire demandait d'étudier l'introduction de zones résidentielles et de détente limitées à 30 km/h dans les quartiers forains.

Le 25 mai 2004, le Conseil communal approuvait la réponse de la Municipalité (préavis N° 2003/56 du 23 octobre 2003), sauf en ce qui concerne Vers-chez-les-Blanc. Dans sa motion, M. Cavin demandait de sécuriser et de modérer les vitesses à la route du Jorat dans le secteur situé entre l'hôtel des Chevreuils et l'école.

8.3.2 Réponse de la Municipalité

Un projet d'aménagement du centre de Vers-chez-les-Blanc fera l'objet d'une demande de crédit au Conseil communal dès 2006, tel que cela figure au Plan des investissements 2005-2006. La nouvelle image sera celle d'un centre de village avec trafic modéré au droit de l'école. Ce projet sera adapté à la nouvelle école, dont le début du chantier est programmé pour 2006. S'agissant d'une route appartenant au réseau principal, la route du Jorat ne peut pas être incluse dans une zone à vitesse limitée à 30 km/h.

Par contre, compte tenu du développement des constructions d'habitations dans ce secteur, la Municipalité propose que tout le réseau des rues situées à l'Est de la route du Jorat – chemin des Esserts, chemin des Coumenets, chemin de Pierre-Ozaire,

¹⁵BCC 1998, T. I, pp. 189 ss; BCC 2004, T. I, pp. 479 ss.

sentier Praz-Dom-Nicod, chemin de Praz-Simon, chemin de Praz-Gilliard, chemin de Richesson – soit intégré dans une zone à vitesse limitée à 30 km/h.

Son financement est intégré dans le programme d'actions décidé par la Municipalité en réponse au projet issu des conférences de consensus PA-MTP-11 «Développement des zones 30 km/h dans les centres de quartiers».

8.4 Florence Germond demandant un plan de mesures d'accompagnement au m2¹⁶

8.4.1 Rappel de la motion

Suite au dépôt de la motion par M^{me} Florence Germond le 27 janvier 2004, votre Conseil a, dans sa séance du 8 décembre 2004, décidé de prendre en considération cette dernière et de la renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport. Cette motion demande de présenter un plan des mesures d'accompagnement du m2 dans un certain nombre de secteurs qui sont développés dans la réponse.

8.4.2 Historique

En septembre 1995, votre Conseil a adopté le rapport-préavis N° 79 du 26 janvier 1995 concernant le Plan directeur communal qui retient, en matière de déplacements, le développement de l'offre des transports publics, tout en améliorant l'accessibilité au centre-ville, ainsi qu'aux centres secondaires, et simultanément la dissuasion du trafic automobile de transit. Cette stratégie de renforcement de l'offre en transports publics s'inscrit dans le cadre de la politique du développement durable.

En parallèle, le Plan cantonal des mesures de lutte contre la pollution de l'air, adopté par le Conseil d'Etat en juin 1995, préconise, au niveau de l'agglomération, la mise en place progressive d'un scénario favorisant le développement des transports en commun avec notamment le prolongement du LO-LG en direction du CHUV et de Vennes. Ainsi, le m2 est une des dispositions majeures retenues par la planification régionale de ces dernières décennies. Suite au vote des citoyens vaudois intervenu en novembre 2002, cette infrastructure se trouve actuellement en phase de construction et permettra, à l'horizon 2008, d'améliorer de façon indéniable les conditions de déplacement dans l'agglomération lausannoise. En application des mesures prévues dans le Plan directeur communal, différentes dispositions d'aménagement, de gestion et d'exploitation des réseaux de transports ont été réalisées ces dernières années dans le secteur Nord-Est de la ville, soit :

- mise à disposition de deux parkings d'échanges P+R à Vennes et à Valmont,
- renforcement de l'offre générale des transports publics,
- mise en place de la zone «macaron» F pour résidents,
- réalisation des zones 30 du Devin, de la Fauvette et de Beaumont,
- modération du trafic au chemin de Rovéréaz,
- optimisation de la gestion des carrefours sur l'axe de la route de Berne en faveur des transports publics,
- réaménagement partiel de la place du Pont de Chailly.

8.4.3 Réponse de la Municipalité

Les dispositions précitées, ainsi que la réalisation du m2, ne permettront pas d'assurer la totalité des reports modaux attendus en faveur des TC. Comme le préconise le Plan cantonal des mesures Opair de 2004, actuellement en phase de consultation, la construction du m2 doit s'accompagner d'un ensemble de mesures qui ont trait aussi bien à l'extension du P+R de Vennes qu'à la réorganisation du réseau des transports publics (Réseau 08, voir chapitre 6) et à la réaffectation générale de la voirie, tenant compte des objectifs généraux du Plan directeur communal tendant à favoriser les modes de déplacement doux et les TC.

Sur le plan de la gestion des transports individuels, l'objectif retenu est une diminution des charges de trafic de l'ordre de 15 à 20% sur les axes structurants dans le couloir du m2. Cet objectif très ambitieux est à la hauteur de l'envergure du projet du m2. Pour l'atteindre, un plan des mesures d'accompagnement doit être mis en place.

¹⁶BCC 2004, T. I, pp. 74 ss; BCC 2004-2005, T. II, pp. 516 ss.

Pour ce faire, la Municipalité a déjà pris un certain nombre de mesures dont la première a été l'abandon de la route de liaison routière Vennes – Saint-Martin qui figurait dans le Plan directeur communal de 1995. La deuxième a consisté à revoir le concept général de gestion des déplacements dans le couloir Nord-Est. D'autres mesures, telles que la réorganisation du réseau des transports publics (Réseau 08, chapitre 6), la réaffectation de la voirie (PA-MTP-13, chapitre 4.14) ont déjà été décrites dans le présent préavis.

L'ensemble de ces mesures fait actuellement l'objet d'études approfondies au sein de l'administration communale dont les résultats seront présentés par voie de préavis à votre Conseil après l'été 2005.

M^{me} Florence Germond demande à la Municipalité d'étudier dans le détail des mesures qui pourront être prises en vue de favoriser un transfert significatif des transports individuels motorisés aux transports collectifs et à la mobilité douce. Par ailleurs, elle demande à la Municipalité de prendre position notamment sur les mesures suivantes :

1. Augmenter le nombre de voies bus en ville de Lausanne

D'une façon générale, la Ville de Lausanne travaille de concert avec les tl dans le but d'améliorer les conditions de circulation des véhicules des transports publics. Différents groupes de travail se sont créés et se réunissent régulièrement afin de développer les différentes mesures capables d'améliorer cette progression et de réduire les temps de parcours des véhicules des transports collectifs. En application des objectifs généraux du Plan directeur communal, le nombre de voies bus a considérablement augmenté ces dernières années même s'il faut reconnaître que cet exercice a des limites fixées par l'urbanisme et les constructions existantes. Toutefois, la Municipalité tient à poursuivre l'effort en favorisant les conditions de circulation des véhicules des transports collectifs.

2. Améliorer la priorité des bus aux carrefours

Grâce au vote par votre Conseil du rapport-préavis N° 283 du 19 novembre 1993, intervenu le 8 mars 1994, il a été possible de mettre en place la deuxième phase du SET (système d'exploitation des transports) concernant la modernisation de l'ensemble des installations de signalisation lumineuse de la ville. Cette modernisation s'est réalisée en coordination avec les tl et s'est accompagnée d'une introduction généralisée des priorités de passage des véhicules des transports publics. Le système mis en place a permis d'améliorer de façon significative les temps de parcours des bus tl sur leur itinéraire urbain.

Ce système sera amélioré dans les années à venir grâce, d'une part, à la rénovation du système SAE (système d'aide à l'exploitation des tl) qui permet de suivre de façon beaucoup plus précise la progression des véhicules des transports publics et, d'autre part, à la rénovation prévue du poste central de régulation du trafic de la Ville, actuellement à l'étude au sein de l'administration lausannoise.

3. Assurer de bonnes interfaces pour les lignes tl et les CFF

L'étude de la qualité des interfaces de transports publics fait partie du cahier des charges des GEP chargés des études liées à la réaffectation de l'espace public en lien avec le «Réseau 08» et les futures stations du m2. Ce travail est effectué en étroite collaboration entre la Ville de Lausanne, les tl et les associations de quartiers.

4. Favoriser les arrêts sur chaussée

Comme mentionné au paragraphe 4.14.3, le choix du type d'arrêt se fait en conformité avec le Plan directeur communal :

- arrêts de bus «hors chaussée» sur le réseau principal ou de distribution. Par «hors chaussée», il faut comprendre que le dépassement d'un bus à l'arrêt est possible sans empiéter sur les autres voies de circulation. Lorsque la chaussée est suffisamment large, les arrêts sont généralement réalisés en alignement, ce qui favorise la réinsertion des bus quittant leur arrêt;
- arrêts de bus «sur chaussée» sur le réseau modéré et éventuellement sur le réseau de distribution. Par arrêt «sur chaussée», il faut comprendre un arrêt bloquant généralement le trafic derrière le bus. Selon les cas, le dépassement peut toutefois être autorisé en empiétant sur la voie de circulation en sens inverse.

5. Assurer le respect des voies bus

D'une façon générale, les règles concernant l'utilisation des voies bus sont respectées par la majorité des automobilistes. Les groupes de travail réunissant les responsables des tl, les services communaux et la police communale coordonnent les opérations dans le but de faire respecter au mieux ces règles.

6. Améliorer les contrôles d'accès au centre-ville

L'ensemble du couloir routier Nord-Est, parallèle au m2, entre la place de l'Ours et Vennes, fait l'objet d'une révision de la stratégie de régulation du trafic. Elle s'accompagne de la définition d'un certain nombre de nouveaux contrôles d'accès, tenant compte de la capacité routière souhaitée en entrée ville, en coordination avec le Canton en ce qui concerne les réseaux routiers cantonal et national.

7. Réaménager l'espace public

De nouveaux aménagements de l'espace public sont en cours d'études, d'une part au droit des stations du m2 et, d'autre part, dans les rues qui sont touchées par la restructuration du réseau tl.

La réaffectation de la voirie dans le couloir desservi par le m2 (axe Bugnon–Sallaz–Berne) a déjà été abordé dans le programme d'actions «PA-MTP-13: Réaffectation de la voirie» au chapitre 4.14.3 du présent préavis.

En ce qui concerne les autres aménagements prévus, nous pouvons citer:

- Place de l'Ours

La station «Ours» du m2 sera connectée à la nouvelle ligne tl provenant de la Sallaz par Victor-Ruffly (ligne N° 6) et à la ligne desservant Chailly (ligne N° 7 actuelle). A l'occasion de cette mise en service, l'ensemble du secteur de la place de l'Ours sera redistribué en faveur des transports publics, des piétons et des cyclistes.

Les quatre ascenseurs et les escaliers de la station «Ours» seront abrités en surface par un couvert devant lequel s'arrêtera le bus montant. L'arrêt tl descendant sera accessible par une voie bus se prolongeant jusqu'au feu du carrefour Ours/Bugnon. Les trottoirs au droit du collège de Mont-Repos et au droit de l'hôtel de l'Ours seront élargis. Le haut de l'avenue Marterey sera transformé en zone piétonne offrant ainsi de généreux nouveaux espaces. A l'avenue de Béthusy, sur le tronçon Bugnon-Dôle, il n'y aura plus qu'une seule voie montante pour le trafic motorisé, accompagnée d'une bande cyclable.

- Quartier de Marterey

Afin de supprimer le trafic de transit sur le réseau de desserte de ce quartier, des mesures inciteront les automobilistes à rester sur le réseau principal de l'axe Langallerie–Caroline. La piétonisation du haut de Marterey rendra impossible le transit par Tribunal-Fédéral et Sainte-Beuve. En complément, le trajet descendant par la rue Saint-Pierre et la rue Etraz ne sera autorisé qu'aux cyclistes grâce à un réaménagement du carrefour de Benjamin-Constant.

La limitation actuelle à 30 km/h de l'avenue du Tribunal-Fédéral sera étendue aux rues Sainte-Beuve, Ancienne-Douane et Marterey, toutes intégrées dans une nouvelle zone 30. Différents aménagements contribueront à la modération du trafic, notamment aux abords de la piscine.

- Coulée verte Ouchy–Grancy

Le projet initial du m2 prévoyait le maintien d'une tranchée ouverte entre Ouchy et Grancy, mais dans un profil nettement plus accentué que celui d'aujourd'hui, nécessitant de hauts murs et d'imposantes barrières de protection. L'image paysagère du projet mis à l'enquête en 2000 étant jugée insatisfaisante, la Municipalité a décidé de lancer un mandat d'études parallèles en invitant trois bureaux d'architectes paysagistes en vue de l'amélioration de l'intégration paysagère de cette tranchée.

Le choix du jury s'est porté sur le projet «Trait d'unions» caractérisé par une couverture du m2 entre le chemin du Liseron et la station «Délices» à l'avenue de Cour. La surface obtenue est aménagée en une promenade longitudinale, accompagnée d'une végétation adaptée aux lieux traversés. Ce nouveau cheminement est un important maillon des déplacements piétonniers entre la ville et Ouchy. La couverture offrira par ailleurs de nouvelles opportunités de déplacements horizontaux, tout en minimisant les nuisances sonores et en améliorant les conditions d'exploitation du m2, notamment en cas de conditions météorologiques défavorables (pluie, neige, ...).

8. Gestion des possibilités de parking

Au niveau du stationnement, l'extension du P+R de Vennes à une capacité de 1200 places est prévue à l'horizon de l'inauguration du m2. Ce projet, mené en collaboration avec le Canton, permettra de disposer d'une capacité de transfert modal très importante.

Citons également, grâce au vote du préavis N° 2004/32 sur la gestion et le contrôle du stationnement intervenu le 8 février dernier, l'aménagement de deux nouvelles zones de stationnement avec macaron dans le secteur de Chailly (zone M) et de la Sallaz-Vennes (zone O). Par ailleurs, il est prévu également de mettre en place des mesures de contrôle nocturne du stationnement au centre-ville.

Voir également le chapitre 8.2, consacré à la motion Antoine Rudasigwa, pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV.

9. Concevoir une forte complémentarité entre le vélo et le m2

L'exploitation envisagée du m2 prévoit d'accepter les vélos dans les véhicules du m2. En effet, dès la planification du projet il a été considéré comme important de favoriser la fonction d'ascenseur urbain du m2 pour les vélos, en parallèle aux mesures prévues et développées en profondeur dans le préavis visant à favoriser le vélo comme moyen de transport urbain (rapport-préavis N° 2004/55, du 16.12.2004, adopté le 12 avril 2005).

Voir également le chapitre 4.13 PA-MTP-12: Intermodalité.

8.5 Florence Germond, pour un plan de mobilité d'entreprise pour la ville de Lausanne¹⁷

8.5.1 Rappel de la motion

Déposée le 5 octobre 2004, la motion de M^{me} Germond a été développée et renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 25 janvier 2005. Partant du constat que la part des actifs vaudois se rendant à leur travail en voiture a passé de 25% en 1970 à plus de 55% en 2000, selon le recensement fédéral 2000, la motionnaire demande à ce que la Municipalité étudie un Plan de mobilité d'entreprise pour ses employés. A ce titre, la motionnaire s'appuie sur la démarche menée conjointement par les cantons de Vaud et de Genève qui ont récemment publié un guide à l'intention des entreprises afin de les inciter et les aider à mettre en œuvre de tels plans de mobilité.

8.5.2 Problématique

La Ville de Lausanne s'est dotée, au travers de son Plan directeur communal, d'un outil de gestion des déplacements performant. En ce qui concerne les pendulaires par exemple, elle a fait office de pionnière dans l'agglomération lausannoise en mettant en place, dès la fin de l'année 1998, un véritable concept de parkings-relais, offrant à ce jour près de 1'400 places. Se devant également de «montrer l'exemple» en termes de mobilité durable, l'administration lausannoise se penche actuellement sur les habitudes de déplacement de ses propres employés, non seulement en analysant le mode de transport des employés depuis leur domicile, mais également sur les déplacements professionnels qu'ils effectuent.

8.5.3 Réponse de la Municipalité

Issu de la démarche «Quartiers 21» et comme mentionné au paragraphe 4.8.3, le projet PA-MTP-8 «Pour une mobilité exemplaire de l'administration lausannoise», le Plan de mobilité d'entreprise correspond à l'objectif de la mobilité durable promue par la Municipalité. De par son exemplarité, ce projet contribue également à rendre crédibles les mesures de promotion de la mobilité durable auprès des entreprises et habitants de la ville.

Ainsi, la Municipalité a présenté, au chapitre 5 du présent rapport-préavis, les principes de base qui permettront au service des routes et de la mobilité de développer et de mettre en œuvre le Plan de mobilité de l'administration lausannoise.

Des premières analyses des flux motorisés des employés et de leurs origines et destinations, il ressort qu'environ la moitié des employés utilise actuellement leur voiture pour se rendre à leur travail et que nombre d'entre eux pourraient délaissier celle-ci au profit d'un autre mode de déplacement.

En ce qui concerne le planning, la Municipalité prévoit de réaliser une phase test de ce plan courant 2006. Après analyse des résultats et effets obtenus, elle procédera à d'éventuelles adaptations en vue d'une généralisation de ce Plan de mobilité à l'ensemble des services communaux dès la mise en service du bâtiment administratif de Chauderon. Cela permettra d'avoir un système rôdé permettant de pleinement profiter de la mise en service du m2 et du réseau 08 des tl.

¹⁷BCC 2004, T. II, pp. 12 ss.

8.6 *Jean-Christophe Bourquin et Florence Germond,
des tl remonte-pente pour les vélos*¹⁸

8.6.1 Rappel de la motion

Déposée le 24 septembre 2002, la motion de M. Bourquin et de M^{me} Germond a été développée et renvoyée en commission du Conseil communal qui s'est tenue le 12 février 2003. Cette motion a ensuite été renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 16 septembre 2003.

Parallèlement, M^{me} Germond a déposé une interpellation le 21 janvier 2003 «Y a-t-il une volonté politique pour favoriser la complémentarité vélo-méto?» traitant essentiellement de la tarification du transport des vélos dans le méto. Dans sa réponse, la Municipalité a indiqué qu'elle soutenait, sur le principe, une tarification du transport du vélo plus favorable, à savoir similaire à celle du passager (reconnaissance du demi-tarif). Elle a toutefois rappelé que la compétence de créer des tarifs spéciaux (demi-tarif vélo ou abonnement annuel) relevait des entreprises partenaires de la Communauté tarifaire qui se mettait en place.

Dans leur texte, les motionnaires soulignent les difficultés engendrées par la topographie lausannoise pour certains déplacements à vélo, tout en rappelant que ce moyen de transport était plus que courant à Lausanne avant que l'automobile ne prenne la place qu'elle a aujourd'hui. Il est rappelé que le chargement des vélos est interdit dans les bus et autorisé dans les métros (au prix de 3 francs depuis le 15 décembre 2002 et jusqu'à fin 2004 avec la mise en place de la Communauté tarifaire). Les motionnaires estiment qu'une réponse aux difficultés des déplacements à vélo dans le sens Sud-Nord pourrait être apportée par une politique de complémentarité entre vélos et transports publics plus favorable, telle qu'elle est pratiquée dans d'autres villes de Suisse ou d'Europe.

Plus spécifiquement, ils demandent que la Municipalité agisse de tout son poids auprès de la direction des tl pour obtenir un tarif préférentiel pour le transport des vélos dans les métros et dans certaines lignes de bus Sud-Nord, ceci à titre d'essai dans un premier temps, moyennant certaines adaptations éventuelles des anciens véhicules.

8.6.2 Problématique

Le Plan directeur communal, adopté par le Conseil communal en septembre 1995, rappelle les avantages de l'usage du vélo comme moyen de déplacement. Les déplacements à vélo doivent être favorisés sur les axes Est-Ouest, parallèles aux courbes de niveau. Pour les déplacements sur un axe Sud-Nord, un rabatement sur la «colonne vertébrale» des transports publics que constitue le méto LO-LG et son extension future vers Epalinges est préconisé.

Le principe de complémentarité et d'accessibilité au m2 est également cité dans le décret cantonal de septembre 2002 concernant «la participation de l'Etat au financement du méto m2» (paragraphe «itinéraires deux-roues légers» et paragraphe «promotion de la mobilité douce»)¹⁹.

Enfin, le Plan des mesures Opair de l'agglomération Lausanne-Morges, en cours de réactualisation, fixe un certain nombre de mesures visant à respecter les valeurs limites de pollution de l'air. Parmi celles-ci, la fiche MO-19 recommande le développement de la complémentarité entre vélos et transports publics²⁰.

Actuellement, le transport des vélos est autorisé, sans indication de restrictions horaires, sur les lignes de méto (TSOL et LO-LG), sur le LEB, ainsi que sur les lignes de bus interurbaines du Jorat dont les véhicules sont munis de supports pour vélos.

Dans les lignes de méto, le chargement du vélo se fait à niveau, sans intervention particulière, mais peut poser des problèmes d'encombrement aux heures de pointe. Sur les lignes de bus interurbaines, le chargement et le déchargement des vélos sur les supports prévus à cet effet nécessitent l'intervention du chauffeur.

Le tarif en vigueur depuis la mise en place de la Communauté tarifaire (15 décembre 2004) est équivalent au billet passager avec la reconnaissance de l'abonnement demi-tarif. Cette tarification correspond à celle appliquée par les CFF.

¹⁸BCC 2002, T. II, pp. 667 ss; BCC 2003, T. II, pp. 191 ss.

¹⁹Etat de Vaud – septembre 2002 – «Exposé des motifs et projet de décret concernant la participation de l'Etat au financement du m2 entre Ouchy (Lausanne) et Les Croisettes (Epalinges)».

²⁰Plan des mesures Opair 2004, Etat de Vaud, fiche MO-19 «Complémentarité entre transports publics et mobilité douce».

