

Bulletin du

**Conseil communal**

Lausanne

N<sup>o</sup> 13/I

Séance du mardi 7 février 2006, première partie

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

**Sommaire**

Ordre du jour . . . . .	351
Ouverture de la séance . . . . .	354

**Divers :**

Election complémentaire d'un suppléant à la Commission permanente de recours en matière d'impôt communal en remplacement de M. Pierre Dallèves (Lib.) . . . . .	361
---	-----

**Communication :**

Décès de M. Georges Peters, ancien conseiller communal, ancien député . . . . .	354
---	-----

**Lettre :**

Demande d'urgence de la Municipalité pour les préavis N <sup>os</sup> 2005/18, 2005/61, 2005/76, 2005/78, 2005/80, 2005/81 (Municipalité) . . . . .	354
---	-----

**Questions :**

N <sup>o</sup> 37 «Bandes dessinées et politique d'achat de la Ville» (M. Alain Hubler) . . . . .	355
N <sup>o</sup> 41 Question N <sup>o</sup> 41 de M <sup>me</sup> Evelyne Knecht (M <sup>me</sup> Evelyne Knecht) . . . . .	356

**Interpellations :**

1. «En ville sans ma voiture» à Lausanne le 22 septembre 2006 (M <sup>mes</sup> Adèle Thorens et Florence Germond). <i>Dépôt</i> . . . . .	361
2. «Ville de Lausanne: collectivité publique ou société d'assurance?» (M. Olivier Martin). <i>Dépôt</i> . . . . .	361
3. «La pollution atmosphérique n'est pas une fatalité. Des mesures urgentes s'imposent» (POP & Gauche en mouvement). <i>Dépôt</i> . . . . .	361
4. «Pour un air plus sain à Lausanne» (M <sup>me</sup> Sylvie Favre et consorts). <i>Dépôt</i> . . . . .	361
5. «Smog hivernal: dans l'atmosphère et dans les institutions» (M. Jean-Yves Pidoux et consorts). <i>Dépôt</i> . . . . .	361

**Pétition :**

«Non à la démolition du Foyer du soldat» (Groupement des habitants du quartier de la Violette, Société de développement du Nord [402 signatures]). <i>Dépôt</i> . . . . .	358
---	-----

**Postulats :**

1.	«Ville de Lausanne, interface pour l'apprentissage» (M. Serge Segura). <i>Dépôt</i> . . . . .	360
2.	«Assurer la mixité, c'est aussi... permettre l'accès à l'acquisition de logements pour ceux qui le demandent» (MM. Charles-Denis Perrin et Marc-Olivier Buffat). <i>Dépôt</i> . . . . .	361
3.	«Lausanne a mal à son air pur, plaidoyer pour un plan général climatique PGC» (M. Charles-Denis Perrin). <i>Dépôt</i> . . . . .	361

<b>Questions orales</b> . . . . .	362
-----------------------------------	-----

**Préavis :**

N° 2006/2	Admissions à la bourgeoisie de Lausanne (Administration générale et Finances) . . . . .	365
	<i>Rapport</i> de M. Pierre Santschi, président de la Commission permanente des naturalisations ad hoc, rapporteur . . . . .	429
	<i>Résultat du scrutin</i> . . . . .	430
N° 2005/18	«La Société anonyme La Maison Ouvrière «B» SA. Prolongation de la durée de deux droits distincts et permanents de superficie» (Sécurité sociale et Environnement) . . . . .	439
	<i>Rapport photocopié</i> de M. Thomas Schlachter, rapporteur . . . . .	442
	<i>Discussion</i> . . . . .	443
N° 2005/61	Construction d'une station de remplissage pour véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant (GNC) (Services industriels) . . . . .	444
	<i>Rapport photocopié</i> de M. Gilles Meystre, rapporteur . . . . .	450
	<i>Discussion</i> . . . . .	450
N° 2005/76	Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne. «Entretien 2006» (Travaux, Administration générale et Finances, Services industriels, Sécurité publique, Sécurité sociale et Environnement, Culture, Sports, Patrimoine) . . . . .	453
	<i>Rapport photocopié</i> de M <sup>me</sup> Isabelle Truan, rapportrice . . . . .	487
	<i>Discussion</i> . . . . .	489
N° 2005/78	Métro m2 et Réseau tl 08 – Réaménagement des espaces publics. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour. Réponse à la motion de M <sup>me</sup> Magali Zuercher (Travaux, Sécurité sociale et Environnement) . . . . .	494
	<i>Rapport photocopié</i> de M. Philippe Martin, rapporteur . . . . .	522
	<i>Discussion générale</i> . . . . .	525

# Ordre du jour

13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> séances publiques à l'Hôtel de Ville,  
le 7 février 2006 à 18 h 00 et 20 h 30, et le 8 février 2006 à 00 h 05

## A. OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Communications.
2. Election complémentaire d'un suppléant à la Commission permanente de recours en matière d'impôt communal en remplacement de M. Pierre Dallèves (Lib.).

## B. QUESTIONS ORALES

## C. RAPPORTS

3. *Préavis N° 2006/2*: Admissions à la bourgeoisie de Lausanne. (AGF). COMMISSION DES NATURALISATIONS AD HOC.
4. *Motion de M<sup>me</sup> Solange Peters* demandant la mise en place d'un espace de consommation de stupéfiants («local d'injection») en ville de Lausanne. (SSE). DIANE GILLIARD.
5. *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.
6. *Initiative de M<sup>me</sup> 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.
7. *Préavis N° 2005/45*: Création de 3000 nouveaux logements à Lausanne. (SSE, AGF, CSP, Trx, SP, EJE, SI). ISABELLE TRUAN.
8. *Pétition de M. Hernan Vargas et consorts (1007 sign.)* pour une «Maison des cultures» à Lausanne. (CSP). COMMISSION DES PÉTITIONS.
9. *Préavis N° 2005/61*: Construction d'une station de remplissage pour véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant (GNC). (SI). GILLES MEYSTRE.
10. *Postulat de M<sup>me</sup> 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.

11. *Postulat de M<sup>me</sup> Claire Attinger Doepper* pour favoriser les mesures d'insertion en faveur des jeunes à l'aide sociale. (SSE). JACQUES BONVIN.

12. *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.

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

14. *Préavis N° 2005/76*: Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne. «Entretien 2006». (Trx, AGF, SI, SP, SSE, CSP). ISABELLE TRUAN.

15. *Rapport-préavis N° 2005/78*: Métro m2 et Réseau tl 08 – Réaménagement des espaces publics. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour. Réponse à la motion M. Zuercher. (Trx, SSE). PHILIPPE MARTIN.

16. *Rapport-préavis N° 2005/80*: Stratégie du Service multimédia. Réponse à la motion J.-C. Bourquin et consorts. (SI). DENIS PACHE.

17. *Rapport-préavis N° 2005/81*: Construction d'un centre intercommunal de logistique de gestion des déchets. Création d'un réseau de déchetteries de quartier. Demande de crédit d'investissement du patrimoine administratif. Réponses aux motions S. Favre et C. Maier. (Trx). MICHELLE TAUXE-JAN.

## D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX

### INITIATIVES

18. *Projet de règlement de M. Alain Hubler*: «Des droits syndicaux pour les employé-e-s de la Ville». (8<sup>e</sup>). DISCUSSION PRÉALABLE.

19. *Postulat de M. Philippe Mivelaz* pour un plan de densification durable et de qualité. (10<sup>e</sup>). DISCUSSION PRÉALABLE.

20. *Postulat de M<sup>me</sup> Christina Maier*: «Turbo-mesures pour les véhicules moins polluants à Lausanne!» (12<sup>e</sup>). DISCUSSION PRÉALABLE.

## INTERPELLATIONS

**21. Interpellation de M. Fabrice Ghelfi:** «Agglomération: quelle consultation et quid d'éventuelles nouvelles propositions?» (2<sup>e</sup>). [AGF]. DISCUSSION.\*

**22. Interpellation de M. Alain Hubler:** «Quelle démocratie pour quelle agglomération?» (7<sup>e</sup>). [AGF]. DISCUSSION.\*

**Prochaines séances:** 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: Jean-Christophe Bourquin  
Le secrétaire: Daniel Hammer

## POUR MÉMOIRE

### I. RAPPORTS

**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 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 Initiative de M<sup>me</sup> 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<sup>me</sup> 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 Rapport-préavis N° 2005/49:** Horaires des magasins. Réponse aux motions de M<sup>me</sup> 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.

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

**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° 2005/63:** 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 Préavis N° 2005/72 bis:** Avenue de Cour. Réaménagement de la chaussée et des trottoirs. Renouvellement des conduites industrielles. (Trx, SSE, SI). MICHELLE TAUXE-JAN.

**22.11 Préavis N° 2005/77:** Vente de parcelles propriété de la Commune à Montblesson et Vers-chez-les-Blanc. (CSP). ROLAND OSTERMANN.

**22.11 Pétition de M. A. Huber et consorts (172 sign.):** «Non aux antennes sur l'église Sainte-Thérèse!» (Trx). COMMISSION DES PÉTITIONS.

**22.11 Pétition des Amis de la Cité, du Groupe des habitants du quartier Barre-Vallon-Industrie et consorts (4648 sign.):**

\* Développement et réponse envoyés aux conseillers communaux.

«Sauvez les anciennes écuries et magasins de la Ville de Lausanne ou «magasins des cultures»!» (Trx). COMMISSION DES PÉTITIONS.

**6.12** *Pétition de M. O. Moeschler et consorts (1378 sign.)* demandant le rétablissement de passages pour piétons et la mise en place de mesures d'aménagement et de modération du trafic dans la nouvelle zone 30 du quartier France–Collonges–Maupas–Beaulieu. (Trx). COMMISSION DES PÉTITIONS.

**17.1** *Rapport-préavis N° 2005/83*: PPA concernant les terrains compris entre l'avenue de la Sallaz, les parcelles N°s 3203 et 3202, l'UIOM, la forêt de Sauvabelin, le PAC N° 296, les parcelles N°s 7052 et 3429, la route de Berne, l'avenue de la Sallaz et les parcelles N°s 3423, 3422, 3421 et 3420. Radiation partielle des plans légalisés N°s 222, 433, 549 et 574. Radiation des plans légalisés N°s 619 et 443. Réponse à la pétition de l'Association radicale de la Sallaz et de l'Association des commerçants de la Sallaz. Construction de la route de contournement de la Sallaz par le chemin des Cascades. Etude d'impact sur l'environnement. Crédit d'investissement. (Trx, SSE, SI). PHILIPPE MIVELAZ.

**7.2** *Préavis N° 2005/84*: Plan de renouvellement du réseau de distribution électrique du Service de l'électricité de Lausanne (SEL). Planification des investissements. Préavis d'intention. (SI). JACQUES BONVIN.

**7.2** *Rapport-préavis N° 2005/85*: Modération du trafic dans le quartier des Fleurettes. Réponse à la pétition de M<sup>me</sup> Monique Corbaz et consorts. (Trx). FLORENCE GERMOND.

**7.2** *Préavis N° 2005/86*: Amélioration de la distribution de l'eau dans le Nord lausannois. (Trx). MAURICE CALAME.

**7.2** *Rapport-préavis N° 2005/87*: Sécurité et sentiment d'insécurité à Lausanne et réponse à la motion M. Dunant «Lausanne, ville centre... aussi la nuit!» (SP, AGF, CSP, Trx, EJE, SSE, SI). DIANE GILLIARD.

**7.2** *Pétition de M<sup>me</sup> S. Pagano Studer et consorts (604 sign.)* pour le maintien de la bibliothèque de Mon-Repos. COMMISSION DES PÉTITIONS.

**7.2** *Pétition de M. K. Gossweiler* pour des amendes d'ordre au bénéfice des préventions. COMMISSION DES PÉTITIONS.

## 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<sup>e</sup>/03). DISCUSSION.

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

**8.12.04** *Interpellation de M<sup>me</sup> Evelyne Knecht* au sujet des pétitions en suspens. (15<sup>e</sup>/04). DISCUSSION.

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

**8.11** *Interpellation de M<sup>me</sup> Céline George-Christin* au sujet de l'abandon de la gestion des réfectoires scolaires. (8<sup>e</sup>). DISCUSSION.

**8.11** *Interpellation de M. Pierre Santschi*: «Contrôle démocratique de l'automatisation des processus électoraux». (8<sup>e</sup>). DISCUSSION.

**6.12** *Interpellation de la Commission permanente de gestion, par sa présidente M<sup>me</sup> Nicole Grin*, sur la gestion du contentieux des taxis. (10<sup>e</sup>). DISCUSSION.

# Séance

du mardi 7 février 2006, première partie

**Membres absents excusés:** – M. Jean-Pierre Béboux, M. Eric Blanc, M. Jean-Louis Blanc, M. Pierre Dallèves, M. Daniel Péclard, M. Nelson Serathiuk, M<sup>me</sup> Isabelle Truan.

**Membres absents non excusés:** – M. Yves-André Cavin, M. André Gebhardt, M. Nicolas Gillard, M<sup>me</sup> Gisèle-Claire Meylan, M. Gilles Meystre, M. Jacques Pernet, M. Gianni John Schneider, M<sup>me</sup> Magali Zuercher.

Membres présents	85
Membres absents excusés	7
Membres absents non excusés	8
Effectif actuel	100

**Le président:** – Mesdames et Messieurs, le quorum est atteint, la séance est ouverte.

## Décès de M. Georges Peters, ancien conseiller communal, ancien député

### Communication

**Le président:** – Nous avons appris le décès de M. Georges Peters. Il a été membre du Conseil communal en 1978 et 1979, avant d'être élu au Grand Conseil. Il était professeur de pharmacologie à l'Université de Lausanne et, pour beaucoup d'entre nous, un exemple d'engagement et d'exigence intellectuelle et morale. Il était l'époux de M<sup>me</sup> Lise Peters, qui a été également conseillère communale, et il était le père de notre collègue Solange Peters. Afin d'honorer la mémoire du disparu et pour marquer notre solidarité avec ceux qui lui survivent, je vous demande de vous lever et d'observer un instant de silence. Merci.

Pour les autres communications, je passe la parole au secrétaire.

**M. Daniel Hammer, secrétaire:** – Tout d'abord, une demande, qui nous est parvenue en date du 2 février, par laquelle la Municipalité demande l'urgence pour les chiffres 5, 9, 14, 15, 16, 17 de l'ordre du jour.

## Demande d'urgence de la Municipalité pour les préavis N°s 2005/18, 2005/61, 2005/76, 2005/78, 2005/80, 2005/81

### Lettre

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

Lausanne, le 2 février 2006

### Séance du Conseil communal du 7 février 2006

Monsieur le Président,

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

**Ch. 5 – Préavis N° 2005/18:** «La Société anonyme La Maison Ouvrière «B» SA. Prolongation de la durée de deux droits distincts et permanents de superficie».

**Motif:** *Les travaux de construction étant terminés, il s'impose de régulariser la situation sur le plan foncier.*

**Ch. 9 – Préavis N° 2005/61:** «Construction d'une station de remplissage pour véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant (GNC)».

**Motif:** *Les bus il fonctionnant au GNC devant être livrés sous peu, il importe que la station de remplissage soit opérationnelle dans le meilleur délai.*

**Ch. 14 – Préavis N° 2005/76:** «Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne. Entretien 2006».

**Motif:** *Les commandes pour l'hiver 2006-2007 doivent pouvoir être passées suffisamment à l'avance.*

**Ch. 15 – Rapport-préavis N° 2005/78:** «Métro m2 et Réseau tl 08 – Réaménagement des espaces publics. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour. Réponse à la motion M. Zuercher.

**Motif:** *Le calendrier des travaux est lié à celui de la construction du m2.*

**Ch. 16 – Rapport-préavis N° 2005/80:** «Stratégie du Service multimédia. Réponse à la motion J.-C. Bourquin et consorts».

**Motif:** *La pression du marché exige une adaptation rapide des prestations.*

**Ch. 17 – Rapport-préavis N° 2005/81:** «Construction d'un centre intercommunal de logistique de gestion des déchets. Création d'un réseau de déchetteries de quartier. Demande de crédit d'investissement du patrimoine administratif. Réponses aux motions S. Favre et C. Maier».

**Motif:** *La réalisation des travaux est liée à la mise en exploitation du tunnel ferroviaire desservant l'usine Tridel.*

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

Au nom de la Municipalité:

Le syndic:	Le secrétaire:
Daniel Brélaz	François Pasche

**Question N° 37 de M. Alain Hubler**  
**«Bandes dessinées et politique d'achat de la Ville»**

*En marge du festival de la bande dessinée BD-FIL qui s'est déroulé à Lausanne du 2 au 4 septembre dernier, le sous-signé aimerait obtenir quelques réponses aux questions ci-dessous.*

*Lors de discussions avec des libraires spécialisés dans la bande dessinée, il apparaît que, depuis quelque temps, la Bibliothèque municipale achète les bandes dessinées directement chez les distributeurs. En ce qui concerne les planches originales, les achats qui se faisaient initialement chez les libraires de la place se sont faits en France, puis plus du tout. Ces observations amènent plusieurs questions:*

- 1) *Les achats directs chez les distributeurs sont-ils conformes aux relations commerciales qui existent entre les distributeurs et les libraires?*
- 2) *Même question pour les achats à l'étranger.*
- 3) *Il est vraisemblable que le fait de court-circuiter les libraires de la place est «économique». Cette économie est-elle chiffrée? A-t-elle été mise en balance avec le «développement durable» du petit commerce lausannois?*
- 4) *Cette pratique du court-circuit est-elle généralisée à tous les achats de la Ville?*

5) *Pourquoi la Ville n'achète-t-elle plus de planches originales, alors que la magnifique collection actuelle nécessiterait qu'elle la poursuive?*

6) *Quelles sont les pratiques des bibliothèques publiques des autres villes et du canton en matière d'achat de livres ou de planches de bandes dessinées?*

*Je vous remercie d'avance de vos réponses.*

**Réponse de la Municipalité**

Lausanne, le 25 janvier 2006

La Bibliothèque municipale développe deux fonds de bande dessinée. Le premier est destiné au prêt, à Chauderon, à la bibliothèque Jeunesse, dans les succursales et au bibliobus, soit 31'974 volumes, dont 2479 acquis dans l'année, générant 177'902 prêts (2004). Le second, dit fonds de conservation, comprend des œuvres – essentiellement des albums, mais aussi des ouvrages illustrés par des dessinateurs de BD, des couvertures de livres (plus de 34'000 volumes à fin 2005) – de la littérature secondaire (1425 vol.), et une collection comprenant des originaux (planches et dessins) – près de 1000 objets à fin 2005 – et des collectors (objets recherchés par les collectionneurs pour leur originalité ou leur rareté), acquis au fil des années selon des axes choisis et en fonction des occasions et des budgets. S'il était nécessaire au début de procéder, autant que possible, à des acquisitions dans ce secteur pour constituer une masse critique, la bibliothèque applique maintenant une politique d'achat basée sur des techniques et des supports.

Cela étant précisé, la Municipalité répond comme suit aux questions qui lui sont posées:

1. *Les achats directs chez les distributeurs sont-ils conformes aux relations commerciales qui existent entre les distributeurs et les libraires?*

Les partenaires des distributeurs (diffuseurs) sont les librairies, les chaînes du commerce des médias et les points de vente étrangers à la branche (grandes surfaces, supermarchés, kiosques, stations service). Hors de ce cercle de partenaires commerciaux, les diffuseurs sont entrés en matière pour une remise et la livraison directe à la bibliothèque.

2. *Même question pour les achats à l'étranger.*

La bibliothèque n'achète pas d'albums de BD à l'étranger. Pour compléter l'offre des libraires spécialisés de la place lausannoise, elle y acquiert par contre des originaux pour le fonds de conservation.

Elle achète chez Biblioteca, entreprise française spécialisée dans la vente de livres aux bibliothèques, des nouveautés reliées et plastifiées (environ 15% du budget d'acquisition en 2005), ce qui permet de mettre plus rapidement les

livres à disposition des lecteurs, tout en diminuant les frais de reliure et de plastifiage.

3. *Il est vraisemblable que le fait de court-circuiter les libraires de la place est « économique ». Cette économie est-elle chiffrée? A-t-elle été mise en balance avec le « développement durable » du petit commerce lausannois?*

On ne saurait parler d'un court-circuit des libraires de la place: en 2005, 48% des achats ont été effectués dans des librairies lausannoises, 35% auprès des diffuseurs, 15% auprès de l'entreprise française mentionnée plus haut et 2% auprès de divers éditeurs. Pour un budget d'acquisition de Fr. 625'000.–, les achats directs aux diffuseurs ont permis une économie d'environ Fr. 93'000.– par rapport aux prix du marché; cette économie se situe entre Fr. 62'000.– et Fr. 72'000.–, selon les pourcentages de remise négociables avec les libraires.

A budget égal, la bibliothèque, par la commande directe aux diffuseurs, peut acquérir un plus grand nombre de livres que si elle les acquérait aux conditions diverses des libraires. Grâce à cette économie, de par le volume important des collections, la Bibliothèque municipale est en mesure d'offrir à ses 27'000 lecteurs actifs l'emprunt simultané de 20 livres pour 28 jours – possibilité particulièrement exploitée dans le domaine de la BD –, de renouveler en permanence les collections de prêt et de satisfaire ainsi les lecteurs pressés de trouver à la bibliothèque les livres qui viennent de sortir, à propos desquels ils viennent de lire une critique dans la presse.

Pour atteindre un niveau d'achat équivalent en renonçant à la commande directe aux diffuseurs, le budget devrait être augmenté de 10 à 11,5%.

4. *Cette pratique du court-circuit est-elle généralisée à tous les achats de la Ville?*

Il est inexact de qualifier de court-circuit une répartition des achats entre divers types de fournisseurs.

5. *Pourquoi la Ville n'achète-t-elle plus de planches originales, alors que la magnifique collection actuelle nécessiterait qu'elle la poursuive?*

La Bibliothèque municipale a acheté moins de planches originales et autres produits dérivés pour des raisons de politique d'achat plus ciblée et d'économies. Le développement de la collection continue, notamment dans le contexte de la création de la Fondation lausannoise pour le rayonnement de la BD en 2005 et l'organisation du festival BD-FIL.

6. *Quelles sont les pratiques des bibliothèques publiques des autres villes et du canton en matière d'achat de livres ou de planches de bandes dessinées?*

Les bibliothèques des autres villes et du canton n'ont pas de fonds de conservation de bande dessinée et n'achètent pas de planches originales.

Concernant les achats en général, les pratiques et pourcentages de remise obtenus ne sont pas communiqués.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz  
La secrétaire adjointe: Danielle Hagenlocher Bolli

#### Question N° 41 de M<sup>me</sup> Evelyne Knecht

*Suite au passage de vos services et de vous-même, à plusieurs reprises, dans le quartier de la Croix-d'Ouchy, il semblerait qu'il y ait quelques inquiétudes quant à l'avenir du CPO. Afin de mieux comprendre vos intentions et savoir si ces craintes sont justifiées, je vous pose les questions suivantes:*

1. *Qu'en est-il de la réparation du toit?*
2. *Reconnaissez-vous le rôle social et culturel que joue le CPO dans le quartier?*
3. *Reconnaissez-vous le travail fait par le Centre Pluriculturel d'Ouchy pour l'ensemble de la ville?*
4. *Quelles sont les intentions de la Municipalité quant au futur du temple de la Croix-d'Ouchy et du CPO à court, moyen et long termes?*
5. *L'existence du CPO est-elle remise en question?*

#### Réponse de la Municipalité

Lausanne, le 25 janvier 2006

Destiné à fournir à la Paroisse d'Ouchy les locaux qui lui faisaient défaut à proximité du lieu de cultes, le CPO, Centre paroissial d'Ouchy, a été inauguré en avril 1969.

Il avait été financé grâce aux fonds réunis par l'association créée dans ce but, et érigé sur une parcelle communale mise à disposition pour une durée de 50 ans. Ce droit de superficie gratuit arrivera à échéance en 2017.

En 2002, l'association s'est détachée de la paroisse et a poursuivi ses activités sous le nom de Centre pluriculturel d'Ouchy, ce qui lui permettait de conserver un sigle connu et intimement lié au lieu.

La vocation socioculturelle du CPO lui a valu de bénéficier depuis 1976 d'une subvention de fonctionnement, qui est venue s'ajouter à la gratuité du droit de superficie concédée en 1967. Pour 2005, ces contributions ont représenté Fr. 158'00.00 et Fr. 68'200.00 respectivement.

Alarmés par des infiltrations dans la toiture, les responsables du CPO ont présenté aux services communaux concernés des devis pour un montant de Fr. 104'000.00 pour une première étape urgente, et Fr. 210'000.00 pour un assainissement complet. Ils se référaient pour cela à l'intervention de la Municipalité qui, en 1990, avait pris à sa charge une première réfection du toit, pour un montant de Fr. 247'000.00 (préavis N° 248, du 25 octobre 1989, décision du Conseil communal du 20 février 1990).

Simultanément, la conduite de chauffage alimentant le CPO depuis le temple de la Croix-d'Ouchy a cédé, et quelques interventions successives ont démontré qu'elle n'était plus réparable.

Devant l'ampleur des travaux à entreprendre, un groupe de travail formé de représentants du CPO et de la Direction de l'enfance, de la jeunesse et de l'éducation s'est réuni pour procéder à un état des lieux et inventorier les dommages qui pourraient encore apparaître. Il faut se représenter en effet que, faute de moyens, l'association propriétaire du bâtiment n'a jamais réalisé de travaux d'entretien.

Ces discussions ont permis de conclure que des interventions d'envergure devraient être envisagées, au niveau de l'enveloppe (façades, isolation, fenêtres), des distributions (eau, chauffage, électricité, etc.) et des locaux (cuisine et réfectoire).

Parallèlement, une réflexion était engagée sur l'avenir de l'église de la Croix-d'Ouchy. Un premier projet de réfection ayant été abandonné dans les années nonante, l'étude a été reprise en 2002. Elle a abouti à une proposition redimensionnée, mais dont le coût s'élevait tout de même à près de trois millions de francs.

La question s'est donc posée de savoir s'il était justifié de prévoir une telle somme, pour une option minimale, et ce alors qu'au terme du regroupement intervenu dans le cadre d'«Eglise à venir», la nouvelle paroisse de St-Jean dispose à proximité du temple de Montriond.

Pour discuter du sort de ces deux bâtiments, l'un et l'autre en mauvais, voire très mauvais état, situés sur une même parcelle communale, deux groupes de travail ont été constitués:

- un «groupe CPO», présidé par la cheffe du Service de la jeunesse et des loisirs, en charge des subventions au CPO et des relations avec les structures d'animations socioculturelles, auquel participent le comité du CPO et les responsables de son entretien;
- un «groupe église», présidé par le secrétaire général de la DEJE, en charge des relations avec les communautés religieuses et de l'entretien des églises protestantes et catholiques, auquel participe une délégation de la paroisse St-Jean et une représentante de la région 12 (l'arrondissement lausannois des églises protestantes).

Après avoir travaillé indépendamment à établir un état des lieux et rendu chacun leur rapport, les deux groupes poursuivent maintenant leur démarche ensemble et envisagent toutes les hypothèses possibles pour pouvoir, le moment venu, les soumettre à la Municipalité.

Ceci posé, la Municipalité répond comme suit aux cinq questions posées par M<sup>me</sup> Evelyne Knecht.

*1. Qu'en est-il de la réparation du toit?*

La Municipalité a clairement répondu qu'elle ne pouvait ni ne voulait, dans la conjoncture actuelle, entreprendre des travaux sur un bâtiment qui ne lui appartient pas, et que l'intervention financée par elle en 1990 ne pouvait être considérée comme un précédent. De son côté, l'association du CPO entend poursuivre l'exploitation du centre jusqu'en 2017, échéance du droit de superficie. C'est donc l'association qui se chargera de l'entretien de la toiture et des réparations éventuelles. Ses responsables ont indiqué qu'ils avaient passé un contrat de maintenance avec une entreprise spécialisée et qu'ils envisageraient des réparations «au coup par coup».

*2. Reconnaissez-vous le rôle social et culturel que joue le CPO dans le quartier?*

La Municipalité reconnaît pleinement le rôle social et culturel du CPO pour le quartier. C'est pourquoi elle appuie de manière très concrète cette association, en lui accordant depuis 1976 une subvention (Fr. 158'000.00 – chiffre 2005) et dès l'origine la gratuité du droit de superficie (Fr. 68'200.00 – chiffre 2005).

*3. Reconnaissez-vous le travail fait par le Centre Pluri-culturel d'Ouchy pour l'ensemble de la ville?*

La réponse à la question précédente démontre que la Municipalité apprécie pleinement la qualité du travail fourni par l'association et la direction du CPO et qu'elle a connaissance qu'une partie de ses prestations ne se limite pas au seul quartier d'Ouchy.

*4. Quelles sont les intentions de la Municipalité quant au futur du temple de la Croix-d'Ouchy et du CPO à court, moyen et long termes?*

La Municipalité attend les propositions qui seront faites par les deux groupes de travail déjà cités. Plusieurs scénarios ont été imaginés, allant de la réfection totale à la disparition pure et simple, en passant par le statu quo, l'entretien minimum ou la réaffectation. Quelle que soit la solution qui se dégagera de cette réflexion, la Municipalité a cependant clairement annoncé aux responsables de la paroisse de St-Jean qu'elle ne pourrait entretenir trois églises pour leur seule communauté et elle leur a demandé d'envisager de se concentrer sur les deux autres lieux de cultes dont ils disposent, Montriond et St-Jean de Cour. Cette information s'est faite en toute transparence, et elle a été communiquée aux paroissiens

à plusieurs reprises, lors de l'assemblée paroissiale de juin 2005 ou dans l'édition d'août 2005 du bulletin «Info-contact» distribué aux habitants intéressés par la vie de leur paroisse.

5. *L'existence du CPO est-elle remise en question?*

La Municipalité rappelle que le CPO appartient déjà à une association privée et qu'il ne lui incombe pas de décider de son existence.

Au nom de la Municipalité:

Le syndic: Daniel Brélaz  
La secrétaire adjointe: Danielle Hagenlocher Bolli

**Pétition du Groupement des habitants du quartier de la Violette, Société de développement du Nord, «Non à la démolition du Foyer du soldat» (402 signatures)**

*Dépôt*

GROUPEMENT QUARTIER DE LA VIOLETTE

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

Lausanne, le 1<sup>er</sup> février 2006

Monsieur le Président,

Les centaines de signataires de cette pétition en appellent au jugement du Conseil sur la destruction projetée du Foyer du soldat et son remplacement par un immeuble de rapport désarticulant l'urbanisme du quartier de la Violette. Cette destruction serait possible selon un plan de quartier qui ne tient pas compte de l'intérêt d'un ensemble urbain entièrement construit entre 1926 et 1930. Au contraire d'autres quartiers analogues, celui-ci n'est pas protégé.

Quelle est la situation de ce quartier?

La campagne des Bergières à l'ouest du quartier a été entièrement urbanisée avec densité en 1980 et la campagne de Beaulieu, abritant actuellement les écuries du Comptoir, verra se construire un ensemble immobilier dense de 140 logements.

Le quartier de la Violette devrait rester un poumon de verdure entre ces deux zones urbaines denses. Sa préservation donnera à l'ensemble de la zone une structure nette.

Quelle est la valeur de la Maison de la Violette, Foyer du soldat pendant un siècle?

Le dossier ci-joint décrit une maison cossue de 1883, édifiée par la générosité d'un privé et depuis gérée avec sagesse

dans le souci du bien commun. Si les innombrables soldats y ont vu leur peine allégée, c'est désormais d'autres fonctions que cette grande bâtisse en parfait état attend, pouvant accueillir, après le foyer pour enfants handicapés qu'elle abrite, une garderie par exemple. Détruire ce lieu chargé d'histoire et de bien commun serait un crime.

Qui se trouve concerné par ce projet de destruction, les voisins seulement ou l'ensemble de la population lausannoise?

Trop de destructions ont gâché notre ville entre 1960 et 1980 pour que l'on ignore qu'un urbanisme dégradé est une plaie pour la population pendant plusieurs dizaines d'années.

Cette population est attachée aux signes de son histoire et n'est pas prête à brader cet héritage sans la raison supérieure de l'intérêt général.

Les signataires de la pétition vous confient leur souci et vous sont reconnaissants de l'intérêt que vous voudrez bien lui accorder.

Veillez recevoir, Monsieur le Président, l'assurance de leurs meilleurs sentiments,

Pour le groupement:

(Signé) *Jacqueline Audemars, Olivier Bonard*

Les familles propriétaires des immeubles du quartier de la Violette, associées en groupement, déclarent faire opposition à la démolition du Foyer du soldat pour deux raisons.

1. Le Foyer du soldat, construit comme la Caserne en 1882, est un **témoin essentiel** de la vie lausannoise de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du XX<sup>e</sup> siècle. Il est une trace de la conjonction de l'organisation militaire et sociale et rappelle les efforts hygiénistes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>.

Son propriétaire actuel, le Département social romand (DSR) a assuré cette mission pendant le siècle dernier. Depuis le changement d'affectation de la caserne, il a loué la maison à une Fondation soignant des enfants. Après leur départ prévu en 2008, cette maison sera un lieu propice à accueillir une garderie, à proximité des 140 logements qui seront construits dans cette zone et à proximité du quartier Grandes-Roches et Bergières où vivent déjà des milliers de familles. Le DSR pourra ainsi poursuivre son **œuvre sociale**<sup>2</sup>, en affectant l'immeuble dont il a la charge (vente ou location) à l'accueil des enfants (crèche garderie p. ex.), domaine où les structures sont nettement insuffisantes.

2. La Maison de la Violette ouvre sur un quartier homogène de villas et de petits immeubles bâtis dans les années 20-30, auquel elle a donné son nom. La répartition des

<sup>1</sup> Voir l'annexe 1.

<sup>2</sup> Voir l'annexe 2.

immeubles, les espaces verts qui les séparent, l'emprise au sol et la hauteur des façades, l'architecture de l'ensemble et des détails, tout témoigne d'un style d'habitation urbaine de la bourgeoisie modeste de cette époque<sup>3</sup>. Plusieurs habitants sont du reste les descendants des courageux constructeurs. Un seul architecte a signé les plans d'une série de villas de 1927-28.

**Ce quartier d'une qualité architecturale et urbanistique certaine est à préserver** dans son ensemble, à l'exemple de celui des Noisetiers, à l'ouest du Comptoir, qui présente la même configuration. L'entretien parfait des immeubles témoigne de la détermination des propriétaires à les conserver.

Il est d'autant plus à préserver qu'il sera flanqué dans peu d'années d'un complexe de 140 logements construits de façon dense sur la parcelle nord du Comptoir. Sa préservation constituera **une zone verte entre les grands immeubles** qui s'étendent au loin jusqu'aux Bergières et ces futurs logements.

Jacques POGET, Françoise POGET, Jean-Louis POGET, Eliette POGET, Alfred AUDEMARS, Jacqueline AUDEMARS, Nelly ECHENARD, Véronique CASTERAS, Pierre CASTERAS, Claudia BONARD, Olivier BONARD.

#### Annexe I

##### Le Foyer du soldat de la Violette à Lausanne

L'Etablissement de la Violette fut fondée en 1881-1882 par William Barbey (1842-1914). Botaniste de renom et ingénieur, mais aussi membre de l'Eglise libre ayant des préoccupations sociales, il voulait ainsi participer à la lutte contre l'alcoolisme en finançant un restaurant qui servirait de lieu de réunion et de saines distractions aux recrues de la Caserne. Il donna le nom de «La Violette» à son établissement en référence à une nouvelle d'Urbain Olivier racontant l'histoire d'un bistrot du même nom fermé par son propriétaire excédé par sa clientèle d'ivrognes.

L'origine de ce Foyer se distingue des douze Maisons du soldat, baraques provisoires ouvertes pendant les hostilités de 14-18 par la Commission militaire des Unions chrétiennes de jeunes gens et des Sociétés de la Croix Bleue. L'initiative de sa construction précède de plus de trente ans celle des Maisons du soldat, et sa construction sous la forme d'une maison harmonieuse la rend **unique** en son genre.

Son architecture initiale (photo 1) est préservée à travers un agrandissement effectué avant 1944 (photo 2); elle est depuis lors restée identique malgré son changement d'affectation (photo 3). Actuellement cachée par son jardin (photo 4), elle est discrète et est restée inaperçue des autorités de classement cantonales.

<sup>3</sup>Voir l'annexe 3.

#### Annexe 2

##### L'usage social de la Maison de la Violette

La Fondation «Département social romand» a été créée par les Unions chrétiennes de Jeunes Gens et les Sociétés de la Croix-Bleue de Suisse romande en 1919; ces organisations avaient, rappelons-le, construit douze Maisons du soldat pendant la mobilisation de 1914-18. La Fondation avait pour mission de gérer ces Maisons et d'en créer de nouvelles. C'est ainsi qu'elle reçut en gestion le Foyer du soldat de la Pontaise, initiative antérieure de William Barbey, seul bâtiment de cette époque existant actuellement car n'étant pas une baraque comme les autres construits à la hâte pendant les hostilités.

Entre les deux guerres, le DSR développe son action auprès des civils, les régies fédérales des CFF et des PTT; il regroupe sa direction à Morges.

Dès 1950, le DSR développe la restauration d'entreprise et d'écoles ou d'Universités. La restauration des collectivités, avec un but social conservé, l'emporte désormais sur l'action sociale auprès des soldats. Dès 1979, le DSR poursuit sa mission auprès des personnes âgées.