8.6.3 Réponse de la Municipalité

En préambule, il convient de rappeler que suite à différentes demandes traitant de la complémentarité entre vélos et transports publics, la direction des transports publics lausannois a décidé, en été 2003, de créer un groupe de travail intégrant les communes du réseau d'agglomération, le Canton, les représentants des associations cyclistes et du Syndicat du personnel des transports publics. L'objectif de ce groupe est de mettre en place des mesures favorisant le transfert modal des usagers motorisés vers l'usage combiné des vélos et des transports publics.

Les réflexions menées à ce jour par ce groupe de travail ont permis de mettre en avant le potentiel important d'utilisation combinée vélo / transports publics et de définir une série de mesures et de stratégies à mettre en œuvre au niveau de l'agglomération pour parvenir aux objectifs fixés.

La question spécifique du transport des vélos dans les bus et métros est ainsi intégrée à cette réflexion d'ensemble au niveau de l'agglomération. D'une manière générale, il faut distinguer trois types de combinaisons :

- B+R:** Accès à vélo aux stations de transports publics (stations de métro, gares régionales, terminus de lignes urbaines et interurbaines) et utilisation des transports publics pour la suite du déplacement. Dans cette situation, le vélo joue le rôle de desserte fine au début de la chaîne de déplacements ;
- Prêt de vélos:** Utilisation d'un vélo en fin de chaîne de déplacement (par exemple vélo en prêt) depuis une station de transports publics. Le système de prêt de vélos mis en place par l'association «Lausanne Roule» et soutenu par la Municipalité permet de remplir cette fonction pour l'interface du Flon.
- Embarquement:** Vélo embarqué dans les transports publics utilisés comme «ascenseur» pour vaincre un tronçon à topographie défavorable. Cette combinaison permet d'effectuer l'entier du trajet à vélo.

Dans cette optique, la volonté du transporteur n'est pas de développer une seule combinaison, mais de considérer l'ensemble des mesures permettant de favoriser l'usage combiné du vélo et des transports publics.

Accessibilité aux stations et au matériel roulant

Les contraintes d'accessibilité des vélos dans les transports publics diffèrent selon les moyens de transports considérés.

1. Métros:

Le transport des vélos dans les métros est actuellement possible pour le m1 et le LO-LG. L'accessibilité des vélos dans les convois aux heures de pointe peut toutefois poser des problèmes en fonction de la forte affluence.

Dans le cadre du projet m2, la question de l'accessibilité aux stations est étudiée dans le cadre des différents GEP traitant de l'aménagement de surface des stations. La problématique de l'accès dans les stations et aux quais est traitée dans le cadre de l'étude architecturale des stations. Certaines stations présentent un accès par rampe ou à niveau, d'autres sont munies d'ascenseurs d'une dimension permettant l'accès aux vélos. Comme c'est déjà le cas actuellement, les possibilités d'accès aux convois aux heures de pointe seront limitées en fonction de l'affluence.

2. Bus:

Le transport des vélos sur les lignes de bus interurbaines est possible grâce à des supports fixés à l'arrière des bus. Ce système permet de transporter environ cinq vélos par bus. L'accrochage des vélos nécessite toutefois l'intervention du chauffeur pour des questions de sécurité et de responsabilité. Un tel système ne convient que pour les lignes à faible cadence (horaire ou semi-horaire) et dont les arrêts ne sont pas trop rapprochés.

En ce qui concerne les lignes de bus urbaines, le recours à un système externe de porte-vélos est d'emblée exclu en raison de la durée de chargement à l'arrière et pour des questions de sécurité à l'avant (refus de l'Office fédéral des routes en raison du risque accru de blessures en cas de collision). Le transport de vélos à l'intérieur des véhicules n'est pas exclu a priori, mais il doit être envisagé dans le cadre d'une réflexion d'ensemble intégrant également les autres mesures de complémentarité entre vélos et transports publics (B+R, prêt de vélos).

Un mandat d'étude actuellement en cours permettra de préciser et de localiser les mesures à mettre en place pour favoriser le développement de la complémentarité entre vélos et transports publics. A titre d'exemple, des mesures comme l'accessibilité des vélos dans certaines lignes de bus ou une offre combinant l'achat de vélos pliables avec un abonnement des transports publics sont évaluées. Les résultats de cette étude sont attendus pour l'été 2005.

Tarification

Comme indiqué dans sa réponse à l'interpellation de M^{me} Germond, la Municipalité a rappelé qu'elle soutenait le principe d'une tarification pour le transport du vélo similaire à celle du billet simple course avec la possibilité d'instaurer un abonnement annuel. Cette tarification est aujourd'hui en vigueur, à l'exception de l'abonnement annuel. La Municipalité rappelle enfin que les décisions concernant la tarification sont du ressort de la communauté tarifaire intégrant l'ensemble des entreprises partenaires (tl, LEB, Car postal, CFF, BAM).

9. Agenda 21 – modification du règlement

Les gros investissements en matière de transports et de mobilité sont d'une ampleur telle qu'ils échappent pour l'essentiel aux moyens du fonds du développement durable. Toutefois, un certain nombre d'études, de réalisations et de campagnes d'information concernant la mobilité douce, des projets expérimentaux novateurs ou encore des solutions originales en matière de transports (funiculaire de Sauvabelin, par exemple), devraient être financées à travers le fonds du développement durable. Il en est de même des adaptations destinées à la modération du trafic ou diverses mesures en faveur des piétons.

C'est pourquoi la Municipalité propose l'adjonction à l'article 1^{er} A, de deux nouvelles lettres :

- w. des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne.
- x. des mesures en faveur de la modération du trafic et des piétons.

10. 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° 2005/36 de la Municipalité, du 26 mai 2005 ;
où 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'approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine des transports et de la mobilité ;
2. de compléter le règlement du fonds du développement durable par l'article 1^{er} A lettres :
 - w. des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne.
 - x. des mesures en faveur de la modération du trafic et des piétons.
3. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le fonds du développement durable de 386'000 francs pour la réalisation des objets issus des conférences de consensus suivants :
 - campagne d'information et de sensibilisation destinée à la pratique du roller, skate, etc. Fr. 15'000.–
 - frais de fonctionnement de Pédibus pour les exercices 2005 à 2007 (puis au budget de la direction des Travaux) Fr. 6'000.–
 - modification de la signalisation verticale placée à l'entrée des rues piétonnes en faveur de la sécurité des piétons Fr. 10'000.–
 - adaptation des anciens carrefours en faveur des piétons Fr. 40'000.–
 - amélioration du cheminement piétonnier par la pose d'escaliers en bois entre les plates-formes de Sévelin Fr. 75'000.–
 - instauration de six nouvelles zones 30 km/h Fr. 240'000.–

4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le fonds pour les économies d'énergies et le développement des énergies renouvelables de 130'000 francs, destiné à la promotion des vélos et scooters électriques par la création de 13 nouvelles bornes de recharge;
5. d'allouer à la Municipalité un crédit supplémentaire 2005 de 180'000 francs sur les autorisations d'achats de la direction de la sécurité publique pour l'acquisition d'un nouveau véhicule équipé d'un radar et d'un radar laser du type pistolet/jumelles;
6. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Grégoire Junod;
7. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Antoine Rudasigwa;
8. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Yves-André Cavin;
9. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M^{me} Florence Germond (plan de mesures d'accompagnement au m2);
10. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M^{me} Florence Germond (Plan de mobilité d'entreprise);
11. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Jean-Christophe Bourquin et M^{me} Florence Germond.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:
Daniel Brélaz

Le secrétaire:
François Pasche

ANNEXE 2

Fréquences

No 08	Descriptif	Ligne	Lundi-vendredi					Samedi	Dimanche
			Fréquences (en minutes)		Effectif véhicules	Fréquences (en minutes)			
			HP	HC		Soirée	HP		
Lignes inchangées									
7	Renens14 Avril - Val-Vert		5.5	8	15	15	12	20	
8	Bellevaux - Verrière (Paudex)		7.5	10	20	10	12	20	
9	Prilly Eglise - Lutry-Corniche		6	7	15	12	12	20	
12	Montbenon - Faverges		12	24	- *	2	20	- *	
18	Crissier-Timonet - Lausanne-Flon		12	15	15	5	15	20	
30	Prilly Eglise - Bourdonnette		20	30	-	4	30	30	
32	Mex - Renens - Malley		20	20	-	4	25	45	
33	Mont-Goulin - EPFL-Piccard		20	20	-	5	25	40	
34	Hôpital Gériatrie - Mont-Goulin		-	20	-	1	12	20	
35	Renens CFF - Cloislet		20	20	20	2	30	-	
47/66	Pully-Port - Belmont / Montbenon- Grandvaux-Pra Grana		20	30	30	4	25	60	
48	Daillettes - Pully-CFF		30	30	-	1	30	-	
57	Morges-CFF - EPFL-Piccard		20	30	60	3	60	60	
68/69	Lutry Port - La Croix-sur-Lutry		30	-	-	1	-	-	
Lignes nouvelles / modifiées									
41	Montolieu - Sallaz - Praz Séchaud		7.5	10	20	5	12	20	
6	Maladière-Ours-Sallaz via Victor-Ruffly		10	10	20	6	12	20	
13	Provence Sud - Chauderon - Verdeil		20	20	20	2	30	-	
4	Coudraie - Pully CFF		7.5	10	20	7	12	20	
25	Bourdonnette - Pully CFF		12	12	20	5	12	20	
26	Maladière - Ouchy		7.5	10	20	3	15	20	
1	Blécherette - Epinettes		6	7.5	15	9	12	20	
2	Désert - Maladière		7.5	10	15	10	12	15	
60	Froidville / Bottens - Lausanne-Flon		20	60	60	6	30	60	
62	Moudon - Epalinges-Croisettes		20	60	60	9	60	60	
65	Servion - Sallaz		20	60	60	60	60	60	
46	Bois-Murat - Ballègue/Chalet-à-Gobet		7.5-15	10-20	20-40	5	12-24	20-40	
64	Chalet-à-Gobet - Croisettes		15	30	- *	2	30	30	
21	Blécherette - Bergières - Lausanne CFF		6	7.5	15	7	12	12	
16	Montbenon - Cité - Sauvabelin - Fourmi		15	15	60	3	20	30	
42	Sallaz-Chailly-Foyer		25	25	-	1	25	25	
22	Lausanne-Flon - Clochatte		7.5	10	15	6	6	15	

* Sous-traitance (minibus)
Desserte à la demande (taxis)

ANNEXE 3

Coûts du réseau routier urbain

Parts communales				
Communes	Répartition du déficit 2005	Répartition du déficit R08	Ecart R08/05	
			Frs.	%
Belmont	329'000.--	351'000.--	22'000.--	6.7%
Chavannes	778'000.--	772'000.--	-6'000.--	-0.8%
Crissier	1'204'000.--	1'183'000.--	-21'000.--	-1.7%
Ecublens	1'861'000.--	1'829'000.--	-32'000.--	-1.7%
Epalinges	1'441'000.--	1'739'000.--	298'000.--	20.7%
Lausanne	30'245'000.--	30'945'000.--	700'000.--	2.3%
Lutry	1'534'000.--	1'510'000.--	-24'000.--	-1.6%
Paudex	335'000.--	327'000.--	-8'000.--	-2.4%
Prilly	1'840'000.--	1'818'000.--	-22'000.--	-1.2%
Pully	3'941'000.--	4'275'000.--	334'000.--	8.5%
Renens	3'854'000.--	3'770'000.--	-84'000.--	-2.2%
St-Sulpice	598'000.--	586'000.--	-12'000.--	-2.0%
TOTAL	47'960'000.--	49'105'000.--	1'145'000.--	2.4%

Part cantonale			
2005	R08	Ecart	
20'547'000.--	21'156'000.--	609'000.--	3.0%

Rapport

Membres de la commission: M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice, M. Eddy Ansermet (Rad.), M^{me} Alma Bucher, M. Yves-André Cavin (Rad.), M^{me} Florence Germond (Soc.), M^{me} Nicole Grin (Lib.), M^{me} Sylvie Freymond (Les Verts), M. Grégoire Junod (Soc.), M^{me} Evelyne Knecht (POP), M. Gilles Meystre (Rad.).

Municipalité: M. Daniel Brélaz, syndic.

Rapport photocopié de M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice: – La commission s’est réunie les 15 et 23 juin ainsi que le 29 août. Elle était composée de M^{mes} et MM. Eddy Ansermet (remplaçant de M. Meystre à la séance du 29 août), Alma Bucher, Yves-André Cavin, Sylvie Freymond, Sylvie Favre, rapportrice, Florence Germond, Nicole Grin, Grégoire Junod, Evelyne Knecht (2 premières séances) et Gilles Meystre (2 premières séances).

La Municipalité était représentée par Daniel Brélaz, syndic. L’administration était représentée par MM. Jean-Pierre Allamand, chef du Service des études générales, Pierre-Alain Mathey, chef du Service routes et mobilité. Les notes de séance ont été rédigées par M^{me} Françoise Chappuis, coordinatrice du développement durable. Nous l’en remercions.

La commission s’est réunie trois fois. Ce rapport-préavis est un aboutissement de la démarche «Quartiers 21» et de ses conférences de consensus dans le domaine de la mobilité et des transports publics. Il rappelle en introduction que, lors de ce processus participatif des habitants, les thèmes de la qualité de vie en ville, de la mobilité douce et du développement durable sont apparus comme essentiels et même prioritaires pour les Lausannois-es.

Certains participants à «Quartiers 21» pourraient se sentir frustrés par certaines réponses données dans ce préavis, tant la démarche permettait de se projeter dans une ville idéale. Mais comme le relève un commissaire, globalement, ce texte va dans le sens de ce qui était souhaité et donne satisfaction également dans sa présentation sur le nouveau réseau 08 et sur son plan mobilité pour les fonctionnaires de la commune de Lausanne.

Tous les commissaires s’accordent à dire que c’est avant tout un préavis d’intentions et que le Législatif ici n’a que peu d’influence sur les choix de l’Exécutif. Un commissaire parle de catalogue d’idées.

Le syndic souligne que, mis à part le projet d’agglomération lausannoise qui ne dépend pas que de la Ville, les intentions présentées dans le texte sont des intentions fermes et qu’elles précèdent des préavis avec demandes de crédit qui seront soumis bientôt au Conseil. Par leurs votes, les conseillers communaux indiqueront ainsi leur soutien ou non à ces intentions.

Partie 4 du préavis: «Quartiers 21»: réponses aux projets issus des conférences de consensus «mobilité» et «transports publics».

En règle générale, les réponses municipales aux points de ce chapitre sont approuvées après les précisions apportées aux commissaires. A relever toutefois:

4.4: Deux commissaires demandent que la limitation de vitesse soit de 30 km/h devant toutes les écoles. Le syndic répond que cela perturberait les transports publics et de plus, 20% des écoles se trouvent le long d’axes prioritaires.

4.5: L’acquisition d’un nouveau véhicule pour contrôler les vitesses et d’un radar laser type pistolet/jumelles donne lieu à des points de vue divergents: pour certains, c’est synonyme de «ville fliquée anti-voitures», pour d’autres, il est nécessaire de faire appliquer les règlements sans quoi c’est la prime au fauteur.

4.6: Création de zones de rencontre. Cette demande concrète issue du processus «Quartiers 21» ne trouve pas satisfaction dans la réponse de la Municipalité: les conditions posées par celle-ci pour mettre en place ce type d’aménagement prennent la forme d’une longue liste avec, en priorité, la volonté de terminer l’instauration des zones 30 km/h.

Des questions sont soulevées sur l’aménagement d’Ouchy et sur la densification prévue le long du m2. M. Mathey répond que le problème de circulation à Ouchy fait partie d’un ensemble avec le quartier Sous-Gare pour lequel une étude préliminaire est en cours. Pour la densification le long du m2, le syndic indique que des PPA seront nécessaires et que le préavis «création de 3000 logements» répondra en grande partie à cette densification voulue.

4.9: Fluidité des piétons et leur confort. Quelques remarques de commissaires sont faites sur des lieux précis, sur des passages piétons en particulier et la durée insuffisante pour traverser. Le préavis propose une adaptation des carrefours aux nouvelles normes. Un commissaire considère que cela ne suffit pas et qu’une analyse plus fine du réglage des feux est nécessaire.

4.10: Aménager l’espace public pour les piétons. Sous ce point, une liste d’intentions est présentée qui reprend les principes du Plan directeur communal. On relève la volonté de la Municipalité d’apporter un soin particulier aux aménagements publics pour le bien-être du piéton avant tout.

Plusieurs commissaires se demandent pourquoi construire un escalier en bois plutôt qu’une rampe entre la rue de Genève et l’avenue de Sévelin. Un vœu est émis pour que l’escalier ne compromette pas la réalisation d’une rampe.

L’exemple des totems aux abords des écoles est cité comme exemple d’aménagement. Selon un commissaire,

la pose de ces totems n'est une amélioration ni de l'espace public ni pour la sécurité des piétons.

4.12: Zones 30 km/h dans les centres de quartiers. Un commissaire se réjouit de la solution obtenue pour le quartier de Vers-chez-les-Blanc.

La question du «conflit» zones 30 et transports publics est soulevée. Le principe voulu par la Ville est de ne pas prériter la vitesse commerciale des transports publics.

4.13: Intermodalité. A la question d'un commissaire sur l'interface entre la place de l'Europe et la place Bel-Air, le syndic répond que rien n'est prévu.

4.14: Réaffectation de la voirie. Suite à la mise en service du m2, la Ville veut éviter que l'espace libéré par les bus ne serve à augmenter le trafic automobile.

A regret, aucune piste de réaffectation n'est proposée pour la place du Tunnel une fois celle-ci libérée des arrêts de bus, alors qu'une motion avait été déposée dans ce sens. L'idée d'un concours est avancée.

L'aménagement de la partie entre la place de l'Ours et la place de la Sallaz est particulièrement concerné par la réaffectation de la voirie. Certains se soucient de l'amélioration de l'utilisation des places de parc devant la Polyclinique, d'autres craignent que le report des véhicules ne se fasse ailleurs et estiment qu'il ne faut pas être trop doctrinaire. A quoi répond le syndic que si le sujet de la réaffectation de la voirie n'est pas pris en considération, les effets bénéfiques du m2 seraient réduits à néant.

4.17 On apprend qu'aucune offre des hôteliers n'existe pour les transports publics. Rien ne se fait hormis pour les congrès. Une réflexion devrait être menée.

4.21: Un commissaire est insatisfait de la réponse municipale. Il estime que la Ville pourrait offrir des réductions pour certaines catégories d'usagers, en particulier pour les enfants. Le syndic dit rester ouvert à toute proposition même si dans un premier temps cet aspect n'est pas prioritaire.

Partie 5 du préavis: Plan de mobilité de l'administration communale.

Ce plan de mobilité ne rencontre pas d'oppositions. Quelques questions sont soulevées sur l'auto-partage (système Mobility), sur l'éventuelle diminution des places de parc pour les fonctionnaires (cela pourrait être envisagé), sur les mesures prises pour la promotion des véhicules propres et sur les nouveaux critères d'attribution des places de parc qui soient mesurables et objectifs. Ces critères sont en particulier le nombre de kilomètres parcourus pour le travail et le service irrégulier en dehors des heures de transports publics.

La proposition d'un commissaire pour des mesures à prendre pour la sécurité des places de stationnement des vélos est retenue.

Partie 6 du préavis: «Réseau 08» des tl.

A part des questions sur des lignes de transports publics précises, sur les coûts et sur les véhicules diesel vétustes à remplacer, aucune remarque n'est faite sur ce nouveau réseau 08.

Partie 7 du préavis: Projet de l'agglomération lausannoise.

Pas de remarques.

Partie 8 du préavis: Réponses aux motions.

Les commissaires sont satisfaits des réponses données par la Municipalité aux motions suivantes:

8.1 Grégoire Junod. Pour un prolongement de la ligne de bus N° 15.

8.2 Antoine Rudasigwa. Pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV.

Un commissaire estime que même avec une station m2 à proximité, le CHUV pourrait également mettre sur pied un plan mobilité.

8.3 Yves-André Cavin. Introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains (Vers-chez-les-Blanc).

8.4 Florence Germond. Demande d'un plan de mesures d'accompagnement au m2.

Un préavis est en cours de rédaction. Il comprend tous les aménagements liés au m2 à part les préavis liés à la Sallaz qui font l'objet de préavis séparés. Selon un commissaire, la création de parkings d'échange est une bonne mesure mais par leur nombre restreint, cela ne peut pas avoir un impact énorme. Pour que cela soit pleinement efficace, le syndic souhaite que le Canton mette en place une politique de parkings d'échange ailleurs dans le canton, proches des gares CFF.

8.5 Florence Germond. Pour un plan de mobilité d'entreprise pour la ville de Lausanne.

Par contre, la réponse à la motion 8.6 Jean-Christophe Bourquin et Florence Germond, «Des tl remonte-pente pour vélos», ne satisfait pas la motionnaire présente. Les tl sont a priori contre, une étude est en cours liée au réseau 08. La motionnaire estime que ces déclarations ne sont pas une réponse à une motion et va refuser la réponse.

La commission vote ainsi les différentes conclusions de ce rapport-préavis:

- Conclusion 1 : 4 oui, 4 abstentions
- Conclusion 2 : 8 oui
- Conclusion 3 : 8 oui
- Conclusion 4 : 8 oui
- Conclusion 5 : 4 oui, 4 abstentions
- Conclusion 6 : 8 oui
- Conclusion 7 : 8 oui
- Conclusion 8 : 8 oui
- Conclusion 9 : 8 oui
- Conclusion 10 : 8 oui
- Conclusion 11 : 3 oui, 4 non, 1 abstention

Le président : – Madame la Présidente, avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport ?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – Oui, Monsieur le Président, j'ai une modification à apporter au rapport, page 2, partie 5 du préavis, à la dernière phrase: *La proposition d'un commissaire pour des mesures à prendre pour la création de places de stationnement des vélos* est retenue, et non pas *la sécurité*.

Le président : – Merci, Madame. C'est un préavis long, je vais le traiter de la manière suivante: je vais ouvrir une discussion générale sur ce préavis, ensuite je le prendrai chapitre par chapitre en commençant au point 4, Quartiers 21, les différentes réponses, ensuite plan mobilité, etc. J'espère que cette manière de faire vous convient. J'ouvre donc une discussion générale sur ce rapport-préavis.

Discussion générale

M^{me} Florence Germond (Soc.): – Le groupe socialiste salue les intentions exprimées dans ce préavis. Elles vont dans le sens de favoriser les transports publics, la mobilité douce et la création de zones 30 km/h, donc d'augmenter la qualité de vie générale des habitants à Lausanne. A notre avis, aller dans cette voie, favoriser les transports publics, est vraiment très important puisque c'est une façon pour notre ville de rester attractive à l'avenir.

Il y a deux enjeux principaux: d'une part la qualité de vie des habitants et, d'autre part, Lausanne comme place de travail et de commerce. A mon avis, favoriser les transports publics est la bonne façon de relever ces deux défis. Le trafic automobile ne le permettra pas, compte tenu notamment de l'évolution démographique. Le groupe socialiste soutient également les intentions de ce préavis parce que ce sont très souvent les populations défavorisées habitant le long des grands axes de transport qui subissent les nuisances du trafic automobile. J'aurais pour exemple – on connaît tous – la Borde, le Grey, Aloys-Fauquez, de grands axes de transports publics, où vivent plutôt des populations défavorisées. Ceux qui ont les moyens d'aller habiter ailleurs, là où il n'y a pas de trafic, vont en périphérie, ou dans les quartiers calmes. C'est donc d'autant plus important de prendre ces mesures.

Nous serons attentifs aussi aux réalisations promises, qui vont venir, puisqu'il s'agit plutôt d'un préavis d'intention. Nous examinerons attentivement, dans le préavis qui nous est présenté, les Fr. 20 millions de réaménagements. Dans ce sens, il sera important pour nous que les arrêts de bus soient sur chaussée. C'est un moyen très efficace de favoriser les transports publics pour qu'ils ne perdent par leur avance et qu'ils restent devant la file de voitures. Donc, pour nous, le fait qu'il y ait des arrêts sur chaussée pour les bus sera important. Il faudra aussi voir où sont disposés les passages piétons, ou les bandes cyclables.

Nous sommes aussi attentifs aux réalisations qui n'ont pas encore été concrétisées à ce jour ou dont on n'a pas encore entendu parler. Je pense notamment à la place du Tunnel. Avec le m2, le terminus des bus va disparaître à cet endroit. Un conseiller communal socialiste, Grégoire Junod, avait déposé une motion sur la place du Tunnel¹¹. Il n'y a encore aucune intention exprimée à ce propos. Il y a là vraiment un enjeu pour rendre cette place plus conviviale, pour mieux l'aménager pour les piétons. Voilà ce qu'on pourrait dire en introduction. Je reviendrai plus tard à la tribune, puisque le préavis répond à trois de mes motions.

M^{me} Sylvie Freymond (Les Verts): – La consultation de Quartiers 21 a montré que les Lausannois attachaient une grande importance à la mobilité et se posent beaucoup de questions à propos de la détérioration de la qualité de vie qu'elle engendre. A partir d'un florilège de propositions émanant de ces discussions, la Municipalité nous a préparé ce préavis qui expose les mesures qui seront prises ces prochaines années, que ce soit en matière d'aménagement de l'espace public, de sécurité des piétons ou des cyclistes, de mesures pour améliorer le réseau des tl, pour mettre en place un plan de mobilité destiné à ce que les employés communaux laissent le plus souvent possible leur automobile au garage, ou encore pour faire diminuer les nuisances sonores et la pollution dues au trafic motorisé, que ce soit sur le territoire de la ville ou de l'agglomération lausannoise.

Chez les Verts, toutefois, quelques esprits critiques diront qu'on aurait pu en faire plus. Comme, par exemple, développer l'exploitation de la Serpentine, moyen de transport alternatif, écologique et innovant s'il en est, même sur un tout petit trajet. La grande majorité de notre groupe trouve également la réponse apportée à la motion «Des tl remonte-pente pour les vélos» largement insuffisante.

Cela étant, les projets exposés sont excellents et nous attendons avec enthousiasme leur réalisation, que nous ne manquerons pas de suivre avec toute l'attention nécessaire. Vous l'aurez donc compris, les Verts ne peuvent que vous recommander de réserver un accueil positif à ce préavis, avec un bémol toutefois, relatif à la réponse à la motion «Des tl remonte-pente pour les vélos».

¹¹BCC 1999, T. I, pp. 399 ss.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Je réponds brièvement aux quelques éléments déjà soulevés. Pour la place du Tunnel, vous avez peut-être remarqué, ou vous êtes en train de remarquer si vous prenez connaissance du Plan des investissements, que les mesures d'accompagnement du m2 représentent près de Fr. 50 millions, tout compris. En plus, il faut avoir le temps de les réaliser. Nous sommes pris dans une véritable course de vitesse pour que les aménagements autour du m2 soient prêts en même temps que lui. Dans cette optique, nous n'avons pas la capacité de mener encore d'autres projets. La place du Tunnel sera libérée par les tl à mi-décembre 2008. A partir de là on pourra penser à la suite, mais ne vous attendez pas à des propositions avant 2009 ou 2010.

En ce qui concerne la Serpentine, je vous rappelle que c'est suite à des interventions au Conseil communal, disant qu'on avait assez dépensé pour ce projet, et faisant des misères invraisemblables à un crédit supplémentaire de la Municipalité¹², que nous avons arrêté tout développement dans ce domaine. Nous misons maintenant sur un développement par d'autres, par exemple Electricité de France (EDF) ou des partenaires étrangers. Si, par hasard, l'état d'esprit du Conseil communal changeait, et qu'il nous demandait de réinvestir massivement dans la Serpentine, il est prié de le manifester par voie de motion.

Le président : – Merci, la discussion générale se poursuit. La parole n'est plus demandée. Je vais donc prendre à partir du point 4 de ce préavis. Afin d'avancer de manière sérieuse, je vais prendre chaque PA-MTP successivement et si vous désirez prendre la parole, je vous prie de bien vouloir lever la main.

4.1 Boulevard urbain sur la route de Chavannes

La discussion est ouverte. Pas de demande de parole.

4.2 Des coulées sécurisées pour engins non motorisés

La discussion est ouverte. Pas de prise de parole.

4.3 Pédibus

Discussion

M. Marc Vuilleumier (POP) : – Le POP dans son ensemble soutiendra les intentions de la Municipalité, sauf sur deux points. Il exprime un doute et une opposition.

Le doute, c'est sur Pédibus. La Municipalité a bien compris que Pédibus, ce n'était pas seulement des prestations – conduire des élèves en sécurité à l'école – mais que c'est aussi la mobilisation d'habitants d'un quartier pour une activité d'intérêt général. Pour maintenir cette mobilisation, génératrice de lien social, il faut à notre sens éviter avant tout deux écueils. Le premier serait de tout professionnaliser, ce qui tuerait dans l'œuf l'initiative et l'engagement des habitants. Le deuxième écueil serait de laisser

le tout au seul bénévolat qui probablement, à terme, s'essoufflerait. Et, comme c'était le cas dans certains quartiers, l'activité s'arrêterait. Le système adopté à Montriond, qui rémunère modestement une coordinatrice, deux heures par semaine, nous paraît être le bon système. En effet, une coordinatrice, qui est sur le terrain, recense les problèmes et les propositions provenant tantôt de parents, tantôt d'élèves, tantôt d'enseignants. Elle est également l'étincelle qui maintient la motivation des bénévoles. Ce système pourrait être généralisé dans les cinq collèges primaires. Cependant le montant de Fr. 2000.- inscrit dans la réponse municipale à ce projet nous paraît bien insuffisant pour nommer ces coordinateurs ou coordinatrices. Nous incitons la Municipalité à se pencher à nouveau sur la question parce que Pédibus, à défaut d'être inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, est au patrimoine social de notre ville et il mérite d'être soutenu et sauvegardé.

M. Daniel Brélaz, syndic : – C'est l'estimation actuelle des services. Nous avons clairement dit que la mise en place de coordinateurs et coordinatrices pourrait être un élément moteur. Si ces Fr. 2000.- devaient ne pas suffire – après observation, et pas par principe – il pourrait évidemment y avoir une légère augmentation. De toute manière, on reste dans des montants marginaux.

Le président : – La discussion se poursuit sur Pédibus. La parole n'est plus demandée.

4.4 Priorité aux enfants devant les écoles

La discussion est ouverte.

4.5 Sécurité des piétons, notamment dans les zones piétonnes

Discussion

M. Marc Dunant (Soc.) : – Une question concernant la réponse au point F, page 15 [p. 956]. La Municipalité nous affirme que la solution des bornes à l'entrée des zones piétonnes n'est pas bonne, que ce n'est pas pratique et trop onéreux. J'aurais aimé en savoir plus puisque, pour un non-initié, ces bornes semblent une bonne solution par rapport au confort et à la sécurité des piétons dans ces zones.

M. Daniel Brélaz, syndic : – La Municipalité a évalué une solution de ce type. Son coût, pour le seul quartier de la Cité, dépassait largement le million de francs. Compte tenu de ces sommes, nous avons estimé qu'il était possible de faire respecter les règles par les voies habituelles. Car si on commençait là, on pouvait aussi installer des bornes mobiles plus ou moins gérables dans toute la ville et atteindre Fr. 10 ou 20 millions d'investissements. Nous avons donc, pour le moment, abandonné cette piste, en tout cas sa généralisation. Peut-être que nous changerons d'avis un jour.

Le président : – Merci, la discussion se poursuit.

4.6 Créer des zones de rencontre (quartiers d'habitation, commerciaux et touristiques)

¹²BCC 2003, T. I, pp. 533-534, 899 et 906-908.

Discussion

M. Jacques-Etienne Rastorfer (Soc.): – Une phrase, dans la réponse de la Municipalité, m’a surpris. Elle signale que la zone de rencontre des Maisons-Familiales a été récemment étendue. Je me suis dit: «C’est fantastique!» Je n’avais rien remarqué, j’y suis allé. Je n’ai pas vu où elle avait été étendue, alors je pense qu’il s’agit d’une anticipation de la part de la Municipalité sur une mesure prévue. J’aimerais savoir si c’est un projet qui a un calendrier précis ou si des problèmes sont apparus. Il y a eu une mise à l’enquête l’année dernière à la suite d’une petite question que j’avais posée sur le sujet¹³, ce qui renforce mon intérêt.

Le président: – Qui répond pour la Municipalité? Monsieur le Directeur des Travaux.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Il y a bien eu une extension, à l’époque c’était seulement le chemin des... – excusez-moi je n’y vois plus grand-chose... – la rue des Maisons-Familiales, et la zone a été étendue en direction d’Aloys-Fauquez. Cette extension a été faite, en direction de l’église, au sud. D’ailleurs, M. Bonvin, qui habite à côté, avait posé une fois une petite question. J’ai souvenir en tout cas qu’une question avait été posée à ce propos lors d’une séance de ce Conseil. Cette extension n’est pas gigantesque, mais elle a été faite.

Jacques-Etienne Rastorfer (Soc.): – La petite question était de moi, mais ce n’est pas grave... Si l’extension dépasse, éventuellement, les dizaines de centimètres du déplacement d’un panneau, si elle est réellement significative, elle n’a pas eu lieu. Ma préoccupation, en posant la question l’année dernière, était de faire en sorte que l’arrière des Maisons-Familiales voie son régime de vitesse diminuer. C’est une enclave à 60 km/h, bordée d’un côté par une zone 30 km/h, de l’autre par cette zone de rencontre, elle comporte une garderie, la garderie de Bellevaux. Quand je dis 60 km/h, c’est 50 km/h en fait, excusez-moi. Et ça n’a pas encore eu lieu. Si, à la suite de mon intervention, les services de M. Français pouvaient concrétiser l’intention qui existait il y a une année, j’en serais ravi et je pense que les résidents de l’arrière des Maisons-Familiales le seraient également.

M^{me} Graziella Schaller (Lib.): – Je voudrais juste poser une petite question à M. Français, concernant le paragraphe qu’on vient de passer. J’habite le quartier des Fleurettes et je sais qu’il y a eu une consultation dans le quartier cet été. Je voudrais savoir s’il est possible d’avoir les résultats de ce sondage puisque le préavis indique la planification des travaux qui vont être entrepris.

Le président: – Monsieur le directeur des Travaux?

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Je ne m’attendais pas à tant de questions de détail.

Il y a bien eu une mise à l’enquête, je le confirme. Or les panneaux n’ont pas été mis en place. J’en suis vraiment surpris, et comme je sais que le chef de service vous regarde, nous regarde, peut-être aurai-je une information d’ici la fin des débats sur ce préavis pour vous donner des renseignements «en direct». On n’a pas encore d’oreillettes à la Municipalité, mais ça va bientôt venir. ...

Ça me permet de réfléchir à propos des Fleurettes et du résultat! (*Rires.*) Je me remets dans le bain, la direction des Travaux n’a pas travaillé uniquement sur ce préavis...

Une réunion a eu lieu au début de l’été avec tous les habitants, pour les consulter sur le principe de la zone de rencontre. Nous les avons réunis dans la salle de paroisse, sise dans cette rue, nous avons échangé à ce propos. Nous avons ensuite établi un questionnaire, qui a été envoyé à tous les habitants de ces rues, y compris celle... – là je me concentre pour ne pas faire la même erreur qu’avant! Nous avons rencontré la quasi-totalité des habitants et on peut dire que 80% d’entre eux y sont favorables. Quelques-uns ont très clairement exprimé les craintes que j’avais mentionnées sur la zone 30 km/h. En effet, elle entraîne la disparition des marquages au sol, la perte de «repères», donc de sécurité, particulièrement pour les enfants et les personnes âgées. Nous allons continuer les échanges avec les habitants qui partagent cette crainte. Par contre les vœux des habitants pour des aménagements spécifiques de-ci et de-là aux coins de rues sont tout à fait réalisables et ils y sont favorables... En tout cas, nous n’avons pas reçu de remarques particulières sur ces aménagements. Lors de la séance publique avant la révision du plan des investissements nous avons expliqué qu’ils seront entrepris dans le cadre des travaux du Service d’assainissement, en particulier, ainsi que du Service des eaux. La conduite de gaz, quant à elle, a déjà été remplacée en urgence cette année. A court terme, ce ne sera pas la voirie définitive, puisque – vous pouvez le voir dans le plan des investissements – des travaux de séparation des eaux dans ce quartier sont reportés à 2008-2009. Néanmoins, le principe même de la zone de rencontre n’est pas remis en cause.

Le président: – Merci. La discussion se poursuit sur ces zones de rencontre.

4.7 Parcage dans les quartiers

4.8 Pour une mobilité exemplaire de l’administration lausannoise

Je suggère qu’on discute ça avec le plan de mobilité.

4.9 Favoriser la fluidité des piétons et leur confort

4.10 Aménager l’espace public pour les piétons

4.11 Rouler vert – respirer l’air

4.12 Développer des zones 30 km/h dans les centres de quartiers

¹³BCC 2004-2005, T. II, pp. 11 ss.

4.13 Intermodalité

4.14 Réaffectation de la voirie

Discussion

M. Pierre Santschi (Les Verts): – J’ai entendu tout à l’heure avec beaucoup d’intérêt, à l’occasion de la prise en considération du postulat de M. Pernet, le dithyrambe, l’hymne à la fluidité du trafic dans les rues de Lausanne et, semble-t-il, du trafic personnel, privé, en voiture. Alors je salue le point 14, la réaffectation de la voirie: dans le cadre de la discussion sur la motion – pardon, sur le postulat – Pernet en commission, nous avons fait la proposition d’une réaffectation de la voirie – maintenant c’est moi qui vais chanter un hymne – permettant la fluidité pour les transports publics. Cela permettrait en effet, si l’on suit ce qui a été proposé par la Municipalité sous le point 4.14, d’avoir la boucle au centre ville et aussi d’améliorer la fluidité pour les transports publics. Les gens qui aiment bien l’économie seront heureux de savoir, par exemple, que si un automobiliste se déplace, il doit aussi chercher une place de parc. Inversement, quelqu’un en transports publics n’a pas à chercher un parking pour pouvoir dépenser son argent dans les magasins. Donc il y a un temps gagné pour l’économie à favoriser les transports publics. Par conséquent, je salue la volonté de la Municipalité d’aller dans le sens de ce réaménagement de la voirie.

Le président: – Merci. La discussion se poursuit.

4.15 Desserte par les transports publics

Discussion

M. Grégoire Junod (Soc.): – Je ne vais pas intervenir spécifiquement sur le point 4.15 mais sur l’ensemble des points qui touchent aux transports publics, c’est-à-dire les points 4.15, 4.16 et 4.21 relatifs à la fois au réseau 08, à la question des fréquences et à celle des tarifs.

Le groupe socialiste est évidemment très satisfait de la mise en place du réseau 08. Les tl ont fait ici un excellent travail et ils ont saisi l’opportunité de la construction du m2 pour que le redéploiement du réseau de surface corresponde à une vraie amélioration pour l’ensemble des usagers, et pas uniquement pour celles et ceux qui se trouveront sur l’axe du nouveau métro. Cela dit, le réseau 08 a quand même quelques points faibles, mon collègue Marc Dunant le dira tout à l’heure. Je pense notamment au quartier de Bellevaux, qui sera passablement défavorisé par rapport à la situation actuelle avec la suppression de la ligne 3. Je souhaiterais, malgré ce qui nous a été dit en commission, qu’on envisage quand même de mettre à profit les trois années qui nous restent avant l’entrée en vigueur effective du réseau 08 pour apporter, cas échéant, les correctifs nécessaires et consulter aussi, cas échéant, la population sur toutes les modifications de lignes qui vont intervenir. Trois ans suffisent pour apporter des correctifs.

Je ne comprends pas pourquoi on nous a dit en commission qu’il était impossible de toucher de manière significative à la mise en place du réseau 08. Il me semble en tout cas que dans le cas spécifique de la ligne N° 3, il serait utile de faire une exception et de compléter le réseau 08 en étoffant l’offre sur cet axe.

Sur la question des fréquences, là aussi, nous sommes satisfaits des intentions municipales. Elles ont été confirmées hier, lors d’une conférence de presse des tl, qui ont annoncé toute une série d’augmentations des fréquences aux heures creuses, c’est-à-dire en soirée, et les week-ends. Elles seront progressivement mises en place, si j’ai bien compris, à partir de 2006. J’ai aussi lu aujourd’hui dans le journal que la mise en place de ces nouvelles fréquences allait occasionner la création de passablement de postes de travail, et donc des coûts supplémentaires importants – je crois qu’ils étaient chiffrés entre Fr. 2 et 3 millions... Comment les tl comptent-ils amortir ces coûts? Est-ce qu’ils seront reportés sur la clientèle? Est-ce que les Communes et le Canton les prendront en charge via une participation au déficit? En tous les cas, le groupe socialiste – et je crois que c’est aussi la position de nos représentants au sein du Conseil d’administration des tl – s’opposera avec vigueur à ce que ce développement des fréquences en soirée et le week-end soit reporté sur les usagers. On a déjà connu deux augmentations de tarif importantes au cours de ces dernières années, une en 2001, une autre tout récemment avec la mise en place de Mobilis. Il serait inadmissible qu’on connaisse encore, l’année prochaine ou en 2007, une nouvelle hausse de tarif à hauteur de Fr. 3 millions. Si on calcule rapidement, l’augmentation serait probablement supérieure à 5%, pour une augmentation des fréquences. Les tl doivent faire aujourd’hui un effort, pour augmenter l’offre et aussi leur clientèle. C’est le rôle des Communes et du Canton de prendre en charge ce déficit. Pour la première fois, avec la mise en place de Mobilis, la part modale assumée par les collectivités publiques dans le déficit des tl a diminué.

Enfin, dernier point, celui des tarifs. La réponse apportée par la Municipalité sur cette question me déçoit, évidemment. Elle répond en quelques lignes, de manière extrêmement lacunaire, à la possible mise en place d’aménagements spécifiques pour les tarifs, demandés dans le cadre de Quartiers 21, et sur lesquels le Parti socialiste a fait également plusieurs demandes. J’ai un peu le sentiment que le syndic tient ici un double discours. Quand on intervient au Conseil communal pour demander des mesures compensatoires pour les familles, pour les enfants, quand on intervient au Conseil communal comme l’a encore fait le POP lors de la dernière séance¹⁴, pour demander des bons de transport dans les quartiers, on nous dit: «On va étudier la question». En réalité, on n’étudie rien du tout! On le voit bien dans la réponse qui nous est faite: pas la moindre étude n’a été effectuée. Lorsqu’on intervient pour demander des aménagements sur la question tarifaire, on a droit à

¹⁴BCC 2005-2006, T. I (N° 7), pp. 899 ss.

un discours bienveillant. Mais en réalité il n'y a pas de volonté du syndic de faire des réelles propositions pour parvenir à des diminutions de tarif pour certaines catégories d'usagers, en particulier pour des familles et des enfants particulièrement pénalisés en 2005 avec la mise en place de Mobilis. Nous reviendrons évidemment avec de nouvelles propositions sur cette question des tarifs. Mais je le dis maintenant parce que nous attendons réellement des réponses de la Municipalité, et que la mise en place de mesures compensatoires par la Ville de Lausanne soit étudiée en profondeur.

M. Marc Vuilleumier (POP): – J'ai une simple question de procédure pour le moment. M. Junod parle du point 4.21 qui devait venir plus tard, est-ce que vous allez donner la parole maintenant au syndic pour qu'il réponde? Dans ce cas, j'aimerais dire quelque chose. Ou bien si vous attendez...