Les années 1980 et suivantes voient l'essor du chiffre d'affaires. Dès 1992, le DSR est autorisé à se défaire de ses biens immobiliers non exploités pour la restauration. La Maison de la Violette garde cependant un but social, étant louée bon marché à la Fondation Renée Delafontaine qui y développe un foyer pionnier dans le soin aux enfants autistes. Ce foyer s'avérant trop petit pour le développement de cette activité, la Fondation renonce à son droit de préemption à 1,2 millions de francs, prix négociable, et la Maison de la Violette se retrouve sans qu'on s'y attende sur le marché immobilier libre de toute mission sociale.

En s'opposant à une promotion immobilière classique et en proposant qu'une crèche-garderie soit abritée désormais par la Maison de la Violette, le groupement du Quartier de la Violette permet au DSR de ne pas abandonner les objectifs qui ont toujours été les siens et dont on retrouve la trace évidente dans sa charte: «Maintenir vivant l'idéal hérité de nos fondateurs en nous souciant, en permanence, d'être **utiles à la communauté**».

L'enjeu financier pour le DSR impliqué par le renoncement à la vente n'est pas énorme vu le prix de vente annoncé, légèrement au-dessus du prix de préemption. Le DSR vient d'autre part d'être choisi par le Centre de congrès et d'expositions de Beaulieu, Lausanne, pour en être le restaurateur officiel, l'un des plus importants contrats de l'histoire du DSR. Dans ces conditions, conserver la Maison de la Violette pour la louer à la Ville pour y abriter une garderie serait un échange bienvenu. Rappelons qu'il n'y a pas d'aspect social à la promotion immobilière prévue qui est projetée dans un secteur où 140 logements seront construits à court terme.

Annexe 3

Le «Quartier de la Violette», 1924-1928 / 2005-10

La campagne des Bergières a cédé deux parts de ses terres dans les années 1910-1920. L'une a été construite par l'entrepreneur Rapin, à l'Ouest du Comptoir (photo 5), et ce quartier des Noisetiers a été pris en compte dans l'inventaire proposé par le Canton en 1975. Désormais la Ville a confirmé son classement et de ses bâtiments et jardins.

L'autre, au nord du Comptoir, en bordure de forêt et à côté de la campagne de Beaulieu achetée par la Ville en 1860 pour le Tir Fédéral, a été bâtie en bonne partie par les architectes R. Bonnard ou Duboux, dans une certaine unité architecturale adaptée aux besoins de chaque propriétaire. Les maisons se sont érigées entre 1924 et 1928, chacune au centre d'une généreuse parcelle qui est désormais arborisée (cadastre, document 6 et les photos de chaque maison repérée par la date du permis de construire).

C'est ainsi que depuis la petite route qui y mène, la plupart des maisons sont invisibles.

C'est selon notre hypothèse ce qui a caché le quartier à ceux qui ont fait les propositions de classement dans les années 70 puis 90.

Le plan ci-joint montre bien l'harmonie de la répartition des volumes dans ce quartier.

Le bâtiment projeté y pénétrera en coin avec sa masse et sa hauteur imposante, dont l'emprise sur le quartier est gommée sur le photomontage du géomètre pris habilement d'un point de vue en amont d'où le regard ne se porte habituellement pas sur le quartier. Le photomontage exact d'un habitant du quartier selon une vue prise depuis le sud rend mieux l'impact du nouvel immeuble sur le quartier (cf photomontage 8). (Un photomontage vu de l'ouest manque encore au dossier et serait encore plus démonstratif) Décidément, **l'immeuble prévu désarticule définitivement l'urbanisme qui a prévalu en 1924.**

Quelques photos montrent combien actuellement ce rectangle d'urbanisation ancienne constitue un poumon vert pour le quartier des Grandes Roches sur son flanc est et pour le flanc ouest du futur quartier des écuries du Comptoir (140 logements prévus). Cette bande de verdure actuellement très habitée par la faune constitue un pont entre les bandes de bois qui bordent le Comptoir, l'ancienne place d'exercice de la Caserne et la bande de bois que suit le sentier des Falaises; on connaît l'importance de ce genre de structures végétales pour la pénétration de la **nature en ville**. Cette nature sera très appréciée par les centaines d'habitants qui se joindront sous peu à une zone qui a vu s'installer des milliers de personnes ces trente dernières années.

L'avenir de cette zone ne passe en effet pas par la disparition d'un quartier de valeur, mais de son insertion harmo-

nieuse dans un projet d'urbanisation en cours, entre les grands immeubles des Grandes-Roches et les futurs immeubles de l'angle Mont-Blanc/Grandes-Roches. Il serait dommage que le sage projet municipal de construction de logements qui prépare l'avenir de notre ville soit parasité de destructions sauvages pour reconstruire en désordre.

*Texte de la pétition*

**Pétition adressée au Conseil communal  
de la Ville de Lausanne**

**NON**

**À LA DÉMOLITION DU FOYER DU SOLDAT!**

Le Foyer du soldat, construit comme la Caserne en 1882, est un témoin essentiel de la vie lausannoise de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du XX<sup>e</sup> siècle. Il est une trace de la conjonction de l'organisation militaire et sociale puisqu'il a été construit pour offrir aux soldats un lieu où se rencontrer et se divertir dans un cadre où l'on était attentif à leur santé et rappelle les efforts des hygiénistes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Sa fonction sociale ne s'est pas démentie après le départ des soldats: il abrite un foyer pour enfants et pourrait à l'avenir offrir, à la place de l'immeuble prévu par le promoteur, une crèche-garderie pour le futur quartier qui se bâtira à l'emplacement des écuries du Comptoir.

Groupement des habitants du quartier de la Violette  
Société de développement du Nord

**PÉTITION du Groupement des habitants du quartier  
de la Violette à Lausanne adressée au Conseil communal  
de la Ville de Lausanne**

Les soussignés demandent aux autorités communales, par l'intermédiaire du Conseil communal de la Ville de Lausanne, d'interdire la démolition du bâtiment LA VIOLETTE construit en 1882, qui abrita pendant près de 100 ans LE FOYER DU SOLDAT et qui, par conséquent, fait partie du patrimoine de notre ville.

\_\_\_\_\_  
**Postulat de M. Serge Segura :**  
**«Ville de Lausanne, interface pour l'apprentissage»**

*Dépôt*

Lausanne, le 16 janvier 2006

(Signé) *Serge Segura*

\_\_\_\_\_

**Postulat de MM. Charles-Denis Perrin et Marc-Olivier Buffat: «Assurer la mixité, c'est aussi... permettre l'accès à l'acquisition de logements pour ceux qui le demandent»**

*Dépôt*

Lausanne, le 7 février 2006

(Signé) *Charles-Denis Perrin, Marc-Olivier Buffat*

**Postulat de M. Charles-Denis Perrin: «Lausanne a mal à son air pur, plaidoyer pour un plan général climatique PGC»**

*Dépôt*

Lausanne, le 6 février 2006

(Signé) *Charles-Denis Perrin*

**Interpellation ordinaire de M<sup>mes</sup> Adèle Thorens et Florence Germond: «En ville sans ma voiture» à Lausanne le 22 septembre 2006**

*Dépôt*

Lausanne, le 7 février 2006

(Signé) *Adèle Thorens, Florence Germond*

**Interpellation ordinaire de M. Olivier Martin: «Ville de Lausanne: collectivité publique ou société d'assurance?»**

*Dépôt*

Lausanne, le 7 février 2006

(Signé) *Olivier Martin*

**Interpellation urgente du POP & Gauche en mouvement: «La pollution atmosphérique n'est pas une fatalité. Des mesures urgentes s'imposent»**

*Dépôt*

Lausanne, le 7 février 2006

(Signé) *Diane Gilliard et consorts*

**Interpellation urgente de M<sup>me</sup> Sylvie Favre et consorts: «Pour un air plus sain à Lausanne»**

*Dépôt*

Lausanne, le 7 février 2006

(Signé) *Sylvie Favre*

**Interpellation urgente de M. Jean-Yves Pidoux et consorts: «Smog hivernal: dans l'atmosphère et dans les institutions»**

*Dépôt*

Lausanne, le 5 février 2006

(Signé) *Jean-Yves Pidoux*

**Le secrétaire:** – Je prierai les huissiers de faire des photocopies pour la Municipalité.

**Election complémentaire d'un suppléant à la Commission permanente de recours en matière d'impôt communal, en remplacement de M. Pierre Dallèves (Lib.)**

**Le président:** – Merci, M. le secrétaire. Point 2 de l'ordre du jour: élection complémentaire d'un suppléant à la Commission permanente de recours en matière d'impôt communal, en remplacement de M. Pierre Dallèves. J'attends vos propositions. M<sup>me</sup> Nicole Grin, vous avez la parole.

**M<sup>me</sup> Nicole Grin (Lib.):** – J'ai le plaisir de vous présenter, au nom de LausannEnsemble<sup>4</sup> et plus particulièrement du groupe libéral – puisque c'est sous cette étiquette que M. Dallèves a été désigné dans cette commission – la candidature de M. Xavier de Haller. Nouvellement élu dans ce Conseil, M. Xavier de Haller est étudiant en 4<sup>e</sup> année de droit. Non seulement il est intéressé par la question, mais il aurait ainsi l'occasion de parfaire ses connaissances en droit fiscal. Je le recommande vivement à vos suffrages et vous remercie de votre attention.

**Le président:** – Y a-t-il d'autres propositions? Il n'y en a pas. Est-ce que je peux vous faire voter à main levée? Ce n'est pas le cas. (*Rires.*) Oui c'est le cas, pardon: il n'y a

<sup>4</sup>Dénomination 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.

pas d'autres propositions, mais je peux vous faire voter à main levée. Celles et ceux qui acceptent la candidature de M. de Haller lèvent la main, s'il vous plaît. Avis contraires? Abstentions? Avec une abstention, M. de Haller est élu comme suppléant à la Commission permanente de recours en matière d'impôt communal.

**Le président** : – Questions orales : je prendrai une question par groupe politique représenté afin de ne pas trop allonger les débats, nous avons beaucoup à faire.

### Questions orales

#### Question

**M. Alain Hubler (POP)** : – Cette question sera une petite mise en train pour la Municipalité. En octobre 2004, le POP & Gauche en mouvement avait déposé une motion, qui demandait un péage urbain destiné à financer les transports publics gratuits<sup>5</sup>. Elle a passé devant notre Conseil en juin 2005. Le délai de réponse est certes de trois ans, mais quelques mois ont passé depuis lors. Ma question est très simple : où en est-on ?

#### Réponse de la Municipalité

**M. Daniel Brélaz, syndic** : – Vous avez certainement vu, M. Hubler, le rapport récent de l'Office fédéral des routes (OFROU), qui montre quelles seraient les possibilités en la matière. Vous avez peut-être aussi vu un sondage de 24 heures – ça vaut ce que ça vaut – faisant état de 77% d'oppositions à la proposition. A lire ce rapport, c'est parfaitement clair : tant qu'on n'aura pas changé la loi fédérale, on ne pourra rien faire. Les optimistes, très optimistes, pensent qu'il faudra trois ans au moins pour la changer. Les plus pessimistes estiment que le Conseil fédéral ne proposera rien, ou que le Parlement refusera. Les moyennement optimistes prévoient que le Touring Club Suisse (TCS) lancera un référendum. Dans tous les cas, il n'y n'a pas de possibilité légale avant trois à cinq ans, au mieux. Mais ça peut aussi durer 20 ans si les Chambres fédérales ou le peuple refusent le péage. Dans ces conditions, nous continuons à observer la situation légale. Il est néanmoins vrai que nous ne nous précipitons pas pour être prêts à vous dire que nous pourrions faire quelque chose, mais que nous avons l'interdiction légale de le faire.

#### Question

**M<sup>me</sup> Adèle Thorens (Les Verts)** : – Nous avons appris par la presse l'installation récente de l'entreprise JS Tobacco. Lausanne est qualifiée dans le même article de «centre mondial des cigarettiers». Je pose deux questions à la Municipalité. La première : la Municipalité a-t-elle été

impliquée ou consultée d'une manière ou d'une autre à l'occasion de cette implantation? Deuxièmement : la Municipalité juge-t-elle judicieux que Lausanne devienne une terre d'asile pour ces grandes entreprises de tabac, pourchassées à l'étranger, alors que nous prétendons faire ici du développement durable? Je rappelle que les produits vendus par ces entreprises tuent chaque année plus de 7000 personnes en Suisse...

#### Réponse de la Municipalité

**M. Daniel Brélaz, syndic** : – Non, la Municipalité n'a pas été consultée. Le Canton non plus. Pour parler clairement : cette entreprise n'a reçu d'aide économique ni du Canton ni de la Commune. Je précise également que bientôt tous les centres tabac de toutes les entreprises du monde seront établis en Suisse – et, de loin, pas tous à Lausanne. Cela pour toutes sortes de raisons dans lesquelles je n'entrerai pas. Lorsque nous n'accordons aucune faveur, la liberté du commerce et de l'industrie s'applique. Si une entreprise loue normalement des locaux disponibles, la Municipalité n'a rien à dire, ni dans un sens ni dans l'autre. Quant à l'image, je sais que la population lausannoise et ce Conseil sont divisés. Comme la soirée est longue, je n'allongerai pas. *(Rires.)*

#### Question

**M. Charles-Denis Perrin (Rad.)** : – J'ai entendu dire qu'il y avait trois interpellations urgentes. Voici deux petites questions pour nous mettre en bouche. Elles s'adressent évidemment au syndic. La première : j'ai cru comprendre, en lisant la presse, que des doutes régnaient quant aux normes de pollution. J'aurais aimé l'entendre sur les informations dont il dispose, et que nous n'avons pas, qui laissent supposer que ces normes ne sont pas tout à fait justes. Ma deuxième question : j'ai l'impression que Canton et Ville se renvoient la balle sur les mesures à prendre. J'ai cru comprendre que le Canton a un rôle policier, un rôle de contrôleur : c'est lui qui dit si l'air est pur à Lausanne ou non. En revanche, il appartient à la collectivité locale, à Lausanne, d'organiser les mesures nécessaires pour éviter ces seuils critiques. Je ne vois pas de contradiction entre ces rôles. J'aimerais simplement savoir quel est le point de vue de la Municipalité sur ces doubles compétences.

#### Réponse de la Municipalité

**M. Daniel Brélaz, syndic** : – Je répondrai à la première partie de la question ; la deuxième est développée, sauf erreur, dans deux interpellations urgentes. Je vous propose de ne pas commencer à les traiter par le biais des petites questions.

Je me suis exprimé à plusieurs reprises dans la presse la semaine passée, et encore ce matin. Ces mesures de la pollution sont entrées en vigueur suite à une loi de 1997 ; elles ont débuté récemment. C'est le premier hiver où des seuils d'alerte sont atteints de manière aussi forte. Pour des rai-

<sup>5</sup>BCC 2004-2005 T. 1 (N° 16), pp. 623-636; BCC 2004-2005 T. 2 (N° 2), pp. 179-188.

sons qui vous seront exposées dans le cadre des réponses aux interpellations urgentes, Canton et Commune – mais plus encore Commune – nous manquons d’informations fiables. J’ai dit à la presse – mais parfois vous êtes interrogé 16 minutes et le journaliste reprend deux phrases – que j’étais quelqu’un d’honnête, que je n’avais pas d’informations claires, et que je regrettais qu’une norme de cette importance soit entrée en vigueur sans qu’on informe dûment Communes et Canton sur sa signification, les seuils, les causes. Honnêtement, quand j’ai été interrogé par la presse, je me sentais démuné pour donner de bons conseils sur ce qu’il fallait faire. Comme nous vous l’expliquerons tout à l’heure en répondant aux interpellations urgentes, nous avons acquis depuis lors un certain nombre de données, et nous pouvons répondre différemment. C’est dans ce sens que j’ai protesté. Non contre la norme, mais contre le fait qu’elle était restée dans les milieux académiques ou fédéraux, sans information de qualité permettant ensuite aux divers pollués et à leurs autorités d’agir avec conséquence.

**Le président:** – Le mille-feuille des interpellations urgentes sera pris en fin de deuxième partie de la séance. Prochaine question orale.

#### Question

**M<sup>me</sup> Graziella Schaller (Lib.):** – Ma question s’adresse à M. Tosato. J’ai appris récemment que la garderie de la Vallée de la jeunesse serait fermée cet été et transformée en halte-jeux. Il semblerait que les parents en aient été informés assez laconiquement. Ma question: est-ce qu’une autre structure est prévue dans les environs pour remplacer ce centre de vie enfantine? Est-ce le Bureau d’informations aux parents (BIP) qui s’occupe d’organiser le remplacement des enfants qui fréquentent cette garderie de la Vallée de la jeunesse?

#### Réponse de la Municipalité

**M. Oscar Tosato, municipal, directeur de l’Enfance, de la jeunesse et de l’éducation:** – Une première information: la garderie de la Vallée de la Jeunesse ne va pas fermer cet été. C’est une garderie à mi-temps, qui accueille les enfants soit le matin, soit l’après-midi; aucun repas n’y est offert. Il en existe deux de ce type, celle de la Vallée de la Jeunesse et celle de Fréminet. La demande est en baisse et le nombre de places nécessaires diminue dans ces garderies. La direction de l’Enfance, de la Jeunesse et de l’Education a chargé le Centre vaudois d’aide à la jeunesse (CVAJ), qui gère cette structure, de réfléchir dès le début de l’été à un autre type de prise en charge, répondant au mieux aux besoins déterminés par notre service. S’il devait y avoir une modification, les enfants intégrés actuellement à cette garderie iraient dans des centres de vie enfantine proches du lieu d’habitation de leurs parents. Si nous n’avons pas de place, ou si nous ne pouvons pas les placer parce que le CVAJ déciderait de changer sa mission, nous maintiendrons l’infrastructure nécessaire pour tous les

enfants, jusqu’à leur entrée à l’école enfantine. Personne ne sera perdu.

#### Question

**M<sup>me</sup> Michelle Tauxe-Jan (Soc.):** – Vous avez pu le lire et l’entendre tout comme moi: «Lausanne, l’olympisme en panne». Depuis le départ de M. Samaranch, Lausanne peine à attirer des sessions du Comité international olympique (CIO). Alors sommes-nous en disgrâce ou ne pouvons-nous pas, comme certaines grandes villes, offrir des pots de vin ou des... – le mot est un peu fort, je vous l’accorde – ... accorder des facilités qui font que nous ne sommes... (*Brouhaha.*) Je m’excuse, Madame Longchamp, tout le monde peut déraiper sur un mot! D’autres villes dans le monde offrent-elles des avantages que nous, Lausanne, ou la Suisse, ne pouvons plus offrir au CIO?

#### Réponse de la Municipalité

**M. Jean-Jacques Schilt, municipal, directeur de la Culture, des sports et du patrimoine:** – Nous sommes une petite ville, dans un petit pays, avec de petits moyens. Nous sommes en concurrence avec de grandes villes, des métropoles de grands pays, qui engagent de grands moyens. La session de 2009 du CIO n’est pas seulement une session, elle se double d’un congrès olympique. Il y en a eu très peu dans l’Histoire, et un tel événement draine beaucoup plus de monde qu’une session. Il est apparu que notre candidature – excellente par ailleurs – impliquait, compte tenu des capacités hôtelières de la ville, que les hôtes, les journalistes, etc., soient logés entre Montreux et Genève. D’autres villes – je pense à Singapour, mais aussi à d’autres – pourront offrir sur le même site, à cinq minutes à pied, un centre de congrès, des hôtels pour plusieurs milliers de personnes, voire pas loin de 10’000 personnes. Là, en effet, nous ne sommes plus dans la même ligue.

Nous pourrions peut-être agir sur un autre plan: notre pays, la Confédération, s’engage peu. La semaine prochaine à Turin, des premiers ministres de différents pays seront présents pour défendre leur candidature. Nous étions bien seuls... Mais voilà, la concurrence est extrêmement rude actuellement. Le sport – j’ai eu l’occasion de vous le dire plusieurs fois – est devenu un enjeu économique et politique extrêmement important. Nous aurons des difficultés, ce qui ne veut pas dire que nous n’aurons pas des succès. Nous organisons les championnats du monde de triathlon cette année, nous serons candidats pour accueillir en 2010 l’assemblée des comités nationaux olympiques. Rien n’est sûr, mais nous avons des chances...

**Le président:** – Ce point est liquidé. Nous passons aux rapports. Je vais prendre tout d’abord le préavis N° 2006/2, Admissions à la bourgeoisie de Lausanne, puis les urgences demandées par la Municipalité.

Préavis N° 2006/2, j'appelle à la tribune le président de la commission ad hoc des naturalisations.

\_\_\_\_\_

*Ici devaient se trouver :*

- *le Préavis municipal No 2006/2 Admissions à la bourgeoisie de Lausanne*
- *le Rapport photocopié de M. Pierre Santschi, président de la Commission permanente des naturalisations, rapporteur*
- *les débats au plénum retranscrits et*
- *le résultat du scrutin sur l'admission à la bourgeoisie*

*En vertu de la Loi fédérale sur la protection des données, ces divers documents contenant les renseignements personnels des personnes candidates à la naturalisation ont été supprimés (pp. 365 à 437).*

*Pour obtenir ces passages, veuillez s'il vous plaît vous adresser aux Archives officielles de la Ville de Lausanne.*

**Le président :** – Nous passons à la suite de l'ordre du jour. Je vais prendre les urgences. La première: Préavis No 2005/18, «La Société anonyme La Maison Ouvrière «B» SA, Prolongation de la durée de deux droits distincts et permanents de superficie». J'appelle à la tribune M. Thomas Schlachter. C'est le point 5 de notre ordre du jour.

---

## La Société anonyme La Maison Ouvrière «B» SA

### Prolongation de la durée de deux droits distincts et permanents de superficie

Préavis N° 2005/18

Lausanne, le 10 mars 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

#### 1. Objet du préavis

Au bénéfice de deux droits distincts et permanents de superficie, grevant les parcelles communales N° 2665, N° 2666 et N° 2667 sises au chemin d'Entre-Bois 12 à 28, la Société La Maison Ouvrière «B» SA, superficière, sollicite une prolongation de vingt ans de la durée des droits de superficie N° 2806 et N° 95, lesquels échoient respectivement, selon les actes actuels, en 2029 et 2032.

#### 2. Bref historique

Lors de ses séances du 3 novembre 1959 (préavis N° 102)<sup>1</sup> et du 3 juillet 1962 (préavis N° 50)<sup>2</sup>, le Conseil communal a octroyé à La Maison Ouvrière «B» SA deux droits distincts et permanents de superficie grevant les parcelles communales N° 2665, N° 2666 et N° 2667 sises au chemin d'Entre-Bois 12 à 28. Le but de l'opération consistait à construire, sur ces trois parcelles communales, trois immeubles subventionnés avec l'aide des pouvoirs publics, en application de la Loi cantonale du 8 décembre 1953 sur le logement. Les actes constitutifs ont respectivement été signés le 29 décembre 1959 et le 2 octobre 1962 et inscrits au Registre foncier le 31 décembre 1959 et le 8 octobre 1962.

#### 3. Les parcelles N° 2665, N° 2666 (DDP N° 95) et N° 2667 (DDP N° 2806)

Les surfaces des parcelles se répartissent ainsi :

DDP 2806 / Parcelle 2667	Habitation	ECA 13777	555 m <sup>2</sup>
	Garage	ECA 13778	140 m <sup>2</sup>
	Place-jardin		1'237 m <sup>2</sup>
			<b>1'932 m<sup>2</sup></b>
DDP 95 / Parcelle 2666 et Parcelle 2665	Habitation	ECA 14380	556 m <sup>2</sup>
	Habitation	ECA 14381	558 m <sup>2</sup>
	Place-jardin		3'637 m <sup>2</sup>
			<b>4'751 m<sup>2</sup></b>

<sup>1</sup>BCC 1959, pp. 771 et 772.

<sup>2</sup>BCC 1962, pp. 850 à 852.

#### **4. La Société anonyme La Maison Ouvrière «B» SA**

En 1959, la Société coopérative La Maison Ouvrière a fondé la Société anonyme La Maison Ouvrière «B» SA dans le but de réaliser une opération immobilière subventionnée sur des parcelles communales. En 1960 puis en 1962, La Maison Ouvrière «B» SA a ainsi construit successivement, chemin d'Entre-Bois 12-14-16 puis chemin d'Entre-Bois 18-20-22 et 24-26-28, trois immeubles locatifs identiques de 6 étages sur rez-de-chaussée avec l'appui des pouvoirs publics, en application de la Loi cantonale du 8 décembre 1953 sur le logement. Chaque immeuble comprend 36 appartements, soit 108 logements au total, 324 pièces et une surface nette habitable totale de 7416 m<sup>2</sup>. Depuis leur construction, les immeubles et les loyers des appartements sont contrôlés par la Commune de Lausanne et ils abritent des ménages à bas revenus répondant aux conditions réglementaires d'occupation des logements subventionnés. En moyenne, les loyers de ces appartements se situent actuellement à Fr. 451.– pour les 2 pièces, à Fr. 570.– pour les 3 pièces et à Fr. 684.– pour les 4 pièces.

#### **5. Les droits distincts et permanents de superficie**

Les deux droits distincts et permanents de superficie N° 2806 et N° 95, inscrits respectivement au Registre foncier les 31 décembre 1959 et 8 octobre 1962, ont chacun une durée de 70 ans dès la date de leur inscription mais peuvent être prolongés de cinq ans en cinq ans, sous réserve de dénonciation par l'une des deux parties.

Il convient de préciser que, en application de la législation sur le logement et du contrat DDP passé lors de la construction des immeubles, ces droits de superficie ont été accordés gratuitement.

#### **6. Requête de La Maison Ouvrière «B» SA en prolongation des deux droits distincts et permanents de superficie**

Erigés il y a plus de 45 ans, ces immeubles subventionnés n'ont subi aucune rénovation, excepté quelques travaux d'entretien courant. La Maison Ouvrière «B» SA s'est par conséquent proposée de rénover ces bâtiments en raison de la vétusté générale des locaux et des installations. Afin de limiter les augmentations de loyer qu'entraîneront ces travaux de rénovation, la société propriétaire a souhaité être mise au bénéfice de nouvelles aides publiques prévues par la Loi cantonale du 9 septembre 1975 sur le logement. Dans le cas d'espèce, ces subventions se justifient particulièrement en regard des très bas revenus des locataires de ces immeubles. L'Etat de Vaud, par sa cheffe du Département de l'économie, ainsi que la Commune de Lausanne, par sa Municipalité, ont donné leur accord à la rénovation de ces trois immeubles et ont décidé de prendre en charge l'abaissement des loyers pendant 15 ans par une subvention de Fr. 81'884.– annuelle, dégressive pour la Commune, et d'un montant équivalent à la charge de l'Etat.

Pour financer les travaux, La Maison Ouvrière «B» SA a dû avoir largement recours à l'emprunt. Dans son offre de crédit, la Banque Cantonale Vaudoise a posé comme condition à La Maison Ouvrière «B» SA qu'elle obtienne de la Commune de Lausanne une prolongation de vingt ans au moins des deux droits de superficie, ce qui permettrait d'allonger la durée d'amortissement des emprunts au-delà des 24 ans et 27 ans restant desdits droits et d'abaisser les charges sur les loyers.

Considérant le but social de la société et les liens qui unissent La Maison Ouvrière «B» SA à la Commune, en particulier le contrat de superficie et l'ancienne convention légale tripartite (Etat, Commune et société) ainsi que celle prévue par la législation de 1975 sur le logement, qui garantissent le contrôle des immeubles à long terme, la Municipalité propose au Conseil communal de répondre favorablement à la requête de la société, les autres dispositions de l'acte constitutif de DDP restant inchangées. Tous les frais résultant de cette prolongation seront supportés par La Maison Ouvrière «B» SA.

## 7. Conclusions

Vu ce qui précède, la Municipalité vous propose, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

*Le Conseil communal de Lausanne,*

vu le préavis N° 2005/18 de la Municipalité, du 10 mars 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 :*

d'autoriser la Municipalité à prolonger jusqu'au 31 décembre 2049 la durée du droit distinct et permanent de superficie N° 2806, grevant la parcelle N° 2667 sise au chemin d'Entre-Bois 12 à 16, et jusqu'au 8 octobre 2052 la durée du droit distinct et permanent de superficie N° 95, grevant les parcelles N°s 2665 et 2666 sises au chemin d'Entre-Bois 18 à 22 et 24 à 28, établis en faveur de La Maison Ouvrière «B» SA<sup>3</sup>.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
François Pasche

Annexe: plan cadastral

---

<sup>3</sup>BCC 1968, pp. 542 à 597.

### *Rapport*

Membres de la commission: M. Thomas Schlachter (Les Verts), rapporteur, M. Raphaël Abbet (VDC), M<sup>me</sup> Marie-Ange Brélaz-Buchs (Les Verts), M<sup>me</sup> Josianne Dentan (Rad.), M. André Gebhardt (Lib.), M. Jean Meylan (Soc.), M. Pierre Payot (POP), M. Roland Philippoz (Soc.).

Municipalité: M<sup>me</sup> Silvia Zamora, municipale, directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement.

**Rapport photocopié de M. Thomas Schlachter (Les Verts), rapporteur:** – Au bénéfice de deux droits distincts et permanents de superficie, grevant les parcelles communales N° 2665, N° 2666 et N° 2667 sises au chemin d'Entre-Bois 12 à 28, la Société La Maison Ouvrière «B» SA, superficière, sollicite une prolongation de vingt ans de la durée des droits de superficie N° 20806 et N° 95, lesquels échoient respectivement, selon les actes actuels, en 2029 et 2032.

La commission a tenu séance le mercredi 25 mai 2005, – salle de conférence – Chauderon 7.

Sa composition était la suivante: Marie-Ange Brélaz-Buchs (Les Verts), Jean Meylan (Socialiste), remplaçant J.-E. Rastorfer, Roland Philippoz (Socialiste), Francis Pittet: absent, Josianne Dentan (Radical), Francis Pittet (Radical), excusé, André Gebhardt (Libéral), Pierre Payot (POP), Raphaël Abbet (VDC), Thomas Schlachter (Les Verts, Rapporteur).

Membre de la Municipalité: Silvia Zamora (directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement pour la Municipalité).

Membre de l'Administration communale: M. Gamba, adjoint à la chef du Service de l'environnement, de l'hygiène et du logement, Direction de la sécurité sociale et de l'environnement.

En préambule, le rapporteur tient à remercier M<sup>me</sup> C. Salm pour ses notes de séance et M<sup>me</sup> S. Zamora pour ses explications.

### *Contexte*

Le projet consiste à prolonger le droit de superficie, déjà existant, à l'occasion d'une demande de crédit de la Société La Maison Ouvrière «B» SA à la Banque (BCV), afin d'assurer l'amortissement à plus long terme des travaux envisagés. Il s'agit de trois immeubles anciens, subventionnés lors de leur construction, que la Société La Maison Ouvrière «B» SA désire rénover en raison de la vétusté générale des locaux et des installations.

### *Résumé de la discussion générale*

Au début de la discussion, il est question du prix de la redevance (maintenance, augmentation). Là, M<sup>me</sup> Zamora,

directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement, nous répond que le droit sur les parcelles est cédé gratuitement en application de la loi qui a présidé à la construction des bâtiments et selon le contrat de DDP. M. Gamba précise que cette gratuité est bienvenue en raison des habitants de ces immeubles qui sont de conditions très modestes.

Un membre du Conseil demande pourquoi ces immeubles sont en mauvais état. M. Gamba nous explique que le Service de la révision de la Ville indique depuis plusieurs années que les revenus locatifs de ces immeubles sont très bas et, de ce fait, il n'a pas pu être constitué de réserves suffisantes pour les rénover. La parcelle voisine N° 2631 fait partie d'une autre société coopérative.

M<sup>me</sup> Zamora explique qu'un emprunt doit être fait pour ces rénovations et que la Banque demande de prolonger le droit de superficie de manière à amortir le coût des travaux sur un plus long terme. A la question si d'autres immeubles sont au programme de rénovation pour le parc immobilier de la Maison Ouvrière «B» SA, M<sup>me</sup> Zamora nous répond qu'en général cette coopérative rénove ses immeubles avec ses propres fonds. Les immeubles d'Entre-Bois n'ont pas subi de rénovation depuis leur construction, excepté quelques travaux d'entretien. Il s'agit maintenant de rénover certaines installations aux normes standard sans que les loyers augmentent considérablement. Les entrées des immeubles seront sécurisées d'une façon très particulière afin de subir moins de déprédations.

Après quelques petites questions, un autre membre de la commission demande si les loyers vont subir de fortes augmentations. M. Gamba l'informe que les 2 pièces vont passer de Fr. 432.– à Fr. 472.–, les 3 pièces de Fr. 531.– à Fr. 601.– et les 4 pièces de Fr. 635.– à Fr. 787.–. En raison des revenus très bas des locataires, la Société a demandé à être mise au bénéfice d'une subvention. Grâce à celle-ci, les loyers vont augmenter modérément. M<sup>me</sup> Zamora répond par l'affirmative à la question si l'aide publique apparaîtra au budget.

### *Résumé de la discussion point par point*

Les points 1. «Objet du préavis», 2. «Bref historique», 3. «Les parcelles N° 2665, N° 2666 (DDP N° 95) et N° 2667 (DDP N° 2806)» n'appellent pas de commentaire. Au point 4. un membre de la commission aimerait connaître la typologie des appartements. M. Gamba l'informe qu'il y a 36 appartements par immeuble dont 12 appartements de 2 pièces, 12 appartements de 3 pièces et de 12 appartements de 4 pièces totalisant 108 pièces habitables par immeuble pour une surface de 2472 m<sup>2</sup>. Un autre membre demande si la Ville est représentée auprès de cette société. M<sup>me</sup> S. Zamora, directrice de la Sécurité sociale et de l'Environnement, répond par l'affirmative. Le point 5. «Les droits distincts et permanents de superficie» n'appelle pas de commentaire. Au point 6. «Requête de la Maison Ouvrière «B» SA...», un membre aimerait savoir ce que signifie la subvention dégressive pour la Commune.

M<sup>me</sup> Zamora explique qu'il s'agit du système habituel, en application de la législation en vigueur, où la dégressivité est sur 15 ans.

La commission est satisfaite des explications reçues et passe au point N° 7.

Point 7. «Conclusions»

Tout les points ainsi que les conclusions du présent préavis sont votés à l'unanimité.

Vote sur l'ensemble: oui à l'unanimité.

**Le président:** – Merci, Monsieur. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre rapport?

**M. Thomas Schlachter (Les Verts), rapporteur:** – Non.

**Le président:** – Manifestement pas. La discussion est ouverte sur ce préavis N° 2005/18.

*Discussion*

**M<sup>me</sup> Diane Gilliard (POP):** – Le POP & Gauche en mouvement, et j'espère l'entier de ce Conseil, soutiendra ce préavis. Etant donné la pénurie des logements en ville de Lausanne – un préavis dont nous aurions dû débattre ce soir en traite abondamment et propose des solutions – il est absolument indispensable de prolonger la durée du droit de superficie pour ces appartements subventionnés, destinés à des familles à très bas revenu. La Maison Ouvrière «B» va engager la première rénovation de ces immeubles depuis leur construction, en prenant garde de ne pas hausser les loyers. Quand on sait le poids que pèsent les loyers dans les budgets des familles à petit salaire, c'est extrêmement important. Je vous engage vivement à soutenir ce préavis, comme un seul être humain.

**Le président:** – La discussion se poursuit sur ce préavis. La parole n'est plus demandée. M. le rapporteur, comment la commission s'est-elle déterminée?

**M. Thomas Schlachter (Les Verts), rapporteur:** – Nous avons voté sur l'ensemble, avec un oui à l'unanimité.

**Le président:** – Merci, Monsieur. Je vous fais voter la conclusion unique de ce préavis. Celles et ceux qui l'acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A l'unanimité, vous avez accepté ce préavis. L'objet est liquidé.

**Le Conseil communal de Lausanne,**

- vu le préavis N° 2005/18 de la Municipalité, du 10 mars 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 la Municipalité à prolonger jusqu'au 31 décembre 2049 la durée du droit distinct et permanent de superficie N° 2806, grevant la parcelle N° 2667 sise au chemin d'Entre-Bois 12 à 16, et jusqu'au 8 octobre 2052 la durée du droit distinct et permanent de superficie N° 95, grevant les parcelles N°s 2665 et 2666 sises au chemin d'Entre-Bois 18 à 22 et 24 à 28, établis en faveur de La Maison Ouvrière «B» SA.

**Le président:** – Urgence suivante demandée par la Municipalité, point 9 de l'ordre du jour: préavis N° 2005/61, «Construction d'une station de remplissage pour véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant (GNC)». J'appelle à la tribune M. Gilles Meystre. Est-il là? Un membre de la commission pourrait-il remplacer M. Meystre? Il s'agit simplement de venir ici avec le rapport, de lire trois lignes. M<sup>me</sup> Florence Peiry-Klunge, peut-être? Vous étiez dans la commission. Ou M. Giampiero Trezzini, voilà. On y va comme ça, il n'y a guère d'enjeux lourds sur ce préavis. Merci Monsieur.

## **Construction d'une station de remplissage pour véhicules fonctionnant au gaz naturel carburant (GNC)**

Préavis N° 2005/61

Lausanne, le 8 septembre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

### **1. Objet du préavis**

Par le présent préavis, la Municipalité propose à votre Conseil la construction d'une station de remplissage de gaz naturel destinée à l'alimentation des bus des transports publics lausannois (tl) et de véhicules légers de particuliers au dépôt des tl de la Borde.

A cet effet, la Municipalité vous demande de lui allouer un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 750'000 francs, selon le mode de financement suivant:

- 150'000 francs par une subvention octroyée par Gaznat SA;
- 600'000 francs par le fonds du développement durable «Agenda 21».