Le président: – Non, j'allais donner la parole au syndic, donc exprimez ce que vous avez à dire, comme ça il répondra sur le tout.

M. Marc Vuilleumier (POP): – D'accord. L'opposition du POP que j'ai annoncée touche aussi ce point 4.21 sur la tarification. En effet, comme nous l'a dit Grégoire Junod, les habitants ont demandé que les Lausannois soient traités de la même manière quant au prix du ticket tl, quel que soit le lieu où ils habitent. Au dernier Conseil, on a assisté à un modeste match de ping-pong, avec d'un côté de la table M. Brélaz, qui nous a dit en tout cas quatre fois qu'avec la communauté tarifaire on ne pouvait rien changer du tout. De l'autre côté de la table, un représentant de POP & Gauche en mouvement disait qu'on ne pouvait pas traiter de manière différente les Lausannois, notamment ceux habitant les quartiers modestes; qu'on ne pouvait pas demander aux Lausannois de payer leur ticket de bus 16,5% de plus.

Ce qui a changé, Monsieur le syndic, entre la réponse municipale et aujourd'hui, c'est que le Conseil communal a voté il y a 15 jours une résolution demandant que les Lausannois lésés par cette communauté tarifaire soient compensés ou soient indemnisés. Le POP entend que cette résolution soit suivie d'effets et j'aimerais connaître la position de la Municipalité à ce sujet, si possible avec une autre réponse que celle que nous avons entendue quatre fois il y a 15 jours, nous disant qu'à la communauté tarifaire, on ne peut rien changer du tout!

M. Daniel Brélaz, syndic: – Vous avez vu hier que les tl ont annoncé une révision légère du réseau 08. En l'occurrence, si vous avez lu attentivement les journaux, en 2008 la ligne 1 est maintenue intégralement, la ligne 2 ira jusqu'au carrefour de la Maladière, et pas jusqu'à la Bourdonnette, répondant ainsi à divers besoins des quartiers. En revanche la mini-ligne entre Ouchy et la Maladière ne se fera pas, puisque la ligne 2 est maintenue. Toutes ces modifications ont pu être faites à coûts constants.

Je vous signale que c'est le Canton de Vaud qui est souverain pour décider de l'existence des lignes de transports publics. En l'occurrence, pour que le réseau 08 soit accepté, les tl ont dû obtenir l'aval du Conseil d'Etat. Et celui-ci, fidèle au vote du peuple, a posé une condition impérative: que ça ne coûte pas plus cher à l'Etat qu'auparavant. La répartition Canton-Communes est fixée dans une loi, même si certains proposent en ce moment d'en modifier certaines modalités en faveur de l'Etat. Comme c'est fixé dans une loi et que la décision finale appartient au Conseil d'Etat, il a dit très clairement qu'il refuserait tout projet qui augmenterait de manière significative sa part, à cause de l'article 163 de la Constitution. Le réseau 08 a été conçu en tenant compte de cette contrainte. Le comité de direction, comme le conseil d'administration des différentes municipalités, ont dû s'en accommoder.

En l'occurrence, nous vous répondons en détail – je ne veux pas reprendre le débat que nous avons déjà eu deux fois¹⁵ – sur ce qui se passera au niveau de la ligne 3. Nous démontrons que finalement, vu les autres itinéraires possibles à part la liaison directe, il n'y a pas de péjoration significative de la situation. Le Conseil d'Etat n'aurait pas accepté un projet provoquant une surcharge de Fr. 4 millions – de Fr. 4 millions pour l'ensemble, c'est-à-dire pas loin de Fr. 1 million pour lui – pour l'ensemble du réseau 08, avec la ligne 3 complète en plus. Soit c'était accepté – et c'est ce qui est apparu le moins dommageable au comité de direction des tl, au conseil d'administration, et même aux municipalités – soit c'était refusé et il fallait trouver d'autres mesures, d'autres coupures de lignes, plus dommageables, pour arriver au même équilibre financier. Voilà dans quel univers on est pour développer ce réseau depuis que les contraintes budgétaires de l'article 163 s'appliquent à toutes les décisions de l'Etat.

Ensuite, la consultation des quartiers a eu lieu. Les tl en ont tenu compte puisque pour les lignes 1 et 2 ils ont pu les maintenir au même coût. Le syndic d'une commune voisine aurait souhaité que la ligne 2 soit poursuivie jusqu'à la Bourdonnette. Ça aurait coûté un demi-million de plus et aurait perturbé l'équilibre financier précédemment décrit: même traitement. Un équilibre global a dû être négocié pour 2008. Est-ce que la situation financière de l'Etat s'améliorera suffisamment ces trois prochaines années pour qu'il soit possible de faire des retouches? Et surtout – c'est là-dessus que la Municipalité compte – est-ce que l'amélioration de la situation financière qui devrait résulter d'une très large augmentation de l'offre des tl et du nombre de voyageurs-kilomètre, estimée à un tiers de plus d'ici à 2012, aura pour effet que la part de l'Etat diminuera à partir de 2008? Sera-t-il alors possible d'ajouter de nouvelles lignes ou de modifier le réseau qui se veut vivant après 2008? Peut-être. Mais avant, impossible. Je crois qu'il faut le dire. Ce n'est pas la Municipalité qui peut y faire quelque chose, en l'occurrence elle n'a pas la décision finale. Les

¹⁵BCC 2005-2006, T. I (N° 6), pp. 818 ss.

lois vaudoises sont comme elles sont. Elles sont bonnes ou mauvaises, mais elles existent.

Ensuite, comment les tl comptent-ils amortir les coûts de l'augmentation des fréquences sur 2006 et 2007? Le Conseil d'Etat a aussi accepté le plan d'entreprise des tl. A ce stade, ce plan prévoit un équilibre global, avec l'introduction du métro, qui coûtera Fr. 30 millions aux Communes et au Canton en 2008. Il envisage aussi assez sérieusement d'augmenter les tarifs pour boucher un trou – je vois que vous êtes bien informé – de Fr. 2 à 3 millions. Aucune décision n'est prise, mais la cautèle que vous évoquez existe et il ne faut pas exclure l'éventualité que ça se produise en 2007 ou 2008. Rien n'est décidé à ce jour, mais on sait que cela a été évoqué, notamment lors des fameuses discussions avec le Conseil d'Etat que nous avons eues à l'époque.

Pour le reste, ce que je vous ai dit sur les communautés tarifaires en matière CFF reste valable. Si les CFF montent leurs tarifs, à n'importe quel moment, et que nous ne suivons pas, les Communes paieront le manque à gagner des CFF. Si la Municipalité de Lausanne est effectivement très loin de l'unanimité sur ce sujet, les autres municipalités, à part une, peut-être, sont toutes d'accord pour suivre cette voie. Et nous n'avons pas, de ce point de vue, une majorité au conseil d'administration. Mais on verra la suite des débats. Je vous informe aussi honnêtement que possible sur les éléments actuels.

En ce qui concerne les aménagements spécifiques pour les tarifs, avant le vote sur la résolution de M^{me} Christin, j'ai dit très clairement que nous ne nous y opposions pas, puisque nous avons annoncé aux pétitionnaires¹⁶ que nous allions étudier des solutions. Mais des solutions lausannoises, pas des solutions de communauté tarifaire, puisque c'est impossible! D'ailleurs, les pétitionnaires de Praz-Séchaud nous ont proposé des remises de bons de transport, par exemple. Ils ne nous ont pas proposé, parce qu'ils avaient compris que c'était impossible, de retourner vers la communauté tarifaire – pour avoir un nouveau «niet». Donc des solutions sont possibles, mais elles devront être lausannoises. Dans cette optique, nous étudions globalement la situation sur le front social ainsi que les différentes subventions aux Lausannois, dans le cadre d'un préavis prévu dans une année. Il n'y a donc pas d'obstruction, il y a une étude globale. Elle ne prévoit pas de mesures spécifiques avant mars, puisque sinon elle ne serait pas globale. Je suis désolé de devoir me répéter. Mais ça ne veut pas dire qu'on n'entre pas en matière. Je suis convaincu qu'il faut faire quelque chose. Mais quelque chose qui ne pourra dépendre que de Lausanne, pas de la communauté tarifaire. Sinon, je vous dirais des mensonges.

Maintenant, en ce qui concerne les tarifs, c'est vrai pour les 7 à 16 ans. Un jeune entre 10 et 25 ans va être effectivement pénalisé pendant six ans, avec une éventuelle sub-

vention scolaire. (On pourrait peut-être changer un peu les règles intérieures à la Ville, surtout que maintenant c'est inclus dans la péréquation cantonale.) Par contre, de 16 à 25 ans, comme apprenti, il sera largement avantagé par rapport à la situation précédente. En résumé, entre 10 et 25, il y perd pendant six ans et il y gagne pendant neuf. Mais c'est vrai que c'est plus facile de parler des six premières années ou des neuf suivantes selon quel point de vue on défend.

M^{me} Françoise Longchamp (Lib.): – Je suis très heureuse d'entendre M. le syndic appuyer la demande de M^{me} Christin pour une unité tarifaire dans la ville de Lausanne. J'aimerais, d'un autre côté... – j'ai dit dans la ville de Lausanne, M. le syndic. Pour les citoyens lausannois...

J'aimerais aussi dire, même si cela ne fait pas partie directement du préavis, que j'ai été très étonnée de lire dans le journal que les tl allaient changer une partie des automates à billets pour pouvoir rendre la monnaie à certains citoyens lausannois. C'est une deuxième discrimination et je demande à nos municipaux, qui sont tous, je crois, membres du conseil d'administration, d'intervenir afin que tous les automates soient changés en même temps.

M. Marc Dunant (Soc.): – N'en déplaise à M. le syndic, j'aimerais poursuivre le débat qu'il a ouvert, que M. Junod a ouvert, sur la ligne 3. Le groupe socialiste soutient le réseau 08, M. Junod l'a dit et c'est important de le répéter. Quelques points ne nous satisfont pas et la ligne 3 en est un. Ce d'autant plus que les habitants des quartiers de la Pontaise et de Bellevaux ne sont pas du tout contents de ce qui est proposé. J'ai tenté de bien écouter ce que M. le syndic a dit tout à l'heure. J'ai entendu qu'il n'y avait pas d'ajout de lignes envisageable avant 2008, pour des raisons constitutionnelles; ce serait éventuellement possible après. Alors, traduit pour la ligne 3, j'entends qu'elle sera supprimée. Elle serait peut-être rétablie plus tard, si la situation financière de l'Etat et des tl le permet. Pour moi ce n'est pas un ajout, puisqu'elle existe actuellement. J'ai un peu de peine à entrer dans cette cohérence politique.

Par ailleurs, les arguments des tl selon lesquels la suppression de cette ligne n'induit pas de changement fondamental omettent un facteur important: cette ligne est différente par rapport à d'autres, parce qu'elle conduit à la gare. Quand les habitants de ces quartiers veulent s'y rendre, il ne leur est pas indifférent qu'il y ait un transbordement. Pour les gens qui vont prendre un train avec des bagages ou avec des enfants, même si le transbordement se fait à niveau à la Riponne ou au Flon, le trajet en transport public devient plus difficile. Ce n'est pas vrai pour les voyageurs qui viennent de la gare et se rendent dans les quartiers sans forcément avoir de bagages. Les tl prennent comme exemple le déplacement depuis l'arrêt Casernes jusqu'à la Gare et affirment que le trajet ne prendra pas plus de temps qu'aujourd'hui, soit 15 minutes. C'est vrai pour la ligne 1. Ils omettent cependant de dire que la durée du trajet double par rapport au temps actuel entre Casernes et la Gare avec

¹⁶BCC 2005-2006, T. I (N° 2), p. 118.

la ligne 3. Ceci n'est pas indifférent non plus. J'insiste pour que la réflexion soit poursuivie sur le maintien d'une liaison directe entre Bellevaux, la Pontaise et la gare CFF.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Deux éléments: d'abord, Madame Longchamp, je n'ai pas dit qu'il y aurait un tarif unique pour les Lausannois. J'ai dit que pour les zones évoquées par M^{me} Christin – pas seulement celle où il y a une pétition, il y en a encore deux autres, ce qui fait trois zones en tout – nous allons chercher des solutions. Et que ces solutions seraient du type tickets de transport à 40 centimes offerts par la Municipalité. Il n'y a pas d'autre marge de manœuvre, on ne pourra pas changer le tarif officiel des tl. C'est un peu la solution de M. Hubler pour les automates¹⁷. Si une personne habitant une de ces zones a payé son ticket Fr. 2.80, elle pourra obtenir le remboursement de 40 centimes, si le Conseil communal accepte cette solution. Nous n'avons que ce type de possibilités, tout simplement! Nous ne pouvons pas changer la communauté tarifaire, mais nous pouvons intervenir comme Commune en faveur de nos propres habitants. Qu'on s'entende bien sur les termes. Et surtout qu'on ne donne pas d'idées fausses aux gens qui nous écoutent ou qui entendront parler de ce débat d'une manière ou d'une autre.

Monsieur Dunant, attention! Il y a des Communes qui attendent. Bussigny, qui a longtemps traîné – il y a eu quelques épisodes entre Bussigny et Crissier dont vous avez peut-être entendu parler dans la presse – demande maintenant une solution urgente, si possible pour 2008, pour la desservir. Le Mont est un peu moins pressé parce que ça coûte quelque chose et qu'au Mont, quand ça coûte un peu, on n'est pas très pressé. Mais comme de nouveaux quartiers vont être développés, cette Commune souhaite aussi que quelque chose se passe. Par conséquent, entre 2008 et 2012, il faudra probablement prolonger des lignes sur Bussigny. Ce ne sera pas encore le fameux tram Bussigny-Lutry, on n'y arrivera jamais pour 2012. Il y aura donc une ligne pendant un certain temps, je ne sais pas combien d'années. Sur le Mont, comme le réseau est vivant, on pourra reprendre une discussion avec l'Etat sur l'ensemble du réseau à cette occasion. Mais pour 2008, vu les contingences constitutionnelles, une telle discussion n'aboutirait pas. Nous l'avons eue. Même si nous estimons que la situation des habitants de Bellevaux et de la Pontaise est nettement moins noire que vous la décrivez, nous sommes conscients qu'elle est mal ressentie. C'était sensible lors de la consultation qui a fait bouger les lignes 1 et 2. Simplement, nous avons des contingences financières, un blocage à un niveau institutionnel supérieur. Mais après 2008, si les besoins peuvent être prouvés, le réseau pourra évoluer. Si les gens souffrent vraiment de manques, nous pourrions peut-être faire bouger certains éléments. M. Ghelfi a fait quelques propositions¹⁸ – elles ne tiennent pas toutes la route, notamment à cause des pentes – dans une interpellation à laquelle nous allons répondre bientôt. Le réseau tl

¹⁷BCC 2005-2006, T. I (N° 1), pp. 91 ss.

¹⁸BCC 2005-2006, T. I (N° 2), p. 121.

n'est pas figé pour l'éternité en 2008. Il y a un réseau 2008 puis une évolution au cours du temps. C'est sur cette évolution que nous avons d'éventuelles possibilités d'agir en faveur de la ligne qui vous est chère. Mais pas pour 2008. Voilà. Vous pouvez engueuler la Municipalité aussi longtemps que vous voulez, ça ne dépend pas d'elle, parce que la décision se prend à un niveau hiérarchique supérieur.

M^{me} Graziella Schaller (Lib.): – Monsieur Brélaz a évoqué la ligne N° 1. Je n'ai pas tout à fait compris si l'intention persistait de maintenir cette ligne sur la Maladière ou si elle était supprimée. Serait-il éventuellement possible que la ligne 1 aille de nouveau jusqu'à la Maladière comme c'est le cas maintenant, puisque vous dites que pour certaines lignes on se garde la possibilité de les allonger? Ou cette ligne existe et vous allez la raccourcir?

Le président: – M. le syndic va éclairer la lanterne du Conseil.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Quand je parle en fin de journée, j'ai toujours l'impression que les gens ont lu les journaux. Ce n'est manifestement pas le cas. J'ai donc annoncé à M^{me} Schaller une bonne nouvelle pour son quartier: après analyse, la ligne 1, qui devait descendre jusqu'aux Epinettes, sera maintenue jusqu'à la Maladière. Et la ligne 2, qui devait s'arrêter assez haut, vers la Croix-d'Ouchy, je ne sais plus où exactement, sera maintenue jusqu'à la Maladière, y compris avec le passage par Ouchy. Donc dans le Sud, il y a une très nette amélioration. Elle se fait à coûts constants, raison pour laquelle on a pu la faire passer. Malheureusement, pour la ligne 3, ça aurait coûté Fr. 4 millions, on n'a donc pas pu la faire passer.

Le président: – Merci, voilà qui est clair. La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Je crois qu'on peut considérer que les points 16, 17, 18, 19 et 20, qui touchent tous aux transports publics sont liquidés. Ah, je vois une main se lever, Monsieur Serathiuk, vous avez la parole.

M. Nelson Serathiuk (Hors parti): – Cela concerne le point 4.20: j'ai l'impression que la transparence de l'air municipal reste quelque peu brumeuse. La Municipalité n'annonce en fait aucune politique de développement durable à ce sujet. Je m'étonne un peu, j'ai le sentiment que des affirmations qui se suivent ici, l'une bâillonne l'autre. On n'annonce pas une politique vis-à-vis du Canton, par exemple. Par rapport à la pollution de l'air de la capitale.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Ce qui est sorti de Quartiers 21 concerne uniquement les mesures de pollution de l'air. On a eu un long débat ici¹⁹ – on peut le reprendre de nombreuses fois bien sûr – dans lequel la Municipalité a expliqué que c'était une responsabilité cantonale. Et que dorénavant, selon des modalités négociées avec le Conseil d'Etat, le Canton allait faire les contrôles. Comme nous ne les faisons pas, nous ne pouvons pas les afficher. Nos

¹⁹BCC 2004-2005, T. I, pp. 452 ss.

contrôles étaient transmis de toute manière au Canton pour qu'il en fasse quelque chose, conformément à la base légale. Dans le préavis, nous ne faisons que répéter ce que nous avons dit il y a deux ans.

M. Jean-Yves Pidoux (Les Verts): – Je me permettrai de ne pas être tout à fait satisfait de la réponse du syndic. Tout à l'heure il s'agissait de favoriser la «fluidité des piétons», maintenant il est question de transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air. Toute grammaire mise à part, il me semble que l'objectif tel qu'il est décrit dans le préavis prévoit trois étapes: se doter d'instruments de mesure de la pollution de l'air, informer la population en cas d'alerte et prendre des mesures adéquates en matière de limitation du trafic motorisé. Il s'avère que la Municipalité – et là le syndic vient de le dire – ne veut plus et ne peut plus prendre des mesures; c'est une compétence cantonale. Ça concerne la première de ces propositions. Il se trouve que la Municipalité fait quelque chose pour la troisième de ces propositions: c'est tout le préavis qui propose des mesures qu'on espère adéquates en matière de limitation du trafic, en tout cas pour l'amélioration de la qualité de l'air. Ce que je ne saisis pas tout à fait dans la réponse extrêmement lapidaire de la Municipalité concerne la deuxième proposition: j'aimerais comprendre un peu mieux quelles sont les compétences et quelles sont les intentions de la Municipalité en matière d'information de la population pour la qualité de l'air. Ici, la Municipalité ne peut pas simplement se retrancher derrière le Canton qui, certes, fera des mesures. La Municipalité a une responsabilité face à la population pour l'information sur la qualité de l'air.

M. Daniel Brélaz, syndic: – Encore une fois, pour que tout soit clair: toutes les propositions du chapitre 4 sont sorties des groupes de travail, des ateliers de consensus d'Agenda 21. Les titres aussi. La «transparence de la Municipalité en matière de pollution de l'air» est un titre de l'atelier de consensus. Nous n'avons pas fait exprès de prendre un titre apparemment contradictoire avec la suite, nous respectons les termes issus des groupes de travail.

Evidemment, en cas de valeurs critiques et d'alarme, c'est le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN) qui doit déclencher un plan sur la région concernée. Ce n'est donc pas un dossier de la Municipalité. En revanche, dans toute la mesure du possible, lorsque la Municipalité reçoit des informations générales du Canton, elle en informe directement la population et la presse. Au cas où le Canton ne le ferait pas de manière suffisante, on pourrait le relayer ici ou là, bien entendu.

Le président: – La discussion se poursuit. Je peux considérer le point 4 comme liquidé, tout a été dit.

5. Plan de mobilité de l'administration communale lausannoise

La discussion est ouverte sur cette partie du préavis. La parole n'est pas demandée.

6. Réseau 08

J'ai l'impression que le débat a déjà eu lieu, est-ce qu'il y a une demande de parole sur ce point? Ce n'est pas le cas.

8. Réponse aux motions

Je vais prendre les motions les unes après les autres. Ah, pardon, excusez-moi, le point 7! Merci.

7. Projet de l'agglomération lausannoise.

La discussion est ouverte. Il n'y a pas de demande de parole.

8. Réponses aux motions.

Je vais prendre les réponses les unes après les autres.

8.1 Grégoire Junod, pour un prolongement de la ligne de bus N° 15

La discussion est ouverte. La parole n'est pas demandée.

8.2 Antoine Rudasigwa, pour assurer une accessibilité adaptée aux employés du CHUV

La discussion est ouverte. La parole n'est pas demandée.

8.3 Yves-André Cavin, introduction de zones résidentielles et de détente limitées au trafic à 30 km/h dans les quartiers forains

La discussion est ouverte.