Cette opération renforce la stratégie d'acquisition de nouveaux marchés du Service du gaz et du chauffage à distance. Elle s'insère également avec cohérence dans la politique de développement durable de la ville de Lausanne.

### **2. Préambule**

#### *2.1 Bilan écologique favorable du gaz naturel carburant (GNC)*

Le bilan écologique d'un véhicule fonctionnant au GNC affiche une charge sur l'environnement inférieure de moitié au moins à celle émise par un véhicule conventionnel. Par kilomètre parcouru, le gaz naturel carburant produit moins d'émissions polluantes que l'essence et le diesel:

- jusqu'à 25% de CO<sub>2</sub> en moins;
- jusqu'à 60% d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) en moins;
- jusqu'à 75% d'hydrocarbures (NMHC) en moins;
- la production d'ozone est réduite de 60 à 90%.

#### *2.2 Situation européenne*

La Commission européenne atteste que le gaz naturel est le carburant alternatif qui présente, à court et moyen termes, les meilleures perspectives. Dans les faits, elle veut substituer, d'ici à 2020, 20% des carburants traditionnels (essence et diesel) par de nouveaux carburants. Cette substitution fait partie de la stratégie environnementale de l'UE pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit surtout de favoriser par des règlements et des incitations fiscales l'emploi du gaz naturel, des biocarburants et de l'hydrogène.

En Allemagne, dans le cadre de la réforme fiscale écologique, le gaz naturel carburant bénéficie d'un dégrèvement légal de l'impôt sur les huiles minérales de 75% jusqu'en 2020. A la colonne, le gaz coûte moitié moins que l'essence et un tiers de moins que le diesel. L'Italie également accorde des privilèges fiscaux au gaz naturel.

Plusieurs constructeurs automobiles proposent une gamme de véhicules utilitaires ou privés conçus pour fonctionner au gaz naturel à des prix compétitifs. Le marché européen est en pleine expansion: actuellement, selon l'International Association for Natural Gas Vehicles (IANGV), l'Italie compte 420'000 véhicules à gaz; l'Allemagne 27'000 et la France 7'100.

### *2.3 Situation en Suisse*

Le gaz naturel ne bénéficie pas actuellement d'avantage fiscal en Suisse, ce qui explique sa faible part du marché des carburants. Tout semble maintenant s'accélérer. En effet, le Conseil fédéral a mis en consultation une modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales qui propose d'abaisser de 40 centimes par litre/équivalent essence la taxe du gaz naturel, du biogaz et du GPL (gaz propane liquide), utilisés comme carburant. Cette baisse serait compensée par une majoration des taxes sur l'essence afin que le produit global de l'imposition des carburants demeure constant. Cette baisse significative de l'imposition du gaz carburant devrait intervenir au 1<sup>er</sup> janvier 2007. L'objectif est de baisser significativement les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution de l'air produites par les utilisateurs du réseau routier. A l'heure actuelle, le prix du gaz carburant est d'environ 35% inférieur à celui de l'essence. Avec les nouvelles dispositions, cet écart augmentera et renforcera encore l'attractivité du gaz naturel carburant dont le prix au litre devrait passer à moins d'un franc dès 2007.

De plus, dans le canton de Vaud, le Conseil d'Etat prévoit une modification de la loi sur la taxe automobile. Selon la loi proposée, le poids et la puissance des véhicules seront découplés et imposés séparément par paliers. 33% des conducteurs verront leur taxe augmenter (véhicules lourds et puissants) alors que 67% enregistreront une baisse, pour une opération globale blanche. Le projet de loi encourage également l'achat de véhicules peu polluants. Il introduit un rabais écologique de 50% pour les voitures fonctionnant au gaz naturel, les voitures équipées d'un filtre à particules (diesel) et les voitures émettant un taux de CO<sub>2</sub> inférieur à 120 grammes au kilomètre.

L'effet conjugué des démarches du Conseil fédéral et du Conseil d'Etat devrait avoir un impact déterminant sur le développement du parc de véhicules vaudois fonctionnant au GNC. Au niveau national, selon une étude de l'Office fédéral de l'énergie, une baisse du prix du gaz naturel pourrait porter la proportion de véhicules de tourisme roulant au gaz à 2% en 2010 et 10% à l'horizon 2020, soit 400'000 véhicules et une réduction de 350'000 t d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Le nombre de véhicules propulsés au gaz naturel en Suisse est en très forte augmentation. Ces trois dernières années, il a doublé en progression annuelle. Actuellement, 1800 véhicules de ce type sont en circulation en Suisse. Le réseau de stations de remplissage de GNC a atteint 58 points de distribution – contre 50 à fin 2004 et 35 à fin 2003 – et les experts estiment qu'il y en aura 70 à la fin de l'année. Ces chiffres sont révélateurs du dynamisme et du formidable potentiel de ce marché.

### *2.4 Situation à Lausanne*

La volonté de la Ville de Lausanne de promouvoir les véhicules GNC s'inscrit en parfaite cohérence avec la politique communale de protection de l'environnement et, plus particulièrement, de lutte contre la pollution urbaine. Moins de pollution, en effet, ce n'est pas seulement améliorer la qualité de l'air grâce notamment au développement du chauffage urbain à distance, c'est également conduire une politique systématique visant à substituer, aussi souvent que possible, chaque véhicule polluant par un autre plus respectueux de l'environnement.

Les incitations communales de notre Ville en faveur des véhicules moins polluants (vélos, scooters, bus et véhicules à gaz) déploient pleinement leurs effets. La réalisation d'une station de remplissage au gaz naturel à Perrelet par la Ville de Lausanne a permis aux tl d'acquérir 25 bus à gaz. Cette station est également ouverte au public et 7 nouveaux bus à gaz sont en cours de livraison. On compte actuellement 17 véhicules à gaz à la Ville de Lausanne dont 14 aux Services industriels, qui poursuivent l'acquisition de ce type de véhicules. Une commande de 6 véhicules supplémentaires est en cours.

### *2.5 Stratégie de développement*

Les conditions de viabilité du gaz naturel carburant sont les suivantes:

- une réduction de la taxe fédérale sur les carburants et de la taxe cantonale automobile évoquées au point 2.3;
- une offre de véhicules aussi large que possible: de plus en plus de fabricants offrent des modèles à des prix compétitifs. La raison de ce changement de cap tient à la nouvelle donne sur le front de la politique climatique et au soutien des Etats aux véhicules GNC, non seulement en Allemagne et en Italie, mais aussi dans l'Union Européenne;

- une densification du réseau de stations de remplissage;
- une promotion efficace sur les avantages du gaz naturel carburant.

De plus, la constante augmentation du prix de l'essence est un facteur qui devrait également jouer en faveur du GNC.

Le gaz naturel se développe dans un contexte qui voit nombre d'acteurs – dont plusieurs sont étroitement liés à la Ville de Lausanne – se mobiliser en sa faveur:

- l'Association Suisse de l'Industrie Gazière (ASIG) qui assure la promotion des véhicules GNC à l'échelon national;
- eMobile, l'Association Suisse des véhicules électriques et efficaces;
- la société Gazmobile – à travers notre partenaire Gaznat SA dont la Ville de Lausanne est actionnaire – qui vise à assurer la coordination nationale de l'image de l'industrie gazière dans le secteur des carburants et à fournir des services de marketing et un soutien technique, notamment dans le développement national des stations-services. Cette société a mis en place un concept national de commercialisation et de déploiement coordonné pour l'introduction du gaz naturel carburant sur le marché suisse. Elle est le centre de compétences au niveau national en collaboration avec l'ASIG et la Société suisse de l'industrie du gaz et de l'électricité (SSIGE). De plus, elle est chargée du développement de services (concept, modèles de contrat, formation, support technique, etc.) à l'intention des sociétés régionales et locales de distribution de gaz;
- la société Gaznat SA, qui soutient le développement des stations de remplissage en Suisse Romande. L'objectif est d'y implanter 25 stations d'ici 2010. Dans ce cadre, la Ville de Lausanne a obtenu une subvention de 150'000 francs pour la station de la Borde.

### *2.6 Opportunité stratégique pour les Services industriels de Lausanne*

Les Services industriels de Lausanne alimentent en gaz 38 communes de détail (y c. Lausanne) et 4 communes en gros. Les ventes connaissent actuellement une forte progression (les nouveaux branchements ont bondi de 53% depuis 2002), conformément à la stratégie mise en place par la direction des SIL en vue de densifier les infrastructures existantes et de mieux les rentabiliser. Le développement du GNC permettra aux SIL de raccorder sur leur réseau des stations de remplissage de gaz. Une telle évolution dans un secteur prometteur constitue une occasion de nouveaux débouchés pour les SIL. A titre d'exemple, la consommation de deux véhicules s'alimentant au gaz dans une station de remplissage et parcourant 15'000 km avec une moyenne de 8 l/100 km, équivaut à la consommation d'une villa pendant une année.

L'implantation d'une nouvelle station de remplissage par la Ville de Lausanne permet de concilier des préoccupations environnementales et économiques (rentabilité du réseau).

## **3. Projet d'implantation de la station de remplissage de la Borde**

En 2005, dans le cadre de l'extension de leur parc de véhicules, les SIL vont acquérir 7 bus supplémentaires qui seront stationnés au dépôt de la Borde. Le choix du type de motorisation s'est porté sur le gaz naturel, ce qui nécessite une adaptation de la station de remplissage.

### *3.1 Choix de la variante*

Les Services industriels ont comparé les coûts liés à la station de remplissage actuelle construite au dépôt de Perrelet (variante 1) à ceux d'une nouvelle station basée sur un autre principe d'exploitation (variante 2). Les résultats de cette étude, résumés ci-après, démontrent clairement que la deuxième solution comprend de très nets avantages en terme de coûts et d'ergonomie.

#### Variante N° 1

La première solution étudiée a été réalisée à partir des données provenant des résultats d'exploitation de la station de Perrelet. Pour rappel, une des contraintes principales du cahier des charges était de permettre le remplissage rapide d'un bus à la colonne de distribution. Une durée théorique de 3 minutes par bus – la même que pour un remplissage de bus au diesel – avait été fixée. Cette contrainte de remplissage nécessite des compresseurs de grande capacité et un important stockage

de gaz comprimé, donc un investissement relativement lourd. Le coût complet d'une telle station est estimé aujourd'hui à 1'500'000 francs.

Le type d'exploitation choisi par les tl engendre des frais d'exploitation élevés. La procédure de remplissage est contraignante : les bus terminant leur service sont parqués à l'extérieur du dépôt par les chauffeurs ; ils sont ensuite repris un par un par un agent rattaché au dépôt, qui effectue le plein à la colonne puis qui les parque à l'intérieur du dépôt.

#### Variante N° 2

La seconde et nouvelle solution proposée par les SIL aux tl est basée sur un principe d'exploitation permettant un remplissage simultané de tous les bus directement sur leur place de stationnement à l'intérieur du dépôt. Le remplissage de gaz comprimé s'effectue par un système de distribution individuelle, dit de «nourrice». Le plein s'effectue en général de nuit, pendant le temps d'inactivité du bus. La durée de cette opération a été fixée, d'entente avec les représentants des tl, à environ 6 heures, soit le temps d'inactivité des bus (premier départ vers 5 h 00) moins une marge de sécurité.

Cette solution permet diverses économies. Les bus ne devant plus être déplacés, une économie sur le personnel est effective. Les investissements sont également plus faibles, car la taille des compresseurs (qui détermine le temps de remplissage) est réduite ainsi que le volume de stockage du gaz.

Cette solution a été jugée tellement attrayante par les tl qu'ils envisagent une modification de l'installation actuelle de Perrelet qui pourrait également adopter un système de remplissage de type «nourrice».

### *3.2 Alimentation de la station*

Actuellement, le réseau de gaz haute pression (1 à 5 Bars) n'est pas disponible à la Borde. Dans une première étape, la station sera alimentée en basse pression (max. 99 mbars). Dans le cadre du nouveau plan directeur du réseau de distribution, le réseau haute pression sera disponible à la Borde à moyen terme. Cet aménagement du réseau permettra une diminution des charges fixes par une baisse de la consommation en électricité des compresseurs et le remplissage d'un plus grand nombre de bus. Une extension de la flotte de bus au GNC pourra alors être prise en charge sans modification des installations et sans devoir engager d'investissements supplémentaires.

## **4. Caractéristiques techniques de l'installation projetée**

La station de remplissage de la Borde comprendra :

- 2 compresseurs ;
- 1 stockage de gaz ;
- 1 borne de remplissage ;
- 10 bornes de remplissage lent pour les bus (nourrices) ;
- les armoires de commande et d'alimentation électrique ;
- les raccordements aux réseaux de gaz et d'électricité ;
- les travaux de génie civil (socles, caniveaux, etc.) ;
- les travaux d'aménagement (grillage de protection, pavage, etc.).

Les compresseurs, le stockage et les bornes de remplissage lent seront placés sur le terrain de la Borde. La pérennité de l'emplacement de ces éléments sera garantie par la création de servitudes et de convention avec le propriétaire.

## **5. Aspects financiers**

### *5.1 Financement de la station*

Le coût de la station telle que proposée est estimé à 750'000 francs pour les SIL. Quant à la part totale prise en charge par les tl, elle se monte à 400'000 francs répartis de la manière suivante :

- la ventilation du dépôt des véhicules doit être modifiée pour permettre le remplissage à l'intérieur, ce qui occasionne un coût de 250'000 francs;
- le coût de l'installation de remplissage de type «nourrice» est de 150'000 francs pour sept bus.

La part de la Ville de Lausanne au financement de cette station est entièrement couverte par la subvention de Gaznat et le fonds «Agenda 21».

#### A la charge de la Ville

Investissements:	705'000.–
Divers et imprévu:	45'000.–
<b>Investissement total</b>	<b>750'000.–</b>
Subvention Gaznat:	– 150'000.–
Fonds «Agenda 21»:	– 600'000.–
	<b>0.–</b>

#### A la charge des tl

Ventilation des locaux:	250'000.–
Remplissage type nourrice:	150'000.–
	<b>400'000.–</b>

A titre de promotion et pendant 2 ans, les tl complètent leur participation en mettant gratuitement à disposition des SIL la surface publicitaire du premier bus à gaz qui sera stationné à la Borde (valeur: 100'000 francs par année). Une publicité ciblée sur le gaz naturel comme carburant à l'usage des véhicules privés permettra d'augmenter le nombre de clients.

De plus, les tl mettent gratuitement à disposition la surface nécessaire à l'implantation de la station avec un usage tout public de 6 h 00 à 23 h 00, du lundi au vendredi.

### *5.2 Plan des investissements*

La construction de stations de remplissage est prévue dans le plan des investissements pour les années 2005 et 2006 pour un montant de 1'500'000 francs. La différence provient essentiellement du choix du système d'alimentation.

### *5.3 Charges d'exploitation*

Ce projet entraîne des charges annuelles d'exploitation estimées à 30'000 francs et n'a aucune incidence sur l'effectif du personnel. Les charges d'exploitation comprennent l'entretien des installations, la consommation d'énergie électrique, l'étalement officiel de la colonne de distribution et la rétribution et le forfait versés au distributeur.

### *5.4 Rentabilité*

L'installation de la Borde sera entretenue par le personnel du Service du gaz et du chauffage à distance. Le prix de vente du gaz naturel couvrira les frais d'exploitation et permettra de dégager un bénéfice pour les Services industriels. La rentabilité de cet investissement a été calculée en tenant compte des paramètres suivants:

- augmentation continue des véhicules légers au GNC (300 sur dix ans);
- kilométrage annuel parcouru par véhicule: 15'000 km;
- prix de vente du gaz à la colonne pour le privé: 1.50 fr/kg (sans TVA), équivaut env. à 1 fr/l d'essence.

Le retour sur investissement sur la base des paramètres ci-dessus est de 3 ans.

## 6. 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 préavis N° 2005/61 de la Municipalité, du 8 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 750'000 francs destiné à la construction d'une station de remplissage pour l'alimentation de véhicules fonctionnant au gaz naturel ;
2. de porter en amortissement du crédit ci-dessus la subvention de 150'000 francs à recevoir de Gaznat SA ;
3. d'accepter le financement restant de la station de remplissage de la Borde pour 600'000 francs par le Fonds pour le développement durable « Agenda 21 » ;
4. de porter en amortissement du crédit ci-dessus la participation de 600'000 francs du Fonds « Agenda 21 ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
François Pasche

### *Rapport*

Membres de la commission: M. Gilles Meystre (Rad.), rapporteur, M<sup>me</sup> Caroline Alvarez (Soc.), M. Jean Meylan (Soc.), M. Thi Nguyen (Lib.), M. Berthold Pellaton (Soc.), M. Giampiero Trezzini (Les Verts).

Municipalité: M<sup>me</sup> Eliane Rey, municipale, directrice des Services industriels.

### **Rapport photocopié de M. Gilles Meystre (Rad.), rapporteur: –**

#### *Commission*

La commission a siégé le 26 octobre 2005, dans les bâtiments des SI, Chauderon 25. Elle était composée des personnes suivantes: M<sup>me</sup> Caroline Alvarez Henry, MM. Berthold Pellaton, Jean Meylan, Giampiero Trezzini, Thi Nguyen et de votre soussigné rapporteur Gilles Meystre. Les conseillers communaux suivants se sont excusés: M<sup>mes</sup> Evelyne Knecht, Florence Peiry-Klunge, M. Albert Graf.

L'Administration était représentée par: M<sup>me</sup> Eliane Rey, conseillère municipale, directrice des SIL, MM. Claude-Alain Luy, chef du Service gaz & cad et Pierre-Etienne Bornand, ingénieur-adjoint au même service. M<sup>me</sup> Geneviève Fourets, assistante au chef du Service gaz & cad a pris les notes de séance, ce dont nous la remercions infiniment.

Après avoir ouvert cette séance de commission à 07 h 30, la parole est donnée à M<sup>me</sup> Rey pour une brève présentation des personnes qui l'accompagnent, M<sup>me</sup> Rey profite également pour faire une présentation du préavis.

#### *Résumé du préavis*

En construisant une station de compression de gaz au dépôt de la Borde des transports publics lausannois (tl), la Municipalité entend non seulement alimenter en carburant les véhicules des transports publics mais également les véhicules privés équipés de moteur à gaz. Elle compte ainsi lutter contre l'effet de serre et faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub>. Les efforts successifs engagés par les SIL dans le domaine énergétique tendent à remplir une partie des exigences des accords de Kyoto.

Les préoccupations économiques et écologiques des SIL sont également partagées par le fournisseur Gaznat ainsi que par les tl. La subvention accordée par Gaznat rend l'opération plus économique financièrement pour les SIL.

La Municipalité souligne que le gaz produit moins d'effets polluants que les sources de carburants traditionnels que sont l'essence et le diesel et que l'approvisionnement via Gaznat est assuré pour de nombreuses années, les réserves exploitables connues à ce jour sont de plus de 60 ans.

Selon les experts du service, le succès des véhicules à gaz est en nette augmentation, on en veut pour preuve l'intérêt grandissant au Salon de l'auto de Genève 2005. Le réseau des stations de remplissage est aussi en forte augmentation sur le plan suisse.

Les tl actuellement bien équipés en véhicules à gaz souhaitent acheter des bus supplémentaires. Or, la station de Perrelet ne suffira plus pour les alimenter. Une nouvelle station au dépôt de la Borde devient donc indispensable, elle sera en outre ouverte au public. Cette station de distribution de type «nourrice» a été choisie pour des questions économiques. Si cette option se révélait être concluante, la station de Perrelet serait transformée ultérieurement. Le financement de la station est assuré par les SIL tandis que la nourrice de distribution est financée par les tl.

La Ville de Lausanne entend donner un élan dans ce domaine afin qu'un jour des stations de remplissage privées puissent être mises en fonction. Les journées d'expositions et d'essais de véhicules à gaz organisées par le Service gaz & cad ont d'ailleurs connu un vif succès. Certes, un surcoût est engendré à l'achat d'un véhicule à gaz, de l'ordre de Fr. 3000.– à Fr. 4000.–. Toutefois, ce coût est en partie compensé par le prix du carburant GNC à la colonne, 30% inférieur au prix de l'essence. Selon les modèles de véhicules et la distance parcourue, le temps d'amortissement est de 3 à 5 ans.

#### *Conclusions*

Au vote des conclusions, la commission s'est prononcée par un oui à l'unanimité. Votre commission vous demande d'en faire de même.

**Le président:** – Je pense que vous n'avez rien à ajouter au rapport de M. Meystre.

**M. Giampiero Trezzini (Les Verts), rapporteur remplaçant:** – Je n'ai rien à ajouter.

**Le président:** – La discussion est ouverte sur le préavis N° 2005/61.

#### *Discussion*

**M. Alain Hubler (POP):** – Pour le groupe POP & Gauche en mouvement, l'implantation d'une deuxième station de distribution de gaz est une excellente nouvelle. Comme le souligne très justement ce préavis, le gaz est un combustible pour véhicules qui, même s'il est fossile, est beaucoup moins dommageable pour l'environnement. Et Dieu sait si on en parle par les temps qui courent... Le préavis précise aussi que le supplément d'équipement pour le véhicule est amorti en trois à cinq ans. On peut alors se poser une question. Si l'amortissement est de trois à cinq ans, ou bien la durée de vie des véhicules de la Ville est moins longue – mais cela ne semble pas être le cas – ou bien, s'ils ont une durée de vie supérieure, pourquoi tous les véhicules de la

Ville ne sont-ils pas équipés de moteurs à gaz? Cette question a déjà été posée par Andrea Egli, du POP & Gauche en mouvement. Je me permets de la poser de nouveau: pourquoi seuls 17 véhicules sont-ils équipés de moteurs à gaz, dont 14 aux SI? Je me réjouis d'avoir la réponse.

**M. Giampiero Trezzini (les Verts):** – Avec la construction à Lausanne d'une deuxième station de remplissage pour véhicules fonctionnant au gaz naturel, station facilement accessible aux usagers privés, la Municipalité fait un pas de plus, limité mais réel, en direction d'une politique de développement durable.

Néanmoins, cette amorce supplémentaire de nous vendre le gaz naturel pour la voiture, et pour toute autre utilisation, comme un ersatz du pétrole n'est pas, à terme, la solution. Ceci pour deux raisons principales: le gaz reste polluant, et le gaz est disponible en quantité limitée.

Pour ce qui est du premier argument, la combustion du gaz naturel produit certes moins de polluants que le pétrole. C'est pourquoi, à nos yeux, la proposition de la Municipalité doit être soutenue dans l'immédiat. Néanmoins, il s'agit de ne pas se tromper sur la nature de cette énergie. Le terme de «naturel» qu'on associe au gaz est trompeur. Il ne s'agit en effet pas d'un carburant écologique – comme il a été désigné abusivement en commission – puisqu'il est polluant. Polluer écologiquement est une fausse bonne idée, à laquelle les Verts ne se laisseront pas de s'opposer, qu'ils combattent et combattront.

Venons-en maintenant au deuxième argument, les réserves de gaz disponibles. Le gaz est une source d'énergie fossile. Tout comme le pétrole, les réserves de ce combustible ne sont pas illimitées. Les estimations optimistes tablent sur 100 ans de combustion de gaz, contre 30 pour le pétrole. Mais ces estimations sont faites au rythme actuel de consommation, sans tenir compte du formidable potentiel de croissance de la consommation de pays comme l'Inde, la Chine et le Brésil. Le gaz, indépendamment de son utilisation – carburant, chauffage ou autre – n'est pas le produit de remplacement sur lequel on peut bâtir une nouvelle économie. Le temps pour trouver de nouvelles solutions nous est clairement compté.

A ce phénomène d'épuisement de la ressource s'ajoute l'inconstance de l'approvisionnement et de son prix. Comme pour le pétrole, le gaz se trouve dans des zones politiquement et écologiquement sensibles et/ou doit les traverser. De surcroît, l'accès aux gisements est techniquement de plus en plus difficile. La concurrence pour les ressources qui se font rares deviendra toujours plus âpre. L'abondance et le prix raisonnable d'aujourd'hui seront, à n'en pas douter, remis en question demain. Un éventail diversifié de fournisseurs et de contrats, comme nous l'a expliqué la directrice des Services industriels, n'y changera malheureusement rien à la longue.

En conclusion, répétons avec force que de vraies sources d'énergie renouvelable existent et ne demandent, moyen-

nant un peu plus de courage politique, qu'à être vraiment valorisées et exploitées. Toutefois, faisant preuve de pragmatisme, les Verts, protégés ces jours des particules fines par leurs masques, voteront ce préavis en faveur d'un moindre mal, la promotion du gaz carburant. Ils invitent les membres du Conseil à faire de même.

**M<sup>me</sup> Eliane Rey, municipale, directrice des Services industriels:** – A M. Hubler, qui se pose la question de savoir pourquoi l'ensemble de la Ville n'acquiert pas que des véhicules à gaz, je peux répondre que nous allons organiser une séance à l'attention des responsables des achats dans l'Administration dans le cadre de la préparation à la réponse à la question de M<sup>me</sup> Egli. Pour les sensibiliser, ouvrir une discussion et examiner la possibilité d'étendre ces acquisitions à l'ensemble de la Ville. Un important travail d'information est nécessaire. Cela me paraît d'autant plus opportun que je suis quelque peu surprise par les propos et l'intervention de M. Trezzini. Il n'a pas du tout parlé dans ce sens en commission. Mais c'est sa liberté, bien entendu...

Je tiens ici à rappeler les avantages indéniables du gaz naturel carburant. On peut ouvrir un débat sans fin, je peux vous parler des Etats-Unis où on discute beaucoup sur l'hydrogène. Mais pour le moment, selon l'avis de nombreux spécialistes et notamment de l'Association transports et environnement (ATE) – je sais que certains d'entre vous sont très sensibles aux opinions de l'ATE – la voiture du futur roulera au gaz. Pourquoi? Parce que – en effet on en parle beaucoup ces jours-ci – le gaz naturel permet à celui qui consomme ce carburant de n'émettre pratiquement pas de particules fines et de suie. C'est le premier élément. Ensuite, les immissions d'oxyde d'azote sont fortement réduites – de 60% – lorsqu'on roule avec des véhicules à gaz. Il y a également une réduction du monoxyde de carbone ainsi que de la formation d'ozone, de 65 à 85%. A l'heure actuelle, on considère que c'est le véhicule le plus écologique parmi ceux qui existent.

A la Journée de l'environnement à San Francisco, j'ai beaucoup entendu parler de véhicules à hydrogène. Le problème de ce carburant, cependant, c'est qu'il n'est actuellement pas produit à partir des énergies renouvelables. Aux Etats-Unis, des millions de dollars sont investis dans des programmes de recherche pour essayer de produire de l'énergie à partir des énergies renouvelables. Il y a aussi les biocarburants: on sait qu'au Brésil la moitié des véhicules roule au bioéthanol. Mais pour le moment, en Suisse, sa production n'est pas très importante. Si on considère l'ensemble des composants énergétiques, importer ce carburant depuis le Brésil pose un problème du point de vue du développement durable.

Notre stratégie est parfaitement convergente avec celle développée sur le plan fédéral. En effet, le Conseil fédéral a décidé de réduire l'impôt sur les huiles minérales, qui frappe le gaz naturel. A l'heure actuelle, le prix du gaz carburant à la colonne est de 30% inférieur à celui de

l'essence. La réduction de 40 centimes de l'imposition sur les huiles minérales le rendra encore plus compétitif. Quant aux réserves de gaz, elles sont plus importantes que celles du pétrole, on dit qu'il y en a pour 60 ans. Ça paraît déjà assez important.

L'Union européenne pratique une politique visant à encourager les véhicules plus respectueux de l'environnement, dont les véhicules à gaz. La Ville de Lausanne a tout intérêt à les promouvoir, puisque elle a des réseaux, une infrastructure. Les coûts sont donc réduits. Par conséquent, il faut continuer à œuvrer dans cette direction.

**Le président** : – La discussion se poursuit. Je ne vois plus de main se lever. Je vais demander à M. le rapporteur remplaçant de nous dire comment celle-ci s'est déterminée.

**M. Giampiero Trezzini (Les Verts), rapporteur remplaçant** : – Les quatre conclusions ont été votées et acceptées à l'unanimité.

**Le président** : – Puis-je vous les faire voter en bloc? Je crois. Celles et ceux qui acceptent les quatre conclusions – je ne vous les lis pas, vous les avez sous les yeux – lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A l'unanimité, ces conclusions, et donc ce préavis, ont été acceptés.

#### **Le Conseil communal de Lausanne,**

- vu le préavis N° 2005/61 de la Municipalité, du 8 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. 750'000.– destiné à la construction d'une station de remplissage pour l'alimentation de véhicules fonctionnant au gaz naturel;
2. de porter en amortissement du crédit ci-dessus la subvention de Fr. 150'000.– à recevoir de Gaznat SA;
3. d'accepter le financement restant de la station de remplissage de la Borde pour Fr. 600'000.– par le Fonds pour le développement durable «Agenda 21»;
4. de porter en amortissement du crédit ci-dessus la participation de Fr. 600'000.– du Fonds «Agenda 21».

---

**Le président** : – Urgence suivante demandée par la Municipalité, point 14: Préavis N° 2005/76, «Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne. «Entretien 2006».» J'appelle à la tribune M. Marc-Olivier Buffat, en remplacement de

M<sup>me</sup> Isabelle Truan, absente. M. Gratier, pardon. M. Buffat est venu me dire auparavant que c'était vous qui veniez...

---

## Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne

### «Entretien 2006»

Préavis N° 2005/76

Lausanne, le 20 octobre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

#### 1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité propose la réorganisation des procédés de nettoyage sur le domaine public, ainsi que l’amélioration des conditions de travail des employés de l’unité entretien du service des routes et de la mobilité, par l’octroi d’un crédit d’investissement de 5’012’800 francs. De plus, elle sollicite l’approbation du principe de la conclusion de contrats de leasing pour financer les équipements mécaniques servant au nettoyage du domaine public, ainsi qu’au service hivernal. Cette réorganisation, tout en augmentant le niveau des prestations actuelles, permet de réduire légèrement les coûts d’exploitation. Ce préavis répond également au projet 17 de la thématique habitat de «Quartiers 21»: «Optimiser le tri au quotidien sur la voie publique». Enfin, il propose des mesures visant à renforcer la surveillance de la propreté sur le domaine public et le financement des campagnes de communication. Du fait des deux dernières thématiques, ce préavis s’inscrit en annexe de la sixième partie du «concept agenda 21», consacrée à l’économie (rapport-préavis N° 2005/53).

##### 1.1. Table des matières

<b>1. Objet du préavis</b>	453
1.1. Table des matières	453
<b>2. Glossaire</b>	454
<b>3. Préambule</b>	455
<b>4. Historique</b>	456
<b>5. Situation actuelle</b>	458
5.1 Missions de l’unité entretien	458
5.2 Organisation de l’unité entretien	458
5.3 Le service de nettoyage	459
5.4 Le service hivernal	460
5.5 Le service dit «de petit entretien»	461
<b>6. Problématique</b>	461
6.1 Coûts d’exploitation	461
6.2 Parc de véhicules	461
6.3 Locaux	462
6.4 Poubelles	462
6.5 Evolution des modes de vie et des mœurs	462

<b>7. Projet de réorganisation</b>	463
7.1 Principe	463
7.2 Le service de nettoyage	463
7.3 Le service hivernal	465
7.4 Le service dit «de petit entretien»	466
<b>8. Ressources nécessaires</b>	467
8.1 Introduction	467
8.2 Véhicules	467
8.3 Locaux	469
8.4 Ressources humaines	470
8.5 Réponse au projet 17 Quartiers 21: «Optimiser le tri au quotidien sur la voie publique»	471
8.6 Renforcement de la surveillance de la propreté du domaine public	472
<b>9. Mise en œuvre</b>	473
9.1 Principe	473
9.2 Calendrier de mise en œuvre	474
<b>10. Agenda 21 – Développement durable</b>	474
<b>11. Aspects financiers</b>	474
11.1 Investissements	475
11.2 Coût annuel des investissements	476
11.3 Ressources humaines	479
11.4 Comparaison financière	479
<b>12. Récapitulatif des améliorations «Entretien 2006»</b>	480
12.1 Amélioration logistique	480
12.2 Amélioration des prestations	480
<b>13. Conclusions</b>	481

## 2. Glossaire

- AMV: Ateliers et magasins de la Ville, division du service des routes et de la mobilité.
- CROM: Centre de ramassage et de recyclage des ordures ménagères, division du service d'assainissement.
- Dumper: Petit véhicule de chantier à benne avancée.
- EPFL: Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- EPT: Équivalent plein temps (poste de travail à 100%).
- FoDoVi: Service des forêts, domaines et vignobles.
- ORP: Office régional de placement.
- Osubst: Ordonnance fédérale sur les substances dangereuses pour l'environnement, du 9 juin 1986.
- Piqueur: Terme français utilisé au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle pour désigner un employé chargé de surveiller des ouvriers.
- Porte-outil: Petit véhicule polyvalent.
- RM: Service des routes et de la mobilité.
- Secteur: Zone d'activités bien définie de l'unité entretien. Le territoire communal est subdivisé en 6 secteurs:
  - ⇨ Secteur 1: centre-ville
  - ⇨ Secteur 2: nord-ouest (Montelly/Montétan/Blécherette)
  - ⇨ Secteur 3: nord-est (Bellevaux/Sauvabelin/route de Berne/route d'Oron)
  - ⇨ Secteur 4: est (Rumine/Béthusy/Chailly)
  - ⇨ Secteur 5: sud sous-gare (Denantou/Cour/Rhodanie)
  - ⇨ Secteur 6: zones foraines (Chalet-à-Gobet/Vers-chez-les-Blanc/Vernand)
- UE: Unité entretien, section du service des routes et de la mobilité, chargée du nettoyage et du service hivernal du domaine public, à l'exclusion des espaces verts.
- UT: Unité travaux, section du service des routes et de la mobilité.
- UTt: Unité transports, section du service des routes et de la mobilité.
- VSS: Union des professionnels suisses de la route, qui édite des normes en la matière.

### 3. Préambule

Selon un récent sondage, le sentiment d'insécurité progresse: 20% des femmes et 6% des hommes ont peur lorsqu'ils marchent seuls le soir dans leur quartier. Selon l'analyse des criminologues, c'est une peur irrationnelle qui ne suit pas l'évolution de la criminalité mais qui est fortement liée à l'aspect des villes. Plus c'est sale, plus les gens ont peur.

Par ailleurs, un sondage réalisé en février 2005 montre que la part de la population désirant vivre en agglomération a augmenté d'environ 4% par rapport aux sondages effectués il y a une quinzaine d'années.

L'évolution des habitudes (restauration rapide), des mœurs (actes d'incivilité), l'augmentation démographique, le regroupement des écoles, etc., génèrent une augmentation des déchets sur la voie publique. Pour la Ville de Lausanne, cette situation est particulièrement préoccupante dans les rues à forte densité piétonne, notamment dans les zones commerçantes du centre-ville. Dans les quartiers d'habitations, l'indiscipline des propriétaires de chiens pose toujours plus de problèmes, de même que celle de certains habitants déposant leurs sacs poubelles en dehors des jours de ramassage.

Parallèlement à cette évolution, l'attente des Lausannois est toujours aussi grande à l'égard de la propreté de la cité, comme en témoignent de nombreuses lettres d'habitants ainsi que des articles de presse.

Dans ce contexte, le système de nettoyage, lui, n'a guère évolué depuis plusieurs décennies et ne permet plus d'assurer la propreté de la ville de manière efficace et rationnelle. En effet, les usages et comportements de la population envers l'utilisation du domaine public ont fortement évolué. On observe également une évolution de la distribution des biens de consommation et plus particulièrement la multiplication des commerces de type fast-food. Les effets induits de cette évolution de notre société apportent sur le domaine public de nombreux déchets, qui ne sont pas tous amenés aux lieux de collecte mis en place dans nos rues. Ainsi, les balayeurs n'arrivent plus à maîtriser l'augmentation de la saleté avec les moyens actuels.

Les équipes d'entretien utilisent des méthodes de travail peu rationnelles et pénibles pour les collaborateurs, un grand nombre de prestations étant encore réalisées manuellement.

Ce préavis répond aux objectifs que s'est fixés la Municipalité en matière de propreté, soit :

- améliorer les prestations en s'adaptant au contexte actuel;
- améliorer les conditions de travail des ouvriers en les équipant d'outils performants;
- maîtriser les coûts d'exploitation.

Pour le service hivernal, une partie de l'équipement ne répond plus aux normes en la matière. Lors de fortes chutes de neige sur l'ensemble de la ville, le déneigement des 220 km de routes et 250 km de trottoirs est difficile à gérer avec les moyens existants.

Si les automobilistes ont pu remarquer une amélioration du déneigement des routes, grâce aux nouvelles procédures mises en place depuis 2 ans, les équipements adaptés aux trottoirs sont clairement insuffisants pour assurer un déneigement efficace des cheminements piétonniers.

Pour toutes ces raisons, l'organisation des procédés de nettoyage et du service hivernal a été repensée dans sa globalité, en tenant compte :

- de la main-d'œuvre;
- du matériel;
- des véhicules;
- des locaux d'exploitation.

En ce qui concerne les locaux, les balayeurs et leur matériel sont disséminés actuellement dans plus de 33 locaux (caboulots) répartis sur le territoire communal. Un certain nombre d'entre eux, situés sous des escaliers publics ou dans des locaux techniques, sont vétustes, voire insalubres, peu pratiques et inadaptés aux véhicules. Ces locaux nécessiteraient des travaux de mise en conformité importants. Ainsi, le présent préavis présente une réflexion globale sur les locaux affectés à l'unité d'entretien en proposant une extension des centres de secteur et l'abandon de la majeure partie des petits «caboulots».

Enfin, il est à relever que la rationalisation des procédés de nettoyage a été initiée par la Municipalité en 1997, dans le cadre de «Perspectives financières», suite aux propositions présentées dans le rapport de gestion. Le 14 janvier 1998<sup>1</sup>, la Muni-

<sup>1</sup>BCC 1998, T. I, p. 78.

cipalité informait votre Conseil de l'ouverture d'un compte d'attente limité à 150'000 francs, destiné à couvrir notamment une étude de réorganisation de l'entretien et du nettoyage des chaussées, ainsi que des AMV. Il était prévu de balancer ce compte d'attente par les crédits demandés par voie de préavis pour passer à la phase opérationnelle de la réorganisation envisagée à l'époque. L'«Etude sur la mécanisation du nettoyage 1998-2001» étant achevée, les dépenses effectives, qui s'élèvent à 85'000 francs, peuvent être balancées dans la présente demande de crédit. Plus récemment, dans le cadre de la restructuration des services des routes et de la mobilité et de la circulation, une révision complète des processus de travail a été engagée en été 2003. Le présent préavis est le résultat de ce travail.

#### 4. Historique

La préoccupation des autorités de la Ville de Lausanne au sujet de la propreté remonte à des temps anciens. Elle s'est manifestée tout d'abord par l'adoption d'ordonnances et règlements imposant aux citoyens l'obligation d'accomplir eux-mêmes les tâches liées à la propreté et à la salubrité publique. Elle a ensuite progressivement évolué vers l'accomplissement de ces tâches par l'administration elle-même.

- 1705** Le Conseil de Lausanne adopte l'«Ordonnance pour tenir les rues nettes».
- 1735** Le Conseil de Lausanne crée une Commission pour la propreté de la ville, appelée aussi Chambre de propreté.
- 1768** Le Conseil de Lausanne adopte une nouvelle Ordonnance concernant la propreté des rues.
- 1788** Les Ordonnances de police stipulent à l'article IV: «Il est ordonné à toutes personnes de balayer ou faire balayer, chacun devant sa maison, le mercredi et le samedi à quatre heures après midi, à peine d'un florin de bamp; payable par le propriétaire. Il est défendu de mettre des immondices dans les rues le samedi soir après que le tombereau y aura passé, sous le même bamp que ci-dessus. Quant aux glaces et neiges, chacun devra les déblayer devant chez soi, dans la même étendue où il est tenu de balayer, sur l'ordre que leur en donnera Mr. le Métral, sous l'amende de cinq florins».
- 1803** Le Règlement de police, art. 31 précise: «Chacun devra balayer ou faire balayer devant sa maison ou devant son terrain en ville, le mercredi et le samedi à quatre heures après midi, sous peine de cinq batz d'amende. En conséquence la cloche sera sonnée régulièrement les mercredis et samedis, avant quatre heures du soir dans tous les quartiers de la ville, pour aviser chacun qu'il ait à se conformer au présent ordre».
- 1831** Face à la menace d'une épidémie de choléra, un avis à la population est affiché pour assurer la propreté des rues et places.
- 1869** La Municipalité décide la réorganisation du service du balayage; celui-ci est placé sous la direction de l'inspecteur de police avec à sa tête un piqueur des balayages.
- 1877** Réorganisation du service des travaux: on crée la fonction de piqueur des travaux. Magasinier, il est aussi chargé de la surveillance générale des ouvriers de la Ville, des soins à donner aux rues, places, fontaines, égouts, escaliers publics, promenades, plantations et bâtiments publics.
- 1883** Un service des travaux d'entretien est créé, avec à sa tête un ingénieur des travaux d'entretien. La direction des travaux est chargée de l'entretien des routes, chemins, ponts, fontaines et quais du domaine public, ainsi que des chemins forestiers de grande communication, et de l'entretien et la propreté des rues, places et promenades publiques.
- 1885** Mise à ferme du service de balayage, comprenant le balayage de la ville et du village d'Ouchy, l'enlèvement des immondices et du contenu des caisses de balayures des particuliers, le lavage des fontaines, des urinoirs et l'application des désinfectants. Le périmètre urbain a été divisé en trois secteurs comportant chacun un service spécial dont les différences consistent dans le renouvellement plus ou moins fréquent des opérations à faire.
- 1890** Reprise par la commune du service du balayage.
- 1897** Suppléant de l'ingénieur en chef, le premier ingénieur assume la responsabilité du service de l'entretien qui comprend, outre l'entretien et la propreté des rues, places et promenades publiques, l'entretien des ponts, des

fontaines et des quais, des égouts et des canalisations, les concessions à bien plaie sur le domaine public, les permis pour dépôts sur la voie publique, l'administration des dépôts de matériaux et l'attelage.

- 1901** Premiers essais de goudronnage à Lausanne; la Municipalité adopte un règlement concernant la fonction du piqueur de l'entretien.
- 1903** Le personnel du service d'entretien compte au total 171 employés réguliers.
- 1906** Création du service de la voirie avec les compétences suivantes: l'entretien et la propreté des rues, places et promenades publiques, l'entretien des routes et des chemins, l'administration des magasins, des écuries de la ville et de l'attelage, ainsi que l'exploitation des gravières.
- 1912** Acquisition de chars Ochsner pour le transport des ordures ménagères.
- 1913** Entrée en vigueur du nouveau règlement de police pour la Commune de Lausanne: les propriétaires d'immeubles sont tenus de faire laver à grande eau les trottoirs au droit de leurs immeubles chaque jour, sauf les dimanches et les jours de fêtes. En temps de pluie et durant l'hiver, le balayage seul est autorisé.
- 1920** Instauration d'une taxe de voirie.
- 1924** Acquisition d'une arroseuse automobile transformable en camion.
- 1934** Le service de la voirie reçoit, en plus de ses compétences traditionnelles, les attributions suivantes:
- le contrôle et la surveillance des fouilles;
  - la surveillance de l'entretien des voies ferrées sur le domaine public;
  - l'entretien du port, des rives du lac et des installations de petite batellerie;
  - les mesures à prendre en cas d'éboulement et d'inondation.
- A cette époque, le réseau routier de la ville comprend 170 km de chaussées.
- 1939** Réorganisation du service de voirie: l'emploi des chevaux est complètement supprimé au profit des camions et camionnettes.
- 1946** Achat de trois camions pour le service de la voirie. Un poste de préposé au service de l'enlèvement des ordures ménagères est créé, alors que le poste de chef d'écurie est supprimé et remplacé par celui de surveillant aux ordures ménagères. Le service de la voirie s'est considérablement développé et compte 300 personnes.
- 1956** La Municipalité décide de fusionner le service technique et le service de la voirie sous la dénomination «Service des routes et voirie». La section «jardins publics» de l'ancien service de la voirie devient le «Service des parcs et promenades».
- 1962** Un nouveau règlement de police est adopté: il est marqué par l'abolition de l'obligation faite aux propriétaires d'immeubles de nettoyer le trottoir au droit de leurs immeubles; le nettoyage de la voie publique est désormais entièrement assuré par les services communaux.
- 1969** La Municipalité décide de scinder en deux les compétences du service des routes et voirie: l'entretien et l'extension des collecteurs, le ramassage et l'incinération des ordures ménagères, ainsi que l'épuration des eaux usées relèvent dorénavant du nouveau «Service d'assainissement».
- 1989** Inauguration des nouveaux Ateliers et magasins de la ville (AMV), rue du Vallon 27, à Lausanne.
- 2003** Réorganisation du service des routes et voirie: la «voirie» est scindée en deux unités, «l'unité entretien» (UE) chargée du nettoyage, du service hivernal et du petit entretien, et «l'unité travaux» (UT) responsable des travaux de maintenance et d'aménagements sur le domaine public.
- 2004** La Municipalité décide de regrouper le service des routes et voirie et le service de la circulation sous la dénomination «Service des routes et de la mobilité».

## 5. Situation actuelle

### 5.1 Missions de l'unité entretien

L'unité entretien (UE) est la section du service des routes et de la mobilité chargée d'assurer la propreté et la viabilité du domaine public, soit des quelque 220 km de routes et 250 km de trottoirs de la Ville de Lausanne.

Concrètement, cette unité a la responsabilité du nettoyage des chaussées, des trottoirs, des accotements, des ponts et passerelles, des escaliers, des tunnels, des rives du lac, des WC publics ainsi que du mobilier urbain.

Elle est également chargée d'exécuter de petits travaux d'entretien et d'assurer le service hivernal sur le territoire lausannois.

A noter que les espaces verts sont gérés par le service des «parcs et promenades» et par le service «des forêts, domaines et vignobles» (FoDoVi). A quelques exceptions près, l'unité entretien n'intervient pas dans ces zones.

### 5.2 Organisation de l'unité entretien

L'unité entretien est dirigée par un chef d'unité et un adjoint. Ils ont pour tâches principales la planification et l'organisation du service de nettoyage et du service hivernal.

On distingue 5 secteurs urbains et 1 secteur forain (Chalet-à-Gobet/Vernand). A la tête de chacun d'eux se trouve un chef de secteur chargé de gérer le nettoyage, le service hivernal, le petit entretien ainsi que la surveillance du domaine public et le signalement des dégradations de la voirie. Le chef de l'unité entretien et son adjoint dirigent directement les chefs de ces 6 secteurs.

Le chef de secteur contrôle également les chantiers privés en relation avec le domaine public, vérifie le respect des conditions des permis de construire, contrôle l'occupation temporaire du domaine public et surveille les remises en état qui en découlent. Il participe, en alternance avec ses collègues, au service de «piquet» en fonction 24 heures sur 24, et qui est prêt à intervenir pour sécuriser ou rétablir des dégradations soudaines de la voirie.

Le chef de secteur dirige directement les 20 à 30 collaborateurs rattachés à son secteur. Ceux-ci peuvent toutefois être déplacés temporairement en fonction de la répartition du travail.

Les équipes de nettoyage sont occupées toute l'année aux différentes tâches de propreté, y compris durant les week-ends. Lors de chutes de neige, toutes les équipes sont affectées au service hivernal. Cette réaffectation des équipes de nettoyage garantit une utilisation optimale des ressources humaines et logistiques.

Les équipes d'entretien exécutent de petits travaux tels que le fauchage des accotements des chaussées, le ramassage de feuilles mortes, le nettoyage des cours d'eau, ainsi que le contrôle des regards de collecteurs sur les chaussées. Elles participent également au service hivernal en assurant la mise en place ainsi que le repli des dispositifs hivernaux (pare-neige, jalonnement des bords de route, coffres à sel, etc.).

L'effectif de fonctionnement de l'UE comptait 170 collaborateurs au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Suite à la démarche «Prestations 2004», 1 poste a pu être supprimé en anticipation du présent préavis, grâce à l'achat de matériel pour le fauchage des accotements des chaussées.

Au mois de mai 2005, afin d'éviter une augmentation inopportune de personnel, deux autres postes ont été prélevés dans l'effectif de l'UE pour la création de l'unité mobile de nettoyage des tags, conformément à une décision de la Municipalité du 20 juillet 2004.

Sur les 170 collaborateurs, 124 personnes sont affectées toute l'année au nettoyage des chaussées et trottoirs. Pour assurer ces prestations, 23 personnes sont nécessaires pour remplacer les absents en raison des vacances, maladie, accidents, cours de répétition (armée ou protection civile) et reprise d'heures supplémentaires.

Par ailleurs, 11 cadres et 12 personnes, affectés au petit entretien du domaine public, complètent les effectifs du service des routes et de la mobilité chargés des missions décrites dans ce préavis (voir tableau «C», page 20 [p. 470]).

Pour le dispositif du service hivernal, l'unité entretien est renforcée par du personnel supplémentaire provenant du service des routes et de la mobilité, notamment des unités transport, travaux et des ateliers et magasins de la Ville (AMV). Le service des parcs et promenades (2 véhicules et 4 hommes assurant 2 missions), FoDoVi (1 véhicule et 1 homme), le service d'assainissement (6 hommes assurant 2 missions dans le bas de la ville), ainsi que des entreprises privées, contribuent aux missions de déneigement dans les cas exceptionnels (voir tableau «A», page 15 [p. 466]).

### 5.3 *Le service de nettoyage*

#### 5.3.1 Prestations de nettoyage

Par «service de nettoyage» on entend toutes les opérations visant au maintien de la propreté du domaine public. Il s'agit :

- du balayage et du lavage des chaussées et trottoirs ;
- du nettoyage du mobilier urbain ;
- de l'installation et du vidage des poubelles de rue ;
- du nettoyage des WC publics ;
- du nettoyage des rives du lac et des cours d'eau ;
- de l'enlèvement des objets flottants dans les ports.

D'une manière générale, les rues à forte activité urbaine sont nettoyées chaque jour ouvrable. Les zones les plus fréquentées font l'objet d'un nettoyage les week-ends également. Les rues à faible activité sont nettoyées à raison de deux à trois fois par semaine.

Le centre-ville constitue un cas à part puisque la majorité de ses rues est traitée deux fois par jour pendant la semaine. Ce traitement particulier est motivé par la forte affluence piétonne ainsi que par la présence de multiples manifestations.

Ainsi, chaque jour, près de 67 tournées de balayage manuel sont organisées dans la zone urbaine (secteurs 1 à 5). Si chacune d'entre elles représente une masse de travail égale, la surface totale traitée par tournée est, quant à elle, variable.

#### 5.3.2 Organisation du service de nettoyage

Du point de vue structurel, chaque balayeur reste affecté à son secteur. Il fait partie, en alternance, du service de nettoyage du week-end, et il est alors appelé à intervenir sur l'ensemble du territoire communal. Il est responsable d'une seule tournée journalière et travaille seul. Il dispose, pour son travail, d'une brouette, appelée «galère» et d'un balai. Sa mission consiste à balayer l'ensemble des surfaces de chaussées non accessibles aux grosses balayeuses de routes, telles que les trottoirs, les escaliers, les médillons (pieds de bordures) lorsqu'il y a du stationnement, et les arrêts de bus. Il assure également le vidage des corbeilles à déchets, le désherbage des joints de construction (médiants et bordures de chaussées) et le nettoyage des résidus d'objets encombrants. En hiver, il effectue le déneigement manuel de la zone qui lui est assignée.

Les balayeurs sont appuyés dans leur mission par des véhicules, à tour de rôle, par 6 brosses de trottoirs et 7 brosses de chaussée. Ils sont également secondés par 11 véhicules de lavage par jet d'eau. Ce procédé permet de supprimer les poussières, les résidus de crottes de chiens, les odeurs, les traces diverses et autres coulures qu'un balayage manuel ou mécanique ne peut éliminer. Ainsi, l'ensemble des trottoirs de la ville est lavé toutes les deux à trois semaines, ce qui correspond à un standard minimum, en relation avec les moyens à disposition. En hiver, lorsque la température est négative, les engins sont transformés en saleuses et le lavage est suspendu. Notons que les jours de pluie, le travail de lavage est maintenu. En effet, le détachement des suies et des poussières est facilité par des sols déjà humidifiés.

L'intervention des véhicules de nettoyage se concentre entre 06 h 00 et 07 h 00 dans les zones à forte activité, qui doivent être traitées prioritairement, avant l'arrivée du flux de piétons. Une fois celles-ci nettoyées, les véhicules se déplacent dans les divers quartiers de la ville.

## 5.4 Le service hivernal

### 5.4.1 Prestations du service hivernal

Par «service hivernal», on entend toutes les mesures techniques et organisationnelles mises en place pour garantir la viabilité du réseau des voies de communication sur l'ensemble du territoire communal en période hivernale. Il s'agit, entre autres, du déblaiement de la neige et de la lutte contre le verglas sur les routes, les aires de circulation et les trottoirs du domaine public lausannois.

Depuis l'hiver 2003-2004, le déneigement a été revu et s'effectue conformément aux normes en vigueur qui fixent 3 degrés de priorité, à savoir :

- Degré 1 : les artères principales, celles parcourues par les transports publics, celles conduisant aux hôpitaux et celles empruntées par les services d'urgence ;
- Degré 2 : les voies secondaires ;
- Degré 3 : les rues de quartier et les parkings.

Les trottoirs sont déneigés parallèlement aux routes, selon la même hiérarchie. Toutefois, dans un premier temps, seul un trottoir sur deux est déneigé. Il faut rappeler ici que le plan directeur communal donne la priorité aux piétons, puis aux t1 et aux voitures. Actuellement, il est toutefois difficile de s'en tenir à cet ordre en raison de ressources inadaptées au déneigement des trottoirs.

Lors de chutes de neige continues durant les heures de pointe, les véhicules du service hivernal se concentrent sur les axes de 1<sup>er</sup> degré afin de réduire la durée des passages à 1 h 30 environ. Lorsqu'il ne neige que sur les hauts de la commune, les véhicules affectés au bas de la ville sont engagés sur les axes de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> degré du haut de la ville.

### 5.4.2 Organisation du service hivernal

Les principaux acteurs du service hivernal sont :

- le service des routes et de la mobilité pour ce qui concerne les voies de communication à caractère prioritaire, comme les chaussées, places et trottoirs ;
- le service des parcs et promenades pour les cheminements et les promenades à caractère secondaire, situés par exemple à l'intérieur des cours d'écoles, des parcs et des cimetières ;
- le corps de police pour ce qui touche à la signalisation routière en rapport avec les conditions hivernales. Ce service s'occupe également des véhicules mal stationnés, qui gênent la progression des engins de déneigement.

Les équipes du service hivernal sont organisées en 3 groupes de travail distincts et déployées en fonction de l'altitude, du type de matériel engagé et de la hiérarchisation des voies de communication. Il s'agit des groupes suivants :

- le groupe de la zone foraine chargé des chaussées et trottoirs du secteur Vernand, Chalet-à-Gobet, Vers-chez-les-Blanc ;
- le groupe de la zone ville responsable des chaussées ;
- le groupe de la zone ville affecté aux trottoirs.

Ces groupes sont appuyés par une équipe de soutien logistique basée aux AMV (Centrale d'aide à l'engagement, mécaniciens, chargement du sel, remplacement des pièces usées).

Trois catégories de véhicules sont utilisés pour les besoins du service hivernal en fonction des types de surfaces à traiter :

- les poids lourds s'occupent des artères principales ;
- les jeeps et les camionnettes traitent les chemins et les ruelles ;
- les portes outils et les dumpers sont déployés sur les trottoirs.

Ces véhicules sont équipés de trois manières différentes :

1. saleuse : véhicule équipé uniquement pour des opérations de salage ;
2. chasse-neige : véhicule équipé uniquement pour des opérations de déneigement ;
3. combiné : véhicule équipé pour le salage et le déneigement.

Chaque véhicule respecte un itinéraire préalablement défini, en commençant par les axes prioritaires, pour une durée d'engagement d'environ 4 à 6 heures.

Déroulement d'une intervention :

Durant toute la saison hivernale, une surveillance météo est mise sur pied, et les relevés des bulletins sont continuellement analysés par les responsables afin d'anticiper la venue de mauvaises conditions météorologiques.

Un système de surveillance des routes est également assuré par :

- le chef de l'unité entretien durant la journée;
- le corps de police durant la nuit jusqu'à 2 heures du matin;
- un patrouilleur de l'unité entretien dès 2 heures du matin.

Cette heure matinale a été fixée de manière à disposer d'un temps suffisant pour la mobilisation des équipes et le dégagement des voies avant l'heure de pointe du matin.

Sur la base des informations et constatations qui lui sont transmises, le chef d'intervention décide de l'importance du dispositif à mettre en œuvre. La mobilisation des équipes est réalisée par la Centrale d'aide à l'engagement, qui gère également le déroulement des interventions.

#### *5.5 Le service dit « de petit entretien »*

Par «petit entretien», on entend toutes les opérations de maintien en bon état d'utilisation et de sécurité du domaine public. Il s'agit, entre autres :

- du fauchage des accotements des chaussées;
- du désherbage sur la voie publique;
- du faucardage des algues des rives du lac;
- de l'entretien et du renouvellement du mobilier urbain;
- des travaux de réparation mineurs ou urgents, relatifs aux déprédations causées aux ouvrages, installations publiques et bâtiments dont l'unité a la charge;
- de la pose et la dépose des mâts et drapeaux.

Les équipes d'entretien sont également occupées à des tâches périodiques (dératisation, nettoyage des pigeonniers, contrôles divers, etc.). Comme les autres, ces équipes sont polyvalentes et elles sont également astreintes à des prestations saisonnières telles que le ramassage de feuilles mortes, le nettoyage des cours d'eau, ou encore les préparatifs hivernaux.

## **6. Problématique**

### *6.1 Coûts d'exploitation*

Les charges salariales représentent aujourd'hui approximativement 80 à 90% des charges totales de l'unité entretien. Un grand nombre de prestations sont réalisées manuellement, par manque de moyens matériels, ce qui a pour corollaires :

- un travail pénible et parfois démoralisant pour les collaborateurs;
- un recyclage difficile pour les employés d'un certain âge;
- un manque d'efficacité et de productivité;
- des charges salariales élevées.

### *6.2 Parc de véhicules*

Dans l'accomplissement de sa mission, l'unité entretien a recours à des engins de lavage et de brossage des chaussées et trottoirs. Certains peuvent être modifiés pendant la période hivernale pour servir au déblaiement de la neige.

Pour des raisons budgétaires, les véhicules et le matériel n'ont pas été renouvelés régulièrement. Ils sont aujourd'hui, pour une bonne partie, vétustes et font l'objet de nombreuses pannes. Les immobilisations pour réparation sont prolongées en raison de l'importance des réparations à effectuer. Certaines prestations ne sont donc plus assurées de façon optimale. A cela s'ajoute un coût d'entretien disproportionné pour du matériel devenu obsolète et inadapté. De surcroît, certains engins ne correspondent plus aux normes en matière de pollution atmosphérique et sonore.

Sur un parc de 11 saleuses de chaussée, 5 ne sont plus conformes à l'Ordonnance fédérale sur les substances dangereuses pour l'environnement, du 9 juin 1986 (Osubst). Ceci entraîne également une surconsommation de sel induite par des dosages non maîtrisés. De plus, le parc de véhicules de salage des trottoirs est sous-dimensionné et devrait presque être doublé pour correspondre aux normes VSS (normes de l'Union des professionnels suisses de la route) en matière de service hivernal.

Le manque de véhicules combinés (chasse-neige et saleuse) nécessite le passage de deux véhicules sur le même itinéraire, ce qui augmente les coûts et la durée d'intervention. De plus, ce matériel ne permet pas aux intervenants de choisir le mode de travail le plus approprié en fonction des conditions d'enneigement (déneigement, salage, ou combiné).

### *6.3 Locaux*

Les balayeurs et leur matériel sont disséminés dans plus de 33 locaux (caboulots) vétustes, répartis sur le territoire communal. La majorité sont situés sous des escaliers publics, dans des niches situées derrière des murs de soutènement ou dans des locaux techniques. Ils sont inadaptés pour notre personnel et les locaux pour les machines doivent être adaptés aux normes en vigueur.

### *6.4 Poubelles*

Depuis quelques années, on constate une augmentation constante du volume des déchets dans les zones très fréquentées du centre-ville ou des bords du lac (Ouchy, Vidy).

Cette situation a mis en évidence des lacunes concernant les poubelles de rue actuellement utilisées. Celles-ci ne sont, d'une part, pas équipées de cendrier, ce qui contraint les fumeurs à jeter leurs mégots au sol, voire à s'en débarrasser dans les corbeilles à papier, provoquant parfois des feux de poubelles. D'autre part, l'absence de couvercle favorise le pillage des déchets par des volatiles, et les infiltrations d'eau provoquent des coulures difficiles à nettoyer. Elles sont également d'un volume insuffisant (40 litres) et débordent constamment, obligeant les employés à les vider jusqu'à 4 fois par jour.

### *6.5 Evolution des modes de vie et des mœurs*

Par choix ou par obligation, de plus en plus de gens prennent leur repas de midi à proximité de leur lieu de travail. Ainsi, on constate ces dernières années une augmentation des commerces de restauration rapide, ce qui contribue à accroître considérablement le volume des déchets récoltés.

Par ailleurs, la multiplication des actes d'incivilité constatés ces dernières années est préoccupante. En effet, force est de noter une augmentation graduelle des déchets produite par le comportement irrespectueux de certains usagers du domaine public. Avec l'évolution des mœurs, certaines personnes trouvent parfaitement normal de jeter leurs déchets au sol, de cracher par terre, de ne pas ramasser les crottes de leur chien, voire même d'uriner dans la rue. Selon une récente étude sur les déchets jetés au sol, menée par l'Université de Bâle, plus de 30% des déchets récoltés dans la rue ne se trouvent pas dans les poubelles prévues à cet effet.

Les WC publics sont aussi particulièrement touchés par le vandalisme et fréquemment détournés de leur usage normal par de nombreux marginaux, notamment au centre-ville. Actuellement, les moyens dont on dispose ne suffisent plus à garantir une prestation de nettoyage satisfaisante. Cette activité est particulièrement pénible et démoralisante pour nos collaborateurs.

Enfin, la multiplication des tags a contraint le service des routes et de la mobilité à créer une équipe spéciale affectée à cet entretien, ainsi qu'à l'enlèvement des autocollants sur le mobilier urbain et au nettoyage des poubelles.

## 7. Projet de réorganisation

### 7.1 Principe

Ces divers constats ont amené la Municipalité à engager une réflexion globale sur les procédés de nettoyage et le service hivernal, dans le but de pallier les problèmes évoqués, en améliorant le niveau des prestations actuelles, tout en maîtrisant les coûts d'exploitation.

L'approche a consisté à étudier chaque prestation de balayage, de nettoyage et de déneigement en fonction de l'évolution des quartiers. La mise à jour des prestations se fera en principe tous les trois à cinq ans environ, la prochaine révision étant programmée en 2009, après la mise en service du métro m2.

### 7.2 Le service de nettoyage

#### 7.2.1 Analyse des prestations de nettoyage

Dans la mesure du possible, une rue devrait, sous l'action du nettoyage, rester d'une propreté invariable. Ce n'est donc pas son «degré de propreté» qui doit être établi, mais plutôt sa tendance à subir des salissures, pour permettre de définir au plus juste la fréquence des nettoyages nécessaires.

La première étape consiste donc à établir un classement des rues en fonction de leur propension à s'encrasser.

Pour y parvenir, il est utile de procéder à l'identification des principales sources de déchets et salissures. Il s'agit :

- des usagers du domaine public, du lundi au vendredi et les week-ends dans les zones commerciales et de détente, en particulier par bonnes conditions météorologiques ;
- des usagers des zones de loisirs nocturnes ;
- des ordures ménagères et des objets encombrants posés à même le trottoir sans conteneurs (résidus du ramassage) ;
- des végétaux sur les rues et leurs abords (pollens, pétales, feuilles, branches) ;
- des chiens (crottes, urine) ;
- du trafic automobile.

Sur cette base, la fréquence des nettoyages et les moyens à mettre en œuvre ont été définis.

#### 7.2.2 Réorganisation du service de nettoyage

La démarche vise à passer d'un travail global à un travail sectorisé. Le principe de réorganisation consiste à faire effectuer des missions particulières avec un outillage spécialisé. Ceci nécessite la constitution des équipes :

- de balayage et de lavage des sols ;
- de nettoyage des accotements ;
- de nettoyage des WC publics ;
- de vidage des poubelles.

Comme aujourd'hui, les équipes de nettoyage se concentreront chaque matin, entre 06 h 00 et 07 h 00, dans les zones très fréquentées, avant l'arrivée du flux piétonnier.

##### 7.2.2.1 Balayage des sols

Le balayage manuel assisté d'un aspirateur de rue sera pratiqué dans les zones :

- à forte densité piétonne ;
- avec escaliers ;
- à rues pavées (risque de descellement des pavés avec l'utilisation d'une balayeuse) ;
- avec beaucoup d'obstacles (stationnement, mobilier), étroites ou très encombrées.

Le balayage mixte (avec une balayeuse de trottoir et deux accompagnants) sera effectué dans les zones :

- à moyenne densité piétonne ;
- avec stationnement latéral ;
- d'habitations, avec peu de déchets ;
- de places publiques avec mobilier.

Le balayage mécanique (avec une balayeuse de chaussée) sera instauré dans les zones :

- à faible densité piétonne ;
- de circulation sans stationnement ;
- sans trottoirs ou à trottoirs larges ;
- rurales ;
- de parcs.

Ces modifications apporteront une nette amélioration du confort de travail des ouvriers en supprimant les nombreux va-et-vient avec une brouette lourde. Dorénavant, le travail en équipe, tout comme l'utilisation de machines adaptées apporteront une nouvelle motivation ainsi qu'un accroissement du sentiment de sécurité pour les employés. De même, les ouvriers plus âgés trouveront une occasion d'effectuer un travail moins pénible physiquement.

#### 7.2.2.2 Nettoyage des accotements

Le nettoyage des accotements des chemins de la zone de Vers-chez-les-Blanc est actuellement assuré par deux personnes à pied, qui contrôlent les abords des chaussées, piquent les papiers et vident les corbeilles. Les déchets se trouvent à des distances très variables. Avec un véhicule adapté, un gain de temps notable pourra être réalisé sur les déplacements tout en augmentant le confort de l'employé.

#### 7.2.2.3 Nettoyage des WC publics

Actuellement, 75 WC publics sont nettoyés par l'unité entretien :

- 63 WC sont entretenus par 3 collaborateurs équipés de deux véhicules, l'un d'entre eux se déplaçant à pied pour les WC du centre-ville ;
- 12 autres WC sont nettoyés par les balayeurs lors de leurs tournées de balayage.

Dorénavant, cette mission sera confiée à 4 personnes équipées de 3 véhicules. Au vu de la problématique soulevée au chapitre 6.5, les prestations offertes sont ainsi fortement renforcées.

Cette méthode assurera un travail plus rationnel pour le personnel et améliorera la qualité du nettoyage.

Concrètement, le travail sera réparti de la manière suivante :

- une personne sans véhicule, pour le nettoyage des 15 WC du centre ville, où les déplacements sont plus rapides à pied ;
- une personne avec un véhicule équipé pour les 20 WC situés à l'ouest ;
- une personne avec un véhicule équipé pour les 20 WC situés au nord-ouest ;
- une personne avec un véhicule équipé pour les 20 WC situés au sud-est.

#### 7.2.2.4 Vidage des poubelles de rue

Le vidage des 1300 poubelles de rue est actuellement réalisé par les balayeurs. La capacité de la brouette étant limitée, ce système ne permet pas toujours d'absorber la quantité des déchets.

Cette prestation, qui nécessite un matériel, des équipes et une fréquence spécifiques, sera désormais assurée par des équipes munies de véhicules appropriés. La possibilité de compacter les déchets et de réduire leur volume jusqu'à 8 fois permettra de minimiser les déplacements.

Quatre camionnettes avec compacteuses seront nécessaires, avec pour chaque véhicule, un chauffeur et un opérateur. Ces engins, de dimension modeste, pourront accéder à toutes les poubelles avec une fréquence de vidage optimale.

Ces véhicules permettront également aux équipes de nettoyer certains endroits éloignés ou peu touchés par les déchets lors de leur tournée de ramassage. De plus, trois d'entre eux seront adaptables pour participer au service hivernal. Le quatrième restera disponible pour vider les poubelles du centre ville.

### 7.3 *Le service hivernal*

#### 7.3.1 Analyse des prestations du service hivernal

L'examen et l'analyse des prestations ont démontré que sur un parc de 11 saleuses de chaussées, 5 sont obsolètes et ne sont plus conformes à l'Osubst (Ordonnance fédérale sur les substances dangereuses pour l'environnement). Ces engins tombent fréquemment en panne, ce qui rend difficiles les opérations de déneigement.

Après avoir analysé ses diverses prestations, le service des routes et de la mobilité a démontré que si celles-ci sont juste suffisantes pour les routes, elles sont clairement inadaptées pour les trottoirs. En effet, une partie des véhicules actuellement à disposition sont mal adaptés et ne peuvent être équipés de saleuses.

Il est ici important de rappeler que le plan directeur des déplacements de la Ville de Lausanne a fixé les priorités suivantes pour les modes de déplacement :

1. les piétons ;
2. les transports publics ;
3. les vélos et autres moyens de locomotion douce ;
4. les transports individuels.

Les équipements actuels ne permettent pas au service des routes et de la mobilité de respecter ce plan directeur, et les nombreuses plaintes de citoyens sur le mauvais déneigement des cheminements piétonniers en sont la preuve la plus criante.

#### 7.3.2 Réorganisation du service hivernal

Il convient tout d'abord de relever ici que le service hivernal est confronté à des contraintes particulières :

- la topographie lausannoise complique singulièrement sa tâche. En effet, entre Ouchy / Vidy (alt. ~375 m) et le Chalet-à-Gobet (alt. ~870 m) il est fréquent d'avoir à gérer des conditions météorologiques très différentes ;
- de nombreuses rues à forte déclivité sont très rapidement impraticables lors de mauvaises conditions météorologiques ;
- de nombreux escaliers augmentent la charge du travail manuel.

L'extension du système combiné (chasse-neige et saleuse) pour l'entier des véhicules engagés dans le cadre du service hivernal, amorcé en 2003, permettra de réduire le dispositif de déneigement et optimisera l'utilisation des ressources lors des interventions.

La révision du service hivernal s'est faite en fonction des paramètres suivants :

1. la géométrie des routes et trottoirs (déclivité, largeur, etc.) ;
2. le degré de priorité des axes ;
3. l'altitude ;
4. les zones à fort risque de blocage.

Il est à remarquer que la nouvelle définition des degrés de priorité 1 à 3 a entraîné pour certaines rues une diminution des prestations. Par ailleurs, s'il neige en continu, notamment aux heures de pointe, les bouchons sont inévitables, même si le service hivernal a été optimisé et rationalisé.

En résumé, pour les chaussées, il est nécessaire d'adapter l'équipement actuel en combinant chasse-neige et saleuse, sans augmentation du nombre de véhicules, alors que pour les trottoirs, il faut doubler le nombre d'engins, en s'équipant de véhicules polyvalents, utiles au nettoyage et au service hivernal.

Une économie substantielle sera ainsi réalisée sur le nombre de véhicules et de collaborateurs nécessaires au service hivernal, ainsi que sur les indemnités de piquet et le nombre d'heures supplémentaires effectuées lors des interventions, tout en améliorant l'efficacité, comme le démontre le tableau «A».

Tableau A

## Comparatif des dispositifs du service hivernal

Genre de Mission	Véhicules		Collaborateurs	
	Hiver 04 - 05	Entretien 2006	Hiver 04 - 05	Entretien 2006
<b>Direction d'opérations</b>				
Direction générale des interventions	1	1	1	1
Direction locale d'interventions (secteurs, zones piétonnes)	6	6	6	6
<b>Total direction d'opération</b>	7	7	7	7
<b>Logistique</b>				
Opérateur de la centrale de commande	0	0	1	1
Mécanicien et hydraulicien (panne)	0	0	2	2
Préposé aux lames (couteaux et fixation)	0	0	3	2
Préposé au chargement (sel et lest)	2	2	2	2
<b>Total logistique</b>	2	2	8	7
<b>Intervention sur chaussées</b>				
Camion combiné (saleuse / chasse-neige)	5	11	9	19
Camion saleuse	4	0	4	0
Camion chasse-neige	11	4	16	6
Camion privé chasse-neige	11	9	20	9
Jeep ou similaire combiné (saleuse / chasse-neige)	10	12	19	21
Fraiseuse	1	1	2	2
Collaborateurs de réserve	0	0	6	6
<b>Total intervention sur chaussées</b>	42	37	76	63
<b>Intervention sur trottoirs et zones piétonnes</b>				
Jeep ou similaire combiné (saleuse / chasse-neige)	1	0	1	0
Porte-outils combiné (saleuse / chasse-neige)	10	22	10	22
Petit véhicule de chantier chasse-neige	21	9	21	9
Fraiseuse	3	2	3	2
Travail manuel	0	0	82	82
<b>Total intervention sur trottoirs</b>	35	33	117	115
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>79</b>	<b>208</b>	<b>192</b>

## 7.4 Le service dit « de petit entretien »

Les prestations de petit entretien restent inchangées, mis à part deux prestations qui ont été réduites en 2004 :

## 7.4.1 Eparage des talus

Actuellement, dans les zones foraines, l'éparage des accotements de chaussées situés en traversée ou en bordure de zones forestières est réalisé jusqu'à la limite forestière. La Municipalité propose, par mesure d'économie, de limiter le fauchage à la bande de sécurité de 1 mètre et de laisser le solde en jachère.

#### 7.4.2 Faucardage des algues des rives du lac

Il s'agit de remplacer le bateau faucardeur de la voirie lacustre, en service depuis 28 ans, qui engendre des frais disproportionnés par rapport à son prix et qui ne répond plus aux prescriptions de sécurité.

### 8. Ressources nécessaires

#### 8.1 Introduction

Ce chapitre traite des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs. Suite à l'analyse du chapitre 7 et à la démarche « Prestations 2004 », il a été décidé de regrouper certaines activités dans l'unité entretien, ce qui entraîne de nouvelles prestations et le renforcement d'autres :

##### Nouvelles prestations :

- le nettoyage des points de récolte des déchets spéciaux, en appui du service assainissement;
- le nettoyage des 100 panneaux d'affichage libre, actuellement sous-traité à des entreprises privées;
- l'affichage officiel aux piliers publics dans les zones foraines (prestations réalisées auparavant par les commissaires forains);
- nettoyage des tags (mise en œuvre anticipée en mai 2005).

##### Renforcement de prestations :

- nettoyage des WC publics;
- lavage des sols et escaliers;
- déneigement des trottoirs et zones piétonnes;
- amélioration de la récolte de déchets des rues;
- extension des horaires de balayage au centre-ville jusqu'à 18 h 00;
- augmentation des surfaces de nettoyage anciennement dévolues à d'autres services.