Discussion

M. Roland Ostermann (Les Verts): – Dans les propositions de la Municipalité, il y a une phrase que je trouve un peu abrupte. Elle concerne la route du Jorat. On dit que comme elle appartient à un réseau principal, elle ne peut pas être incluse dans une zone à vitesse limitée à 30 km/h. Je conçois bien que toute la route ne doit pas être incluse dans une zone 30 km/h, aucune raison objective ne le justifierait. Il n'empêche que certains secteurs pourraient, eux, être mis dans une zone 30 km/h. Pour affirmer cela, je me réfère à la modification de l'Ordonnance sur la signalisation routière, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Elle dit que l'on peut intégrer à titre exceptionnel des tronçons de routes principales dans des zones 30 km/h si les conditions locales le justifient. Je pense qu'au niveau de l'école, en particulier, les raisons locales peuvent le justifier.

Une question au sujet des zones 30 km/h envisagées par la Municipalité. Deux ans de suite, le Conseil a refusé l'idée de la Municipalité de lier ces zones à la réalisation de l'école de Vers-chez-les-Blanc en disant que c'étaient deux choses totalement différentes. Avec dans l'esprit l'idée que les zones 30 km/h pourraient être développées sans retard, sans attendre le chantier de l'école. Alors j'aimerais demander quel est le calendrier prévu pour réaliser ces zones 30 km/h et si on peut espérer que le vœu du Conseil communal, et même sa décision, de voir réaliser ce projet avant le chantier de l'école, seront satisfaits ou pas.

Le président: – Merci. Qui répond? Monsieur le Directeur des Travaux.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :

– En ce qui concerne la route du Jorat, M. Ostermann, puisque vous en êtes un habitant du quartier, vous savez qu'une consultation a eu lieu autour d'un projet visant à ralentir tout le secteur. C'est un réaménagement de l'ordre de Fr. 2 millions. La population se préoccupait avant tout, dans la priorité des investissements, de construire le collège avant d'aménager cette place. Le projet est prêt, il a été présenté aux habitants. Il ne s'agit pas de mettre une zone 30 km/h, mais d'obliger quasiment l'automobiliste à rouler à 30 km/h. Entre autres en installant sur cette route diverses chicanes et plus particulièrement des ralentisseurs, et en aménageant la place devant le café.

En ce qui concerne le *planning* pour la zone 30 km/h, je n'ai pas le détail, mais j'ai l'impression que ça a été publié. Si ce n'est pas le cas, ça va se faire prochainement. Il est projeté d'avoir bientôt une consultation avec les habitants pour cette réalisation. Celle-ci devrait se mettre en œuvre pour 2006.

En même temps, je peux répondre à M. Rastorfer. La publication a bien eu lieu. Les travaux auraient dû se faire cet été. Le chef de service s'interroge. Le directeur des Travaux aussi, encore plus que la Municipalité. *Quid?* Pourquoi? On vous remercie de nous avoir informés, c'est avec humilité que nous reconnaissons, sans aucun doute, un problème!

Le président : – Merci. La discussion se poursuit.

8.4 Réponse à la motion Florence Germond, demandant un plan de mesures d'accompagnement au m2

Discussion

M^{me} Florence Germond (Soc.) : – Je me permettrai d'intervenir sur les trois motions auxquelles répond ce préavis.

Premièrement, la motion sur les mesures d'accompagnement. Je suis satisfaite, je le répète, des intentions exprimées dans ce préavis, mais je serai aussi très attentive aux réalisations concrètes, aux aménagements à venir selon le préavis qui vient d'être présenté par la Municipalité.

J'ai encore quelques soucis sur deux points. Premièrement, la priorité des feux pour les bus aux carrefours. A mon avis, quelques faiblesses persistent à Lausanne à ce niveau: les bus ne sont pas assez prioritaires. Je l'ai constaté souvent: à certains carrefours, où pourtant ne se croisent pas plusieurs bus, ces derniers attendent très longtemps. Ainsi 50, 100 personnes attendent, dans un véhicule collectif, autant qu'une personne seule dans une voiture. Je ne trouve pas ça normal.

Le deuxième thème qui m'est cher, c'est la complémentarité vélo-m2. Nous avons obtenu toutes les garanties de pouvoir mettre les vélos dans le m2. Par contre un de mes soucis, c'est l'accès des vélos jusqu'aux stations du m2. Je

sais que les axes seront assurés pour les personnes handicapées, mais ce n'est pas forcément la même chose pour les vélos, il faut plutôt des rampes ou des ascenseurs assez larges. Je resterai attentive à cette question.

Ma deuxième motion porte sur le plan de mobilité d'entreprise. Je suis très satisfaite de la réponse de la Municipalité, elle va exactement dans le sens de ce que je désirais. J'aimerais néanmoins relever un élément, discuté en commission. Nous avons été informés sur les 1000 places de parc pour le personnel communal. Environ la moitié, quelque 500 places, sont accordées à des gens qui n'en ont besoin ni pour leur activité professionnelle, ni pour cause d'horaires irréguliers. A mon avis, il y a là un potentiel de 500 personnes qui pourraient, à première vue sans difficulté, prendre les transports publics. Ou, pour celles et ceux qui habitent plus loin, combiner transports publics/parkings relais. Je m'en réjouis.

Enfin, dernier point, la motion que j'ai co-signée avec Jean-Christophe Bourquin pour l'embarquement, à certaines conditions, des vélos dans les bus. Là, tout peut être discuté: hors des heures de pointe, sur certaines lignes uniquement, fixer un nombre maximal de vélos, etc. Tout peut être discuté en fonction des besoins des tl. Je rappelle que c'est courant dans certaines villes, Berne par exemple. Ça ne pose aucun problème. Mais je ne trouve pas adéquat d'avoir ce soir le débat de fond sur cette question. En effet, le préavis nous explique que les spécialistes de la Ville et des tl sont en train de plancher sur la question. Je trouverais dommage de nous prononcer, en non-connaissance de cause si on veut, puisqu'on n'a pas encore les résultats de cette étude. Par exemple je sais que dans l'Ouest lausannois les tl ont fait une étude sur le potentiel de complémentarité vélo et transports publics. Des éléments très intéressants sont sortis de cette étude. Sur les questions de stationnement, notamment, les tl ont observé qu'un potentiel très important de nouveaux «clients» existait, s'il y avait des possibilités de stationnement aux arrêts de bus. Je demande donc, sur cette question de l'embarquement des vélos dans les bus à certaines conditions, qu'on laisse aller cette étude et qu'on se positionne ensuite sur ma motion. Je refuse, de ce point de vue, la réponse à la motion.

Le président : – Merci, la discussion se poursuit. On va continuer à fonctionner comme ça, sur les trois motions de M^{me} Germond. Monsieur le syndic...

M. Daniel Brélaz, syndic : – M. Français vous répondra sur les ascenseurs, je n'ai pas les dimensions dans l'œil, et sur les accès au m2.

En ce qui concerne les autres objets et plus particulièrement celui des tl remonte-pente, nous avons estimé que nous devions vous renseigner à ce propos. Je ne pense pas que les tl prendront une nouvelle décision avant deux ans au moins et nous vous avons donné l'état de la question. Si une nouvelle décision des tl devait intervenir, ce serait dans le cadre du nouveau réseau. En tout cas pas avant. Si vous

refusez la réponse, ce qui serait dommage parce qu'elle décrit exactement la situation actuelle, sachez que nous ne pourrions pas vous répondre avant deux ans au moins parce que nous serions obligés de vous dire la même chose.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :

– Deux questions ont été posées. La problématique aux carrefours et celle de l'accessibilité au m2 pour les vélos. Dans le plan des investissements, un préavis, dit SET, vise précisément à améliorer l'induction lorsque les bus arrivent à proximité des carrefours. Par exemple, pour la ligne 18 près de l'Ecole des Métiers, au carrefour de la route de Genève, cela a nécessité Fr. 500'000. – d'équipement. Pour vous indiquer ce que ça représente comme investissement... C'est un investissement relativement lourd, il est projeté dans un avenir dont je n'ai plus le détail. Je ne crois pas que ce soit pour l'année prochaine. Mais je suis sûr de présenter ce préavis, dit SET, avant 2008, sur ce complément d'investissement destiné à réguler les carrefours où manquent encore ces prises d'induction directe. Tout sera piloté notamment depuis les différents centres de fonctionnement que nous gérons en collaboration avec les tl.

En ce qui concerne les accès, Madame Germond, les plans indiquent des rampes qui sont bien aménagées pour les vélos.

M^{me} Florence Germond (Soc.) : – Je précise que j'accepte bien sûr un nouveau délai, une nouvelle échéance. Deux ans... Est-ce possible?

Le président : – C'est possible.

M^{me} Florence Germond (Soc.) : – Donc j'accepte ce délai de deux ans pour une nouvelle réponse.

Le président : – Merci, Madame. La discussion se poursuit sur les réponses aux motions Germond.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :

– Je me permets d'intervenir. On peut dire deux ou trois ans! La Municipalité n'a pas trop d'idées, parce que je rappelle quand même que pour ces compléments à ces... à ces bus... (*Rires.*) C'est un autre message... J'en saurai plus après, sait-on jamais, c'était discret jusqu'à présent... (*Rires.*)

Il y a un équipement des bus. La réponse donnée ici est une intention, un autre préavis viendra plus tard. Personnellement je vous dirais plutôt: donnez-nous l'orientation telle qu'on la propose dans le préavis. M^{me} Germond aura évidemment des compléments à cette proposition. Mais celle-ci, puisqu'elle nécessitera un plan spécifique, doit se faire en concertation avec les autres Communes. Donc deux ans, c'est le strict minimum, compte tenu entre autres des équipements complémentaires qu'on va devoir développer si on répond complètement à vos vœux. Ici, il y a une intention. Accepter la réponse municipale, c'est confirmer cette intention. Ensuite, un nouveau préavis viendra. Mais,

honnêtement, ça fera beaucoup de papier. Et chaque année, dans deux ans, dans trois ans, vous direz: «Et ma motion?» On s'en préoccupe, Madame, et c'est ce qu'exprime le préavis.

M. Daniel Brélaz, syndic : – J'ai refait mentalement les calculs pour le délai de réponse. En aucun cas les tl ne prendront de décision nouvelle avant le nouveau réseau, soit décembre 2008. J'aurais dû répondre trois ans et pas deux ans. Excusez-moi de cette erreur.

Le président : – La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Point suivant du préavis: modification – je vais essayer de ne pas me tromper – modification du règlement Agenda 21.

Modification du règlement Agenda 21

La discussion est ouverte. Cette modification: deux lettres sont ajoutées. La parole n'est plus demandée.

J'ouvre une discussion finale sur ce préavis.

Discussion finale

M^{me} Françoise Longchamp (Lib.) : – Je suis désolée de revenir au point 7. Vous avez passé rapidement, vous êtes revenu en arrière... Je trouve que c'est un point important pour la Ville de Lausanne. En ce moment une consultation a lieu jusqu'au 23 décembre sur le projet d'agglomération lausannoise. Il me semble qu'il serait utile que le Conseil communal ait une information. Je pensais qu'il y aurait peut-être eu une séance *extra muros*, ou quelque chose... C'est un peu dommage que ce sujet extrêmement important pour l'avenir de notre commune ne soit pas traité davantage par notre Conseil communal. La Municipalité entend-elle donner une information détaillée sur les enjeux de ce projet?

Le président : – Qui répond, de la Municipalité? Je vois deux mains qui se lèvent, le syndic et le directeur des Travaux. Monsieur le syndic.

(*Rires.*)

M. Daniel Brélaz, syndic : – Vous savez peut-être qu'une consultation publique sur le PALM existe: pas plus tard qu'hier, Monsieur le Conseiller d'Etat Mermoud était ici pour présenter tout le Plan directeur. Ça a été publié dans divers journaux, y compris les aspects plus particuliers du PALM de manière sous-entendue, parce que le thème principal était le Plan directeur de l'ensemble du canton. Mais ces éléments ont été abordés.

Il n'y a rien de plus dans le PALM que ce que vous trouvez dans ces deux pages. A une exception près: c'est un projet d'accompagnement, qui est aussi en consultation, et sur lequel nous avons à répondre le plus vite possible à l'interpellation de M. Hubler concernant le fonctionnement

démocratique de l'agglomération²⁰. C'est la seule chose qui est apparue depuis, elle était encore dans les limbes au moment de la rédaction de ce préavis. Pour tout le reste, vous avez l'essentiel du contenu. Si le Conseil communal souhaite une information publique et arrive à la planifier – car il faut aller vite! – avant le délai fixé, autour du 10 décembre, pour la consultation publique organisée par l'Etat, nous sommes naturellement à disposition pour essayer de trouver la soirée idéale.

Le président: – Merci. On peut regretter que les conseillers communaux n'aient pas été invités à cette séance publique... Monsieur le directeur des Travaux.

(Brouhaha, échange entre le président et M. Brélaz, presque inaudible.)

M. Daniel Brélaz, syndic: – ... C'était dans les journaux?

Le président: – Oui, dans les journaux...

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux:

– Je peux vous donner la date de la présentation en public qui a lieu cette semaine. Il y en a d'autres, mais en tout cas il y en a une importante, je crois que c'est la première, ce jeudi à Morges. Elle se déroule de 20 h à 22 h, à la Longeraie, en présence de M. le Conseiller d'Etat Marthaler, de M. Muheim, président de Lausanne Région, de M. Décosterd, également de Lausanne Région, de M. Lehmann, de l'agglomération de la région de Morges, de M. Jomini, municipal, et éventuellement de votre serviteur. On peut vous donner par courrier électronique la date de l'autre présentation de ce Plan d'agglomération Lausanne-Morges. Je n'ai ni la date exacte ni le lieu, mais je peux essayer de trouver dans mon agenda, d'ici quelques minutes, les autres dates réservées. Il n'y a pas de date spécifique pour Lausanne.

Le président: – Eh bien voilà! Une information! Merci. Si des conseillers communaux sont libres jeudi soir, ils savent ce qu'ils pourront faire...

La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. On va passer au point 10, conclusions. Je vais demander à M^{me} la présidente-rapportrice de nous dire comment la commission s'est déterminée, en commençant par le point 1. Je vais lui poser la question à chaque fois, à chaque point, comme ça on saura comment on avance.

Conclusion 1: d'approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine des transports et de la mobilité.

Les déterminations de la commission?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice: – La commission a voté la conclusion 1 par 4 oui et 4 abstentions.

Le président: – Merci. Je vous fais voter sur cette conclusion 1. Celles et ceux qui l'acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Avec un certain nombre d'abstentions mais pas d'avis contraires vous avez accepté cette conclusion 1.

Conclusion 2, les deux lettres du règlement: les déterminations de la commission.

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice: – La conclusion 2 a été votée par 8 oui.

Le président: – Merci. Je vous fais voter la conclusion 2 en séparant chaque lettre.

Conclusion 2: *de compléter le règlement avec les éléments suivants:*

w. des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne.

Celles et ceux qui acceptent cette nouvelle lettre au Règlement du fonds du développement durable lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions. Vous avez largement accepté cette nouvelle lettre.

x. des mesures en faveur de la modération du trafic et des piétons.

Celles et ceux qui acceptent cette nouvelle lettre lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Une poignée d'abstentions. Cette nouvelle lettre est acceptée.

Conclusion 3: d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le Fonds du développement durable de Fr. 386'000. – pour la réalisation des objets...

Etc.... je vous passe la liste. Les déterminations de la commission, s'il vous plaît, Madame?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice: – La commission a voté la conclusion 3 par 8 oui.

Le président: – Merci. Je vais vous faire voter d'un seul coup, je pense qu'on peut y aller comme ça. Celles et ceux qui acceptent la conclusion 3 lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions. Cette conclusion 3 est acceptée.

Conclusion 4: d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le Fonds pour les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables de Fr 130'000.–, destiné à la promotion des vélos et scooters électriques par la création de 13 nouvelles bornes de recharge.

Les déterminations de la commission, s'il vous plaît, Madame?

²⁰BCC 2005-2006, T. II (N° 7), p. 833.

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La commission a voté à l’unanimité aussi sur cette conclusion 4.

Le président : – Merci. Celles et ceux qui acceptent cette conclusion lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions. Cette conclusion 4 est acceptée.

Conclusion 5: *d’allouer à la Municipalité un crédit supplémentaire 2005 de Fr. 180’000.– sur les autorisations d’achats de la Direction de la sécurité publique pour l’acquisition d’un nouveau véhicule équipé d’un radar et d’un radar laser du type pistolet/jumelles.*

Quelles sont les déterminations de la commission, Madame?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La conclusion 5 a été votée par 4 oui et 4 abstentions.

Le président : – Merci. Celles et ceux qui acceptent cette conclusion 5 lèvent la main. Avis contraires? Quelques avis contraires. Abstentions? A une nette majorité avec plusieurs abstentions, vous avez accepté cette conclusion 5.

Conclusion 6: *d’approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Grégoire Junod.*

Les déterminations de la commission?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La conclusion 6 a été votée par 8 oui.

Le président : – Merci. Celles et ceux qui acceptent la réponse à la motion Grégoire Junod lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions... Cette réponse est acceptée.

Conclusion 7: *d’approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Antoine Rudasigwa.*

Les déterminations de la commission?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La commission s’est prononcée par 8 oui sur la conclusion 7.

Le président : – Merci. Celles et ceux qui acceptent la réponse à la motion Rudasigwa lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Une poignée d’abstentions. Cette réponse est acceptée.

Conclusion 8: *d’approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Yves-André Cavin.*

Quelles sont les déterminations de la commission?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La conclusion 8 a été votée par 8 oui.

Le président : – Celles et ceux qui acceptent la réponse à la motion Yves-André Cavin lèvent la main. Avis

contraires? Abstentions? Un avis contraire, une abstention. Cette réponse est acceptée.

Conclusion 9: *d’accepter la réponse de la Municipalité à la motion de M^{me} Florence Germond (plan de mesures d’accompagnement au m2).*

Quelles sont les déterminations de la commission?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La commission s’est prononcée sur la conclusion 9 par 8 oui.

Le président : – Merci. Celles et ceux qui acceptent la réponse à la première motion Germond lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Merci. A une très large majorité, cette réponse a été acceptée.

Conclusion 10: *d’approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M^{me} Florence Germond (Plan de mobilité d’entreprise).*

Les déterminations de la commission?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La conclusion 10 a été votée par 8 oui.

Le président : – Merci. Celles et ceux qui acceptent cette conclusion, cette réponse, lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions, mais cette réponse a été très largement acceptée.

Conclusion 11: *d’approuver la réponse à la motion de M. Jean-Christophe Bourquin et M^{me} Florence Germond.*

Les déterminations de la commission, s’il vous plaît?

M^{me} Sylvie Favre (Soc.), rapportrice : – La conclusion 11 a été votée par 3 oui, 4 non et 1 abstention.

Le président : – Donc la commission a refusé la réponse municipale à la motion de M^{me} Germond. Celles et ceux qui acceptent la réponse à cette motion lèvent la main. Est-ce que je peux demander aux scrutateurs de compter? Celles et ceux qui refusent la réponse à la motion Germond lèvent la main. Abstentions? Avec 49 oui, 43 non et 3 abstentions, vous avez accepté la réponse municipale à la motion de M^{me} Florence Germond. Cet objet est donc ainsi... Madame Germond? Je vous en prie... Vous avez la parole, Madame.

M^{me} Florence Germond (Soc.) : – Je demande la contre-épreuve.

Le président : – On demande la contre-épreuve. Alors, contre-épreuve. Celles et ceux qui acceptent la réponse à la motion de M^{me} Germond lèvent la main, s’il vous plaît. Avis contraires? Abstentions? (*Rires.*) Le résultat est inversé: 40 oui, 44 non et 2 abstentions. La réponse à la motion Germond ayant été refusée, M^{me} Germond propose la fixation d’un nouveau délai à deux ans. Je vous fais voter

sur ce nouveau délai. Celles et ceux qui acceptent le nouveau délai de réponse à cette motion... (*Brouhaha.*) Madame Germond a proposé deux ans, je n'ai pas de proposition à trois ans... Madame Martine Fiora-Guttman. S'il vous plaît! Vous avez la parole, Madame.

M^{me} Martine Fiora-Guttman (Rad.): – Je ne veux mettre personne en doute, mais ça me paraît quand même incroyable. Je demande un appel nominal.

Le président: – Je pense en effet qu'il y a eu un petit problème. Appel nominal sur l'acceptation de la réponse municipale à la motion Germond.

L'appel nominal va commencer dès que le secrétaire est prêt. Monsieur le secrétaire, vous avez la parole. S'il vous plaît, un peu de silence.

Appel nominal

Oui: Abbet Raphaël, Aigroz Dominique, Ansermet Eddy, Béboux Jean-Pierre, Bertona Graziella, Blanc Jean-Louis, Buffat Marc-Olivier, Calame Maurice, Cavin Yves-André, Chollet Jean-Luc, Christe Paul-Louis, Cornaz Mireille, Coupy Bernard, Dallèves Pierre, Dentan Josianne, Fiora Guttman Martine, Gillard Nicolas, Gillioz Marie-Josée, Graf Albert, Gratier Tristan, Grin Nicole, Jacquat Philippe, Longchamp Françoise, Martin Olivier, Martin Philippe, Mettraux Claude, de Meuron Thérèse, Meylan Gisèle-Claire, Müller Elisabeth, Pache Denis, Péclard Daniel, Peiry-Klunge Florence, Pernet Jacques, Pittet Francis, Schaller Graziella, Segura Serge, Trezzini Giampiero, Truan Isabelle, Venezia Dino, Zahnd Bernard.

Non: Alvarez Henry Caroline, Attinger Doepper Claire, Bettens Jean-Charles, Bonnard Claude, Brélaz-Buchs Marie-Ange, Bron Alain, Chappuis Gérard, Chautems Jean-Marie, Cosandey Monique, Cosandey Roger, Dunant Marc, Egli Andrea, Favre Sylvie, Freymond Sylvie, Gabus Aline, George-Christin Céline, Germond Florence, Ghelfi Fabrice, Gilliard Diane, Hottinger Julian Thomas, Hubler Alain, Huguenet François, Julita Caroline, Junod Grégoire, Knecht Evelyne, Mach André, Mayor Isabelle, Meylan Jean, Mivelaz Philippe, Mpoy Jean, Ostermann Roland, Payot David, Pellaton Berthold, Peters Solange, Philippoz Roland, Pidoux Jean-Yves, Pitton Blaise-Michel, Rapaz Roland, Rastorfer Jacques-Etienne, Salzman Yvan, Santschi Pierre, Schneider Gianni John, Serathiuk Nelson, Tauxe-Jan Michelle, Thorens Adèle, Uffer Filip, Vuilleumier Marc, Zuercher Magali.