En anticipation du résultat de la présente réorganisation, les départs naturels et à la retraite de collaborateurs sont, depuis l'année 2003, provisoirement compensés par l'engagement de personnel auxiliaire, ce qui permettra une mise en œuvre rapide du projet, sans licenciement, et sans sureffectif.

Dans le même esprit, aucun travail important dans les locaux, ni achat de véhicules incompatibles avec les investissements demandés, n'ont été entrepris.

#### 8.2 Véhicules

Le projet « Entretien 2006 » induit, d'une part, une augmentation du parc des véhicules et, d'autre part, le renouvellement du parc actuel, vétuste et inadapté. Le tableau « B » « Comparatif des véhicules et engins » donne tous les détails à ce sujet.

Lorsqu'il s'agit de remplacer du matériel obsolète, il est préférable de réaliser des achats groupés par catégorie d'engins plutôt qu'au cas par cas. Cette méthode présente plusieurs avantages, comme par exemple :

- des économies par de meilleures conditions de financement;
- plus d'efficacité lors de l'entretien ou des réparations;
- la formation des conducteurs est réduite à un seul modèle et permet une plus grande mobilité de ceux-ci entre les secteurs, en fonction des besoins.

Tableau B

## COMPARATIF DES MACHINES

Genre de véhicule	Parc existant	Parc Entretien 2006	Véhicules fonctionnels à conserver	Véhicules obsolètes à remplacer	Véhicules supplémentaires Entretien 2006	Total des acquisitions
<b>Véhicules légers</b>						
Voiture de service	7	7	3	4		4
Véhicule nettoyage WC	2	3	2		1	1
Véhicule nettoyage escaliers	1				-1	
<b>Véhicules de travail</b>						
Fourgon tags et graffitis	1	1	1			
Camionnette 7.5 To. corbeilles et service hivernal		3			3	3
Camionnette 7.5 To. corbeilles et service hivernal		1			1	1
Balayeuse de chaussée 4 m3	7	3	2	1	-4	1
Balayeuse de trottoir 2 m3	5	13		5	8	13
Balayeuse de trottoir 0.24 m3	1				-1	
Grand porte-outils éparage et service hivernal	1	1	1			
Grand porte-outils entretien et service hivernal	4	4	4			
Petit porte-outils lavage, service hivernal et fraisage	7	9		7	2	9
Petit porte-outils lavage et service hivernal	3	5		3	2	5
Petit porte-outils balayage et service hivernal		5			5	5
Petit porte-outils entretien et service hivernal		3			3	3
Véhicule d'entretien (Dumper)	14	9		9	-5	9
<b>Machines de travail</b>						
Aspirateur de rue		14			14	14
Motoculteur fauchage	4	4	4			
Nettoyeuse de sable	1	1	1			
<b>Matériel naviguant</b>						
Bateau de travail Long 5 m	1	1	1			
Bateau de travail à fond plat Long 6.4 m	1	1	1			
Bateau nacelle à fond plat Long 6.4 m	2	2	1	1		1
Bateau faucardeur	1	1		1		1
<b>Remorques</b>						
Remorque pour bateau		1			1	1
Remorque pour nettoyeuse de sable	1	1	1			
Remorque pour nettoyeur haute pression	1	1	1			
Remorque pour aspirateur de rue		1			1	1
<b>Engins pour le service hivernal</b>						
Grosse fraise à neige	1	1		1		1
Petit motoculteur (fauchage, fraise à neige)	7	4		4	-3	4
Tapis roulant pour chargement du sel	1	1	1			
Lame à neige pour poids lourd	40	27	16	11	-13	11
Lame à neige pour véhicules légers	7	6	6		-1	
Saleuse portée 4 m3 pour poids lourd	11	11	6	5		5
Saleuse portée 1,5 m3 pour camionnette 7.5 To.	1	1	1			
Saleuse portée 0.8 m3 pour jeep	3	4	3		1	1
Saleuse remorque 0.5 m3	6	3	3		-3	
Saleuse remorque 0.8 m3	7	2	2		-5	
Silo à sel		1			1	1

### 8.3. Locaux

Les locaux actuels sont inadaptés aux besoins du service et nécessiteraient des frais de remise en état importants. Néanmoins, ceux-ci pourraient être destinés à d'autres usages (dépôt, local containers).

Par ailleurs, l'augmentation du parc des véhicules engendre une augmentation du nombre de garages et un regroupement d'une partie des collaborateurs dans les secteurs.

Cette démarche a pour conséquence l'abandon des nombreux petits locaux pour balayeurs (caboulots) devenus inadaptés et se trouvant très dispersés sur le territoire communal.

#### 8.3.1 Secteur 1

Les locaux du secteur 1 sont maintenus.

Pour les nouvelles machines et le nouveau matériel, on procédera en principe à la location des espaces libres situés au rez-de-chaussée de la rue Saint-Martin 18.

#### 8.3.2 Secteur 2

Les locaux actuels sont suffisants pour les besoins futurs, compte tenu de la reprise de surfaces dans des locaux de l'office de la mobilité, à l'avenue Gindroz. Seule une adaptation de la ventilation est nécessaire.

#### 8.3.3 Secteur 3

Aucune extension n'étant possible à proximité du secteur (adresse actuelle: Cantine de Sauvabelin), celui-ci doit être déplacé sur un nouveau site. En principe, il devrait s'installer dans les locaux actuellement occupés par le CROM à la rue du Vallon 23, qui pourraient être partagés avec le service des sports. Les vestiaires, le réfectoire, les bureaux et le hangar existants peuvent être utilisés avec un minimum d'adaptations.

#### 8.3.4 Secteur 4

Etant donné qu'il est impossible d'agrandir les locaux actuels, un nouveau hangar de 250 m<sup>2</sup> devrait être construit à proximité immédiate des locaux actuels.

#### 8.3.5 Secteur 5

Aucune extension n'étant possible à proximité du secteur actuel, il doit être déplacé sur un nouveau site. Les locaux actuels seront libérés, et, vu leur situation privilégiée, une étude sera entreprise pour une nouvelle affectation.

Un nouveau secteur pour les collaborateurs, les machines et le matériel devrait être construit sur le site de la STEP à Vidy (Construction de locaux de 250 m<sup>2</sup> et d'un hangar de 300 m<sup>2</sup>).

#### 8.3.6 Secteur 6

Le bâtiment qui abrite le secteur actuel n'est plus conforme aux normes de sécurité, (vestiaires, hangar à véhicules, dépôts de carburants et autres liquides). Par ailleurs, la surface disponible n'est pas suffisante.

La construction d'un nouveau hangar à véhicule de 100 m<sup>2</sup>, à l'arrière du secteur 6, ainsi que la transformation des locaux actuels sont nécessaires. A noter qu'une synergie est possible avec eauservice, également à la recherche de locaux au même endroit. Les crédits demandés dans le présent préavis ne concernent que le service des routes et de la mobilité.

## 8.4 Ressources humaines

Lors de la réorganisation de l'ensemble des tâches, commencée en 2003, il a été décidé de geler tous les engagements de personnel pour les secteurs de voirie. Des auxiliaires ont été engagés pour absorber les pointes de travail en collaboration avec l'office régional de placement. A ce jour, sept auxiliaires sont en fonction. Il est à relever que certaines tâches d'entretien ont été réduites depuis l'été 2003. Cette réorganisation n'occasionnera aucun licenciement au sein du service des routes et de la mobilité. Elle permettra la nomination des auxiliaires dont les qualités professionnelles ont été démontrées.

L'appui supplémentaire que fourniront les véhicules et les engins diminuera la pénibilité de certaines prestations (brouettes lourdes à pousser dans les rampes lausannoises, mécanisation du déneigement).

D'autre part, davantage de prestations seront réalisées en équipe, ce qui permettra d'améliorer les possibilités d'encadrement pour des postes hors effectifs. Ainsi, 5 postes dits de «réinsertion au travail» seront créés en collaboration avec le Service social de la Ville de Lausanne. Le tableau «C» montre les principaux changements de fonction dans le cadre actuel et futur.

Tableau C

## Comparatif des ressources humaines

Prestations	EPT existant	EPT Entretien 2006
<b>DISPOSITIF MINIMUM DE FONCTIONNEMENT DE L'UE</b>		
<b>Service de nettoyage</b>		
Balayage manuel des sols	67	16
Balayage mécanique des sols (UTt)	7	3
Balayage mixte des sols	6	37
Magasinier et interventions urgentes	6	6
Nettoyage des accotements de chaussées	2	1
Nettoyage des rives du lac, objets flottants, enrochements, faucardage	4	4
Nettoyage des plages et rives du lac Vidy	2	2
Vidage des poubelles de rue		8
Lavage des sols, crottes, grilles et fontaines ( prestations renforcées )	10	12
Lavage escaliers, tunnels	1	1
Nettoyage W.-C. motorisé ( prestations renforcées )	2	3
Nettoyage W.-C. à pied centre ville	1	1
Nettoyage du week-end	10	10
Nettoyage tags et graffitis, corbeilles ( nouvelles prestations )		2
<b>Service d'entretien</b>		
Entretien portuaire	1	1
Entretien zones foraines	5	3
<b>Total dispositif minimum de fonctionnement UE</b>	<b>124</b>	<b>110</b>
<b>REPLACEMENT DES ABSENCES DANS LE CADRE DU DISPOSITIF MINIMUM</b>		
<b>Calcul des absences</b>		
<b>Heures supplémentaires</b>		
Service hivernal ~3200 heures		
Nettoyage manifestations ~2000 heures	3	3
Service de piquet et autre ~800 heures		
<b>Total = env. 3 postes pour 6 secteurs</b>		
<b>Absences des collaborateurs</b>		
Vacances et congés spéciaux = 9.3%		
Armée et PC = 0.4%		
Maladie = 4.5%	20	18
Accident = 1.9%		
<b>Total = 16.1%</b>		
<b>Total des remplaçants nécessaires</b>	<b>23</b>	<b>21</b>
<b>Type de remplaçant des absences</b>		
Collaborateurs de remplacement	20	18
16 collaborateurs auxiliaires remplacement en juillet et août (soit en EPT)	3	3
<b>Total des remplacements</b>	<b>23</b>	<b>21</b>
<b>SOLDE DU DISPOSITIF</b>		
<b>Gestion, administration et surveillance du DP</b>		
Chef d'unité et adjoint	2	2
Chef de secteur	6	6
Adjoint au chef de secteur	3	4
<b>Service d'entretien</b>		
Entretien	12	11
<b>Total du solde du dispositif</b>	<b>23</b>	<b>23</b>
<b>Total des effectifs UE + brosse UTt</b>	<b>170</b>	<b>154</b>

### 8.5 Réponse au projet 17 Quartiers 21: «Optimiser le tri au quotidien sur la voie publique»

Les paragraphes 8.5.1 et 8.5.2 ci-dessous sont tirés du rapport de synthèse des conférences de consensus «Lausanne ville propre»

#### 8.5.1 Objectif(s)

Encourager le tri des déchets au quotidien sur la voie publique.

#### 8.5.2 Description générale du projet

Après une zone test sur les grandes places de la ville, élargir le remplacement des corbeilles par des poubelles «tripartites» (alu, papier, verre, autres) avec au centre un cendrier pour les mégots et un distributeur de sacs à crottes.

Possibilité de mettre davantage de compartiments. Par la même occasion rendre les symboles/pictogrammes pour le tri visibles et clairs par des couleurs bien distribuées.

Localisation: zones pilotes au centre-ville, zones à forte affluence, à élargir par la suite.

#### 8.5.3 Réponse de la Municipalité

Les constats faits dans des lieux urbains très fréquentés par les piétons mettent en évidence certains paramètres dont il faut tenir compte lors du choix des poubelles:

- leur nombre;
- leur disposition;
- leur volume;
- leur intégration en milieu urbain (emplacement, encombrement, design);
- leur durabilité;
- leur résistance au vandalisme (casseurs, feu, tags, autocollants, etc.).

Notons qu'il n'existe dans le commerce que très peu de poubelles «tripartites». Celles-ci sont constituées, comme leur nom l'indique, de trois compartiments égaux. Sachant que l'alu, le papier, le verre et le PET réunis, représentent moins de 25% du volume total des déchets, c'est certainement là une des raisons de l'absence de corbeilles publiques de tris. Il faut encore préciser que les poubelles de tri existantes ne sont pas équipées de cendrier ni de distributeur de sachet pour crottes de chien. Par conséquent, il serait nécessaire de créer expressément un produit répondant à toutes ces spécificités et ceci à un coût probablement très élevé. Par ailleurs, ces points de tri nécessiteraient une surface au sol importante. Ils seraient donc difficiles à positionner, en raison d'autres contraintes, également nombreuses, dictées par nos rues tantôt étroites, tantôt animées par les marchés, les étals de magasins, les terrasses de cafés, les véhicules de livraisons, etc.

Le principe du tri sur la voie publique nécessiterait également un renforcement important de personnel. Précisons encore qu'il suffit de 5% de matière indésirable dans une matière recyclable pour la rendre impropre au recyclage et la destiner à l'incinération. De ce fait, mis à part lors de manifestations, le tri des déchets sur le domaine public est problématique.

Pour mémoire, rappelons que le PET et l'aluminium, selon l'Ordonnance fédérale sur les emballages pour boissons (OEB), doivent être collectés directement par les commerçants ou les organismes chargés de leur recyclage, ces derniers étant financés par les taxes anticipées, dont sont frappés lesdits emballages. Pour les manifestations, la Ville de Lausanne met cependant à disposition de la population des conteneurs à PET et assure la logistique. Cette prestation sera renforcée à l'avenir.

Enfin, une estimation des coûts qu'engendreraient des poubelles «tripartites» a été réalisée. Comparativement au projet proposé, leur achat nécessiterait un investissement supplémentaire d'environ 500'000 francs, sans compter les postes supplémentaires nécessaires pour la collecte (environ 5 postes). Il faut savoir qu'un modèle de point de récolte «tripartite» spécial «Manifestation» a été développé et fabriqué par les AMV. Celui-ci est mis en place lors de manifestations générant beaucoup de déchets.

La solution élaborée permet de moduler les points de récolte en fonction des types de déchets produits dans le cadre des manifestations. Ces points de récolte ont l'avantage d'être facilement transportables et bien visibles dans la foule. Ils ont été mis en place sur les lieux de rassemblement, pour la première fois lors des 20 kilomètres de Lausanne en 2005.

Fort de ce constat, la Municipalité propose de remplacer la corbeille actuelle par un modèle plus volumineux et mieux adapté (étanche et couvert), destiné aux lieux urbains très fréquentés par les piétons, avec un cendrier et un distributeur de sachets pour crottes de chien.

Son acquisition engendrerait un gain de propreté des quartiers et diminuerait les coûts d'exploitation en permettant de réduire le nombre de vidages.

Les zones concernées sont principalement les grandes places de la ville comme :

- Palud, Riponne, Chauderon, Bel-Air, Saint-François, Europe, Centrale, Gare et Navigation, ainsi que les environs de la Cité, de la Sallaz, de Chailly et des rives du lac ;

et les rues à forte densité piétonne comme :

- Saint-Laurent, Ale, Louve, Tour, Terreaux, Bourg, Centrale et Petit-Chêne ;

soit un total de 315 points de récolte environ.

Les poubelles récupérées seront réutilisées dans le reste de la ville, pour la densification et le renouvellement des poubelles usagées ou endommagées.

#### *8.6 Renforcement de la surveillance de la propreté du domaine public*

La surveillance de la propreté est actuellement assurée par une équipe de quatre surveillants de la propreté rattachés au service d'assainissement. Leurs missions se concentrent principalement sur :

- l'identification des personnes qui sortent des déchets en dehors des jours de ramassage ou de manière non conforme ;
- la surveillance de l'affichage sauvage ;
- l'équipement des immeubles en conteneurs différenciés ;
- le contrôle des dossiers de demande de permis de construire pour des emplacements à conteneurs.

Selon les besoins, cette équipe peut être renforcée par des cadres du centre de ramassage, également assermentés, lors d'opérations particulières telles que la surveillance des collectes de textiles ou des objets ménagers volumineux. Au-delà de l'aspect de police et donc de dénonciation (231 dénonciations à la commission de police en 2004), les surveillants assurent également un rôle important en matière de contact avec les gérances et les concierges. Ce contact de terrain est indispensable pour identifier les problèmes et proposer des solutions.

La surveillance de la propreté s'appuie sur une parfaite collaboration entre les différents services qui entretiennent des espaces publics. Les contacts entre collaborateurs de terrain sont un élément important pour localiser les points noirs et définir des priorités et plans d'actions. En effet, l'amélioration de la propreté résulte la plupart du temps de la combinaison d'actions telles que la mise en place d'équipements de collecte (conteneurs, poubelles), le renforcement du nettoyage, la sensibilisation des usagers et la surveillance avec sanctions si nécessaire.

La Municipalité entend renforcer et compléter la surveillance de la propreté dans les domaines qui actuellement deviennent critiques, à savoir le jeté sauvage (*littering*), la pose d'autocollants et les déjections canines. Pour cela, elle propose de mettre en place un concept basé sur trois axes complémentaires.

##### 8.6.1 Evaluation du dispositif

Le renforcement de la propreté demande une coordination et une collaboration des différents intervenants sur le terrain. En plus, il convient d'identifier rapidement de nouveaux problèmes ou de nouveaux comportements. Pour ce faire, il est proposé d'évaluer ce dispositif de la propreté, présidé par le directeur des Travaux et composé de représentants des services gérant des espaces publics et des services ayant des contacts avec la population.

L'évaluation se fera de la manière suivante :

- identifier et localiser les principaux problèmes de propreté ;
- définir et coordonner des plans d'actions avec les services de l'Administration lausannoise ;
- assurer l'information ;
- rapporter annuellement à la Municipalité sur les actions entreprises et l'évolution de la situation.

#### 8.6.2 Sensibilisation de la population

La sensibilisation de la population vise deux objectifs indispensables à la réussite d'une amélioration de la propreté. D'une part, sensibiliser sur les problèmes posés par les déchets de rue et les comportements qui en sont la cause et, d'autre part, informer la population sur les risques de sanctions. Pour ce faire, il est prévu de réaliser en 2006 une opération de communication grand public par le biais d'une campagne d'affichage, d'annonces dans la presse et les lieux de rencontres. Un montant de 150'000 francs est prévu à cet effet.

Il est également prévu d'utiliser le programme de sensibilisation scolaire sur les déchets, déjà existant, afin d'y ajouter un module plus spécifique sur les déchets de rue. L'objectif étant de sensibiliser les élèves aux effets produits dans l'immédiat et aux conséquences des comportements inadéquats pour l'environnement sur le long terme.

#### 8.6.3 Renforcement de la surveillance de la propreté

La surveillance de la propreté doit s'effectuer tous les jours de la semaine, week-ends compris, et cela aux principales heures d'activité dans les rues et parcs. De plus, pour des raisons de sécurité, les patrouilles doivent être composées au minimum de deux personnes. L'effectif actuel de quatre personnes ne permet pas de faire face à ces nouvelles missions. La Municipalité propose donc d'augmenter de 4 postes l'effectif du service d'assainissement affecté à ces tâches, cela dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Par ces actions, la Municipalité entend montrer l'attention qu'elle porte à la propreté du domaine public et sa volonté d'intervenir face à l'augmentation de comportements inadéquats. Elle espère que ces mesures, accompagnées par d'autres actions telles la réorganisation des procédés de nettoyage ou l'équipement en conteneurs et poubelles, auront un effet rapide et visible sur la qualité de notre environnement.

### **9. Mise en œuvre**

#### *9.1 Principe*

Pour des raisons techniques évidentes, l'ensemble des démarches ne peut être instauré simultanément. La mise en œuvre du projet «Entretien 2006» sera réalisée par type de prestation, dans un ordre permettant une transition, tout en assurant la totalité des prestations.

## 9.2 Calendrier de mise en œuvre

Tableau D

## Calendrier de mise en œuvre

Délais	Locaux	Véhicules et engins	Nouvelles poubelles
Dès acceptation du préavis	Finalisation des projets, préparation des dossiers d'enquête publique et d'appels d'offres	Préparation des dossiers d'appels d'offres	Préparation des dossiers d'appels d'offres
+ 4 mois	Mise à l'enquête publique; Appels d'offres par lots pour les travaux immobiliers	Appels d'offres	Appels d'offres Adjudication et commande
+ 8 mois	Adjudication par lots ; début des travaux	Adjudication et commandes	Mise en place des nouvelles poubelles
+ 14 mois	Poursuite des travaux	Réception des machines	
+ 18 mois	Emménagement dans les nouveaux locaux		

## 10. Agenda 21 – développement durable

La Municipalité a répondu au projet 17 Quartiers 21 et s'attachera à ce que les critères du développement durable soient pris en compte pour les nouveaux achats de matériel et de véhicules.

Ainsi, les nouveaux véhicules devront répondre aux nouvelles normes européennes sur l'environnement.

En ce qui concerne le salage des chaussées, ce projet permet d'avoir une meilleure maîtrise des dosages, ce qui engendre une diminution de consommation de sel.

Pour les nouvelles poubelles, les services responsables veilleront, lors des appels d'offres, qu'elles soient équipées d'un récipient amovible intérieur. Celui-ci a pour avantage d'être réutilisable et lavable, ce qui permet d'éviter l'utilisation d'un grand nombre de sacs poubelles. Par ailleurs, le volume plus important des nouvelles poubelles diminue le nombre de vidages.

## 11. Aspects financiers

Le tableau «E» de la page suivante présente une liste exhaustive des investissements prévus. Les coûts sont estimés sur la base des prix et des taux en vigueur en 2005.

## 11.1 Investissements

Tableau E

## Tableau récapitulatif des investissements

Description	Investissements de remplacement		Investissements nouveaux		Total CHF	Matériel vendu
	Nombre	Coûts	Nombre	Coûts	Coûts	Nombre
<b>Véhicules et machines</b>						
<b>Véhicules légers</b>						
Voiture de service	4	84'000			84'000	
Voiture nettoyage WC			1	30'000	30'000	
<b>Véhicules de travail</b>						
Camionnette 7.5 To. corbeille et service hivernal			3	649'500	649'500	
Camionnette 7.5 To. corbeille			1	135'000	135'000	
Balayeuse de chaussée 4 m3	1	230'000			230'000	4
Balayeuse de trottoir 2 m3	5	850'000	8	1'360'000	2'210'000	
Balayeuse de trottoir 0.24 m3						1
Petit porte-outils lavage, service hivernal et fraisage	7	1'575'000	2	450'000	2'025'000	
Petit porte-outils lavage et service hivernal	3	585'000	2	390'000	975'000	
Petit porte-outils balayage et service hivernal			5	1'165'000	1'165'000	
Petit porte-outils entretien et service hivernal			3	489'000	489'000	5
Dumper ou chariot de travail	9	306'000			306'000	5
<b>Machines de travail</b>						
Aspirateur de rue			14	266'000	266'000	
Petites machines (debroussailluse etc.)	bloc	15'000			15'000	
<b>Matériel navigant</b>						
Bateau nacelle à fond plat Long 6.4 m	1	48'000			48'000	
Bateau faucardeur	1	600'000			600'000	
<b>Remorques et bennes</b>						
Remorque pour bateau			1	8'000	8'000	
Remorque pour aspirateur de rue			1	5'000	5'000	
Benches à déchets	bloc	40'000			40'000	
<b>Engins pour le service hivernal</b>						
Grosse fraise à neige	1	270'000			270'000	
Petite Monoax fauchage fraise à neige	4	88'800			88'800	3
Lame à neige pour poids lourd unité transport et privé	11	330'000			330'000	14
Lame à neige pour véhicules léger						1
Saleuse portée 4 m3 pour camion unité transport	5	350'000			350'000	
Saleuse portée 0.8 m3 pour jeep Toyota			1	32'000	32'000	
Saleuse remorque 0.5 m3						3
Saleuse remorque 0.8 m4						5
Silo à sel			1	125'000	125'000	
<b>Total véhicules et machines</b>	<b>52</b>	<b>5'371'800</b>	<b>43</b>	<b>5'104'500</b>	<b>10'476'300</b>	<b>41</b>
<b>Immobilier</b>						
Secteur 1				30'000	30'000	
Secteur 2				30'000	30'000	
Secteur 3				30'000	30'000	
Secteur 4				630'000	630'000	
Secteur 5				980'000	980'000	
Secteur 6				280'000	280'000	
<b>Total immobilier</b>				<b>1'980'000</b>	<b>1'980'000</b>	
<b>Poubelles</b>						
Achat de 315 poubelles				700'000	700'000	
mise en place (fournitures)				30'000	30'000	
<b>Total poubelles</b>				<b>730'000</b>	<b>730'000</b>	
<b>Etudes préliminaires</b>						
Balancement du compte d'attente				85'000	85'000	
<b>Total études</b>				<b>85'000</b>	<b>85'000</b>	
<b>TOTAL DES INVESTISSEMENTS</b>		<b>5'371'800</b>		<b>7'899'500</b>	<b>13'271'300</b>	
Communication				150'000	150'000	
<b>TOTAL GENERAL</b>				<b>8'049'500</b>	<b>13'421'300</b>	

## 11.2 Coût annuel des investissements

Au fil des ans, un des problèmes importants de l'unité entretien a été le vieillissement du parc des machines, qui a eu pour conséquence une baisse de la qualité des prestations, un accroissement des coûts de fonctionnement et des coûts de maintenance injustifiables économiquement.

### 11.2.1 Type de financement pour le parc de véhicules

Le projet de réorganisation, tel que présenté au chapitre 7, a pour corollaire une dépendance accrue aux machines. Ainsi, il est indispensable de maintenir ce parc dans un état de fonctionnement optimal.

Cet état ne peut être atteint que par un renouvellement planifié de celui-ci en tenant compte de la valeur de revente de l'engin par rapport à son temps effectif d'utilisation.

L'objectif de renouvellement du parc de véhicules vise à :

- abaisser le coût de fonctionnement de l'unité entretien dû aux pannes ;
- réduire les coûts de maintenance du parc de machines ;
- optimiser le prix de revente des engins.

Chaque constructeur a des normes de durée de fonctionnement pour ses engins. En se basant sur celles-ci et sur l'utilisation prévue de ces machines par l'unité entretien, il est aisé de prévoir les achats de renouvellement nécessaires.

Dans le cas d'un financement par voie de préavis pour l'obtention de crédits d'investissements, la Municipalité est appelée à présenter régulièrement un préavis pour le renouvellement du parc des machines.

Après études, la méthode de financement retenue et répondant à ces critères est la suivante :

- conclure, avec une institution de financement, un contrat de leasing au terme duquel la propriété des machines passe à la Ville à un prix déterminé à la conclusion dudit contrat. Les coûts du contrat de leasing sont imputés au budget de fonctionnement ;
- conclure, avec le fournisseur, un contrat d'achat/vente donnant à la Ville l'option de vendre au fournisseur, à un terme et un prix égal à ceux du contrat de leasing, les machines objet du contrat.

Ainsi, au terme du contrat de leasing, la Ville a l'option :

- de vendre ses machines, comme convenu, au fournisseur et de conclure un achat de nouvelles machines avec le fournisseur de son choix, avec ou sans contrat de leasing ;
- de vendre ses machines à des tiers, si les conditions du marché sont plus favorables, et de conclure un achat de nouvelles machines, avec ou sans contrat de leasing ;
- d'acheter ses machines aux prix déterminés dans le contrat de leasing.

Les contacts pris avec diverses institutions de financement et les offres reçues permettent de déterminer le coût de financement par leasing de ces achats.

Les institutions de financement demandent, en général, dans le cadre de contrats de leasing, une cession des droits d'une assurance casco pour les véhicules. Dans la mesure où les véhicules sont auto-assurés par la Ville (celle-ci prend en charge les frais de remise en état du véhicule en cas d'accident), cette obligation serait abandonnée par l'institution financière. La Ville a, bien sûr, toujours l'option de conclure une assurance machine dont le coût annuel serait d'environ 4,7% de la valeur du véhicule (soit environ 30'000 francs par année). Aucun frais concernant les assurances véhicules n'a donc été pris en compte dans le tableau suivant.

De plus, seules les machines ayant une durée de vie inférieure à 10 ans ont été prises en compte pour ce financement par leasing (Fr. 8'258'500.-), les autres (Fr. 2'217'800.-) étant financées par un crédit d'investissement du patrimoine administratif.

Afin de pouvoir comparer les coûts des deux méthodes de financement, nous avons pris un taux conservateur de 1.5% pour le financement « Ville », correspondant au taux actuel de financement pour des crédits à court terme.

Tableau F

## Tableau de comparaison des coûts de financement

Genre de véhicule	Coût unitaire	Durée d'amortissement en années	Nombre d'unité achetée	Total des achats en CHF	Coûts annuels achats "Ville" (annuités constantes)	Coûts annuels du leasing
Aspirateur de rue	19'000	3	14	266'000	91'340	83'537
Balayeuse de trottoir 2 m3	170'000	5	13	2'210'000	462'087	418'405
Voiture de service	21'000	7	4	84'000		
Voiture nettoyage WC	30'000	7	1	30'000		
Camionnette 7.5 To. corbeille et service hivernal	216'500	7	3	649'500		
Camionnette 7.5 To. corbeille	135'000	7	1	135'000		
<b>Sous total</b>		7	9	898'500	136'173	137'166
Petit-porte-outils lavage, service hivernal et fraisage	225'000	8	9	2'025'000		
Petit-porte-outils lavage et service hivernal	195'000	8	5	975'000		
Petit-porte-outils balayage et service hivernal	233'000	8	5	1'165'000		
Petit porte-outils entretien et service hivernal	163'000	8	3	489'000		
<b>Sous total</b>		8	22	4'654'000	621'700	528'618
Balayeuse de chaussée 4 m3	230'000	10	1	230'000	24'940	24'862
<b>Total</b>			90	8'258'500	1'336'240	1'192'588

Le leasing présente donc les avantages suivants par rapport à la situation actuelle :

- réduction du coût de fonctionnement de l'unité entretien par la diminution des pannes des machines dues à l'âge des engins ;
- réduction du coût d'entretien des véhicules grâce à un renouvellement optimum du parc ;
- réduction du coût de formation des collaborateurs et d'entretien des véhicules grâce à l'homogénéité du parc (achats groupés et planifiés permettant la réduction du nombre de marques, modèles et types de véhicules) ;
- meilleure planification des coûts annuels du parc et de son renouvellement.

Pour toutes ces raisons, la Municipalité vous propose de retenir le leasing comme méthode de financement.

## 11.2.2 Coût annuel des investissements

Les coûts d'exploitation des nouveaux véhicules seront compensés par la diminution des coûts actuels d'entretien due au rajeunissement et à l'homogénéisation de l'ensemble du parc des machines. Il n'en a donc pas été tenu compte dans le tableau «G».

Tableau G

## Coût annuel des investissements

Description	Durée d'amortissement en années	Nombre d'unité achetée	Total des achats en CHF	Coûts annuels financement "Ville"	Coûts annuels du leasing	Coûts totaux
<b>Coût des nouveaux investissements</b>						
<b>Véhicules légers</b>						
Voiture nettoyage WC	7	1	30'000		4'580	4'580
<b>Véhicules de travail</b>						
Camionnette 7.5 To. corbeilles et service hivernal	7	3	649'500		99'153	99'153
Camionnette 7.5 To. corbeilles	7	1	135'000		20'609	20'609
Balayeuse de trottoir 2 m3	5	8	1'360'000		257'480	257'480
Petit porte-outils lavage, service hivernal et fraisage	8	2	450'000		51'113	51'113
Petit porte-outils lavage et service hivernal	8	2	390'000		44'298	44'298
Petit porte-outils balayage et service hivernal	8	5	1'165'000		132'325	132'325
Petit porte-outils entretien et service hivernal	8	3	489'000		55'542	55'542
<b>Machines de travail</b>						
Aspirateur de rue	3	14	266'000		83'537	83'537
<b>Remorques</b>						
Remorque pour bateau	10	1	8'000	986		986
Remorque pour aspirateur de rue	10	1	5'000	616		616
<b>Engins pour le service hivernal</b>						
Saleuse portée 0.8 m3 pour jeep Toyota	10	1	32'000	3'945		3'945
Silo à sel	10	1	125'000	15'411		15'411
<b>Total véhicules et machines</b>		<b>43</b>	<b>5'104'500</b>			
<b>Immobilier</b>	20		1'980'000	145'692		145'692
<b>Poubelles</b>	10		730'000	90'002		90'002
<b>Etudes préliminaires</b>	10		85'000	10'480		10'480
<b>TOTAL des coûts des nouveaux investissements</b>			<b>7'899'500</b>	<b>267'132</b>	<b>748'637</b>	<b>1'015'769</b>
<b>Coût des investissements de remplacement</b>						
<b>Véhicules légers</b>						
Voiture de service	7	4	84'000		12'824	12'824
<b>Véhicules de travail</b>						
Balayeuse de chaussée 4 m3	10	1	230'000		24'862	24'862
Balayeuse de trottoir 2 m3	5	5	850'000		160'925	160'925
Petit porte-outils lavage et service hivernal et fraisage	8	7	1'575'000		178'894	178'894
Petit porte-outils lavage et service hivernal	8	3	585'000		66'446	66'446
Dumper ou chariot de travail	10	9	306'000	37'727		37'727
<b>Machines de travail</b>						
Petites machines (débrusailleuse etc.)	10	bloc	15'000	1'849		1'849
<b>Matériel navigant</b>						
Bateau nacelle à fond plat Long 6.4 m	10	1	48'000	5'918		5'918
Bateau faucardeur	10	1	600'000	73'975		73'975
<b>Bennes</b>						
Bennes à déchets	10	bloc	40'000	4'932		4'932
<b>Engins pour le service hivernal</b>						
Grosse fraise à neige	10	1	270'000	33'289		33'289
Petite Monoax fauchage fraise à neige	10	4	88'800	10'948		10'948
Lame à neige pour poids lourd unité transport et privé	10	11	330'000	40'686		40'686
Saleuse portée 4 m3 pour camion unité transport	10	5	350'000	43'152		43'152
<b>Total véhicules et machines</b>		<b>52</b>	<b>5'371'800</b>			
<b>TOTAL des coûts des investissements de remplacement</b>			<b>5'371'800</b>	<b>252'476</b>	<b>443'951</b>	<b>696'427</b>
<b>TOTAL des coûts annuels des investissements</b>			<b>13'271'300</b>	<b>519'608</b>	<b>1'192'588</b>	<b>1'712'196</b>

**Tableau H**

Tableau récapitulatif des sources de financement

Description	Montants financés
<b>Crédit d'investissement (Ville)</b>	
Véhicules [ 10'476'300 (E) – 8'258'500 (F) ]	2'217'800
Immobilier	1'980'000
Poubelles	730'000
Etudes préliminaires	85'000
Total crédit d'investissement	5'012'800
<b>Leasing (Institution de financement)</b>	
Véhicules	8'258'500
Total leasing	8'258'500
Communication (budget de fonctionnement)	150'000

Les montants contenus dans ce crédit figurent au Plan des investissements 2006-2007 pour un montant global de 6'000'000 francs pour le service des routes et de la mobilité.

### 11.3 Ressources humaines

Le tableau «I», ci-dessous, reproduit les besoins en ressources humaines, en comparaison avec la situation actuelle.

**Tableau I**

Tableau récapitulatif des besoins en ressources humaines (RM)

Unité	EPT existant	EPT "Entretien 2006"	Economie EPT	Coût moyen d'un EPT	Economie en CHF
Unité Transport, section entretien	7	3	4	90'000	360'000
Unité Entretien	160	147	13	85'000	1'105'000
Unité Entretien (Adjoints)	3	4	-1	105'000	-105'000
<b>TOTAL</b>	<b>170</b>	<b>154</b>	<b>16</b>		<b>1'360'000</b>

Le renforcement de la surveillance de la propreté du domaine public entraînera la création de 4 postes supplémentaires à l'effectif du service d'assainissement (3 surveillants de la propreté et 1 assistant).

### 11.4 Comparaison financière

Le total des économies en personnel se monte pour le service des routes et de la mobilité à 1'360'000 francs, à comparer avec le coût annuel des nouveaux investissements de 1'015'769 francs. Il n'est pas tenu compte dans cette comparaison des coûts liés aux investissements de remplacement qu'il s'agirait de faire de toute manière, pour les raisons évoquées plus haut, et des recettes de vente des véhicules et engins usagés, car il est très difficile de les déterminer avec réalisme.

L'objectif de maîtriser les coûts est ainsi vérifié.

## 12. Récapitulatif des améliorations «entretien 2006»

### 12.1 Amélioration logistique

#### Ressources humaines :

- amélioration des conditions de travail des collaborateurs par un meilleur appui logistique ;
- création de 5 postes de réinsertion au travail, hors effectifs.

#### Locaux :

- amélioration et remise en conformité des locaux d'exploitation ;
- diminution du nombre de locaux nécessaires par une centralisation dans les locaux des secteurs ;
- diminution des coûts de remise en état d'un certain nombre de locaux.

#### Machines :

- renouvellement et mise en conformité du parc des véhicules.

#### Poubelles de rue :

- réponse partielle à une attente des habitants (projet 17 Quartiers 21) par l'amélioration de l'infrastructure mise à leur disposition ;
- augmentation du volume des poubelles et rationalisation du mode de vidage, tout en améliorant la propreté en ville de Lausanne.

### 12.2 Amélioration des prestations

#### Service de nettoyage :

- prolongation de l'amplitude horaire du nettoyage au centre-ville jusqu'à 18 h 00 ;
- amélioration du lavage des escaliers, petits passages du centre-ville ;
- amélioration du nettoyage des WC publics ;
- fourniture de prestations de nettoyage à d'autres services de la Ville ;
- mise sur pied de démarches de communication et de sensibilisation relative à la propreté à l'égard du public ou dans les écoles, en collaboration avec le service d'assainissement.

#### Service hivernal :

- amélioration du déneigement des trottoirs par l'achat de nouveaux véhicules.

### 13. 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 préavis N° 2005/76 de la Municipalité, du 20 octobre 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'approuver le projet de réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne tel que présenté ;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 5'012'800 francs, réparti comme il suit :
  - a) 1'980'000 francs pour les bâtiments,
  - b) 730'000 francs pour les poubelles,
  - c) 2'302'800 francs pour les véhicules et machines.
3. de balancer le compte d'attente ouvert pour l'étude de réorganisation de l'entretien et du nettoyage des chaussées, ainsi que des AMV, par le prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 2 c) ci-dessus ;
4. d'amortir annuellement le crédit mentionné sous chiffre 2 ci-dessus par la rubrique 4201.331 du budget du Service des routes et de la mobilité ;
5. de faire figurer, sous la rubrique 4201.390, les intérêts découlant du crédit mentionné sous chiffre 2 ci-dessus ;
6. d'approuver le principe de la conclusion de contrats de leasing renouvelables pour la mise à disposition du Service des routes et de la mobilité d'un parc de véhicules et engins tel que décrit dans le chapitre 11.2.1, cas échéant de déléguer la signature de ces contrats au directeur des Travaux ;
7. de faire figurer, sous la rubrique 4201.316 du budget, les frais découlant des contrats de leasing ;
8. d'accorder un crédit spécial de fonctionnement pour 2006, sous la rubrique 4201.318 du budget, de 150'000 francs découlant de la campagne de communication et de sensibilisation.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

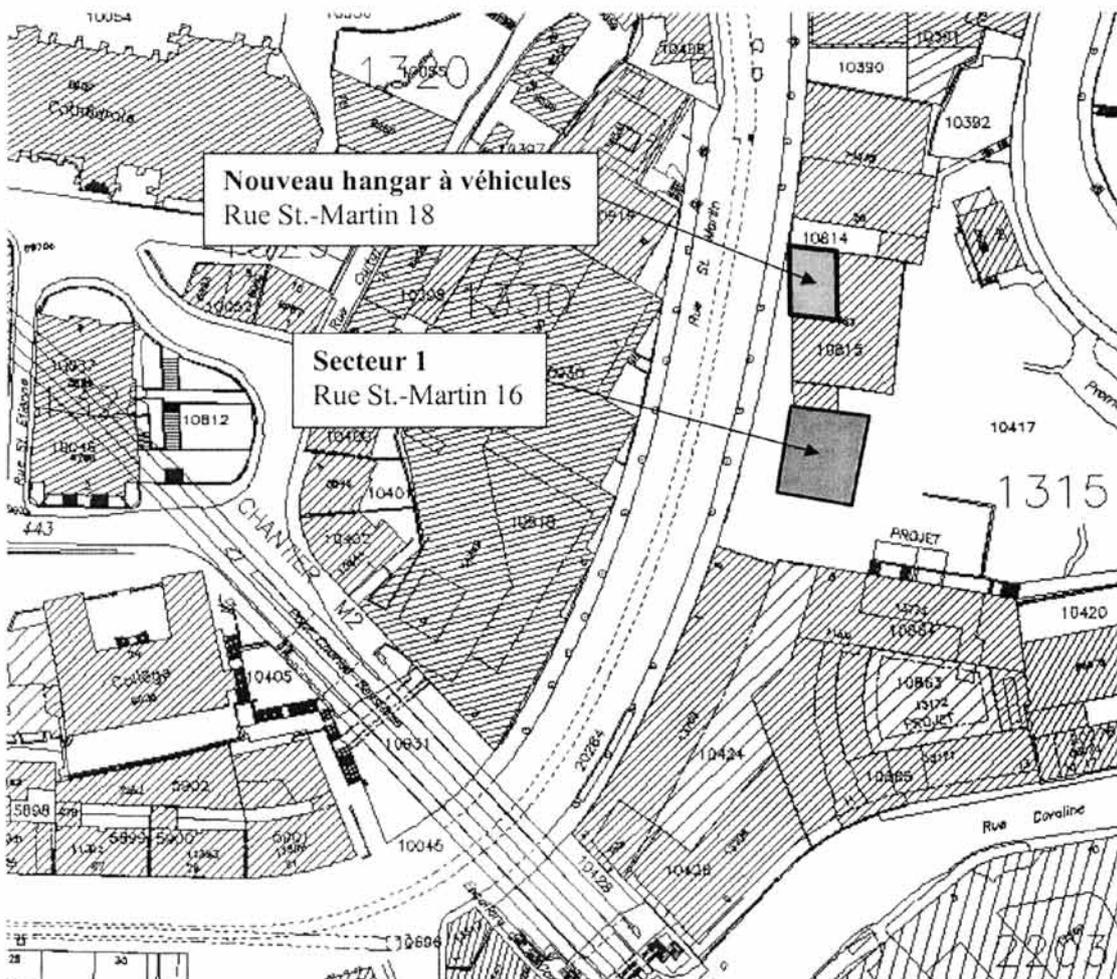
Le secrétaire :  
François Pasche

direction des travaux



service des routes et de la mobilité

## Secteur 1 - rue St.-Martin



AFFAIRE : PREAVIS N° 2005/76 du 20 octobre 2005

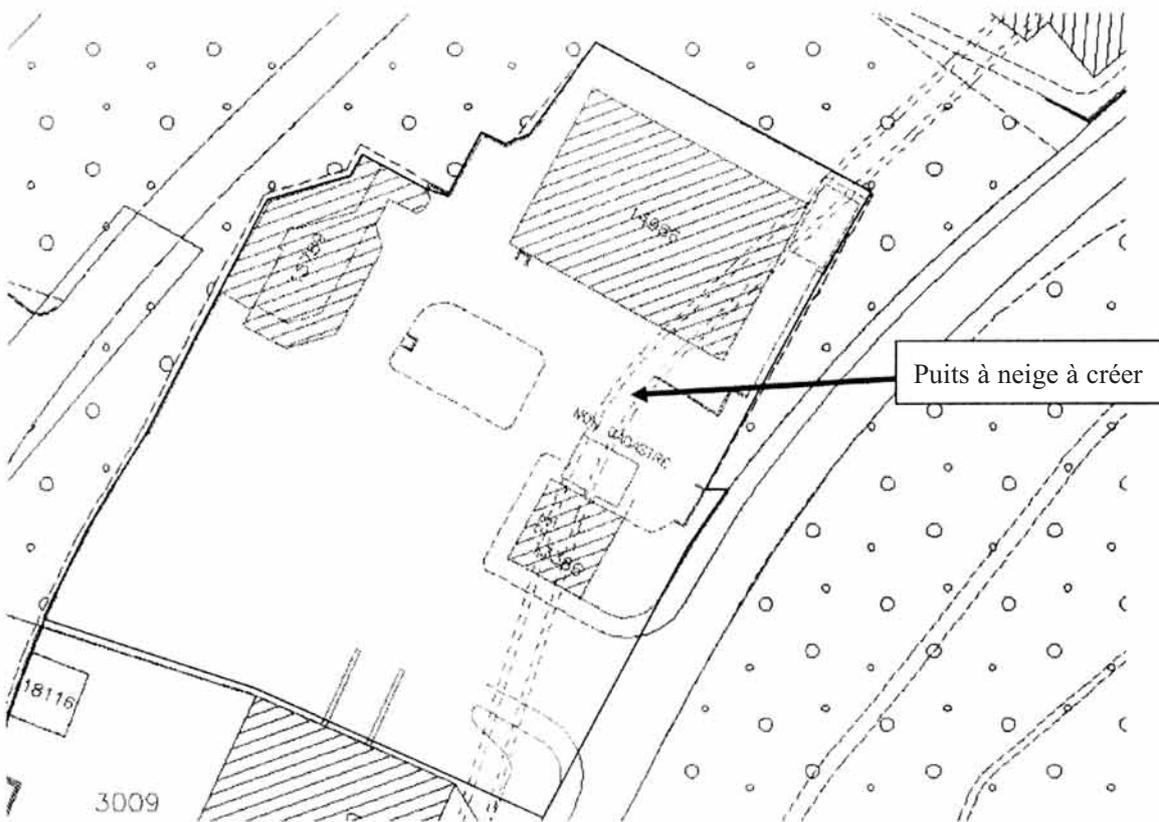
"ENTRETIEN 2006 - Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne"

direction des travaux

Lausanne

service des routes et de la mobilité

### Secteur 3 Sur le site actuel du CROM - Rue de l'Industrie



**AFFAIRE : PREAVIS N° 2005/76 du 20 octobre 2005**

**"ENTRETIEN 2006 - Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne"**

direction des travaux

L a u s a n n e

service des routes et de la mobilité

## Secteur 4 – Béthusy



AFFAIRE : PREAVIS N° 2005/76 du 20 octobre 2005

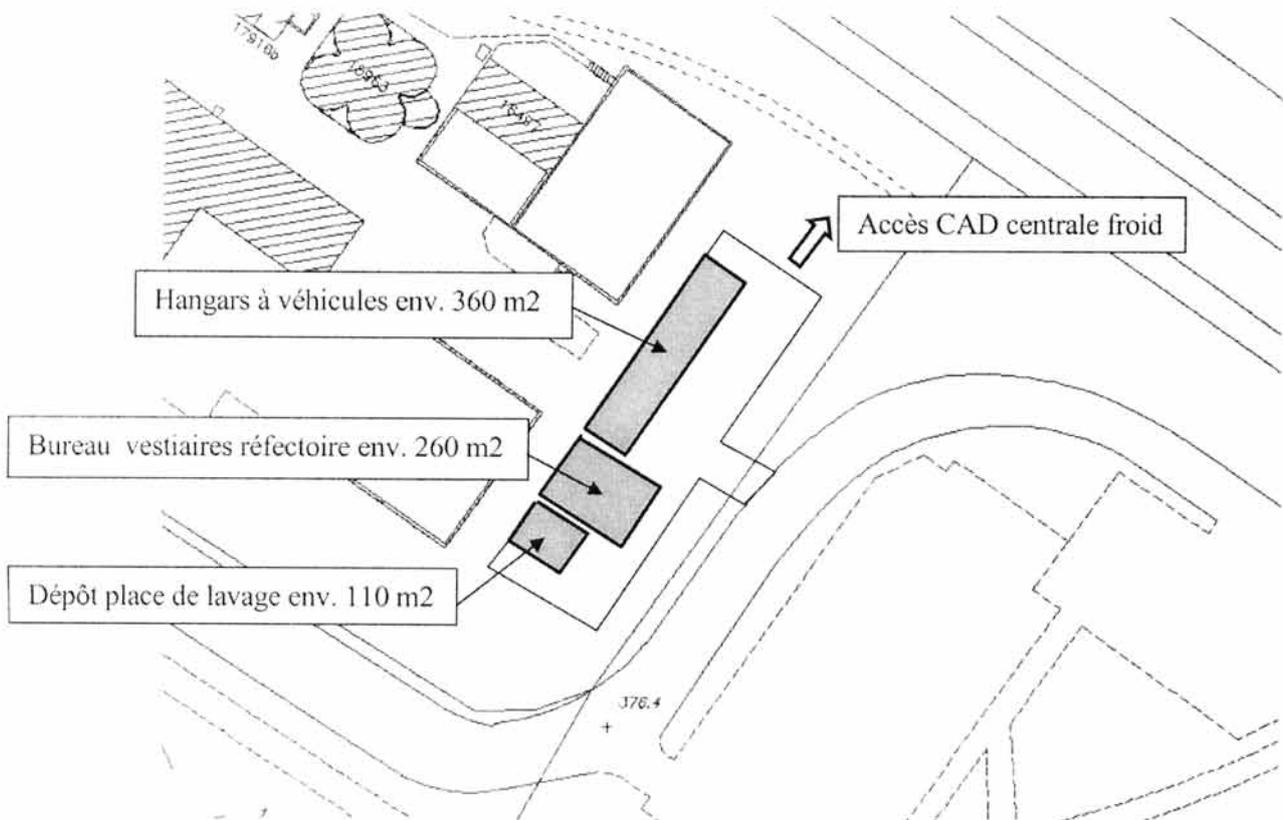
"ENTRETIEN 2006 - Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne"

direction des travaux

L a u s a n n e

service des routes et de la mobilité

## Secteur 5 - zone de la STEP



AFFAIRE : PREAVIS N° 2005/76 du 20 octobre 2005

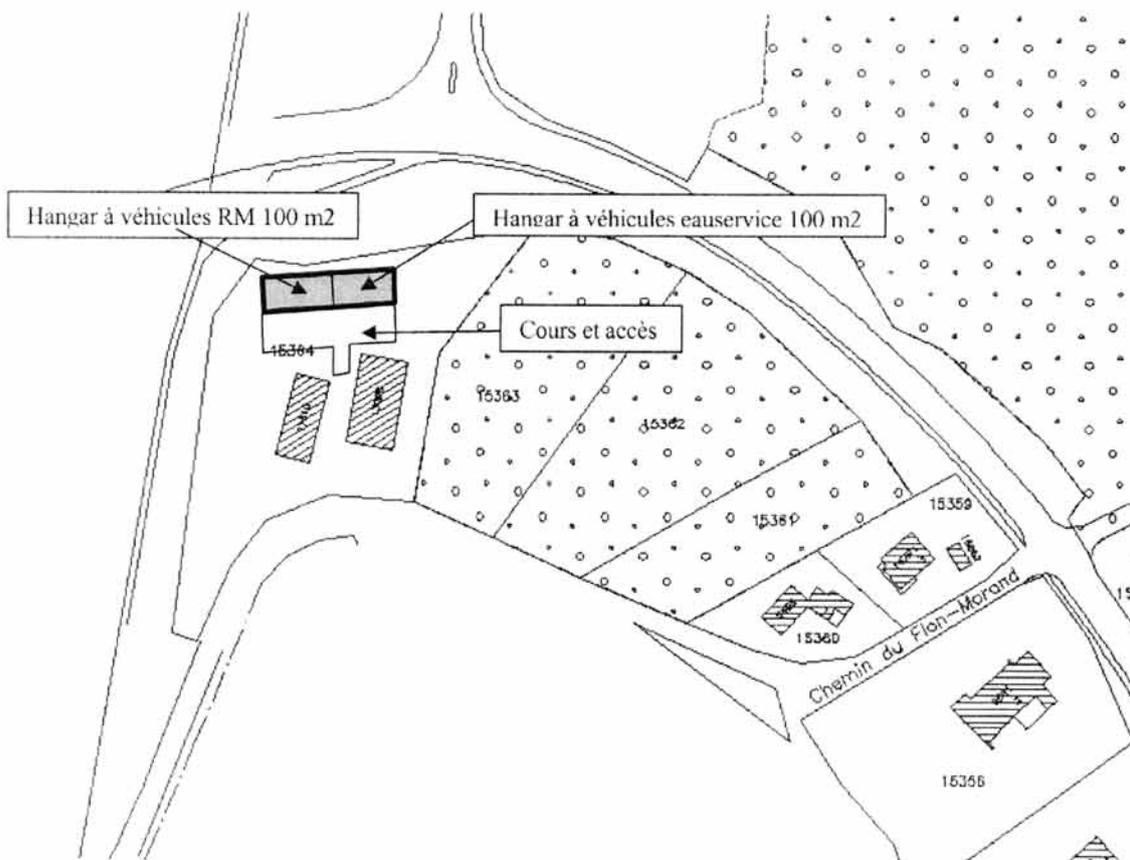
"ENTRETIEN 2006 - Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne"

direction des travaux

L a u s a n n e

service des routes et de la mobilité

### Secteur 6 - Chalet-à-Gobet



**AFFAIRE : PREAVIS N° 2005/76 du 20 octobre 2005**

**"ENTRETIEN 2006 - Réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne"**

*Rapport*

Membres de la commission: M<sup>me</sup> Isabelle Truan (Lib.), rapportrice, M. Jean-Charles Bettens (Soc.), M. Jean-Luc Chollet (VDC), M. Marc Dunant (Soc.), M. Fabrice Ghelfi (Soc.), M. Tristan Gratier (Rad.), M. André Mach (Soc.), M<sup>me</sup> Christina Maier (Rad.), M. Roland Ostermann (Les Verts), M. David Payot (POP), M. Daniel Péclard (VDC), M. Jean-Yves Pidoux (Les Verts), M. Francis Pittet (Rad.), M<sup>me</sup> Michelle Tauxe-Jan (Soc.).

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

**Rapport polycopié de M<sup>me</sup> Isabelle Truan (Lib.), rapportrice:** – La commission s’est réunie 2 fois:

Le 7 décembre 2005, composée par les conseillers communaux: MM. J.-Ch. Bettens, soc. (remplace M. Tauxe-Jan), F. Ghelfi, soc. (remplace A. Mach), M. Dunant, soc., T. Gratier, rad., F. Pittet, rad., R. Ostermann, les Verts (remplace J.-Y. Pidoux), D. Payot, Pop, D. Péclard, VdC (remplace J.-L. Chollet) et M<sup>me</sup> I. Truan, lib., rapporteur.

Le 16 décembre 2005, composée par les conseillers communaux: M<sup>mes</sup> M. Tauxe-Jan, soc., C. Maier, rad. (remplace T. Gratier), I. Truan, lib., rapporteur et MM. F. Ghelfi, soc. (remplace A. Mach), M. Dunant, soc., F. Pittet, rad., R. Ostermann, les Verts (remplace J.-Y. Pidoux) D. Payot, Pop, D. Péclard, VdC (remplace J.-L. Chollet).

Pour les deux séances l’Administration était représentée par: MM. O. Français, directeur des Travaux, P.-A. Mathey, chef du Service routes et mobilité, Y. Gaudard, Routes et mobilité, Y.-R. Demaurex, Routes et mobilité (seulement pour la 2<sup>e</sup> séance), F. Mukundi, Routes et mobilité, que nous remercions vivement pour ses notes de séance.

Moyennant un crédit d’investissement de Fr. 5’012’800.–, la Municipalité propose par le présent préavis, de réorganiser les procédés de nettoyage de la ville et d’améliorer les conditions de travail des employés de l’unité d’entretien (UE) du Service des routes et de la mobilité. Pour financer les nouveaux équipements, elle sollicite l’approbation de contrats de leasing. En outre elle propose des mesures visant à renforcer la surveillance de la propreté et le financement de campagnes de communication.

*Etat des lieux de l’unité d’entretien (UE)*

Un état des lieux très précis donne la situation actuelle de l’unité d’entretien, section chargée de la propreté, du service hivernal et des petits travaux d’entretien en ville qui, avec des coûts d’exploitation élevés (80 à 90% de charges salariales), un parc de véhicules vétuste et inadéquat, des locaux inadaptés, des poubelles en insuffisance doit faire face à une évolution de vie et des mœurs pas très réjouissante.

*Projet de réorganisation*

Pour pallier ces problèmes la municipalité a donc été amenée, par ce troisième et dernier volet sur le sujet, à engager une réflexion globale afin d’instaurer une gestion moderne et efficace de la propreté en ville. Chaque prestation de balayage, de nettoyage et de déneigement a été étudiée en fonction de l’évolution des quartiers, il est même proposé la mise à jour de ces prestations tous les trois à cinq ans.

– Le service de nettoyage:

la démarche vise à passer d’un travail global à un travail sectorisé, en faisant effectuer des missions particulières avec un outillage spécialisé. Cela vaut pour le balayage des sols, le nettoyage des accotements et des WC publics et pour le vidage des poubelles de rue.

– Le service hivernal:

l’extension du système combiné (chasse-neige et saleuse) pour l’entier des véhicules engagés, déjà amorcée en 2003, est poursuivie. Pour les chaussées il est donc nécessaire d’adapter l’équipement actuel en combinant chasse-neige et saleuse, sans augmentation du nombre de véhicules. Par contre, pour les trottoirs il faut doubler le nombre d’engins. Une économie substantielle sera néanmoins réalisée au niveau des charges de personnel (indemnités de piquet et heures supplémentaires notamment).

– Le service de «petit entretien»:

les prestations restent inchangées, sauf pour l’épavage des talus dont on limitera le fauchage et pour le faucardage des algues des rives du lac qui nécessitera le remplacement du bateau vieux de 28 ans et ne répondant plus aux prescriptions de sécurité.

*Ressources nécessaires*

– Véhicules:

un total d’acquisitions de 95 véhicules (5 légers, 49 de travail, 14 machines de travail, 2 pour le matériel navigant, 2 remorques, 23 engins pour le service hivernal).

– Locaux:

dans les 6 secteurs de la ville (2 à St. Martin, r. Industrie, Béthusy, zone STEP, Chalet-à-Gobet) on procédera, soit à maintenir les locaux existants, soit à de la location d’espaces libres, à des transformations ou à de la construction de hangars.

– Ressources humaines:

une réduction de 16 collaborateurs est prévue. Cependant, suite à la démarche «Prestations 2004» et en anticipation

du résultat de la présente réorganisation, les départs naturels et à la retraite sont depuis 2003 provisoirement compensés par l'engagement de personnel auxiliaire (à ce jour 7) en collaboration avec l'ORP. Ce personnel sera titularisé. D'autre part, 5 postes de «réinsertion au travail» seront créés en collaboration avec le Service social de la Ville.

*Délibérations de la commission:*

– cette mécanisation n'engendrera-t-elle pas plus de fatigue par le fait d'utiliser une machine à longueur de journées? Pas tous les employés de la voirie ne seront équipés d'un outil mécanique, ces derniers étant de préférence réservés à des zones à grande densité piétonne; le travail s'effectuant en équipe, l'impact sur les employés sera forcément limité; le choix des machines a été fait en tenant compte du confort et de la commodité d'utilisation.

– Le bruit occasionné par des véhicules de nettoyage: un effort tout particulier est fait pour procéder au carénage des moteurs afin de réduire le bruit. Quant aux anciens, pour des raisons budgétaires, ils sont remplacés progressivement (dans les 5 ans) par des moins incommodes.

– 23 postes sont réservés au remplacement du personnel absent. Dispose-t-on d'une statistique sur l'absentéisme (cas légers, cas lourds) et sait-on les causes? Il est précisé que les congés spéciaux de rattrapage représentent environ 10% des absences. Les absences pour cause de maladie et d'accident sont relativement peu nombreuses. L'on observe un bon taux de présence au travail. Ce sont les accidents sportifs qui représentent la plus grande part des absences. Les 23 personnes sont là pour pallier tous les types d'absences, afin de répondre à l'obligation d'entretien du domaine public.

– Un commissaire exprime ses réticences quant à l'achat du matériel de nettoyage des trottoirs. Il estime que la présence des machines et du matériel de nettoyage au milieu de la circulation, surtout dans les zones piétonnes, gênera les passants et posera des problèmes de sécurité en ville. Il réitère son attachement au rôle social du balayeur dans le quartier plutôt qu'à la balayeuse.

– La spécialisation semble se dessiner induisant un manque de polyvalence des employés surtout avec la nécessité d'un permis particulier ou d'une formation: des rotations sont prévues puisque certaines prestations doivent être effectuées 7 jours sur 7, ce qui amène les employés à intervenir dans des domaines qui ne sont pas les leurs usuellement. Quant aux machines, un permis de voiture est suffisant. Une formation touchant à l'utilisation des accessoires et à la conduite dans un environnement encombré sera néanmoins dispensée par le fabricant et par le service.

– L'utilisation des aspirateurs, déchaussement des pavés, nuisances sonores: la puissance de ces engins peut être réglée, ils sont peu bruyants (65 décibels).

*Quartiers 21:*

*Optimiser le tri au quotidien sur la voie publique*

De nouvelles poubelles tripartites (alu, papier, verre) avec cendrier et distributeur de sacs à crottes remplaceront les corbeilles actuelles. Total: 315 points de récolte.

*Renforcement de la surveillance de la propreté du domaine public*

– L'équipe actuelle de 4 surveillants à la propreté, rattachée au Service de l'assainissement, sera renforcée par 4 postes de cadres assermentés du centre de ramassage lors des collectes de textiles et d'objets encombrants.

– Une campagne de sensibilisation est prévue par affichage, annonces de presse, rencontres.

*Délibérations de la commission:*

– Aux inquiétudes de certains commissaires il a été répondu que ce préavis n'a aucune orientation répressive, chacun devrait intervenir lorsqu'il est confronté à des actes qui portent atteinte à la propreté urbaine. Cela étant difficile à obtenir, ce sera une des missions importantes des surveillants de la propreté. Les surveillants travailleront en fonction de l'information obtenue de tous les acteurs de la rue, qui eux, ont une bonne connaissance du terrain. Dès que la situation se dégrade dans un quartier, ils en informeront les surveillants et ceux-ci accentueront leur présence dans ce quartier avec des actions spécifiques.

– Une commissaire relève qu'en cas de déménagement, les personnes ne disposent pas du calendrier d'enlèvement des ordures dans leur nouveau quartier. Elle propose que des calendriers soient mis à disposition de la population au bureau du contrôle des habitants, proposition approuvée et renforcée par la solution idéale qui consisterait pour les gérances à afficher ces calendriers dans le hall des immeubles.

*Financement des investissements*

(total: Fr. 13'421'300.–)

– Leasing:

la Municipalité a décidé de recourir au leasing pour financer une partie des Fr. 10'476'300.– prévus pour le remplacement des équipements. Ainsi seul les machines ayant une durée de vie inférieure à 10 ans sont prises en compte, soit Fr. 8'258'500.–.

Cette manière de faire lui permet de disposer, en tout temps, de machines en état de fonctionnement optimal tout en abaissant leur coût de fonctionnement et d'entretien et en optimisant la possibilité de revente des engins. Cette méthode est d'autant plus intéressante que les taux d'intérêts, bloqués au moment de la négociation, ne seront plus modifiés durant le contrat et sont actuellement bas (variant

entre 1,55% à 3 ans et 2,35% à 8 ans). D'autre part, la ville assurant ses propres véhicules, l'institution financière abandonne cette obligation.

– Le crédit d'investissement de Fr. 5'012'800.– concerne donc :

– les études préliminaires (Fr. 85'000.–), les équipements non financés par le leasing (Fr. 2'217'800.–), les locaux (Fr. 1'980'000.–), les poubelles (Fr. 730'000.–);

– la campagne de sensibilisation Fr. 150'000.– sera payée par le budget de fonctionnement 2006 ainsi que par la suite, par les coûts annuels attribués au contrat de leasing et ceux liés aux investissements.

#### *Délibérations de la commission*

– A propos des taux d'intérêt du leasing, bien que bas actuellement, ils sont en train de remonter. A partir de quel niveau de taux peut-on considérer que ce mode de financement devient intéressant? Le taux appliqué à la Ville est très bas en raison de la double garantie qu'elle offre. En effet, le négociant bénéficie d'une première garantie sur le matériel objet du leasing et d'une deuxième sur la Ville elle-même en tant que collectivité publique. Cette double garantie limite le risque du négociant, qui peut ainsi offrir un taux d'intérêt très bas et donc très intéressant.

– Concernant la valeur résiduelle des biens, il est précisé que ceux-ci ne se déprécient pas de manière linéaire: la courbe de dépréciation des biens descend très vite au départ, se stabilise pendant un certain temps, puis plonge à nouveau. L'objectif de la Commune consistera à remplacer le matériel de manière optimale avant que sa valeur de marché ne chute complètement. En l'occurrence, la valeur résiduelle a été calculée en fonction du nombre d'heures d'utilisation. La valeur résiduelle à la fin du leasing correspond donc à la valeur optimale de revente de la machine ou de l'engin. On souhaite donc maintenir le leasing pour rester dans la logique de location et de renouvellement du matériel. Il est relevé que si la Ville décide de racheter systématiquement les véhicules à la fin du contrat de leasing à leur valeur résiduelle, cette option ne s'avérera pas intéressante.

#### *Conclusions*

Au terme des discussions, alors que la commission passe au vote des conclusions, un amendement est proposé. Il s'agit d'y introduire un nouveau point, dont la teneur est la suivante :

9: « d'informer la Commission des finances des conditions de leasing ».

Il s'agit ainsi de mandater la Commission des finances pour qu'elle suive les différents paramètres en jeu à savoir notamment l'évolution des charges d'intérêt et des dépen-

ses d'entretien et le rythme de remplacement des véhicules. La Commission des finances pourra ainsi juger d'ici 3 à 5 ans de l'intérêt pour la Ville de l'option du leasing.

Les conclusions sont ensuite votées séparément mais regroupées par blocs. Ainsi :

Conclusions 1 à 5: approbation: 8 voix, refus: 0, abstentions: 1 voix.

Conclusions 6 à 8: approbation: 8 voix, refus: 0, abstentions: 1 voix.

(nouvelle) Conclusion 9: approbation: 9 voix, refus: 0, abstentions: 0.

**Le président:** – Est-ce qu'il y a quelque chose à rajouter au rapport de M<sup>me</sup> Truan?

**M. Tristan Gratier (Rad.), rapporteur remplaçant:** – Non, Monsieur le Président.

**Le président:** – La discussion est ouverte sur ce préavis.

#### *Discussion*

**M. Pierre Santschi (Les Verts):** – Ce préavis a suscité une très grande perplexité chez les Verts. Au vote final du groupe, il n'a recueilli qu'une seule approbation et une douzaine d'abstentions. Pas de refus, cependant.

Les Verts constatent que le laisser-aller dans la discipline personnelle a rendu les rues de Lausanne, mais pas seulement de Lausanne, de plus en plus sales. Ils ont eu, comme la Municipalité, à faire face à deux questions: la source du problème, d'une part, et le moyen de le résoudre, d'autre part.

D'abord la source de la saleté: ils ont constaté que l'ensemble de la société était devenue une société de gaspillage, abandonnant l'esprit critique devant le tout économique. Elle va même, dans son culte aveugle à la croissance du PIB, jusqu'à promouvoir l'accueil d'entreprises produisant des objets proclamés «jetables». Cet état d'esprit ne peut que déborder sur un comportement individuel peu civique, puisqu'il glorifie une approche faisant porter à la collectivité le poids de dérèglements industriels. Ceci s'ajoute bien sûr à la mentalité «Je paie des impôts qui servent notamment à nettoyer les rues, donc je jette, sans égards, mes déchets». Cette attitude oublie que les impôts ne sont là que pour corriger les déficiences réellement inévitables de l'organisation sociale, et non pour compenser l'irresponsabilité personnelle. Le résultat, outre la saleté croissante des rues, est que notre société va jusqu'à considérer des êtres humains comme des choses et en définitive comme des déchets, que l'on jette en laissant à la collectivité le soin de s'en occuper.

Cette évolution m'amène à la deuxième question, celle de la méthode choisie par la Municipalité pour combattre la saleté des rues. Elle veut remplacer des personnes, les

balayeurs, par des machines, en arguant de la pénibilité de leur travail. Cette pénibilité est certes réelle, mais pas insupportable. Elle est toujours invoquée à l'adresse des gens que l'on met à la porte sous prétexte de mécanisation, au lieu de les en faire profiter. Cette pénibilité devrait être réduite par la durée de leur travail, par une meilleure répartition de celui-ci et non par la création directe ou indirecte de chômeurs. On remarquera que l'économie réalisée dans ce préavis par la suppression de seize postes, remplacés par des machines, est financièrement dérisoire. En outre, on ne compte pas ici les coûts indirects dus à la pollution sonore et atmosphérique générée par les moteurs de ces machines. Celles-ci sont d'ailleurs parfois plus mauvaises pour le corps de leur utilisateur que le maniement du balai.

La Municipalité a donc cédé à la facilité en choisissant la solution technique plutôt que la solution humaine. Elle donne *de facto* son appui à l'évolution de notre société vers sa déshumanisation. Son exemple va, en pratique, pousser à un renforcement de l'irresponsabilité personnelle et donc de la propension à jeter sans réflexion. Les Verts auraient eu une approche humaine plus souple, visant à cette responsabilisation, et incluant des actions en milieu scolaire ainsi que quelques actions «répresso-éducatives» ciblées et transitoires – hélas nécessaires vu le niveau de laxisme actuellement atteint. On pourrait, par exemple, laisser le choix à un jeteur de mégot ou d'emballage pris sur le fait entre payer une amende de 100 francs ou ramasser sur le champ dix mégots ou dix emballages traînant par terre et les déposer dans l'une des nombreuses poubelles mises à disposition par la collectivité. D'autres méthodes, plus ou moins subtiles, pourraient être mises en place.

En conclusion, le groupe des Verts est resté extrêmement perplexe sur ce préavis. Certains d'entre nous iront jusqu'à en refuser les conclusions les plus déshumanisantes.

**M<sup>me</sup> Claire Attinger Doepper (Soc.) :** – S'il est vraisemblable que le nouvel équipement proposé dans ce préavis va alléger et améliorer les conditions de travail des employés, j'éprouve quelques réserves éthiques à cautionner l'acquisition de matériel au travers de contrats dits «de leasing».

Ce préavis nous soumet deux propositions. L'une, chiffrée, concerne un crédit d'investissement de plus de Fr. 5 millions; l'autre concerne ce fameux contrat de leasing, dont on ne connaît l'ampleur que par projection. Compte tenu d'expériences observées auprès d'entreprises privées, il semble néanmoins que la tendance s'organise autour de ce mode de financement. Alors nous répondons: si ces entreprises le font, c'est bien la preuve qu'elles y trouvent leur compte! Si nous voulons tester, sous forme d'expérience pilote, cette nouvelle formule de financement, je souhaiterais recevoir quelques informations complémentaires. J'ai été étonnée de voir que quatre voitures de service, tableau F, page 26 [p. 477], font partie du paquet de matériel acheté en leasing. Il ne s'agit plus là d'engins spécifiques, utiles à la réorganisation des procédés de nettoyage. Je désire des

explications afin de comprendre les raisons pour lesquelles ces voitures ne sont pas intégrées dans le crédit d'investissement.

Par ailleurs, soucieuse, comme d'autres, de préserver notre environnement et la qualité de l'air, je vois dans cet important achat de véhicules la nécessité de connaître les intentions de la Municipalité. Le choix d'une voiture intègre bien des facteurs, prix, performance, confort, sécurité, etc. Aujourd'hui, une collectivité publique doit aussi tenir compte de critères environnementaux. Si notre Conseil accepte la construction d'une station de remplissage au gaz naturel, les nouveaux véhicules prévus dans ce préavis sauraient où trouver une énergie propre. Si notre Administration prévoit d'alimenter ces engins au diesel, il est évidemment indispensable d'imposer le filtre à particules. Pour participer non seulement au nettoyage des sols mais aussi de l'air, nous devrions entendre ce soir un engagement clair en faveur de l'acquisition écologique de véhicules mentionnés dans ce préavis.

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

– Quelques questions ont été posées, et je commencerai par celle de M<sup>me</sup> Attinger sur le tableau F, page 26 [p. 477]. La réponse a été donnée à la commission: c'est lié à la période pendant laquelle la machine a encore une valeur résiduelle, qui détermine le prix de la revente ou de la reprise. C'est un critère purement économique, non spécifiquement lié à l'objet. Lorsque les outils ont une reprise dépassant un certain nombre d'années, comme défini dans le tableau F, nous procédons aux achats traditionnels. C'est le critère choisi. A la période de l'achat, si nous pouvons avoir un contrat tel qu'il est présenté, il ne sera pas finalisé, car nous pourrions être lésés. Mais ce sont les conditions du marché dont nous disposons lors de l'écriture de ce préavis.

Pour les achats de voitures légères, nous choisissons plus facilement des véhicules à gaz, voire hybrides, qui existent déjà dans ce service. Les moteurs thermiques des équipements lourds doivent être équipés du filtre à particules. Pour les camions, nous devons respecter l'euronorme 4. Cependant, la modification du concept thermique de certains véhicules leur fait parfois perdre de la puissance, et ils n'atteignent plus le rendement prévu. C'est pourquoi certains d'entre eux ne correspondent pas automatiquement à l'objectif que vous avez cité.

Les réflexions de M. Santschi recourent une préoccupation de la Municipalité – mentionnée dans son programme de législation – celle d'être attentive aux conditions de travail. Par rapport à bien d'autres communes de notre dimension, voire plus petites, notre taux de mécanisation est relativement bas, voire très bas. Des études l'ont clairement démontré, au début des années 2000 déjà. Pour améliorer les conditions de travail, nous proposons une légère mécanisation du service, ce qui permettra aussi de valoriser les employés. Ils commencent souvent comme manœuvres, mais peuvent progresser dans leur carrière professionnelle et terminer comme machinistes.

Les actions « punitives » – si je peux reprendre ce terme – suggérées par M. Santschi, existent. Le Service d'assainissement déploie six employés dans ce but, et collabore avec le Service routes et mobilité. Ils font de la prévention – la base même de notre société, c'est la prévention plutôt que la punition – et sévissent aussi, malheureusement. Et de plus en plus, à en juger par la forte augmentation des amendes. Vous le lirez dans le rapport de gestion: nous déplorons une croissance assez importante des incivilités sur le domaine public, plus particulièrement le week-end et au centre-ville. Ce préavis demande d'ailleurs du personnel supplémentaire pour compléter notre action.

Depuis de nombreuses années, un programme de prévention existe dans les écoles, mais la participation des élèves dépend aussi des enseignants. Certains quartiers de la ville participent plus que d'autres à ce type d'activité avec les enfants. Suite à une réflexion émise par des enseignants, de Montoie notamment, nous avons mis à disposition des kits spécialement adaptés aux enfants pour favoriser le tri des déchets. Cette collaboration interdisciplinaire, interservices, vise à responsabiliser les différents acteurs de notre société.