Abstentions: Bergmann Sylvianne, Bonvin Jacques.

Le président: – Par 40 oui, 48 non et 2 abstentions, la réponse municipale à la motion de M^{me} Germond et de M. Jean-Christophe Bourquin est refusée. Proposition de M^{me} Germond d'un délai de deux ans. Je vous fais voter sur ce nouveau délai pour la réponse municipale. Celles et ceux qui acceptent le délai de deux ans le font savoir en

levant la main. Avis contraires? Abstentions? A une nette majorité vous avez accepté ce nouveau délai. On attend donc la réponse dans deux ans. Cet objet est liquidé.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le rapport-préavis N° 2005/36 de la Municipalité, du 26 mai 2005;
- vu 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'approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine des transports et de la mobilité;
2. de compléter le règlement du Fonds pour le développement durable par l'article 1^{er} A lettres:
 - w. des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne,
 - x. des mesures en faveur de la modération du trafic et des piétons;
3. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le Fonds pour le développement durable de Fr. 386'000.– pour la réalisation des objets issus des conférences de consensus suivants:
 - campagne d'information et de sensibilisation destinée à la pratique du roller, skate, etc. Fr. 15'000.–
 - frais de fonctionnement de Pédibus pour les exercices 2005 à 2007 (puis au budget de la Direction des travaux) Fr. 6'000.–
 - modification de la signalisation verticale placée à l'entrée des rues piétonnes en faveur de la sécurité des piétons Fr. 10'000.–
 - adaptation des anciens carrefours en faveur des piétons Fr. 40'000.–
 - amélioration du cheminement piétonnier par la pose d'escaliers en bois entre les plates-formes de Sévelin Fr. 75'000.–
 - instauration de six nouvelles zones 30 km/h Fr. 240'000.–
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement prélevé sur le Fonds pour les économies d'énergies et le développement des énergies renouvelables de Fr. 130'000.–, destiné à la promotion des vélos et scooters électriques par la création de 13 nouvelles bornes de recharge;

5. d'allouer à la Municipalité un crédit supplémentaire 2005 de Fr. 180'000.– sur les autorisations d'achats de la Direction de la sécurité publique pour l'acquisition d'un nouveau véhicule équipé d'un radar et d'un radar laser du type pistolet/jumelles;
6. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Grégoire Junod;
7. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Antoine Rudasigwa;
8. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Yves-André Cavin;
9. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M^{me} Florence Germond (plan de mesures d'accompagnement au m2);
10. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M^{me} Florence Germond (Plan de mobilité d'entreprise);
11. de refuser la réponse de la Municipalité à la motion de M. Jean-Christophe Bourquin et M^{me} Florence Germond et d'accorder à la Municipalité un délai de deux ans pour répondre à ladite motion.

Interpellation urgente de M. Roland Rapaz et consorts: «Zone 30 km/h sur l'avenue de France, le Maupas et les rues adjacentes. Pourquoi avoir supprimé des passages pour piétons avant l'installation d'aménagement contraignant les automobilistes à réduire la vitesse de leur véhicule?»²¹

Développement

M. Roland Rapaz (Soc.): – La mise en place d'une zone 30 km/h sur l'avenue de France, la rue du Maupas et les rues adjacentes répond au vœu d'une majorité des habitants de ce quartier et ils s'en réjouissent.

Toutefois, dans ce quartier où habitent de nombreuses personnes âgées et familles avec enfants, la suppression d'un grand nombre de passages pour piétons sur l'avenue de France, l'avenue Collonges et la rue du Maupas a créé un sentiment d'insécurité, ce d'autant que ces passages ont été supprimés alors qu'il n'y a pour le moment guère de nouveaux aménagements contraignant les automobilistes et autres motorisés à respecter la vitesse indiquée (art. 5 al. 3 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre).

Certes, quelques passages pour piétons ont été laissés en place à proximité directe des écoles et des signalisations ad hoc ont été posées aux entrées de la zone 30 km/h.

Toutefois, ce quartier abrite au moins trois EMS dont les pensionnaires sortent parfois pour de petites balades dans le quartier. Par ailleurs, de nombreux enfants scolarisés aux Aubépines, à Beaulieu ou aux Bergières viennent du bas du quartier et doivent franchir l'avenue de France, le Maupas ou Collonges pour se rendre à l'école, école où on leur apprend à traverser sur les passages pour piétons.

Il nous semble que le rétablissement de quelques passages pour piétons à des endroits stratégiques ne contreviendrait pas à l'alinéa 2 de l'art. 4 de l'ordonnance précitée qui laisse une certaine marge de manœuvre en matière de priorité pour les piétons.

En outre, ce quartier abrite le Centre pédagogique pour handicapés de la vue dont les usagers empruntent les rues en question. Selon quelques témoignages, certains emplacements choisis pour la pose de nouveaux poteaux indicateurs représentent un obstacle pour ces usagers. Pour toutes ces raisons, nous posons les questions suivantes à la Municipalité:

1. Pourquoi a-t-on supprimé si précipitamment bon nombre de passages pour piétons?
2. La Municipalité a-t-elle l'intention de poser des aménagements particuliers propres à inciter les automobilistes au respect du 30 km/h?
3. La Municipalité serait-elle prête à envisager la pose de quelques passages pour piétons supplémentaires aux endroits stratégiques, particulièrement sur les chemine-ments «naturels» qui conduisent du bas du quartier aux écoles?
4. Tient-on compte des besoins spécifiques des usagers déficients visuels pour déterminer l'emplacement des poteaux de signalisation?

Le président: – Est-ce que la Municipalité répond ce soir? C'est le cas. Monsieur le Directeur des Travaux, vous avez la parole.

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – En préambule: la mise en place à l'essai d'un sens unique à la rue du Maupas entre la rue de l'Ecole-de-Commerce et l'avenue Gindroz avait permis de réduire de manière plus que significative le trafic sur l'axe Collonges-Maupas, soit une réduction de 50%. C'est l'application directe du Plan directeur communal. Cette modification avait par contre engendré une très légère augmentation du trafic sur les avenues Gindroz et Vingt-Quatre-Janvier et l'ensemble de ces mesures a fait l'objet de deux pétitions des habitants et commerçants du quartier²². L'une demandait la suppression du sens unique et l'autre applaudissait des deux mains

²¹Cf. *supra*, p. 916.

²²BCC 2002, T. I, pp. 236 ss; *idem*, T. II, pp. 553 ss; BCC 2003, T. I, pp. 147 ss.

la proposition municipale. Le soussigné a rencontré les pétitionnaires, les commerçants, puis les habitants à diverses reprises. Une enquête réalisée auprès d'un panel de 500 personnes a démontré que les résultats techniques n'étaient pas suffisamment perceptibles au quotidien pour les habitants et que les contraintes amenées par le sens unique gênaient les résidents du quartier ainsi que les commerçants. Il ressortait également de cette enquête que la majorité des habitants souhaitait la mise en place d'une zone 30 km/h dans le secteur.

Plusieurs séances publiques ont réuni les habitants et plusieurs variantes leur ont été proposées. A la fin de cette première étape, une proposition a été faite à la Municipalité. Celle-ci était aussi embarrassée que les habitants puisqu'il a fallu un vote – ce qui est assez rare au sein de notre collège. A partir de ce vote, nous sommes retournés dans la rue. Finalement, le 25 avril 2005, une assemblée a très majoritairement soutenu une variante: retour du double sens sur la rue du Maupas, entre l'avenue Gindroz et la rue de l'Ecole-de-Commerce, afin d'empêcher une partie des conducteurs de transiter par l'axe Collonges-Maupas, et suppression du tourner à droite en direction de l'avenue de Beaulieu.

Lors de toutes ces séances, qui furent nombreuses, votre serviteur a rendu attentif à chaque fois à la législation de la zone 30 km/h. Cette information a été donnée, et plus particulièrement sur la suppression de nombreux, de très nombreux passages piétons. Pour rappel: la législation fédérale prescrit que dans les zones 30 km/h, les passages piétons ne sont pas admis, sauf lorsque des besoins spéciaux l'exigent, certains d'entre vous l'ont rappelé lors du débat précédent. En application de ces dispositions la Municipalité a supprimé plusieurs passages piétons, exceptés ceux situés aux abords des écoles. C'est la première fois que cette prescription sur les passages piétons est appliquée de manière aussi étendue dans une zone 30 km/h. En général les carrefours sont régis par la priorité de droite. Une brochure indiquant la façon de se comporter dans une telle zone est distribuée aux habitants et aux automobilistes, une évaluation des conditions de sécurité sera effectuée dès la mise en service définitive de cette nouvelle zone 30 km/h. Il y a lieu de rappeler, en référence au titre de l'interpellation, que nous avons travaillé dans le bon ordre avant de supprimer les passages piétons. La spécification de la zone 30 km/h a bien sûr été effectuée.

1. Pourquoi a-t-on supprimé si précipitamment bon nombre de passages pour piétons ?

Il n'y a pas eu de précipitation, une annonce a été publiée dans la *FAO*, cela a été dit lors de la dernière séance publique avec les habitants. Il n'y a eu aucune réaction de tiers: la suppression de passages pour piétons lors de l'introduction d'une zone 30 km/h est une exigence légale. En effet l'Ordonnance sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 stipule à son article 4 alinéa 4: «L'aménagement des passages pour piétons n'est

pas admis. Dans les zones 30 km/h, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.» L'installation d'une zone 30 km/h modifie l'aspect routier des rues et crée un espace ouvert à tous les usagers, handicapés ou non, jeunes ou âgés, motorisés ou à pied. Le renoncement aux passages piétons donne le droit aux piétons de traverser la chaussée où bon leur semble, ce qui doit amener l'automobiliste à plus d'attention et d'égards pour le piéton qui souhaite s'engager sur la chaussée. Par ailleurs il convient de rappeler que les autorités cantonales ont interpellé à plusieurs reprises la Municipalité de Lausanne, l'invitant à adapter ses zones 30 km/h aux exigences du droit fédéral en vigueur. Les trois dernières zones 30 km/h mises en place cette année ont donc appliqué les directives fédérales en généralisant la priorité à droite et en supprimant certains passages pour piétons.

2. La Municipalité a-t-elle l'intention de poser des aménagements particuliers propres à inciter les automobilistes au respect du 30 km/h ?

L'instauration de la zone de 30 km/h dans le quartier France-Maupas est toute récente, la Municipalité estime qu'il est prématuré d'apprécier les effets du changement intervenu. Il est donc important de laisser fonctionner cette zone pendant un certain temps pour que les utilisateurs adaptent leur comportement à cette nouvelle situation. Pendant cette période, des mesures de vitesse seront effectuées parallèlement à la poursuite de la campagne de sensibilisation au changement. Un panneau informant les automobilistes sur leur vitesse est installé, la brochure «Zone 30 km/h: quel comportement?» nouvelle mouture est en cours de distribution dans les boîtes aux lettres du quartier. La police quant à elle procède à la remise de cette brochure aux automobilistes circulant dans le quartier pour les inciter à respecter la vitesse de 30 km/h et à accorder aux piétons les égards auxquels ils ont droit dans une telle zone. A l'issue de la période de démarrage, des équipements complémentaires pourraient être installés en fonction des observations qui auront été faites.

3. La Municipalité serait-elle prête à envisager la pose de quelques passages pour piétons supplémentaires aux endroits stratégiques, particulièrement au débouché des rues transversales ?

Soucieuse de se conformer aux exigences légales en la matière, la Municipalité en reste aux demandes des habitants. Elle pourrait envisager l'aménagement de passages piétons supplémentaires pour autant qu'il s'agisse de passages répondant à des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons, notamment aux abords des écoles et des homes – ce qui, entre parenthèses, a été fait sur une grande partie de cette zone. Elle ne pourrait cependant pas autoriser l'aménagement de passages piétonniers supplémentaires au débouché de rues transversales du quartier. Une telle pratique irait à l'encontre de l'esprit et de la lettre de la loi.

4. *Tient-on compte des besoins spécifiques des usagers déficients visuels pour déterminer l'emplacement de panneaux de signalisation ?*

L'instauration d'une zone 30 km/h nous impose de modifier la signalisation existante dans un quartier pour indiquer les entrées et sorties de celle-ci, le totem caractéristique des zones 30 km/h supportant la signalisation doit être posé aux accès de la zone considérée. Comme tout mobilier urbain, la pose de cette signalisation se fait en tenant compte de toutes les contraintes, y compris celles liées à la présence des personnes à mobilité réduite et des malvoyants. Toutefois nous ne sommes pas toujours parfaits, loin de là : ce mobilier devrait et pourrait être déplacé en fonction de ces observations. Il doit être placé de façon bien visible pour les conducteurs afin de créer un effet de porte d'entrée dans cette zone, il y a lieu de le rappeler par rapport à cette question. C'est bien sûr une question délicate à traiter.

Voilà, Mesdames, Messieurs, j'espère avoir répondu à l'interpellateur.

Le président : – Merci. La discussion est ouverte sur l'interpellation de M. Rapaz.

Discussion

M. Roland Rapaz (Soc.) : – Merci, Monsieur le Municipal, pour votre réponse. Notre souci est essentiellement la sécurité, particulièrement celle des enfants qui apprennent à traverser sur les passages réservés aux piétons. Les rues concernées par cette zone sont longues, très longues. Elles sont traversées par de nombreux enfants qui se rendent de leur habitation à l'école. Avec la suppression d'une bonne quinzaine de passages pour piétons, leur sécurité est à notre avis mise à mal. C'est pourquoi je dépose une résolution :

Résolution :

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité procède à une amélioration rapide des aménagements de cette zone 30 km/h afin d'assurer la sécurité des piétons :

- *par le rétablissement de quelques passages pour piétons sur l'avenue de France, l'avenue de Collonges et la rue du Maupas, particulièrement au débouché des cheminements « naturels » reliant l'avenue d'Echallens aux écoles du haut du quartier ;*
- *par la mise en place de mesures complémentaires pour que la vitesse maximale de 30 km/h soit effectivement respectée.*

M^{me} Françoise Longchamp (Lib.) : – Je trouve assez curieux que ceux qui ont réclamé l'introduction d'une zone 30 km/h demandent maintenant que l'on applique une autre disposition en réintroduisant les passages pour piétons. Les personnes qui ont voulu le 30 km/h savaient très bien que ça devenait une zone de rencontre et, comme l'a dit très bien M. le municipal – oui, Messieurs Dames, 30 km/h

c'est une zone de rencontre – et comme l'a dit tout à l'heure M. le municipal, des passages pour piétons sont mis là où il y a des dangers par rapport aux écoles. Il faut quand même arrêter !

M. Grégoire Junod (Soc.) : – M^{me} Longchamp, une zone 30 km/h, ce n'est pas une zone de rencontre ! La différence est de taille parce que dans une zone de rencontre les piétons ont la priorité. Or ce n'est pas le cas dans une zone 30 km/h. La démarche de M. Rapaz ne vise pas à contester la zone 30 km/h, elle vise simplement un certain nombre d'aménagements. Je vis dans ce quartier, j'ai des enfants, j'y connais de nombreuses familles qui ont des enfants. C'est vrai, actuellement, la sécurité des enfants qui se rendent à l'école n'est pas assurée. Il faut le reconnaître ! On se fait systématiquement klaxonner quand on traverse la route. Je veux bien qu'il y ait une période d'adaptation et que les choses se mettent progressivement en place. On a probablement fait les choses un peu à l'envers : on aurait pu distribuer des prospectus avant d'instaurer la zone 30 km/h et non pas ensuite.

Cela étant, ce qu'on demande, c'est le rétablissement d'un certain nombre de passages piétons. La situation n'est pas très compliquée quand on connaît le quartier. Les personnes qui se rendent à l'école utilisent des itinéraires piétons. Il n'y en a pas 25, il y en a quelques-uns. Et sur ces quelques-uns, des passages ont été maintenus par la Ville aux abords immédiats de l'école, mais pas au-delà. Il serait simplement nécessaire d'en rétablir quelques-uns au-delà. Et de prendre parallèlement une série de mesures pour que le 30 km/h soit effectivement respecté parce que ce n'est pas tout à fait le cas à l'heure actuelle. Là encore, il faut peut-être une certaine période d'adaptation, mais c'est le sens de cette démarche. C'est une approche pragmatique. Il n'y a pas de contestation ni de grand débat politique dans cette affaire, il s'agit juste de faire en sorte que la sécurité des habitants soit assurée et qu'une solution rationnelle, vivable pour tout le monde soit trouvée. L'objectif même d'une zone 30 km/h est d'améliorer la qualité de vie et la sécurité de tout le monde. C'est le but de cette démarche : que cette zone 30 km/h puisse remplir cet objectif.

M. Pierre Santschi (Les Verts) : – Je crois qu'il faut rappeler à M^{me} Longchamp que « zone de rencontre » est un terme spécifique défini dans l'Ordonnance sur la signalisation routière. C'est vrai, le droit prend de plus en plus de place, au détriment de la qualité de vie des gens en général. Une véritable pollution juridique se développe, qui fait que les mots ne veulent plus dire ce qu'ils veulent dire. Je comprends parfaitement M^{me} Longchamp quand elle dit qu'une zone 30 km/h devrait être une zone de rencontre. De ce point de vue, on peut à la limite lui pardonner, mais il est vrai que ça n'est pas une « zone de rencontre » au sens juridique du terme. Hélas !

Ceci dit, j'aimerais intervenir sur un élément de philosophie de la circulation. Soit on veut que les gens roulent en dessous du 30 km/h et on met des gendarmes couchés, des

coussins berlinois, on fait des aménagements, soit on veut coller des amendes. L'avenue des Mousquines en est un excellent exemple. Je défie quiconque de résister à y passer en voiture à moins de 30 km/h. Simplement, il faut savoir : est-ce qu'on veut du 30 km/h ou – excusez-moi, là je vais rejoindre certaines remarques des automobilistes – est-ce qu'on veut remplir la caisse? Si l'on veut du 30 km/h, il faut mettre des chicanes, des gendarmes ou des coussins berlinois. C'est d'ailleurs ce dernier aménagement que préfèrent les cyclistes parce que le coussin berlinois facilite un peu leur passage. De ce point de vue, la deuxième partie de la résolution de M. Rapaz me paraît tout à fait bien. Pour les passages pour piétons, je reste sceptique : s'il y a des gendarmes couchés ou des coussins berlinois, on aura le 30 km/h et la sécurité. Donc, personnellement, par amitié pour M. Rapaz, j'accepterai les deux parties de la résolution, mais je pense que les aménagements physiques sont réellement le moyen d'obtenir ce que l'on déclare vouloir. Il faut le reconnaître aussi : en Suisse on est extrêmement forts ; on interdit tout dépassement des 120 km/h et on homologue des voitures qui dépassent cette vitesse. On peut donc rester dans la schizophrénie !

M. Roger Cosandey (Soc.) : – Nous comprenons fort bien que certains passages pour piétons ont été supprimés, parce que la législation fédérale le recommande. Mais cette même législation fédérale précise aussi que certains passages peuvent être maintenus. Donc nous demandons, comme l'a dit l'interpellateur, que l'on réinstalle certains passages pour piétons afin de faciliter, en particulier, les déplacements des écoliers. Maintenant on nous dit qu'on peut mettre aussi des gendarmes couchés et divers obstacles pour éviter que les voitures dépassent le 30 km/h. Je vous rappelle qu'il y a des lignes de bus dans ces rues. Je ne suis pas persuadé que les bus, ou les passagers des bus, apprécieraient beaucoup la présence de nombreux gendarmes couchés. Donc cette solution n'est pas tellement possible. J'ai été un peu surpris la semaine dernière – les choses se sont améliorées depuis – par quelques poteaux de signalisation posés au milieu du trottoir. C'était sans doute provisoire, mais je demande vraiment qu'on fasse très attention aux piétons qui ne peuvent pas détecter facilement ces poteaux, parce que ce n'est jamais très agréable de se taper le front contre ce genre d'obstacles. J'ai remarqué aussi que certains feux sonores du quartier sont tactiles. Il faut s'approcher pour presser le bouton et, à un certain endroit, lorsqu'on le fait, on appuie aussi sa tête contre un autre panneau. (*Légers rires.*) Je le dis en souriant, mais il faut aussi faire attention à l'emplacement de ce genre de signaux, ils peuvent provoquer quelques rencontres peu souhaitées.

M. Roland Rapaz (Soc.) : – Je remercie M. Santschi pour son amitié, mais je préférerais qu'il vote ma résolution par intérêt pour les enfants et les piétons de ce quartier. J'aimerais simplement préciser, pour pas trop répéter ce qu'ont dit mes préopinants, que nous demandons la réinstallation de quelques passages à des endroits précis pour la sécurité des piétons, particulièrement des enfants, qui ne connaissent

pas les subtilités de l'Ordonnance sur la zone 30 km/h. Aux enfants, on apprend d'abord à traverser dans les passages pour piétons.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :

– Lors d'une prochaine séance du Conseil, vous pourrez refaire une interpellation de ce type, Mesdames et Messieurs. Les magistrats doivent appliquer le droit et nous devons nous y conformer. J'ai été très clair dans toutes les séances publiques, et j'étais très inquiet ! Ce que vous dites, Monsieur Rapaz, je l'ai dit en séance publique. A propos de l'avenue de France, j'ai demandé : « Etes-vous bien sûrs de vouloir aller jusque-là ? Parce qu'on va rencontrer des problèmes et plus particulièrement les enfants qui vont traverser cette rue, à la fois longue et rectiligne. En plus, elle est toute neuve. Elle n'a pas été conçue pour installer ces chicanes, comme on l'a fait ici ou là. On est devant un dilemme, démocratie oblige. »

Nous sommes passés à l'acte, comme l'a dit M. Rapaz. Les habitants ont voulu cette zone 30 km/h, ils doivent la prendre avec les contraintes. C'est clair : la participation de la population est nécessaire, il y a une démarche éducative à faire de la part des parents. La Municipalité, par ses fonctionnaires, les soutiendra au mieux avec des mesures d'accompagnement. Mais vous ne pouvez pas faire un procès d'intention aux fonctionnaires qui ont accompagné la Municipalité dans ce projet, surtout pas sur la sécurité. C'est un peu dur, c'est faire croire que les fonctionnaires tracent les plans, etc., sans aucune appréciation, et que la Municipalité, cela va de soi, signe sans réfléchir. La réflexion a été menée, la pesée des intérêts a été faite, la proposition est là.