Pour toutes ces raisons, je ne peux que vous recommander d'accepter ce préavis.

**M<sup>me</sup> Claire Attinger Doepper (Soc.):** – Je pose à nouveau la question à M. Français. Je n'ai pas compris l'explication concernant les voitures de service. Comment se fait-il qu'elles soient incluses dans le coût de financement et pas d'investissement? Je vais rester là, pour...

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux:** – Je ne sais pas si je vais être meilleur! Tout équipement mentionné dans cette liste a une certaine durée de vie. A sept ou huit ans, un véhicule a encore une valeur vénale, on peut le remettre dans le circuit. Selon les précontrats de leasing que nous avons conclus, il est possible de remplacer une voiture ou une machine selon ce principe. Dans le cas d'une voiture, le nombre de kilomètres intervient: elle doit en parcourir un certain nombre par année, ni trop ni trop peu. Si elle roule trop, elle n'entre plus dans le contrat de leasing. D'où le contenu un peu évasif de ma réponse. L'avantage de ce système, c'est qu'au bout de quelques années, on travaille avec du matériel neuf et des rendements thermiques nettement meilleurs, ce qui entraîne automatiquement une diminution de la pollution engendrée par les moteurs thermiques.

**M<sup>me</sup> Diane Gilliard (POP):** – J'interviens à propos de l'organisation du vote des conclusions. Je ne sais pas quand le dire, alors j'en parle maintenant. Pourriez-vous séparer la conclusion 2 en trois et faire voter séparément 2 a), 2 b) et 2 c)? Le POP & Gauche en mouvement se réserve la possibilité de refuser une des lettres.

**Le président:** – C'est ce que je vais faire. La discussion se poursuit sur ce préavis. Une conclusion a été ajoutée par la

commission, je prie M. Gratier de bien vouloir nous informer à ce propos.

**M. Tristan Gratier (Rad.), rapporteur remplaçant:** – Au terme des discussions, alors que la commission passe au vote des conclusions, un amendement est proposé. Il s'agit d'introduire un nouveau point, le point 9, dont la teneur est la suivante:

*Amendement*

Conclusion 9 (nouvelle)

*d'informer la Commission des finances des conditions de leasing.*

**Le président:** – Je vous demande comment la commission s'est déterminée pour l'ensemble des conclusions.

**M. Tristan Gratier (Rad.), rapporteur remplaçant:** – Les conclusions 1 à 8, y compris donc la 2 a), la 2 b) et la 2 c), ont été approuvées par 8 voix, 1 abstention, 0 refus. La nouvelle conclusion 9 a été approuvée à l'unanimité.

**Le président:** – Merci, Monsieur. Je vous fais voter les conclusions l'une après l'autre en détaillant.

*1. d'approuver le projet de réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne tel que présenté;*

Celles et ceux qui acceptent cette conclusion lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Une évidente majorité, pas d'avis contraires, quelques abstentions.

*2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 5'012'800 francs, réparti comme il suit:*

*a) 1'980'000 francs pour les bâtiments;*

Excusez-moi: il y a un problème. Si le POP veut ne pas se prononcer sur une partie, il devrait déposer un amendement. Vous ne déposez pas d'amendement sur cette conclusion, si j'ai bien compris. Vous pouvez la refuser, mais... Bon. Alors on va voter de manière détaillée, comme ça il y aura des votes de refus partiel.

*2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 5'012'800 francs, réparti comme il suit:*

*a) 1'980'000 francs pour les bâtiments;*

Celles et ceux qui acceptent pour les bâtiments lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions, pas d'avis contraires, c'est accepté.

*b) 730'000 francs pour les poubelles;*

Celles et ceux qui acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions. Largement approuvé, pas d'avis contraires.

*c) 2'302'800 francs pour les véhicules et machines.*

Celles et ceux qui acceptent lèvent la main. Avis contraires? Quelques-uns. Abstentions? Quelques-unes aussi, mais une acceptation très large.

*3. de balancer le compte d'attente ouvert pour l'étude de réorganisation de l'entretien et du nettoyage des chaussées, ainsi que des AMV, par le prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 2 c) ci-dessus;*

Celles et ceux qui acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Accepté très nettement.

*4. d'amortir annuellement le crédit mentionné sous chiffre 2 ci-dessus par la rubrique 4201.331 du budget du Service des routes et de la mobilité;*

Celles et ceux qui acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Pas d'avis contraires, largement accepté.

*5. de faire figurer, sous la rubrique 4201.390, les intérêts découlant du crédit mentionné sous chiffre 2 ci-dessus;*

Celles et ceux qui acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Mêmes proportions que pour le chiffre précédent, accepté.

*6. d'approuver le principe de la conclusion de contrats de leasing renouvelables pour la mise à disposition du Service des routes et de la mobilité d'un parc de véhicules et engins tel que décrit dans le chapitre 11.2.1, cas échéant de déléguer la signature de ces contrats au directeur des Travaux;*

Celles et ceux qui acceptent ce point lèvent la main. Avis contraires? Quelques-uns. Abstentions? Quelques-unes aussi, mais à une majorité évidente ce point 6 est accepté.

*7. de faire figurer, sous la rubrique 4201.316 du budget, les frais découlant des contrats de leasing;*

Celles et ceux qui acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Mêmes proportions, accepté.

*8. d'accorder un crédit spécial de fonctionnement pour 2006, sous la rubrique 4201.318 du budget, de 150'000 francs découlant de la campagne de communication et de sensibilisation;*

Celles et ceux qui acceptent ce point lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Il n'y en a pas.

Point 9, conclusion... (*Protestations, brouhaha*) Pardon! Abstentions, c'est largement... Excusez-moi, c'est comme avant, c'est pour ça...

Nouvelle conclusion votée par la commission:

*9. d'informer la Commission des finances des conditions de leasing.*

Celles et ceux qui acceptent cette nouvelle conclusion lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Il y a toujours quelques abstentions, mais c'est toujours très largement accepté. Cet objet est liquidé.

#### **Le Conseil communal de Lausanne,**

- vu le préavis N° 2005/76 de la Municipalité, du 20 octobre 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 le projet de réorganisation des procédés de nettoyage et du service hivernal de la Ville de Lausanne tel que présenté;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 5'012'800.–, réparti comme il suit:
  - a) Fr. 1'980'000.– pour les bâtiments,
  - b) Fr. 730'000.– pour les poubelles,
  - c) Fr. 2'302'800.– pour les véhicules et machines;
3. de balancer le compte d'attente ouvert pour l'étude de réorganisation de l'entretien et du nettoyage des chaussées, ainsi que des AMV, par le prélèvement sur le crédit prévu sous chiffre 2 c) ci-dessus;
4. d'amortir annuellement le crédit mentionné sous chiffre 2 ci-dessus par la rubrique 4201.331 du budget du Service des routes et de la mobilité;
5. de faire figurer, sous la rubrique 4201.390, les intérêts découlant du crédit mentionné sous chiffre 2 ci-dessus;
6. d'approuver le principe de la conclusion de contrats de leasing renouvelables pour la mise à disposition du Service des routes et de la mobilité d'un parc de véhicules et engins tel que décrit dans le chapitre 11.2.1, cas échéant de déléguer la signature de ces contrats au directeur des Travaux;
7. de faire figurer, sous la rubrique 4201.316 du budget, les frais découlant des contrats de leasing;
8. d'accorder un crédit spécial de fonctionnement pour 2006, sous la rubrique 4201.318 du budget, de Fr. 150'000.– découlant de la campagne de communication et de sensibilisation;
9. d'informer la Commission des finances des conditions de leasing.

**Le président :** – Urgence suivante demandée par la Municipalité : rapport-préavis N° 2005/78, «Métro m2 et Réseau tl 08 – Réaménagement des espaces publics. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour. Réponse à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher». J'appelle à la tribune M. Philippe Martin.

---

## Métro m2 et Réseau tl 08 – Réaménagement des espaces publics

### Couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour

*Réponse à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher*

#### Rapport-préavis N° 2005/78

Lausanne, le 27 octobre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

#### 1. Objet du préavis

Avec ce préavis, la Municipalité sollicite deux crédits d'investissement du patrimoine administratif relatifs à des réaménagements d'espaces publics, dans le cadre de la construction du métro m2.

Le premier crédit de 21'000'000 de francs est destiné à financer les réaménagements du domaine public aux abords des stations du m2 et ceux du réseau routier emprunté par les nouvelles lignes tl du Réseau 08 ou influencé par des nouvelles conditions d'exploitation. Il concerne aussi la réaffectation de la voirie qui ne sera plus utilisée par les transports publics.

Le deuxième crédit de 4'700'000 francs est destiné à financer la couverture de la tranchée du métro m2, entre le pont du Liseron et la nouvelle station «Délices» sise au nord du pont de l'avenue de Cour, sur laquelle seront aménagés une promenade publique arborée, ainsi que deux espaces publics minéraux sur les stations «Jordils» et «Délices».

La construction d'une route de contournement de la Sallaz et de ses mesures d'accompagnement, ainsi que le réaménagement de la place de la Sallaz font l'objet de préavis spécifiques séparés.

Par ce préavis, la Municipalité répond également à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher demandant l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne.

#### 2. Glossaire

– BEP	Bureau d'étude des espaces publics
– GEP	Groupe d'étude des espaces publics
– CEP	Comité des Espaces Publics
– HEP	Haute école pédagogique
– m1	Transport du sud-ouest lausannois (TSOL)
– m2	Métro Ouchy–Epalinges
– PAC	Plan d'affectation cantonal
– PMU	Policlinique médicale universitaire
– tl	Transports publics de la région lausannoise
– Réseau 08	Réseau des transports publics lausannois en 2008
– SPP	Service des parcs et promenades
– SSI	Service de secours et d'incendie

## Table des matières

<b>1. Objet du préavis</b>	494
<b>2. Glossaire</b>	494
<b>3. Introduction</b>	496
<b>4. Principes d'aménagement des espaces publics</b>	496
<b>5. Réseau 08</b>	497
<b>6. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et la station «Délices» à l'avenue de Cour</b>	499
6.1 Contexte général	499
6.2 Description du projet paysager	500
6.3 Description des travaux	501
6.4 Considérations environnementales	502
6.5 Procédure	502
<b>7. Aménagements des espaces publics dans le secteur Sous-Gare</b>	503
7.1 Station «Jordils» – avenue des Jordils	503
7.2 Station «Délices» – avenue de Cour	503
7.3 Carrefour de la Croix-d'Ouchy – avenue de l'Elysée	503
7.4 Avenue des Figuiers – avenue de Cour	504
7.5 Chemin de Montelly – chemin de Malley	504
<b>8. Aménagements des espaces publics au centre-ville</b>	504
8.1 Station «Flon» – place de l'Europe	504
8.2 Station «Riponne»	505
8.3 Station «Bessières» – rue St-Martin – rue Caroline	505
8.4 Place Bel-Air – rue Mauborget – rue des Terreaux	505
8.5 Avenue de Tivoli	506
<b>9. Aménagements des espaces publics dans le nord</b>	506
9.1 Quartier de Marterey	506
9.2 Station «Ours» – place de l'Ours – avenue de Béthusy	506
9.3 Avenue Victor-Ruffy	507
9.4 Route de Berne – station «Fourmi» – station «Vennes»	507
9.5 Chemin des Abeilles – chemin Isabelle-de-Montolieu	507
9.6 Chemin de Rovéréaz – avenue du Temple	507
9.7 Rue Pierre-Viret – avenue Louis-Vulliemin – chemin de Boissonnet	508
9.8 Route du Pavement – chemin de la Clochatte	508
9.9 Blécherette – avenue du Grey – avenue des Bergières	508
<b>10. Aménagements des espaces publics dans les zones foraines</b>	509
10.1 Route du Jorat – Chalet-à-Gobet	509
10.2 Route de Cojonnex	509
<b>11. Réaffectation de la voirie où les lignes de bus sont supprimées</b>	509
11.1 Rue du Bugnon – avenue de la Sallaz	509
11.2 Avenue du Vieux-Moulin – avenue du Mont-Blanc – avenue Jomini	510
<b>12. Conduites souterraines</b>	511
<b>13. Agenda 21 – développement durable</b>	511
<b>14. Programme des travaux</b>	511
<b>15. Aspects financiers</b>	512
15.1 Coûts des aménagements des espaces publics	512
15.2 Coûts de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour	513
15.3 Charges financières et d'entretien	513
15.4 Compte d'attente	514
15.5 Plan des investissements	514
<b>16. Réponse à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher</b>	514
<b>17. Conclusions</b>	521

### 3. Introduction

Le métro m2 est l'élément essentiel du nouveau réseau tl qui sera mis en service à l'horizon 2008. Le 24 novembre 2002, le peuple vaudois a adopté le décret concernant la participation de l'Etat au financement de la réalisation du métro m2. Préalablement, votre Conseil avait approuvé les conclusions du préavis N° 2002/26 du 30 mai 2002 proposant d'accepter le cautionnement à hauteur de 100 millions de francs de l'emprunt de 214,5 millions de francs effectué par le métro Lausanne-Ouchy SA<sup>1</sup>.

Le préavis correspondant à cette dernière opération exposait l'historique du projet, ses objectifs généraux, la description du système de transport et de la ligne avec ses stations, les effets sur la répartition modale, ainsi que les coûts et le financement.

A cette occasion, les principaux aménagements et les mesures d'accompagnement envisagés par la Ville, liés à la mise en service du m2 et du Réseau tl 08, ont été succinctement décrits. Depuis lors, plusieurs éléments nouveaux sont intervenus.

– Tout d'abord, le Réseau tl 08 a été adopté par le Conseil d'administration des tl, dans une configuration un peu différente de celle décrite alors. Pour cette raison, certains aménagements contenus dans le préavis précité ne correspondent plus tout à fait à ceux présentés ci-après.

– Dans la partie inférieure du m2, afin d'améliorer l'intégration du projet au site, la Municipalité a mis sur pied un concours restreint à trois architectes-paysagistes afin de couvrir le tracé du m2 entre le pont du Liseron et la station «Délices».

Ce concours a été remporté par une équipe d'architectes-paysagistes lausannois, avec leur projet intitulé «Trait d'unions». Le réaménagement de ce tronçon en espace paysager accessible aux piétons est, en cas d'adoption du présent préavis, pris en charge financièrement par la Commune de Lausanne, selon un montant forfaitaire défini sur la base du surcoût qu'il engendre pour le m2.

– En parallèle, la Municipalité a proposé de réaliser une route de contournement de la place de la Sallaz, dans le but de la libérer de tout le trafic de transit, pour en faire une véritable place – centre de quartier du plateau de la Sallaz et interface des transports publics. Son aménagement a fait l'objet de mandats d'études parallèles à trois bureaux d'architectes, parmi lesquels le choix s'est porté sur le projet «Tilia». Celui-ci est caractérisé par la création d'un espace longitudinal continu planté de rangées de tilleuls et strié de bandes transversales de bitume et de béton.

La route de contournement et le réaménagement de la place de la Sallaz font l'objet de préavis spécifiques.

En parallèle, le plan partiel d'affectation «Flon supérieur» permettant la réalisation d'infrastructures et d'aménagements d'accompagnement dans la vallée du Flon à la hauteur de la Sallaz est soumis à votre Conseil.

– A Vennes, le parking-relais sera agrandi de 400 à 1200 places. Des promoteurs privés ont été sollicités pour faire une offre de construction et de financement du parking, complété de surfaces destinées à des activités et des réalisations associées à l'exploitation du P+R.

– Une première étape de la restructuration du réseau tl a déjà été concrétisée en décembre 2004 avec la mise en service de la ligne N° 18 entre Crissier et la place de l'Europe<sup>2</sup>.

### 4. Principes d'aménagement des espaces publics

La construction du m2 s'inscrit dans une démarche générale d'amélioration des conditions de déplacement dans l'agglomération lausannoise, en renforçant la répartition modale en faveur des transports publics, en facilitant la mobilité douce et en maîtrisant le trafic individuel motorisé. Pour atteindre ces objectifs, des mesures d'accompagnement doivent être mises en place. C'est le but de ce préavis dans lequel sont proposés des aménagements des espaces publics, conçus selon les objectifs suivants:

- favoriser les déplacements des transports publics de surface
- assurer de bonnes interfaces entre le m2, les lignes tl et le réseau CFF
- améliorer la sécurité et le confort des piétons
- faciliter et protéger les déplacements des cyclistes
- améliorer la qualité de l'espace public

<sup>1</sup>BCC 2002, T. II, pp. 203 à 232.

<sup>2</sup>BCC N° 6 du 15.06.2004, pp. 522 à 532.

Les projets présentés dans ce préavis peuvent être classés en plusieurs catégories :

- **Aménagements aux abords des stations du m2** : le crédit de construction du métro comprend la remise en état de la surface au droit de chaque station. Lorsqu'il y a une connexion avec une ou plusieurs lignes de bus, la Ville de Lausanne réaménage en plus la voirie afin d'offrir un transbordement rapide et sûr entre le m2 et les bus. A cette fin, des arrêts tl et des passages pour piétons sont créés ou modifiés, les trottoirs élargis, le parage des voitures ajusté, des cases deux-roues balisées, la régulation lumineuse et la signalisation adaptées, la végétation renforcée, etc.
- **Aménagements de voirie sur le nouveau réseau tl** : dans sa nouvelle configuration, les transports publics desserviront des rues qui en sont aujourd'hui dépourvues. En plus de la construction de nouveaux arrêts, lesquels seront généralement équipés d'abris, l'occasion est donnée de compléter ces équipements par des aménagements conçus selon les critères cités plus haut.
- **Réaffectation de la voirie libérée des couloirs de bus** : l'axe routier compris entre la place de l'Ours et les Croisettes (rue du Bugnon / avenue de la Sallaz / route de Berne) ne sera plus emprunté par des bus (à l'exception du tronçon Sallaz–chemin de Boissonnet), car ils feraient double emploi avec le m2. Le couloir de bus disponible sera réaffecté pour l'essentiel en faveur des cyclistes, des piétons et de la végétation. C'est le cas aussi pour les avenues du Vieux-Moulin, Mont-Blanc et Jomini.
- **Couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour** : la surface verte créée sur le tracé du m2 est un aménagement paysager nouveau, hors du domaine public communal et indépendant du Réseau 08.

Les deux premières catégories de travaux forment un ensemble cohérent qui doit être réalisé pour la date de mise en service du m2. Dans la suite de ce préavis, la présentation des projets de ces deux catégories sera groupée et exposée par secteur géographique.

La troisième catégorie concerne des travaux qui ne pourront être exécutés qu'après la mise en service du m2, en raison de la nécessité de faire circuler les bus actuels jusqu'à cette échéance. Ils feront l'objet d'un exposé à part.

La quatrième catégorie concerne un aménagement paysager faisant l'objet d'une demande de crédit pour lui-même et exposé de manière séparée.

## 5. Réseau 08

La démarche de travail, le choix du type de véhicules et les incidences financières d'exploitation du Réseau 08 ont été exposées dans le préavis «Mise en place d'une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21) / 5<sup>e</sup> partie: Transports et mobilité»<sup>3</sup>.

Nous rappelons ci-dessous les critères qui ont conduit au choix de ce réseau et la description des principales nouveautés.

Critères de choix :

- minimiser les temps de déplacement;
- minimiser le nombre de transbordements;
- maximiser la qualité de desserte du territoire;
- maîtriser les coûts d'exploitation et les dépenses d'investissements;
- répondre aux demandes des usagers.

Le schéma du nouveau Réseau 08 figure à l'annexe N° 1. Sa description est résumée ci-après par secteur.

Secteur Sous-Gare :

- à la **station «Ouchy»**, interface avec la ligne N° 2 actuelle qui est maintenue;
- à la **station «Délices»**, interfaces :
  - nouvelle ligne horizontale: Est-Ouest Pully-gare–Bourdonnette, via les avenues Fantaisie, Elysée, Cour et Figuiers sans passer par le centre-ville (ligne N° 25); cette ligne sera exploitée par des bus électriques;

<sup>3</sup>Rapport-préavis N° 2005/36 du 26 mai 2005.

- nouvelle liaison diamétrale en traversée du centre-ville: Maladière–Sallaz, via Montoie, Mont-d’Or, Marc-Dufour, St-François, Victor-Ruffly (ligne N° 6);
- nouvelle liaison diamétrale en traversée du centre-ville: Pully-CFF–Prilly-Nord, via Montchoisi, Jurigoz, Juste-Olivier, St-François, Chauderon, France (ligne N° 4);
- la ligne N° 1 actuelle est maintenue;
- nouvelle ligne diamétrale: Provence sud–Verdeil, via Malley, Montelly, Tivoli, Chauderon, St-François, Léman (ligne N° 13);
- à la **station «Lausanne CFF»**, interfaces:
  - nouvelle ligne verticale: Gare–Blécherette, via Chauderon, Beaulieu, Bergières, Grey (ligne N° 21);
  - ligne N° 1;
  - réseau ferroviaire.

#### Secteur centre-ville:

- à la **station «Flon»**, interfaces:
  - au niveau de la place Centrale avec la ligne N° 18 actuelle venant de Crissier;
  - nouvelle ligne: Place de l’Europe–Clochette, via les rues Centrale et St-Martin, Tunnel, Borde, Aloys-Fauquez, Pavement (ligne N° 22);
  - ligne N° 60 venant de Froideville–Le Mont;
  - m1;
  - LEB;
  - au niveau de Montbenon, avec la ligne N° 12 actuelle: Montbenon–Faverge;
  - ligne N° 66 actuelle: Montbenon–Pra-Grana, via Grandvaux;
  - nouvelle ligne à vocation touristique: Montbenon–Grand-Vennes, via St-François, Bessières, Pierre-Viret, Vulliemmin, Signal, Chocolatière, Sauvabelin, Boissonnet, (ligne N° 16).
  - la nouvelle ligne Provence sud–Verdeil, via Tivoli, Chauderon, St-François, (ligne N° 13) est connectée au plus près du m2 à la station «Flon» depuis la place Bel-Air.
- à la **station «Riponne»**, interface:
  - à la rue du Tunnel avec la ligne N° 8 actuelle: Bellevaux–Paudex.
- à la **station «Bessières»**, interfaces:
  - au niveau de la rue Centrale avec les lignes N° 22 et 60;
  - au niveau de la Caroline avec la nouvelle ligne Montbenon–Grand-Vennes (ligne N° 16);
  - au niveau de la Caroline avec la nouvelle ligne N° 6 et la ligne N° 7 actuelle.
- à la **station «Ours»**, interfaces:
  - nouvelle ligne: Maladière–Sallaz via Béthusy (ligne N° 6);
  - ligne N° 7.

#### Secteur nord:

- à la **station «Sallaz»**, interfaces:
  - nouvelle ligne: Sallaz–Roveréaz, via Temple, Pont de Chailly (ligne N° 42);
  - nouvelle ligne: Montolieu–Praz-Séchaud, via Boissonnet, Sallaz, Oron, Boveresses (ligne N° 41); cette ligne sera exploitée par des bus électriques;
  - nouvelle ligne: Sallaz–Maladière, via Victor-Ruffly, Béthusy (ligne N° 6); cette ligne sera exploitée par des bus électriques;
  - ligne N° 65 actuelle venant de Servion.

- à la **station «Croisettes»**, interfaces :
  - nouvelle ligne à double sens : Bois-Murat–Chalet-à-Gobet, via Croisettes, Epalinges, Ballègue, Ecole hôtelière (ligne N° 46);
  - nouvelle ligne à double sens : Croisettes–Chalet-à-Gobet, via Montblesson, Vers-chez-les-Blanc (ligne N° 64);
  - ligne N° 62 venant de Moudon.
- nouvelle ligne : Blécherette–Gare CFF, via Grey, Bergières, Beaulieu, Chauderon (ligne N° 21);
- nouvelle ligne : Clochatte–place de l’Europe, via Pavement, Aoste, Aloys-Fauquez, Borde, Tunnel (ligne N° 22);
- nouvelle ligne : Grand-Vennes–Montbenon, via Boissonnet, Sauvabelin Signal (ligne N° 16).

## **6. Couverture du m2 entre la rue du Liseron et la station «Délices» à l’avenue de Cour**

### *6.1 Contexte général*

#### 6.1.1 Du projet de construction du m2 au concours d’idée pour la couverture

Pour mémoire, dans sa partie inférieure, le nouveau métro lausannois m2 est à double voie sur toute sa longueur entre Ouchy et Grancy. Il reprend le tracé du Lausanne-Ouchy dont la voie doit être entièrement renouvelée pour permettre la circulation de véhicules sur pneumatiques. Les stations «Ouchy», «Jordils» et «Lausanne CFF» gardent leur emplacement actuel, celle de Montriond est supprimée et remplacée par celles de Grancy – en aval du Boulevard de Grancy – et des Délices – à la hauteur de l’avenue de Cour.

La construction du m2 exige la transformation de l’infrastructure existante entre les stations d’Ouchy et de Grancy. Le projet initial, mis à l’enquête en 2000, prévoyait le maintien du métro à ciel ouvert sur ce tronçon mais avec d’importantes modifications au niveau du profil de la tranchée. En effet, avec le doublement de la voie, l’espace réservé au passage des véhicules doit être élargi et les murs latéraux en moellons remplacés par des murs de soutènement de près de 3 mètres, eux-mêmes surmontés par des barrières de protection de plus de 2 mètres de hauteur. De plus, pour les besoins du chantier, et par la suite pour des raisons liées au fonctionnement du métro (application des lois ferroviaires sur la sécurité), l’arborisation qui accompagne aujourd’hui les talus doit entièrement disparaître.

De fait, avec ces travaux, l’image emblématique de la coulée verte accompagnant la «Ficelle» va considérablement changer. Les enjeux paysagers sur ce site sont très importants et le projet initial a été de ce point de vue, lors de l’enquête publique de 2000, jugé insatisfaisant par l’Office fédéral des transports (OFT) dans son rapport de décision d’approbation des plans du 11 juillet 2003 où figure, à la charge du maître d’œuvre, l’obligation de faire étudier par un architecte-paysagiste le remplacement de la végétation et de le décider en accord avec les services de la Ville.

Au courant de l’été 2004, les directions de la Sécurité sociale et de l’Environnement et des Travaux ont conjointement mis en évidence des possibilités de couverture partielle de la tranchée par une dalle verte, offrant, à priori, de nombreux avantages : gain en surfaces publiques, potentiel végétal augmenté, intégration du métro améliorée, entretien simplifié des zones vertes, connexions piétonnes facilitées, problèmes de sécurité et d’entretien liés à l’exploitation du m2 en partie résolus.

Afin de vérifier ces hypothèses, d’élargir le champ de réflexion et d’obtenir une réponse paysagère convaincante, l’option d’un concours d’idées, sous la forme de mandats d’études parallèles sur invitation, a paru la plus appropriée. A ce titre, la Municipalité a accepté en sa séance du 23 septembre 2004 l’ouverture d’un compte d’attente de 45’000 francs pour le financement de cette opération, pour laquelle trois bureaux d’architectes-paysagistes ont été invités.

L’un des objectifs de ce concours était de permettre à la Municipalité, par la présentation d’un projet concret, de se déterminer sur l’intérêt réel de la proposition de couverture et d’en évaluer les conséquences financières.

La direction du m2 s’est quant à elle déclarée solidaire de la démarche de couverture, pour autant que les surcoûts liés ne soient pas imputés au budget d’investissement du m2 et qu’elle soit sans incidence sur le planning général de construction du métro.

### 6.1.2 Résultats du concours

Le concours, lancé début octobre 2004, s'est terminé le 10 décembre 2004 par une présentation des projets étudiés par les trois bureaux d'architectes-paysagistes mandatés, devant un collège d'experts.

D'une façon générale, au vu des résultats obtenus et des débats qui en ont découlé, cette procédure de mise en concours a été jugée très utile et bénéfique par l'ensemble du collège d'experts. De manière étonnante, les trois projets présentés se sont distingués par des partis d'aménagement totalement différents: l'un défendant l'idée de ne pas couvrir la tranchée, le deuxième couvrant complètement la voie à l'aide d'un «édicule» linéaire de plus de 700 mètres de longueur et le troisième, reprenant le parti de départ proposé par les services de la Ville, couvrant partiellement le tronçon, en particulier sur les tranchées du Funiculaire et du Grammont ainsi que sur les stations «Jordils» et «Délices», laissant ainsi le tronçon supérieur, entre la station «Délices» et celle de «Grancy», à ciel ouvert.

Ce dernier projet, intitulé «Trait d'unions», a été unanimement plébiscité par le jury, car il répond avec efficacité et poésie aux exigences et contraintes du cahier des charges. Comparé au projet m2 initial, il offre un gain en surfaces de déambulation de près de 8700 m<sup>2</sup>, dont 2300 m<sup>2</sup> de cheminements et permet de compenser les surfaces vertes perdues en raison de l'emprise des voies du nouveau métro.

Le 23 décembre 2004, la Municipalité, suivant les recommandations du collège d'experts, décidait de la poursuite du projet de couverture tel que le prévoit le projet «Trait d'unions» et de l'augmentation du compte d'attente 6600.581.668 de 45'000 francs à 350'000 francs. Elle informait également la Commission des finances du Conseil communal du financement du projet par la voie d'un préavis à soumettre au Conseil communal courant 2005.

Un mandat fut alors confié immédiatement à l'équipe lauréate, afin de lui permettre de développer le projet en concertation avec les ingénieurs du m2 et les architectes des stations en vue de la procédure de mise à l'enquête publique, celle-ci devant impérativement être lancée au premier trimestre 2005 pour respecter le calendrier de construction du métro.

Le projet lauréat fut présenté aux habitants du quartier le 17 janvier 2005 à l'occasion d'une séance d'information publique. Près de 400 personnes ont répondu à l'invitation. De même, plusieurs séances d'information furent ensuite organisées à l'attention des propriétaires riverains du projet de couverture. Tous sont venus et ont accueilli très positivement le projet sans remarque majeure.

## 6.2 Description du projet paysager (annexes Nos 2 et 3)

### 6.2.1 Contexte du projet et enjeux urbains

Le projet paysager «Trait d'unions» proposé entre les gares d'Ouchy et de Grancy repose sur la distinction entre deux parties majeures :

- la partie nord (comprise entre la station «Grancy» et la station «Délices»), dont l'aménagement consistera à préserver au maximum les caractères qui font l'esprit du lieu actuel en conservant, renforçant ou enrichissant les qualités fonctionnelles, sociales et sensibles: valorisation de la continuité du chemin latéral qui longe la voie, élargissement de l'espace public de déambulation et enrichissement de la plantation de graminées;
- la partie sud (comprise entre la station «Délices» et le pont du Liseron), dont l'aménagement paysager nouveau consiste à couvrir les voies et à créer une promenade actuellement inexistante, en lieu et place de la tranchée actuelle de l'ancienne «Ficelle».

C'est cette partie, couverte, qui fait l'objet de la présente demande de crédit. Elle répond principalement à trois enjeux.

Fonctionnellement, la promenade permet d'établir, à l'échelle de la ville, une continuité de cheminement entre le nord et le sud tout en connectant, au niveau des stations, les cheminements piétons et vélos parcourant la ville d'est en ouest.

Socialement, elle constitue, à l'échelle du quartier, une offre nouvelle d'usages, de parcours et d'accès local au réseau métropolitain.

Esthétiquement enfin, elle est l'occasion, à l'échelle de l'esplanade, de redonner une expression contemporaine aux qualités d'ambiance qui depuis toujours font l'esprit de ce lieu de passage et de déambulation: une réserve de nature en plein cœur de la ville.

Deux gares et deux séquences jardinées en structurent la composition.

### 6.2.2 La station «Délices» et la station «Jordils»

Les deux stations sont désormais couvertes d'un espace public minéral de petite échelle, qui permet d'établir une articulation de qualité entre le métro et la ville : au niveau du métro, la couverture est centrale et leur donne une ambiance généreuse grâce à un apport de lumière naturelle inondant les quais par les trémies d'accès latérales ; au niveau de la ville et de la rue (Cour, Jordils et Fontenailles), l'espace public de couverture permet de signifier le franchissement de la ligne du métro et la présence de la station (respectivement Délices ou Jordils).

Cette surface redonnée à l'espace public urbain apparaît comme un prolongement latéral de la rue ou comme un élargissement des trottoirs existants ; elle doit accueillir des parkings relais pour les vélos et quelques bancs ; elle peut servir de simple lieu d'attente ou recevoir un petit équipement de service inscrit dans le seul élément bâti émergent qui, dans la tradition des métros classiques, fait office de signal de la station : un édicule urbain abritant ascenseur, escalier et/ou distributeur de billet.

### 6.2.3 Le jardin des Délices et la promenade des Jordils

Les deux séquences jardinées, «le jardin des Délices» (sur la tranchée du Grammont) et «la promenade des Jordils» (sur la tranchée du Funiculaire), qui établissent une continuité avec le bien connu «chemin des Délices», sont structurées selon deux principes communs :

- un principe topologique, lisible en coupe : la dalle de couverture, végétalisée, est strictement parallèle à la voie ; cela donne une pente régulière et immuable à la promenade (cf. la coupe longitudinale) ; seules varient les parties latérales qui, par un jeu ondulante de talus de longueur et d'inclinaison variables, assurent un raccord naturel avec toutes les limites de propriétés (cf. la coupe transversale) ;
- un principe d'ordonnement dissymétrique, lisible en plan : d'un côté l'alignement rigoureux d'un chemin, d'une succession d'arbres de haute tige et d'une suite de bancs et «lanternes» ; de l'autre une ligne souple et ondulante qui dessine une frange et ménage un espace intermédiaire entre l'espace public et les parcelles privées : plantation d'arbres en cépée sur un tapis de graminées (magnolias et érables du japon) ; le tout est lié par un jeu de surfaces en herbes.

Le choix des essences est conçu de manière à accentuer le marquage des saisons. Leur répartition est étudiée en fonction des désirs de vues – ouverture, cadrage, filtrage ou fermeture des visions principales, latérales ou obliques. Quant au concept d'éclairage public, une succession de «lanternes» ou «cubes lumineux», il va générer une enveloppe lumineuse claire et douce à proximité du chemin et créer un effet de balisage de celui-ci à distance et en perspective ; une variation d'intensité, de couleur ou de directivité de la lumière rappellera sans le dire le passage des métros sous la dalle. Entre les deux séquences enfin, le dispositif d'ordonnement s'inverse : la partie rectiligne cheminée est située du côté Est dans la séquence du Jardin des Délices, du côté ouest dans celle de la Promenade des Jordils. Cette inversion permet dans les deux cas de positionner la frange jardinée ondulante du côté des parcelles privées et de maintenir le cheminement du public à distance de celles-ci, tout en faisant de l'alignement d'arbres majeurs un moyen, de l'autre côté, de mettre en valeur l'unité du parc de l'hôtel Royal dans la première séquence et d'accompagner la linéarité du chemin du Funiculaire dans la seconde.

Le projet ne fait pas table rase du passé. Il restitue discrètement les traces d'une mémoire historique, botanique et topologique : le métro d'antan est absent et présent à la fois, il hante les dessous de cette dalle jardinée – son passage, discrètement lumineux, en est un des délices ; l'intervention de Gilles Clément, de 1997, est partiellement préservée, en partie prolongée par le travail sur les graminées ou sur l'évolutivité de la prairie.

## 6.3 Description des travaux

L'adoption du projet de couverture entraîne un certain nombre de modifications du projet m2 prévu initialement à ciel ouvert. Le tronçon concerné porte sur une longueur d'environ 410 m entre le pont du Liseron et la station «Délices». Le tracé des voies n'est pas modifié en situation et en altitude. En revanche, le projet de couverture des voies implique les travaux suivants, à charge de la Ville :

### 6.3.1 Sur les tranchées du Funiculaire et du Grammont :

- le rehaussement des parois latérales du caisson de l'ouvrage, d'une hauteur de 2,0 m à 3,0 m ;
- la construction d'une dalle en béton armé d'une largeur d'environ 7,6 mètres, supportant les charges engendrées par la création de la promenade publique ;

- le réaménagement du terrain au-dessus de la dalle avec la reconstitution d'un sol d'une épaisseur d'environ 60 cm;
- le remblayage latéral avec des matériaux meubles d'une épaisseur variant de 50 cm à 350 cm;
- la création d'un cheminement piéton minéral au-dessus de la dalle, d'une largeur de 2,5 m, accompagné de bancs et poubelles ainsi que d'un éclairage public, prévu avec des « cubes lumineux » en pavés de verre;
- la végétalisation de l'espace restant avec des espèces herbacées, arbustives et arborescentes selon les principes décrits au chapitre 3, ainsi que l'intégration d'un réseau d'arrosage.

Ces travaux permettent de restructurer l'espace. Les deux talus de la voie, d'une largeur de 4,0 m à 7,0 m, entrecoupés de murs et de barrières, sont abandonnés au profit d'un espace large de près de 20 mètres, entièrement ouvert, libre de tout obstacle.

#### 6.3.2 Sur les stations «Jordils» et «Délices»:

- la mise en œuvre, sur chacune des stations, d'une couverture en béton armé d'une largeur d'environ 12 mètres, capable de supporter les charges engendrées par la création de l'espace public;
- l'aménagement des deux surfaces avec un revêtement minéral, la mise en place de bancs, de supports à cycles ainsi que d'un éclairage public, prévu avec des bornes lumineuses.

Les accès aux quais sont assurés par des rampes, des escaliers et/ou des ascenseurs. Les travaux de construction de ces éléments ainsi que l'éclairage des gares sont pris en charge par le projet m2; il en est de même des édicules prévus pour signaler la présence des stations au niveau de l'espace public.

#### 6.3.3 Au niveau des ponts du Liseron, des Jordils et des Fontenailles :

- la poursuite de la tranchée couverte en lieu et place du pont du Liseron, des Jordils et des Fontenailles.