Ce sera plus délicat pour nous, l'Exécutif, de corriger les anciennes zones 30 km/h. Parce que comme je l'ai dit dans la réponse à l'interpellateur, si la réalisation des trois dernières tient compte de la nouvelle directive, demain il faudra corriger les anciennes. Pour cette raison, je vous disais que nous pourrions reparler d'un quartier ici ou là lors des prochaines séances à l'occasion de ces modifications. La résolution est sympathique, je la comprends, personnellement ; j'ai prévenu en son temps, maintenant il faut prendre des dispositions... A vous de choisir.

M. Roland Rapaz (Soc.) : – Je vous entends bien, Monsieur le directeur. Néanmoins, l'alinéa 2 de l'article 4 de l'ordonnance dit bien : « Il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent. » Il me semble que le cheminement pour aller depuis les habitations jusqu'à l'école peut faire partie des priorités pour les piétons. A mon avis, c'est un problème d'interprétation de la loi.

M^{me} Sylvianne Bergmann (Les Verts) : – Je partage l'avis de M. Rapaz. Il est effectivement possible de créer des passages pour piétons lorsque la sécurité l'exige. Je ne vois pas que la Municipalité dérogerait à l'Ordonnance sur

la signalisation routière en maintenant ou en remettant quelques passages pour piétons qui seraient absolument nécessaires. De plus, dans certains quartiers, celui dans lequel j'habite d'ailleurs, la Municipalité a instauré une zone 30 km/h. Elle a laissé les passages pour piétons – Dieu soit loué! Les enfants les empruntent toujours et je pense que la résolution de M. Rapaz doit être acceptée parce qu'elle ne déroge absolument pas à des normes légales.

M. Raphaël Abbet (VDC): – J'habite moi-même au chemin du Beau-Rivage, on vient d'y instaurer une zone 30 km/h, entre le collège de la Croix-d'Ouchy et celui de l'Elysée. Cette zone est exactement entre les deux, ce qui signifie qu'on va demander de remettre des passages piétons là aussi. S'il y a des exceptions dans chaque quartier, pourquoi y mettre une zone 30 km/h? Laissons les passages cloutés et puis c'est tout! On fait une zone 30 km/h pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse, on installe des chicanes, des inversions de stationnement, on prend un certain nombre de mesures. On ne va pas remettre... C'est de nouveau une solution à la suisse! On veut la zone 30 km/h, la zone de rencontre pour Madame, et les passages cloutés! Mettez-y donc encore une place de jeux au milieu! (*Rires.*)

M. Marc-Olivier Buffat (Rad.): – J'avoue très humblement ne pas être un grand spécialiste des dispositions de l'Ordonnance sur la circulation routière. J'observe, en revanche, que la situation paraît délicate. Il me semble un peu dangereux, pour les raisons fort bien exposées par M. le directeur des Travaux, de créer des précédents et de venir ensuite chaque semaine avec des problèmes de passages de sécurité sans doute réels, je m'empresse de le dire, personne ne peut ignorer les impératifs de sécurité à proximité d'une école. Mais ce dossier devrait être mieux étudié qu'en fin de soirée par le biais d'une résolution. Je proposerai alors à l'interpellateur, qui a déposé une résolution, de déposer une motion afin que le projet puisse être réétudié et qu'on sache exactement ce qu'on peut faire ou ne pas faire. Est-ce que le projet serait conforme à l'alinéa 4 cité tout à l'heure par l'interpellateur? Il me paraît dangereux que le Conseil donne aujourd'hui une indication très ferme à la Municipalité et à la direction des Travaux, si ce n'est pas exécutoire ni réalisable dans des conditions raisonnables et étudiées. Et puis alors, tout de même, pour répondre à M. Santschi qui se plaint de «pollution juridique», permettez que je me sente un peu concerné. Je peux vous dire avec une absolue certitude, Monsieur Santschi, que s'il y a un domaine du droit en pleine explosion, c'est celui de l'aménagement du territoire. Il occupe à lui seul deux rayonnages dans les bibliothèques des avocats. C'est une réalité. Tous ces problèmes de zone 30 km/h, de limitation des nuisances, sont complexes et mériteraient sans doute un traitement plus approfondi qu'une fin de soirée. Je vous propose donc de rejeter la résolution qui vous est proposée, en suggérant bien entendu à l'interpellateur de proposer ensuite une motion qui pourrait être développée de façon un peu plus complète.

M. Nicolas Gillard (Rad.): – Je crois que les volontés et les désirs de sécurité des usagers du quartier et de leurs enfants sont tout à fait légitimes. Je me demande cependant si l'interpellateur, quand il a conçu sa résolution, s'est posé la question de savoir ce qui était à la base de la création de zones 30 km/h telles qu'elles sont prévues par l'ordonnance fédérale, sans passage pour piétons. Pour ma part, je ne le sais pas. Je suis convaincu que M. Rapaz ne le sait pas, et que quand vous allez prendre votre décision pour faire appliquer une résolution de ce type, vous ne le saurez pas. C'est-à-dire que vous allez vous mettre à la place du législateur fédéral en considérant que l'exception doit être appliquée et non pas la règle. Je crois que notre Conseil en cette matière peut faire preuve d'un peu de modestie. Il devrait tenir compte de l'expérience appliquée dans le quartier à l'usage de telles zones 30 km/h. Il devrait aussi laisser les décisions de l'Exécutif, qui ont été prises en conformité avec les souhaits de la population, suivre des règles légales qui, je l'avoue, m'inspirent confiance. Si les autorités fédérales ont prévu une ordonnance de ce type, avec des zones 30 km/h où les passages piétons ne sont que des exceptions, elles ont probablement pensé que l'intérêt de la population pour le respect d'une telle zone prime sur l'introduction de passages pour piétons, qui semblent réintroduire une notion de circulation normale. Je vous demande donc de rejeter la résolution.

M. Roland Ostermann (Les Verts): – La loi prévoit donc des exceptions pour des cas très particuliers. C'est probablement dans cette optique que l'on a conservé un passage pour piétons devant l'entrée de la direction des Travaux, qui est en pleine zone 30 km/h! (*Rires.*) Cela étant, il est vrai que la multiplication des passages pour piétons à la rue Beau-Séjour et à la rue du Midi fait que les automobilistes ignorent, entre les passages, qu'ils sont dans une zone 30 km/h. Donc le danger est réel, la multiplication des passages vide la zone de sa substance. Essayez de traverser n'importe où à Beau-Séjour, je vous souhaite une bonne santé!

Cela étant, M. Rapaz a entièrement raison: on a conditionné les enfants de cette ville à ne traverser que sur des lignes jaunes, il faut donc assumer ce conditionnement et l'exception doit effectivement être prévue aux abords des écoles. Mais pas nécessairement devant la Direction des travaux.

M^{me} Graziella Schaller (Lib.): – J'ai été très contente d'entendre M. Français relever un aspect important: il a rendu, je crois, la plupart du temps, les gens attentifs au danger de ce manque de signalisation dans les quartiers qui étaient mis à 30 km/h. C'est très important que les gens entendent ce message. Cela m'a causé beaucoup de souci dans mon quartier. Pour instaurer une zone de rencontre, on va supprimer la signalisation au sol. Malheureusement, il y a une espèce d'idéalisation des zones 30 km/h. Elles sont donc demandées dans des endroits pas du tout adaptés, ce qui conduit, en effet, à des situations comme à la rue du Maupas. Je ne comprends pas bien pourquoi, dans la

plupart des zones 30 km/h en ville, la signalisation au sol est restée. Cela induit les gens en erreur, parce qu'ils continuent à respecter ce qui est marqué au sol, les stops, la priorité de droite – je me rends compte que dans 90% des cas, la zone 30 km/h n'est absolument pas respectée. Si les gens les respectaient vraiment, on en demanderait peut-être un peu moins, surtout dans les quartiers et dans les rues où, visiblement, ce n'est absolument pas possible. Les gens doivent aussi apprendre à être conséquents. Si on demande des zones 30 km/h dans des rues inadaptées, il faut aussi en accepter les inconvénients et en tirer les conséquences. Mais je suis tout à fait d'accord avec M. Rapaz qui dit qu'on est incohérent par rapport aux enfants... On essaie d'apprendre aux enfants à traverser sur les passages piétons et puis on les supprime. Comme mère de famille, je ne comprends plus très bien non plus comment on doit apprendre aux enfants à traverser dans ces endroits.

M. Jean-Yves Pidoux (Les Verts): – Quelques juristes se sont exprimés, de façon tout à fait pertinente. M. Gillard nous recommande d'être modestes. Je lui ferai remarquer qu'une résolution du Conseil communal – et même une motion, comme le suggère M. Buffat, autre juriste – sont deux interventions extrêmement modestes. Je ne crois pas qu'ici nous faisons preuve d'une quelconque vanité. M^{me} Bergmann a dit, de façon extrêmement claire, que y compris en acceptant cette résolution nous respectons la loi, nous ne dérogeons pas à des articles de loi et aux ordonnances fédérales en question. Il me semble aussi que les exemples cités jusqu'à maintenant montrent précisément qu'il y a des différences entre les rues en question. Il est très différent d'être dans une rue relativement peu passante, sans transports publics, et dans la situation de l'avenue de France, où effectivement, des mesures constructives de modération du trafic sont impossibles, précisément à cause du bus, comme on l'a dit tout à l'heure. On ne peut pas dire pour autant que cette rue serait inadaptée à la zone 30 km/h. Elle a été demandée comme telle, elle a été étudiée comme telle, il y a une proposition officielle publique de la Municipalité, qui a donc reconnu l'adaptation de cette région à la zone 30 km/h. L'adoption de cette résolution et le dépôt ultérieur d'une motion qui irait dans le même sens ne me paraissent pas du tout des opérations contradictoires et je vous engage vivement à accepter cette résolution.

Le président: – La discussion se poursuit. M. Marc Dunant. Vous renoncez. Merci. Il me semble que les fronts sont assez cristallisés. M^{me} Peiry-Klunge, néanmoins. Vous avez la parole, Madame.

M^{me} Florence Peiry-Klunge (Rad.): – Merci, Monsieur le président. Demain, je vais siéger dans une commission qui va traiter de l'aménagement de l'avenue de Cour. Sur cette avenue, des bus circulent; il n'est donc pas prévu d'y introduire le 30 km/h. Pour la même raison, je ne vois pas pourquoi il y a le 30 km/h à l'avenue de France. Voilà.

Le président: – Merci de cette réflexion.

M. Roland Rapaz (Soc.): – J'ai bien écouté mes préopinants. Néanmoins, je continue de croire que le cheminement des enfants vers leur école correspond aux besoins spéciaux cités dans l'ordonnance. Je maintiens donc ma résolution.

Le président: – Merci. M. le directeur des Travaux. Je crois qu'après nous allons pouvoir voter.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Je réponds quand même puisqu'on m'a demandé la raison de ces dispositions. Tout simplement pour que l'automobiliste de Zurich, de Genève, de Porrentruy ou de Lugano en ait la même lecture. C'est tout simplement ça. Installer du mobilier urbain différent de celui des autres villes peut provoquer l'incompréhension des automobilistes qui vont occasionnellement dans une zone 30 km/h. Il faut que les zones 30 km/h soient reconnaissables partout en Suisse.

Maintenant, à propos de Beau-Séjour. En effet, il y a un problème: tous les matins je traverse cette rue et je rigole quand je vois ce passage piétons; d'autant plus que, théoriquement, on devrait le supprimer. Quand je pose la question, on me répond: «On étudie». D'accord, on étudie. Ensuite on me dit: «Il y a quand même un fort trafic.» On est dans un bâtiment devant lequel il y a un fort trafic...

Dans une rue, pourquoi privilégier ce client ou cet habitant avec son enfant, plutôt qu'un autre? Le long de l'avenue de France, par exemple. Expliquez-moi! Pourquoi, si je dois supprimer des passages piétons – et à l'avenue de France, ils sont nombreux, 13 ce n'est pas rien – pourquoi est-ce que j'en rétablirais un et pas tous? Mais si je les remets tous, je ne suis plus conforme à la loi! Là, j'ai aussi un problème d'équité dans l'appréciation, vous devez quand même le reconnaître. Si chaque fois qu'il y a une interpellation urgente, le Conseil communal adopte une résolution, je veux bien, ça peut être un jeu. Nous avons répondu à la question 3: nous n'avons pas dit que nous étions complètement fermés, ni que nous atteignons la perfection dans toutes les zones 30 km/h que nous mettons en place. J'ai peut-être parlé un peu vite, il y avait beaucoup de questions. Mais nous le reconnaissons avec humilité lorsque nous disons: «Soucieuse de se conformer aux exigences légales en la matière, la Municipalité reste toutefois ouverte aux demandes des habitants et pourrait envisager l'aménagement de passages piétons supplémentaires pour autant qu'ils répondent aux besoins spéciaux»... Rajouter quelque chose parce qu'on l'a dit, je trouve que ça va un peu loin.

Enfin, exprimez-vous, on verra ensuite, dans le futur, comment apprécier cette requête. Mais ce qui est sûr, c'est que Lausanne ne sera pas différente de Genève, de Zurich, de Lugano et de Porrentruy.

Le président: – Merci, Monsieur le Directeur. La discussion est close, je crois que tout a été dit. Je vous lis la résolution de M. Roland Rapaz.

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité procède à une amélioration rapide des aménagements de cette zone 30 km/h afin d'assurer la sécurité des piétons :

- par le rétablissement de quelques passages pour piétons sur l'avenue de France, l'avenue de Collonges et la rue du Maupas, particulièrement au débouché des chemins « naturels » reliant l'avenue d'Echallens aux écoles du haut du quartier ;
- par la mise en place de mesures complémentaires pour que la vitesse maximale de 30 km/h soit effectivement respectée.

Celles et ceux qui acceptent cette résolution lèvent la main. Avis contraires ? Abstentions ? Avec une abstention, mais la majorité est assez claire, cette résolution a été acceptée.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu l'interpellation urgente de M. Roland Rapaz et consorts : « Zone 30 km/h sur l'avenue de France, le Maupas et les rues adjacentes. Pourquoi avoir supprimé des passages pour piétons avant l'installation d'aménagement contraignant les automobilistes à réduire la vitesse de leur véhicule ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

adopte

la résolution de l'interpellateur, disant :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité procède à une amélioration rapide des aménagements de cette zone 30 km/h afin d'assurer la sécurité des piétons :

- par le rétablissement de quelques passages pour piétons sur l'avenue de France, l'avenue de Collonges et la rue du Maupas, particulièrement aux débouchés des chemins « naturels » reliant l'avenue d'Echallens aux écoles du haut du quartier ;
- par la mise en place de mesures complémentaires pour que la vitesse maximale de 30 km/h soit effectivement respectée. »

Interpellation urgente de M. Grégoire Junod (Soc.) et consorts : « Bons de transport pour les personnes à mobilité réduite : quelle solution pour 2006 ? »²³

Le président : – Monsieur l'interpellateur, je vous prie de lire votre interpellation urgente.

²³Cf. *supra*, p. 916.

Développement

M. Grégoire Junod (Soc.) : – Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, vu l'heure tardive, je vais faire une lecture rapide.

Le 7 juin dernier, le Conseil communal adoptait le rapport préavis 2005/03 sur le subventionnement par la ville de Lausanne des courses de loisirs des personnes à mobilité réduite. Il s'agissait alors d'accepter la mise en place d'un nouveau système mis en place à l'initiative du Service cantonal des assurances sociales et de l'hébergement (SASH). Une carte de légitimation définit dorénavant le mode de transport requis : soit un véhicule spécialement adapté, soit un taxi ou les transports en commun. L'objectif de ce nouveau système était bien entendu de diriger les personnes à mobilité faiblement réduite vers les taxis plutôt que vers les véhicules de Transport Handicap Vaud (THV), beaucoup plus onéreux.

Deux catégories d'usagers ont alors été définies : d'une part les personnes à mobilité fortement réduite qui doivent continuer à être transportées dans un véhicule de THV ; d'autre part les personnes à mobilité faiblement réduite anciennement utilisatrices de THV et qui peuvent dorénavant utiliser un taxi.

Pour les premières, rien n'a changé ; il a été décidé de continuer à subventionner 120 courses de transport de loisirs par année aussi bien pour les personnes vivant à domicile que pour celles qui sont en institution, comme le Conseil communal l'avait souhaité en décembre 2002 en acceptant alors un amendement au budget de notre collègue Andrea Egli.

Pour la seconde catégorie, la Municipalité a décidé de subventionner en 2005...

Le président : – Excusez-moi. Un peu de silence, s'il vous plaît. Ce n'est pas encore terminé. On ira jusqu'au bout, je vous assure.

M. Grégoire Junod (Soc.) : – Merci. La Municipalité a décidé de subventionner en 2005 un nombre de courses de taxis égal au nombre de courses effectuées auparavant avec THV avec dans tous les cas un droit minimum à 30 courses.

Ce plafond à trente courses par année, à l'exception des « droits acquis », a été mis en place pour éviter une explosion des coûts liés à un supposé recours plus fréquent au taxi, plus simple à commander qu'un véhicule de THV. Parallèlement les personnes à mobilité faiblement réduite qui n'ont jamais été des ayants droit de THV au cours des années précédentes ne peuvent prétendre cette année à une quelconque prise en charge par la ville de leurs courses de loisirs. Les « nouveaux handicapés à mobilité réduite » – pour utiliser cette expression – n'ont donc droit à aucun bon de transport. Même si le préavis 2005/03 a été adopté à une large majorité, cette inégalité de traitement a fait l'objet de passablement de critiques.

La directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement avait alors annoncé, comme cela était indiqué dans le préavis, qu'une évaluation serait effectuée au cours de cette année et que les prestations pourraient cas échéant, sur la base des expériences faites en 2005, être élargies en 2006 à l'ensemble des personnes à mobilité faiblement réduite.

Nous arrivons maintenant à la fin de l'année 2005 et nous aimerions connaître d'une part l'état de la situation actuelle, et d'autre part, les intentions de la Municipalité pour l'année 2006. Dès lors, je pose les questions suivantes à la Municipalité:

- I. Quel bilan général la Municipalité de Lausanne tire-t-elle du nouveau système mis en place en 2005 dans la région lausannoise?
- II. La qualité de la prise en charge des personnes à mobilité faiblement réduite est-elle assurée dans les taxis lausannois? La formation donnée aux chauffeurs est-elle suffisante? La Ville a-t-elle dû faire face à d'éventuelles plaintes d'usagers quant à la qualité de la prise en charge?
- III. Combien de personnes sont aujourd'hui au bénéfice d'une carte de légitimation leur attribuant les taxis comme transporteur? Quel pourcentage des anciens usagers de THV a-t-il été réorienté vers les taxis?
- IV. Pour 2005, la Municipalité a fixé un droit minimum à 30 courses de taxi pour les personnes à mobilité faiblement réduite. Ce nombre s'est-il révélé suffisant? La Ville a-t-elle dû faire face à des demandes pour des courses supplémentaires? Cas échéant, quel sort leur a-t-il été réservé?
- V. Quelle est l'évolution des dépenses pour 2005?
- VI. Si le dispositif avait été élargi à l'ensemble des personnes à mobilité faiblement réduite en 2005, combien de personnes supplémentaires auraient été concernées? Peut-on chiffrer le surcoût que cela aurait occasionné?
- VII. Au vu des expériences menées jusqu'à ce jour, la Municipalité envisage-t-elle de modifier le catalogue des prestations à court ou à moyen terme?

Voilà, je remercie la Municipalité pour ses réponses.

Le président: – Est-ce que la Municipalité répond ce soir? C'est le cas. La parole est à M^{me} la directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement.

Réponse de la Municipalité

M^{me} Silvia Zamora, municipale, directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement: – Dans son interpellation urgente de ce jour, M. Junod a rappelé les dispositions

prévues par le préavis 2005/03 sur le subventionnement des courses de loisirs des personnes à mobilité réduite²⁴. Ce préavis a été adopté par votre Conseil à une large majorité. Il relève que la Municipalité avait annoncé qu'une évaluation serait effectuée pendant une année et que c'est sur cette base qu'il pourrait être décidé d'étendre ou non les prestations à l'ensemble des nouveaux cas. M. Junod souhaite être renseigné dès maintenant sur le bilan qu'on peut tirer du fonctionnement du nouveau système.

Avant de répondre aux questions de l'interpellateur, il est utile de rappeler brièvement comment fonctionne le système. L'Etat de Vaud oriente désormais les personnes handicapées pour leurs courses vers un transporteur agréé, Transport Handicap Vaud (THV) ou Intertaxis, sur la base d'une évaluation de leur mobilité réalisée par l'Organisme médico-social vaudois (OMSV). Les Communes de la région lausannoise, dont Lausanne, ont décidé de reconnaître les évaluations de l'OMSV pour les courses de loisirs qu'elles subventionnent. Les Communes précitées subventionnent traditionnellement les courses effectuées au moyen d'un véhicule spécialement adapté et non les courses effectuées en taxi. Elles ont cependant admis de subventionner dès le début 2005 les courses effectuées par des usagers de THV redirigées vers Intertaxis, cela dans le cadre d'une expérience pilote prenant fin début 2006.

Ceci étant rappelé, la Municipalité répond comme suit aux questions posées.

1. *Quel bilan général la Municipalité de Lausanne tire-t-elle du nouveau système mis en place en 2005 dans la région lausannoise?*

L'intégration effective de la Compagnie Intertaxis SA au rang des transporteurs agréés par la Ville a débuté au mois de mars 2005. Nous n'avons donc aujourd'hui que six mois de recul. Le bilan général est positif en ce sens que la mobilité des personnes handicapées est désormais évaluée par des professionnels selon des critères constants, identiques pour les courses médicales et pour les courses de loisirs, et que cette évaluation permet d'attribuer à chaque usager concerné le moyen de transport adapté à sa situation. Nous regrettons seulement que la compagnie Intertaxis ne respecte pas, sur certains points, la convention conclue avec les Communes participant à l'expérience pilote. Certaines courses ne sont en effet facturées qu'avec plusieurs mois de retard et les explications demandées par le Service social sur certaines courses, dont le coût paraît exagéré, n'ont pas été fournies.

2. *La qualité de la prise en charge des personnes à mobilité faiblement réduite est-elle assurée dans les taxis lausannois? La formation donnée aux chauffeurs est-elle suffisante? La Ville a-t-elle dû faire face à d'éventuelles plaintes d'usagers quant à la qualité de cette prise en charge?*

²⁴BCC 2005-2006, T. I (N° 2), pp. 126 ss.

Intertaxis a dispensé à ses chauffeurs, en mai 2004, une formation assurée par des ergothérapeutes de l'OMSV. Celle-ci poursuivait les objectifs suivants :

- cerner les éléments qui suscitent une attention particulière dans la prise en charge de la personne à mobilité réduite ;
- savoir comment aider ou guider une personne à mobilité réduite et l'installer dans le véhicule ;
- connaître le matériel utilisé pour les personnes à mobilité réduite ;
- connaître quelques principes de communication avec une personne mal voyante ou mal entendante ;
- connaître les outils mis en place pour le programme de promotion des transports des personnes à mobilité réduite du grand Lausanne, carte de légitimation et quittance.

Moyens : démonstration et utilisation du matériel, exercices en situation, jeux de rôle pour l'exemple pratique, discussion autour des pratiques et des expériences.

Le Service social n'a pas reçu de plainte d'usagers concernant la prise en charge par Intertaxis. Il ne peut cependant exclure que des prises en charge aient pu être assurées par des chauffeurs non agréés, notamment lorsque les usagers n'ont pas utilisé le numéro spécial mis à leur disposition mais le numéro ordinaire de la compagnie. Enfin, il faut signaler que les éventuelles plaintes ont été recensées par les Centres médico-sociaux (CMS) et l'OMSV – a priori elles concernent aussi bien les courses médicales que les courses de loisirs – et qu'elles seront traitées dans le cadre de l'évaluation du projet pilote.

3. Combien de personnes sont aujourd'hui au bénéfice d'une carte de légitimation leur attribuant les taxis comme transporteur ? Quel pourcentage des anciens usagers de THV a-t-il été réorienté vers les taxis ?

C'est le nombre de personnes au bénéfice d'une carte de légitimation. A Lausanne, 160 personnes handicapées se sont vues attribuer une carte de légitimation leur désignant Intertaxis comme transporteur, dont 90 anciens usagers de THV. Sur ces 90 anciens usagers de THV réorientés vers les taxis, 56 remplissaient les conditions posées par la Ville de Lausanne pour bénéficier des droits acquis ; 23,5% de l'ensemble des usagers de THV ont été orientés vers les taxis.

4. Pour 2005, la Municipalité a fixé un droit minimum à 30 courses taxi pour les personnes à mobilité faiblement réduite. Ce nombre s'est-il révélé suffisant ? La Ville a-t-elle dû faire face à des demandes pour des courses supplémentaires ? Cas échéant, quel sort leur a-t-il été réservé ?

Le nombre de bons attribué à chaque usager réorienté vers Intertaxis a été calculé au prorata du nombre de courses effectuées par lui chez THV, entre le 1^{er} janvier 2003 et le

15 octobre 2004. Dès lors, certains usagers étant devenus tardivement usagers de THV, se sont vus attribuer le nombre minimum de bons, soit 30 pour une année civile complète. Sur les 56 usagers aux droits acquis ayant fait la demande de bons pour courses de loisirs chez Intertaxis, dix ont demandé ultérieurement des bons supplémentaires. Après examen de chaque cas particulier, le Service social a accédé à leur demande.

5. Quelle est l'évolution des dépenses pour 2005 ?

L'évolution des dépenses 2005 du Service social au titre du subventionnement des courses de loisirs des personnes handicapées est liée aux décisions prises en 2004. Soit :

- augmentation du prix facturé par THV pour la prise en charge de Fr. 15.- à Fr. 21.- par course, suite à la suppression de la subvention de l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS) ;
- augmentation de la participation de l'utilisateur de Fr. 2.40 à Fr. 2.60, suite à l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs tl ;
- orientation d'une partie des usagers de THV vers Intertaxis.

Ces décisions entraînent l'évolution suivante des coûts en 2004 : jusqu'à septembre : Fr. 305'572.-. Et pour 2005, jusqu'en septembre : Fr. 373'723.50. Si l'on procède à une projection des dépenses 2005 sur la base des neuf premiers mois, on constate que les dépenses s'élèveront probablement à Fr. 498'298.-, ce qui correspond au montant budgété de Fr. 500'000.-.

6. Si le dispositif avait été élargi à l'ensemble des personnes à mobilité faiblement réduite en 2005, combien de personnes supplémentaires auraient été concernées ? Peut-on chiffrer le surcoût que cela aurait occasionné ?

Il n'est pas possible pour l'instant de chiffrer précisément le surcoût qu'aurait occasionné l'élargissement de la subvention des courses de loisirs à l'ensemble des usagers orientés vers Intertaxis, nouveaux usagers compris. La prestation n'est pas encore très connue d'une part, et l'évaluation de l'ensemble des personnes concernées n'est pas encore achevée d'autre part. A fin septembre, on peut estimer que pour 2005 le surcoût aurait été de l'ordre de Fr. 30'000.- au minimum ; pour 2006, sur ces mêmes bases, il serait de Fr. 40'000.- au minimum. Ces chiffres sont encore provisoires, notamment en raison des problèmes de facturation rencontrés par la société Intertaxis que j'ai évoqués dans la réponse à la première question.

La Municipalité rappelle en outre que la Ville de Lausanne participe actuellement à une expérience pilote qui fera l'objet d'une évaluation associant tous les partenaires intéressés, l'Etat, les Communes du grand Lausanne, l'OMSV et les transporteurs, durant le premier trimestre 2006. Le Service social est bien entendu représenté au sein du comité de pilotage de l'expérience pilote.

7. *Au vu des expériences menées jusqu'à ce jour, la Municipalité envisage-t-elle de modifier le catalogue des prestations à court ou à moyen terme?*

La Municipalité entend revoir le catalogue des prestations à moyen terme, soit après l'évaluation prévue par l'ensemble des partenaires concernés. Elle entend aussi attendre le choix de l'Etat de Vaud concernant le transport agréé en 2006 et les années suivantes, compte tenu des difficultés rencontrées avec Intertaxis. Elle peut envisager un élargissement de la subvention des courses de loisirs à l'ensemble des usagers orientés vers les taxis, élargissement éventuellement assorti d'une légère réduction du nombre maximum de courses subventionnées, par exemple à 90 courses par année. C'est l'option prise par la Commune de Renens. Elle peut enfin envisager d'autres modifications du catalogue des prestations, éventuellement d'autres définitions des cercles de bénéficiaires, qui tiendraient compte, par exemple, de leur situation financière. Ces modifications devront cependant suivre les lignes directrices posées par le rapport-préavis sur la politique sociale communale.

Le président: – La discussion est ouverte sur la réponse municipale.

Discussion

M. Grégoire Junod (Soc.): – Je remercie la Municipalité pour sa réponse. Je ne veux pas revenir sur toutes les questions, mais peut-être sur l'essentiel. Au vu des éléments apportés, l'explosion des dépenses que la Ville de Lausanne craignait au moment où le nouveau système a été mis en place n'a pas eu lieu. On aura, semble-t-il, un budget 2005 conforme à ce qui avait été prévu. Donc l'attrait supplémentaire par la mise en place des taxis ne s'est pas produit. J'ai le sentiment qu'on devrait aujourd'hui profiter de cette expérience – c'était aussi le sens de la démarche. Le préavis a été accepté, en tout cas par une bonne partie d'entre nous, à l'époque, précisément parce qu'il y avait une période pilote. On devrait profiter de l'occasion et de cette expérience pour casser ce qu'il faut bien appeler une inégalité de traitement, puisque les nouveaux handicapés, c'est-à-dire les personnes qui n'étaient anciennement pas usagers de THV et qui sont à mobilité faiblement réduite, n'ont aujourd'hui droit à rien. Il y a là, clairement, une inégalité de traitement entre ces personnes et celles qui utilisaient anciennement THV. Cette inégalité doit être corrigée. On craignait que ça n'engendre des coûts excessifs. Or on se rend compte que pour 2005, ça aurait occasionné environ Fr. 30'000.– de coûts supplémentaires, Fr. 40'000.– nous dit-on pour 2006. Ce sont, à mon sens, des dépenses raisonnables et je crois qu'il faudrait, au vu de cette expérience, élargir le dispositif à l'ensemble des personnes à mobilité faiblement réduite qui pourraient recourir à des taxis, même s'ils n'ont pas été, entre 2001 et 2004, usagers de THV. C'est pourquoi je vous propose une résolution:

Résolution:

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité élar-

gisse en 2006 son dispositif de bons de transport pour les courses de loisirs à l'ensemble des personnes à mobilité faiblement réduite.

Il s'agit ici spécifiquement des courses de loisirs. Il va de soi qu'il serait peut-être intéressant – on a déjà eu ce débat en 2002 au Conseil communal²⁵ – d'entrer en matière également à moyen terme ou à long terme, en tout cas pour les personnes de condition modeste, pour une prise en charge partielle des courses médicales puisque celles-ci ne sont remboursées qu'à 50% par les assurances maladie.

M. Fabrice Ghelfi (Soc.): – Je décline mes intérêts: je travaille dans le service que l'interpellateur a décrit tout à l'heure, le Service des assurances sociales et de l'hébergement. A ce titre, je voudrais rendre hommage à une partie des gens qui effectuent bénévolement ces transports pour des personnes à mobilité réduite. Un des éléments qui contribuent à rendre le coût global supportable par la collectivité est le fait qu'entre un quart et un tiers de ces transports sont assurés par des bénévoles. A Lausanne, différentes associations sont impliquées, notamment la Croix-Rouge vaudoise. Il est juste de le dire à cette tribune. Ces bénévoles ne font pas partie du système des bons communaux, puisque leur prestation est offerte gracieusement. Leur institution ou leur association sont subventionnées pour les activités d'encadrement et de formation, mais elles assurent gratuitement cette prestation. Elles n'ont donc pas besoin de la faire payer aux personnes par le biais des bons communaux; pour le moment en tout cas ces groupes bénévoles n'ont pas l'intention d'aller dans ce sens. Mais comme ils représentent une part importante de l'offre de prestations, je pense qu'il convenait de les citer à cette tribune ce soir.

M. Daniel Péclard (VDC): – Je suis un peu néophyte dans cette assemblée. Ça ne m'empêche pas de me poser certaines questions. Je me demande pourquoi on dépose des interpellations urgentes et pourquoi le Bureau accepte des interpellations urgentes pour des motifs qui ne me paraissent pas requérir l'urgence. La motion concernant le quartier du Maupas a déclenché une discussion de plus de trois quarts d'heure, pour quelque chose – cette modification de circulation – qui n'est en place que depuis quelques jours et dont on n'a pas encore pu mesurer les effets. La seconde interpellation, ou motion, ou postulat, je ne sais pas comment l'appeler, dont on vient de débattre – dont je ne nie pas que ce soit utile ni que ce soit une question intéressante – ne me semble pas non plus requérir l'urgence. Ce que je constate, simplement, c'est qu'à cause de ces deux «postulats» urgents, nous n'avons pas pu traiter trois points de l'ordre du jour: un rapport-préavis et deux préavis qui me semblent plus pressants puisque la Municipalité les avait mis à l'ordre du jour. Je lance donc un appel pour qu'on évite de déposer sans arrêt des interpellations pour des questions qui ne sont pas pressantes.

²⁵BCC 2002, T. II, pp. 869-874.

M^{me} Sylvianne Bergmann (Les Verts): – J'étais intervenue il y a deux ou trois ans – je ne me souviens plus quand ce problème était apparu au Conseil – concernant la suppression de la participation de la Commune pour certaines catégories de personnes à mobilité réduite. Il avait fallu lutter pied à pied pour remettre en place certaines prestations qui avaient été – ne disons pas indûment – mais qui avaient été supprimées contrairement à un préavis du Conseil communal qui les instaurait.

Je suis persuadée que M. Junod a parfaitement raison, mais je n'arrive pas à me prononcer de façon claire sur sa résolution. Il vise toute une catégorie de personnes qui auraient besoin de certaines prestations et qui y échapperaient. Là, en quelques minutes, il faudrait voter une résolution qui n'est d'ailleurs pas contraignante. Je pense qu'il aurait mieux fait de déposer une interpellation normale qui nous permette d'étudier la situation et de nous prononcer en conséquence. Je ne doute pas que M. Junod ait raison, mais comme ça, rapidement, je n'en comprends pas bien les tenants et aboutissants. Peut-être faudrait-il pérenniser par un préavis, une fois que cette expérience pilote sera terminée, certaines prestations en faveur des personnes qui n'ont droit à rien. Et qui en auraient besoin.

M. Grégoire Junod Soc.): – Très rapidement. L'urgence a été demandée parce qu'on nous avait promis une évaluation au cours de l'année 2005 et d'éventuelles décisions pour 2006. On approche de la fin de l'année 2005. C'est le sens de la démarche. Ensuite, c'est évidemment au Bureau de statuer.

Maintenant, sur le sens: vous dites «une certaine catégorie d'usagers». L'idée est de rétablir un droit égal pour tout le monde, y compris les nouveaux handicapés. C'est aussi simple que ça. Il ne s'agit pas de reprendre le débat sur les courses médicales. Il s'agit simplement de dire que pour les courses de loisirs il faut que les droits soient égaux pour tous, aussi bien pour ceux qui étaient anciennement utilisateurs de THV que pour ceux qui ne l'ont jamais été, mais qui aujourd'hui ont une carte de légitimation. Ils devraient avoir droit, comme les autres, à un minimum de courses prises en charge aux conditions octroyées par la Commune, Fr. 2.60. C'est le sens de cette résolution, afin qu'on puisse donner une orientation sur ce qu'il faut faire à partir de 2006 à Lausanne.

M^{me} Silvia Zamora, municipale, directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement: – La Municipalité ne s'oppose pas du tout à une réévaluation de la situation, puisque c'est elle-même qui l'a annoncée dans un préavis. Je ne vais donc pas intervenir ce soir contre cette résolution, ni prolonger le débat. Toutefois, je tiens à rétablir une image ternie, dirais-je, de la Municipalité, qui émane des interventions de quelques personnes ici ce soir. On nous dit qu'on fait des inégalités de traitement, M^{me} Bergmann nous dit qu'il a fallu se battre «pied à pied» pour rétablir des situations qui étaient contraires à un préavis précédent... Vous avez tort, M^{me} Bergmann. Relisez le préavis, je vous

l'envoie volontiers si vous ne l'avez plus. Vous pouvez hocher la tête! Je vous enverrai ce préavis qui établissait le principe des bons de transport pour les personnes à mobilité réduite et qui précisait justement que ces bons étaient réservés aux courses de loisirs et non aux courses médicales des personnes vivant à domicile et non en EMS. La Municipalité est intervenue pour resserrer le cercle des bénéficiaires précisément pour revenir à ce que le Conseil communal avait décidé! Nous apercevons que ce préavis avait été appliqué avec une rigueur assez moyenne, la Municipalité a décidé de revenir à ce que le Conseil communal avait souhaité. C'est ce que vous pourrez lire dans ce préavis. Le débat a en effet eu lieu lors du budget – je ne me souviens plus, il y a deux ans, il y a trois ans maintenant je crois – et le Conseil s'est rallié à la vision de la Municipalité pour les courses médicales, puisqu'il n'y avait pas de préjudice pour les usagers. On ne leur supprimait pas les courses médicales, la prestation elle-même, on disait que c'étaient les assurances maladie qui devaient les payer. Et c'est ce qui se passe aujourd'hui: les assurances maladie paient. Vous admettez, alors que vous nous demandez de la rigueur dans la gestion des deniers publics, qu'il serait particulièrement stupide que la Ville paie des bons de transport pour des courses qui doivent être prises en charge par les assurances. C'est ce que nous avons cherché à faire et non pas à créer des inégalités et des injustices sociales.

Quant à la question du domicile, le Conseil a décidé qu'il revenait sur sa décision du précédent préavis, qu'il souhaitait que ce soit aussi payé pour les personnes en EMS. La Municipalité s'est inclinée, comme elle le fait devant les votes du Conseil. Aujourd'hui, on paie également les courses de loisirs des personnes en EMS. Voilà la situation.

Quant à aujourd'hui, on fait exactement ce qu'on a annoncé dans ce préavis dont je rappelle qu'il a été soutenu par une large majorité. Nous n'avons pas exclu une catégorie de personnes, nous avons simplement dit que pour les nouveaux bénéficiaires qui s'annoncent, nous vous demandions, comme dans les autres communes, en coordination avec l'Etat, un moratoire, le temps de procéder à une évaluation – je l'ai dit tout à l'heure, on a six mois de recul maintenant. Cette évaluation sera faite l'année prochaine et la Municipalité entend bien se conformer aux résultats de cette évaluation. Si elle s'aperçoit – cela va dans le sens de la résolution – qu'il y a peu de conséquences financières, ou moins qu'elle ne l'imaginait, il n'est pas exclu qu'elle rétablisse les choses ou qu'elle admette ces nouveaux bénéficiaires.

C'est tout, ça n'est pas plus, ça n'est pas moins. Il n'y a pas de quoi polémiquer, mais si on dit des choses qui ne correspondent pas tout à fait à la réalité... – je vois une main qui se lève – je me verrai obligée de redemander la parole.

M^{me} Andrea Egli (POP): – Lorsque nous avons voté le dernier préavis sur cette question, le POP avait annoncé qu'il l'acceptait, mais aussi qu'il reviendrait lors du budget

2006 pour réinstaurer ce droit en faveur des personnes orientées vers un taxi, c'est-à-dire les nouveaux qui n'étaient pas encore pris en compte par le préavis. Madame Zamora, vous avez dit que la Municipalité comptait rétablir ce droit... – bon, alors vous me direz ce que vous avez dit – et si vous le rétablissez, je voudrais savoir par quelles voies vous comptez le faire: un crédit supplémentaire, la Commission des finances? Comment?

M^{me} Silvia Zamora, municipale, directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement: – C'est à la Sécurité sociale que se traitent les questions liées à Transport Handicap et non à Administration générale et finances. Ce que j'ai dit, et je le répète – si M. le syndic veut bien me laisser la parole – je répète ce que j'ai dit, qui correspond simplement à ce que j'avais annoncé à l'époque. L'évaluation est en cours. Ses résultats nous indiqueront la voie à suivre. Si la situation reste ce qu'elle est aujourd'hui – c'est-à-dire qu'au bout de six mois on constate que les conséquences ne sont pas si importantes qu'on l'imaginait d'après des observations faites par d'autres Villes – il n'est pas du tout exclu qu'on admette les nouveaux dans le système des bons de transport. Si on observe une explosion des coûts dans les deux mois qui viennent, l'évaluation en tiendra compte, on en informera le Conseil et on expliquera pourquoi les choses se sont faites de cette manière.

Quant à savoir par quel moyen on viendra pour demander l'argent si nécessaire – puisque effectivement si on prend cette décision l'argent manquera au budget 2006 tel qu'il est conçu aujourd'hui – ça dépendra du montant et de ce que le Conseil fait. La Municipalité ne va pas amender le budget 2006. Si votre Conseil décide de le faire, la discussion aura lieu à ce moment-là. S'il ne se passe rien au moment du budget, j'imagine que la Commission des finances en débattrait. Effectivement il n'y a pas d'autre moyen que celui-là.

Le président: – Merci. Je crois que je peux vous faire voter sur la résolution de M. Junod. Je vous la lis:

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité élargisse en 2006 son dispositif de bons de transport pour les courses de loisirs à l'ensemble des personnes à mobilité faiblement réduite.

Celles et ceux qui acceptent cette résolution lèvent la main. Avis contraires? Quelques-uns. Abstentions? Quelques-unes aussi. A une très nette majorité cette résolution a été acceptée. Cet objet est liquidé.

Le Conseil communal de Lausanne,

- vu l'interpellation urgente de M. Grégoire Junod et consorts: «Bons de transport pour les personnes à mobilité réduite: quelle solution pour 2006?»;
- ouï la réponse municipale;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

adopte

la résolution de l'interpellateur, disant:

«Le Conseil communal de Lausanne souhaite que la Municipalité élargisse en 2006 son dispositif de bons de transport pour les courses de loisirs à l'ensemble des personnes à mobilité faiblement réduite.»

Le président: – Je vous remercie d'avoir eu la patience d'assister à cette séance jusqu'au bout, particulièrement les membres de LausanneEnsemble qui ont été assez démocrates pour rester. Merci.

La séance est close à 23 h.

La rédactrice
Diane Gilliard
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