Ces ouvrages sont supprimés et les routes correspondantes passent au-dessus de la tranchée couverte sans que leurs profils en long respectifs ne soient modifiés. La suppression de ces ouvrages en lieu et place de leur remplacement, tel que prévu dans le projet initial, est intéressante, tant du point de vue technique que du point de vue financier.

### 6.4 *Considérations environnementales*

Selon le rapport<sup>4</sup> établi par un bureau spécialisé dans les études d'impacts sur l'environnement, le projet de couverture du métro présente de nombreux effets positifs tant du point de vue de l'aménagement du territoire que du point de vue paysager. Les avantages mis en exergue sont, en résumé, les suivants :

- reconstitution d'un cheminement piéton continu depuis la gare CFF jusqu'à la rue du Liseron, alors que dans le projet initial, le tracé s'arrêtait à l'avenue de Cour, en raison du manque d'espace;
- création d'un trait d'union entre l'est et l'ouest de cette partie de la ville;
- gain d'un nouvel espace vert dévolu à la nature et à la promenade d'une surface de près d'un hectare;
- améliorations sur le plan acoustique par la diminution des nuisances sonores (précisons que le projet initial respecte les normes de l'OPB);
- infiltration des eaux superficielles favorisée (réduction des surfaces imperméables d'environ 3000 m<sup>2</sup>);
- possibilité de recréer des surfaces de prés maigres afin de restituer les valeurs naturelles touchées par le projet m2;
- entretien des voies et des zones vertes simplifié;
- sécurité augmentée.

### 6.5 *Procédure*

Le projet de couverture du secteur Liseron–Délices, placé sous l'égide de Métro Lausanne-Ouchy SA, maître de l'ouvrage, a fait l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire selon une procédure OFT, du 30 avril 2005 au 30 mai 2005. Le permis de construire devrait être délivré d'ici fin 2005.

---

<sup>4</sup>Pce N° 16 de l'enquête complémentaire m2 Liseron–Délices du 18 mars 2005, réalisée par TECNAT SA.

Une seule opposition a été déposée par la société SUISA en raison de l'architecture-paysagère qui prévoit uniquement, une séparation végétale entre les parcelles privées et le domaine ferroviaire affecté au public. La société SUISA a retiré son opposition suite à l'établissement d'une convention qui précise notamment que le projet d'aménagement ne limite pas la capacité du propriétaire de la parcelle 5277 à clôturer son fonds conformément aux dispositions légales en vigueur.

## 7. Aménagements des espaces publics dans le secteur Sous-Gare

### 7.1 Station «Jordils» – avenue des Jordils (annexe N° 4)

La station «Jordils» est intégrée dans le secteur en tranchée couverte du m2 entre Ouchy et Grancy. Dans le projet «Trait d'unions», un cheminement continu de surface est créé par dessus le m2 entre le chemin du Liseron et la station «Délices» à l'avenue de Cour. Une seule interruption se produit lors de la traversée de l'avenue des Jordils à l'aval de la station du même nom. Afin de sécuriser le trajet piétonnier à cet endroit, un passage pour piéton est créé, accompagné d'un bastion rétrécissant la chaussée à environ 5,7 m. Les deux trottoirs de l'avenue des Jordils sont rendus continus au droit de leurs intersections avec le chemin du Funiculaire.

La couverture de la station, qui fait partie du projet «Trait d'unions» décrit précédemment, permet d'accueillir une zone de cases vélos.

### 7.2 Station «Délices» – avenue de Cour (annexe N° 4)

Au droit de la station «Délices», à l'avenue de Cour, deux arrêts équipés d'abris sont créés pour la nouvelle ligne horizontale Bourdonnette-Pully qui sera exploitée par des bus électriques. A cette occasion, les encoches actuelles de la chaussée sont remplacées par des trottoirs à géométrie continue, dont celui situé au sud est élargi vers le débouché du chemin du Grammont. Une bande polyvalente centrale permet d'attirer l'attention sur la présence de la station du m2 tout en permettant aux cyclistes de se présélectionner en entrée ou sortie du parking deux-roues.

La dalle de couverture sur la station «Délices», prévue dans le projet «Trait d'unions», constitue un prolongement du domaine public, comme à la station «Jordils». Une vingtaine de cases deux-roues y sont balisées.

Un passage pour piétons est créé dans l'axe du cheminement longitudinal nord-sud, assurant une continuité avec le trajet amont par le chemin des Délices.

La chaussée de l'avenue de Cour entre l'avenue Floréal et la Croix-d'Ouchy est en mauvais état. Le passage de bus sollicitera de manière intensive la chaussée, car les charges par essieu de ces véhicules sont élevées et leur trajectoire varie très peu. Sans renforcement, la chaussée se dégraderait très rapidement, ce qui nécessiterait une intervention peu après la mise en service de la ligne tl. Pour ces raisons, il est préférable de réfectionner la chaussée avant.

Du côté de la HEP, un arrêt «Beauregard» en direction de l'ouest est aménagé devant l'école de Floréal, avec un abri, en remplacement de celui situé sur le chemin de Beauregard. Un nouveau passage piéton avec îlots est balisé environ 10 m après l'accès à la garderie «La Chenille».

### 7.3 Carrefour de la Croix-d'Ouchy – avenue de l'Elysée (annexe N° 4)

Deux arrêts «Elysée» avec abribus de la nouvelle ligne N° 25 sont aménagés devant le collège de l'Elysée, où les deux trottoirs sont élargis. Un trottoir continu est réalisé au débouché du chemin Eugène-Grasset et un autre à celui de l'avenue Mon-Loisir. Ces divers aménagements nécessitent la suppression d'une demi douzaine de places de parc.

Du côté du giratoire Fantaisie/Elysée, un arrêt «Musée Olympique» avec abri en direction de l'ouest est créé à l'avenue de l'Elysée.

Deux bandes cyclables continues sont marquées afin de faciliter et sécuriser les trajets à la montée, sur un itinéraire est-ouest traversant le sud de la ville, l'une de la Croix-d'Ouchy au chemin Eugène-Grasset et l'autre de l'avenue de Fantaisie au chemin Eugène-Grasset.

Le secteur de chaussée de l'avenue de l'Elysée situé entre le chemin de Beau-Rivage et la piscine de Montchoisi est en mauvais état. Il doit être réfectionné avant la mise en service de la nouvelle ligne de bus.

#### *7.4 Avenue des Figuiers – avenue de Cour (annexe N° 5)*

Sur l'avenue des Figuiers, deux arrêts sont envisagés pour la nouvelle ligne N° 25: l'un au bas de l'avenue vers le nouvel immeuble du N° 39, combiné avec un nouveau passage pour piétons, et l'autre, en haut de l'avenue, avant le giratoire Cour / Figuiers.

L'arrêt au bas de l'avenue des Figuiers nécessite la création d'un quai, le déplacement d'un panneau d'information et la suppression d'un arbre. Dans le sens descendant, les deux abribus peuvent être intégrés sans suppression d'arbres et le bus peut être doublé pendant la durée de son arrêt.

En haut de l'avenue, afin de favoriser la progression des bus en entrée de ville, une voie réservée est créée lui permettant d'accéder à son arrêt équipé d'un abribus. Cet aménagement est complété par un passage piéton régulé sécurisant un cheminement existant entre l'école, les commerces et les habitations qui se situent de part et d'autre de l'avenue. Ce nouveau passage piéton répond également aux futurs cheminements des usagers de bus. Le dispositif de régulation, coordonné avec l'installation existante du giratoire, permet de donner une priorité au bus à l'approche du carrefour. La création de l'arrêt de bus à la montée nécessite la suppression d'un arbre.

La mise en place de ces aménagements implique la suppression d'environ 23 places de parc.

Une bande cyclable continue est balisée depuis la sortie du giratoire de la Maladière jusqu'au carrefour Cour / Figuiers.

La chaussée de la moitié nord de l'avenue des Figuiers sera réfectionnée avant la mise en service de la nouvelle ligne tl.

Sur le tronçon de l'avenue de Cour situé entre l'avenue des Figuiers et l'avenue de Montoie, une réorganisation du stationnement permet de gagner environ 19 cases voitures. Un trottoir continu est réalisé en traversée du chemin de Contigny. L'arrêt tl se trouvant juste avant le giratoire Cour / Montoie est complété par un quai accolé au trottoir existant.

Globalement, dans tout le secteur Cour-Figuiers, en tenant compte du réaménagement projeté à l'avenue de Cour entre Figuiers et Bains, environ 10 places de parc seront créées.

#### *7.5 Chemin de Montelly – chemin de Malley*

La ligne N° 13 Provence sud-Verdeil sera desservie dans le Réseau 08 par des véhicules de plus grand gabarit qu'aujourd'hui. Le nouveau terminus sera situé au chemin de Malley, vers son débouché sur l'avenue de Provence, et complété par un nouveau passage piéton. Un arrêt est placé vers l'extrémité sud de la passerelle de Provence et les trois stations actuelles sur le chemin de Montelly seront adaptées aux futurs bus.

### **8. Aménagements des espaces publics au centre-ville**

#### *8.1 Station «Flon» – place de l'Europe (annexe N° 6)*

La place de l'Europe sera l'interface de transports publics le plus important de Lausanne. La liste des connexions est énumérée précédemment.

La station du m2 a sensiblement évolué par rapport au projet d'origine. Les adaptations ont fait l'objet d'une enquête complémentaire en été 2005. Il s'agissait pour l'essentiel d'améliorer le fonctionnement des flux des voyageurs, entre autres par l'ajout d'un escalator au sud-est de la station, et d'intégrer un espace client tl à la sortie nord sur la place. Les connexions avec le m1 et le LEB se font à l'intérieur des bâtiments.

Une entrée principale des voyageurs se trouve sur la place, au nord de la route, constituée d'une large rampe aboutissant au niveau de la mezzanine du m2. Ce plan incliné d'environ 25 m de long sur 12 m de large est réalisé en une surface «jardin» et d'un escalier «en pas d'âne» de 2,5 m de large. Ce jardin public, partiellement en contrebas de la surface, offrira un espace de détente ou d'attente bienvenu dans ce cœur urbain de la place de l'Europe. Cet aménagement constitue un prolongement de la station sur l'espace public et, à ce titre, il fait l'objet de la présente demande de crédit.

Le terminus de la ligne N° 18 venant de Crissier se fait dans le giratoire allongé du côté de la place de l'Europe.

Le terminus de la ligne N° 22 venant de la Clochette est situé du côté sud de la station. La mise en place de cet arrêt et de ses équipements requiert la mise à disposition d'une parcelle privée occupée par des places de parc, appartenant au L.-O. Holding. Cette dernière fait l'objet d'un échange en cours de négociation. Une station taxi est également planifiée sur cet espace. Les cinq arbres existants sur le trottoir sud doivent être supprimés pour permettre l'aménagement de cet arrêt. Quatre d'entre-eux seront replantés à l'arrière du nouvel abribus. Le terminus de la ligne N° 60 venant du Mont se trouve en face du précédent, au droit de la rampe-jardin. Les trois terminus sont équipés d'abris.

Le tronçon de route traversant la place de l'Europe est prévu à l'image de la rue Centrale, avec une bande polyvalente centrale. Un passage piétons est balisé vers la sortie au sud de la rue, et un autre en face de la route de Bel-Air.

### 8.2 Station «Riponne» (annexe N° 6)

La station «Riponne» a aussi fait l'objet d'une enquête complémentaire en 2005. Un passage public par escalier relie la place de la Riponne et la place Auberjonois à travers la station.

Au niveau de la place de la Riponne, vers le musée Arlaud, plusieurs arbres seront replantés dans de grandes fosses intégrées à la structure de la station. L'ancien revêtement en pavés de béton ne sera pas rétabli, mais remplacé par un matériau qui n'est pas encore défini, dont la plus-value éventuelle par rapport au revêtement initial est à prendre en charge par la Ville.

La station est connectée avec le réseau tl par la ligne N° 8 à l'arrêt de la rue du Tunnel. Une zone de stationnement vélos est installée et la station taxis est repositionnée à proximité.

### 8.3 Station «Bessières» – rue St-Martin – rue Caroline (annexe N° 6)

Les lignes N°s 22 et 60 du Réseau 08 emprunteront les rues Centrale et St-Martin, sur lesquelles de nouveaux arrêts sont à aménager, puisqu'il n'y a aujourd'hui pas de transports publics sur cet axe.

Au niveau de la rue St-Martin, deux nouveaux arrêts «Bessières», avec abris, sont aménagés juste à l'amont du pont Bessières, sur des trottoirs élargis. Au droit de la rue Menthon, un arrêt descendant «Place du Nord», avec abri, est installé sur une zone continue de trottoir reliant Couvaloup, Menthon et St-Martin, complétée par un nouveau passage piéton en traversée de la rue St-Martin. Deux nouveaux arbres accompagnent cet abribus.

Entre le pont Bessières et l'avenue de Menthon, deux bandes latérales de 1,2 m sont marquées au sol afin de favoriser la progression des cyclistes et participer à la modération du trafic en resserrant optiquement la largeur de la chaussée. De part et d'autre, entre la bande teintée et le trottoir, des places de parc en épi sont maintenues. Ainsi, le projet maintient la majorité des cases de stationnement actuelles.

Tous les îlots sont franchissables par les véhicules d'urgence. La chaussée comprise entre le pont Bessières et la rue César-Roux sera réfectionnée.

Au niveau supérieur de la station «Bessières», les interfaces avec les lignes N°s 6 et 7 à la descente de la rue Caroline se font sur un grand trottoir élargi sur une longueur d'une soixantaine de mètres. Dans le carrefour Caroline/Langallerie, tous les angles de trottoirs sont modifiés afin de diminuer les longueurs des traversées piétonnières.

Dans la station du m2, en plus des deux ascenseurs donnant directement accès aux quais, un troisième ascenseur relie les niveaux des rues St-Martin et Caroline.

### 8.4 Place Bel-Air – rue Mauborget – rue des Terreaux. (annexe N° 6)

La mise en service du Réseau 08 aura pour conséquence une diminution du nombre de bus dans le sens nord-sud (lignes N°s 5 et 6 supprimées) et une augmentation de l'offre en relation avec le métro dans le sens est-ouest. En conséquence, les arrêts de ce secteur sont ajustés.

L'arrêt de bus qui se trouve devant la tour Bel-Air est déplacé en direction de Saint-François jusqu'à l'abribus situé devant la FNAC pour les lignes en provenance de Chauderon. Un nouvel arrêt de bus pour les lignes en provenance de la Riponne,

qui s'arrêtent aujourd'hui devant la FNAC, sera aménagé dans le bas de la rue Mauborget où le trottoir ouest sera élargi. La régulation lumineuse est adaptée pour éviter l'arrêt simultané de deux bus dans cette rue et permettre le passage des véhicules d'urgence.

Au débouché de la rue du Maupas sur la rue des Terreaux, les têtes de trottoir sont élargies, et le bus N° 4 provenant de Mont-Goulin est autorisé à tourner à gauche, ainsi que les cyclistes.

#### *8.5 Avenue de Tivoli (annexe N° 7)*

Les lignes actuelles N°s 13 et 17 seront fusionnées en une seule ligne allant de Provence-sud à Verdeil, en passant par l'avenue de Tivoli (ligne N° 13).

A l'occasion de ces changements, toute la circulation montante sur l'avenue de Tivoli est concentrée sur une seule voie et une bande cyclable montante est balisée sur environ les trois-quarts de la longueur de cet axe.

Dans cette rue, deux nouvelles paires d'arrêts seront ajoutées. Au bas de l'avenue, deux arrêts vers l'intersection avec l'avenue du Belvédère, comprenant la construction de quais. En haut de l'avenue, le nouvel arrêt montant «Tivoli» est placé environ 90 m avant le carrefour supérieur, à proximité d'un nouveau passage piéton en liaison avec un cheminement reliant le chemin des Croix-Rouges. L'arrêt «Tivoli» descendant est situé tout en haut de la rue.

### **9. Aménagements des espaces publics dans le nord**

#### *9.1 Quartier de Marterey (annexe N° 8)*

Le plan de circulation du quartier de Marterey et des rues adjacentes sera modifié avec l'arrivée du m2. Un des objectifs est de concentrer le trafic sur l'axe principal Caroline–Langallerie afin de soulager les rues secondaires. Dans cette optique, la possibilité de transiter à la montée par Mon-Repos–Tribunal-Fédéral–Marterey, qui existait avant les travaux du m2, n'est pas rétablie. A cet effet, le haut de la rue Marterey est transformé en zone piétonne, en maintenant les accès de livraison et de service par le bas.

Le secteur des avenues du Tribunal-Fédéral, Ste-Beuve, Marterey inférieur et Ancienne-Douane est instauré en zone à vitesse limitée à 30 km/h. Les carrefours Tribunal-Fédéral / Ste-Beuve et Marterey / Ste-Beuve sont surélevés en seuil de ralentissement.

Le transit descendant depuis la rue St-Pierre vers la rue Etraz est interdit aux véhicules motorisés, toujours dans le but de réduire le trafic dans une rue du réseau de desserte, tout en maintenant les possibilités d'y accéder par l'avenue du Tribunal-Fédéral. En appui de cette mesure, la tête de trottoir du bas de la rue Marterey donnant sur la place Benjamin-Constant est élargie pour y installer un arrêt de la ligne N° 13, des cases deux-roues, un arbre et d'éventuelles terrasses de café.

#### *9.2 Station «Ours» – place de l'Ours – avenue de Béthusy (annexe N° 8)*

La ligne N° 7 actuelle et la nouvelle ligne N° 6 Maladière-Sallaz s'arrêtent à la montée au droit de la station «Ours» et à la descente, légèrement à l'amont, dans la même situation qu'aujourd'hui. Dans le sens de la descente, les feux situés à l'amont de Mathurin-Cordier donnent la priorité aux bus. Ceci permet d'élargir le trottoir nord à 3 m, de baliser une bande cyclable d'accès aux feux du carrefour inférieur et d'offrir un espace piétonnier suffisant autour de la station du m2. Le trottoir sud est élargi jusqu'au débouché de l'avenue Secrétan.

Un nouveau passage piéton régulé par des feux est balisé entre les deux arrêts, en régulation coordonnée avec les carrefours avoisinants.

Les possibilités de parage sur le passage Perdonnet sont maintenues.

La tête de trottoir à l'angle Béthusy / Bugnon est fortement élargie afin de diminuer la longueur de la traversée de la rue du Bugnon.

### 9.3 Avenue Victor-Ruffy (annexe N° 9)

La nouvelle ligne N° 6 Sallaz–Maladière desservira l’avenue Victor-Ruffy aujourd’hui dépourvue de transports publics.

Les neuf nouveaux arrêts sont équipés d’abribus et la ligne sera exploitée par des bus électriques. Au bas de l’avenue, l’arrêt montant est réalisé dans l’élargissement local de la chaussée occupé aujourd’hui par du stationnement. L’arrêt descendant est celui situé actuellement en haut de l’avenue de Béthusy. Entre le chemin des Allières et le chemin du Muveran, les deux arrêts se font sur la chaussée, l’un en face de l’autre et une nouvelle traversée piétonne est créée.

Deux arrêts sont aménagés au droit du carrefour Diablerets / Virgile-Rossel / Clamadour. Au carrefour Victor-Ruffy / Vallonnette, deux arrêts sont balisés à une cinquantaine de mètres à l’amont du giratoire. En haut de l’avenue, une centaine de mètres en aval du débouché de l’avenue du Temple, deux arrêts sont placés entre les N°s 75 et 79 et une nouvelle traversée piétonne complète l’aménagement.

Sur l’ensemble, quelques places de parc sont supprimées, sur un total d’environ 150 dans toute l’avenue. Sur le tronçon situé entre les avenues de la Vallonnette et du Temple, les conduites souterraines seront renouvelées et la structure de la chaussée sera reconstruite pour résister au passage des transports publics. Dans le secteur inférieur entre Béthusy et Muveran, la chaussée et les conduites souterraines seront reconstruites et financées par les crédits-cadres respectifs des services.

### 9.4 Route de Berne – station «Fourmi» – station «Vennes»

Le secteur de la route de Berne entre la Sallaz et le carrefour Boissonnet / Feuillère sera emprunté par la ligne N° 41 allant de Montolieu à Praz-Séchaud. La structure de la voirie ne sera pas modifiée, mais une nouvelle répartition des surfaces entre les différents usagers est nécessaire. Sur ce tronçon, un passage piéton est envisagé à mi-longueur. A l’aval de ce passage, des cases de stationnement «macaron» sont prévues à droite en montant, ainsi qu’une bande cyclable. Dans le sens de la descente, une nouvelle voie bus mixte avec les cyclistes, d’environ 160 m, est introduite en entrée du carrefour de la place de la Sallaz.

Dans la partie supérieure de la route de Berne, au-delà du carrefour Boissonnet / Feuillère, la structure de la voirie n’est pas modifiée, à l’exception des lieux aux abords des stations «Fourmi» et «Vennes».

A la station «Fourmi», les deux élargissements locaux de la chaussée destinés à l’arrêt de bus sont supprimés au profit de surfaces de trottoir, ce qui diminue sensiblement la longueur de la traversée piétonne de la route de Berne.

Le domaine public aux abords de la station «Vennes» sera réaménagé en fonction de l’agrandissement du parking P+R et des réalisations associées qui se développeront sur ce site. A ce jour, le projet retenu n’est pas encore connu, mais les interventions sur la voirie et les espaces verts ont été estimées en tenant compte de surfaces à reprendre pour assurer le fonctionnement de ces équipements. Des cheminements piétons et des surfaces vertes sont créés, les trottoirs sont modifiés et un couvert à vélos est prévu. La route de Berne et le chemin de Valmont seront localement adaptés.

### 9.5 Chemin des Abeilles – chemin Isabelle-de-Montolieu

Actuellement, le quartier de Montolieu est desservi par la ligne N° 14 venant de la Sallaz, et passant par le chemin des Abeilles, au moyen d’un bus léger. La nouvelle ligne N° 41 Montolieu–Sallaz–Praz-Séchaud sera exploitée par des bus articulés dont les charges par essieu sont plus importantes que celles du véhicule précédent. La chaussée du chemin des Abeilles, qui est aujourd’hui en mauvais état, doit être réfectionnée avant la mise en service du Réseau 08. Le stationnement sur le chemin Isabelle-de-Montolieu est légèrement adapté en fonction du nouveau type de bus.

### 9.6 Chemin de Rovéréaz – avenue du Temple

La nouvelle ligne de minibus (N° 42) qui reliera le giratoire Oron / Boveresses à la Sallaz, passera par le chemin de Rovéréaz et l’avenue du Temple. S’agissant d’une ligne desservie par minibus, les aménagements prévus se limitent essentiellement à du balisage. En ce qui concerne les interventions légères de génie civil, ces dernières ont déjà été réalisées en 2005 à l’occasion des travaux entrepris par eauservice.

Au chemin de Rovéréaz, les arrêts sur chaussée suivants sont balisés: «Le Foyer», «Craivavers», «Les Chavannes» et «Rozavère». Et à l’avenue du Temple: «Temple» et «Champ-Rond».

### *9.7 Rue Pierre-Viret – avenue Louis-Vulliemin – chemin de Boissonnet*

La ligne N° 16 Montbenon–Grand-Vennes empruntera le même tracé qu’aujourd’hui jusqu’à Sauvabelin, soit à la montée par l’avenue Louis-Vulliemin et à la descente par le chemin de la Motte, la route Aloys-Fauquez et la rue de la Borde.

A l’extrémité ouest du pont Bessières, un arrêt en direction de Pierre-Viret est balisé, et le trottoir est rendu continu en traversée du bas de la rue Curtat.

Au chemin de Boissonnet, un nouvel arrêt est créé au droit de l’accès au vivarium, complété par un nouveau passage piéton, ainsi que deux autres de part et d’autre du chemin des Libellules.

Le terminus de cette ligne est placé à l’entrée du grand parking des Avettes, au bas du chemin des Abeilles. Le rebroussement de ce type de véhicule n’entraîne la suppression que de quelques places de parc, sans incidence compte tenu de l’offre existante.

### *9.8 Route du Pavement – chemin de la Clochatte*

La nouvelle ligne N° 22, place de l’Europe–Clochatte, bifurque sur l’avenue d’Aoste en venant de la route Aloys-Fauquez, puis continue par la route du Pavement et le chemin de la Clochatte. La voirie doit être localement adaptée pour le passage et les arrêts de bus articulés.

L’angle aigu entre la route du Pavement et l’accès au terminus de Bellevaux ne permettant pas aux bus de franchir ce virage en épingle à cheveu, sa géométrie est modifiée en empiétant localement sur la parcelle de l’église Sainte-Amédée.

En haut de la route du Pavement, deux arrêts sont créés, entre lesquels un nouveau passage piéton est balisé. Une bande cyclable montante est marquée peu après l’accès au terminus de Bellevaux, jusqu’à la limite communale avec Le Mont. Les îlots actuels du carrefour Pavement / Clochatte sont enlevés et quelques places de parc sont balisées, en remplacement de celles supprimées à la route du Pavement; un passage piéton et un arbre sont ajoutés.

A la route de la Clochatte, deux arrêts sont prévus de part et d’autre de l’accès aux refuges de Sauvabelin, entre lesquels un nouveau passage piéton est balisé. Le gabarit d’espace libre actuel de 5,1 m entre les places de parc et le trottoir ne permet pas le croisement d’un bus et d’une voiture. En conséquence, toutes les places de parc de cette rue devraient être supprimées, à l’exception de trois d’entre elles. Pour éviter cette disparition, une solution envisageant d’empiéter sur le domaine de la forêt du côté des refuges pour y aménager des places de parc ou un cheminement longitudinal est à l’étude.

### *9.9 Blécherette – avenue du Grey – avenue des Bergières (annexe N° 10)*

La nouvelle ligne N° 21 Blécherette–Gare CFF sera exploitée par des bus articulés. Les arrêts de l’avenue du Grey – desservie aujourd’hui par la ligne N° 11 qui sera supprimée – doivent être adaptés aux dimensions de ces véhicules, de même que ceux de l’avenue des Bergières qui doivent pouvoir accueillir simultanément les bus des lignes N°s 21 et 2.

A l’arrêt descendant «Bossons» de l’avenue du Grey, un quai avec un abri est construit en empiètement sur une zone de parcage. Avant l’arrêt descendant «Beau-Site», une voie bus d’une quarantaine de mètres est ajoutée. Un trottoir continu est réalisé à l’amont de l’arrêt montant «Beau-Site», au débouché du chemin des Bossons.

A l’avenue du Grey, un arrêt montant de la ligne N° 21 est créé dans le secteur du chemin de Pierrefleur. Dans l’attente du réaménagement complet des avenues du Grey et du Vélodrome, un arrêt de bus peut être provisoirement installé contre la zone verte latérale, à la hauteur du passage piéton souterrain. La voirie et le marquage sont localement adaptés en conséquence.

A l’avenue des Bergières, les arrêts «Bergières» et «Beaulieu» descendant sont allongés pour accueillir simultanément les convois de deux lignes de bus. Les marquages routiers sont légèrement adaptés. L’abri de l’arrêt «Beaulieu» et le passage piéton associé sont déplacés. Le passage piéton traversant l’avenue des Bergières au niveau de l’avenue Gindroz est régulé par des feux.

## 10. Aménagements des espaces publics dans les zones foraines

### 10.1 Route du Jorat – Chalet-à-Gobet

La ligne N° 64 actuelle qui circule en boucle par Cojonnex–Epalinges–Chalet-à-Gobet–Vers-chez-les-Blanc–Montblesson, sera remplacée par deux lignes à double sens entre les Croisettes et le Chalet-à-Gobet, l'une du côté de Vers-chez-les-Blanc (ligne N° 64) et l'autre du côté de Cojonnex (ligne N° 46).

Sur la nouvelle ligne N° 64, les 9 arrêts dans le sens de la descente sont doublés par des arrêts à la montée aux endroits suivants : «Perronnaz» (école de Montblesson), «Haute-Combe», «Chalet-à-Matthey» (Nestec), «Molliettes» (à l'amont du giratoire route de Marin / route du Jorat), «Vers-chez-les-Blanc» (centre du village), «Chevreuils» (avec construction d'un quai nécessitant des négociations avec le propriétaire concerné), «Pra-Collet» et «Chalet-à-Gobet» (vers la route d'accès à l'auberge). Les nouveaux arrêts de la ligne N° 64 ne sont, dans un premier temps, pas équipés d'abris.

Au Chalet-à-Gobet, l'arrêt actuel de la route de Berne est agrandi en un terminus pour les lignes N° 64, N° 46, et un arrêt pour la ligne N° 62 (venant de Moudon).

### 10.2 Route de Cojonnex

Les arrêts de la nouvelle ligne N° 46 sont doublés à «Chalet-à-Gobet» (vestiaires de Mauvernay), «Ecole hôtelière» (avec construction d'un quai nécessitant des négociations avec le propriétaire concerné) et «Vuillette». L'arrêt «Ecole hôtelière» est complété par un passage piéton.

## 11. Réaffectation de la voirie où les lignes de bus sont supprimées

### 11.1 Rue du Bugnon – avenue de la Sallaz (annexe N° 11)

#### 11.1.1 Données de base

A la mise en service du m2 et du Réseau 08, la rue du Bugnon et l'avenue de la Sallaz, entre la place de l'Ours et la place de la Sallaz, ne seront plus empruntées par des transports publics de surface. La voie bus actuelle sera réaffectée à d'autres usages que la circulation motorisée, selon des principes d'aménagements qui ont été exposés dans le préavis «Mise en place d'une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21) / 5<sup>e</sup> partie: Transports et mobilité».

Les objectifs principaux sont les suivants :

- faciliter la progression des cyclistes à la montée;
- augmenter et améliorer les traversées piétonnes, particulièrement dans la zone des Hospices cantonaux;
- améliorer localement l'offre en stationnement à proximité de la PMU et sur le tronçon inférieur (commerces et habitations);
- faciliter les conditions de pose/dépose à la PMU;
- améliorer l'accès au CHUV;
- favoriser la progression et l'accès aux urgences pour les ambulances.

Dans le cadre du projet de route de contournement de la place de la Sallaz, une diminution de près de 20% des charges de trafic est visée sur l'écran constitué par les axes Bugnon–Beaumont–Victor-Ruffly. L'essentiel de cette diminution se retrouvera sur l'axe Victor-Ruffly. Par contre, le volume de trafic à la rue du Bugnon sera peu différent de l'état actuel, de l'ordre de 18'000 à 19'000 véhicules par jour. La fonction d'axe principal sur la rue du Bugnon subsiste et devient clairement mentionnée dans la hiérarchie du réseau.

Lors de la révision du PAC de la Cité hospitalière, les Hospices cantonaux ont énoncé des objectifs relatifs à l'aménagement de la rue du Bugnon et ses rapports avec les espaces majeurs du domaine hospitalier. En particulier, une importante transversalité fonctionnelle est souhaitée entre les deux fronts est et ouest.

L'esplanade d'entrée du CHUV sera mise en valeur, en liaison avec la station du m2; le traitement de la voirie au passage de ce lieu doit être compatible avec cette intention. La signalétique et les éclairages urbains renforceront la compréhension des accès.

### 11.1.2 Analyse du site

Un mandat d'avant-projet pour l'aménagement de la rue du Bugnon et de l'avenue de la Sallaz a été attribué à un bureau d'architectes lausannois, sous le contrôle de la structure des espaces publics de l'administration, et en collaboration avec l'office des constructions des Hospices cantonaux.

L'analyse du site fait apparaître deux fronts de rue aux caractéristiques différentes. Le front ouest, constitué majoritairement de secteurs végétalisés en jardins, forêts, talus et esplanades, ainsi que de bâtiments isolés, offre une perception de la forêt et de la vallée du Flon. Le côté est, composé plutôt de bâtiments, forme un front de rue plus ou moins continu.

Dans le sens longitudinal, cet axe peut être réparti en trois tronçons. Celui d'en bas, entre la place de l'Ours et la rue Montagibert, est principalement voué à l'habitation et aux activités sur son côté est. Le tronçon entre Montagibert et Pierre-Decker, exclusivement hospitalier, est concerné par de nombreuses interactions avec les établissements de part et d'autre de la rue. Le secteur supérieur entre l'Hôpital Nestlé et la Sallaz est de nature essentiellement paysagère.

### 11.1.3 Description du projet d'aménagement

Le projet décrit ici concerne la rue du Bugnon et l'avenue de la Sallaz jusqu'à son intersection avec la route de contournement en projet. Cette dernière route et la place de la Sallaz font l'objet de préavis spécifiques.

Globalement, le projet de réaménagement de l'axe Bugnon–Sallaz consiste à répartir la chaussée en deux voies de circulation, celle montante à 2,7 m de large et celle descendante à 3 m, à baliser une bande latérale colorée montante de 1,5 m de large à l'intention des cyclistes et à marquer le même type de bande dans la partie centrale. Le but de cette structuration optique de la chaussée est de protéger les cyclistes, de favoriser une conduite plus prudente des véhicules motorisés et de permettre aux ambulances de dépasser par le centre les voitures rabattues sur les côtés de la route.

Dans les carrefours, la même coloration est apportée sur tout le revêtement afin d'inciter les conducteurs à une prudence particulière en attirant leur attention sur les passages piétons, les cyclistes et les ambulances, et en général, sur la traversée du secteur hospitalier. Les îlots des passages piétons et les bornes qui les signalent sont franchissables par les véhicules d'urgence.

La réduction du gabarit de la chaussée donne la possibilité d'élargir le trottoir est, du côté du front des bâtiments, alors que le trottoir ouest est, dans l'ensemble, maintenu. Au droit de tous les accès latéraux, les trottoirs sont rendus continus, mais facilement franchissables par les véhicules grâce à une bordure chanfreinée de faible hauteur, à l'exception de l'entrée sur l'avenue Montagibert accédant aux urgences.

Dans le secteur inférieur, des places de parc supplémentaires sont balisées du côté est, et quelques arbres sont ajoutés dans la mesure où les conduites souterraines l'autorisent. Sur le trottoir ouest, un mobilier urbain donne l'occasion aux piétons d'admirer la vue sur la cathédrale et la ville.

Au niveau de l'esplanade d'entrée du CHUV, dans la grande zone de carrefour à revêtement coloré, une zone d'attente permet aux véhicules de se présélectionner pour tourner à gauche en direction du CHUV. Un passage piéton supplémentaire est ajouté au droit de la station du m2. L'espace vers l'entrée du chemin des Falaises est agrémenté par du mobilier urbain et de la végétation.

Le tronçon supérieur, le long de l'ancien cimetière, est déjà pourvu d'une berme végétalisée séparant le trottoir de la chaussée. Cette répartition est maintenue telle quelle. C'est le trottoir est qui bénéficie d'une largeur supplémentaire.

## 11.2 Avenue du Vieux-Moulin – avenue du Mont-Blanc – avenue Jomini (annexe N° 10)

L'avenue du Vieux-Moulin, et partiellement celles du Mont-Blanc et de Jomini, ne seront plus empruntées par des bus suite à la suppression de la ligne N° 3 actuelle. A l'avenue du Vieux-Moulin, une bande cyclable montante est créée sur toute sa longueur. L'emplacement de l'arrêt supérieur «Casernes» est remplacé par des cases voitures et deux-roues.

Sur l'axe Jomini–Mont-Blanc, une bande cyclable montante est balisée jusqu'à l'avenue Druey. A l'approche de l'avenue Druey, des cases de stationnement «macarons» sont ajoutées. Au droit du grand escalier du Palais de Beaulieu, une bande cyclable descendante est intégrée pour permettre aux vélos de «remonter» les files de voitures arrêtées aux feux. En face,

des cases payantes sont rajoutées à l'usage de Beaulieu et des activités environnantes, ce qui porte à une quarantaine le nombre de places supplémentaires.

Le trottoir libéré au pied du grand escalier, où l'abribus existant est supprimé, fera l'objet d'un réaménagement à définir notamment en collaboration avec les responsables du Palais de Beaulieu.

## **12. Conduites souterraines**

A chacune des stations du métro, les travaux de déplacement ou de reconstruction des conduites souterraines sont réalisés à charge du projet m2. Les travaux d'aménagement sur le Réseau 08 décrits dans ce préavis sont généralement des interventions localisées qui ne sont pas des opportunités pour changer de grands réseaux de conduites souterraines. Néanmoins, selon les nécessités, certains tronçons de conduites seront modifiés, et les coûts induits seront pris en charge par les crédits-cadres respectifs des services concernés.

## **13. Agenda 21 – développement durable**

Il n'est nul besoin d'argumenter sur la conformité de la construction du métro m2 et du Réseau 08 avec les principes du développement durable. Elle est largement exposée dans le préavis «Mise en place d'une politique de développement durable en Ville de Lausanne (Agenda 21) / 5<sup>e</sup> partie: transports et mobilité».

Rappelons simplement que les aménagements proposés dans ce préavis ont mis l'accent sur l'incitation à utiliser les transports publics, l'encouragement à la mobilité douce et l'amélioration du cadre de vie urbain.

## **14. Programme des travaux**

L'objectif général est une mise en service simultanée du métro m2 et de tout le Réseau 08 en automne 2008. L'ensemble des travaux correspondants doit être achevé à cette date. Seuls ceux concernant les rues libérées des transports publics de surface peuvent être réalisés après.

Les chantiers d'aménagements autour des stations pourront démarrer dès le gros œuvre terminé, soit environ au milieu de 2006. Les autres travaux s'étaleront jusqu'en été 2008.

Concernant la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour, l'ordonnancement des travaux est le suivant. L'arrêt du métro actuel est prévu le 22 janvier 2006 afin de permettre le démontage des installations et des voies. Les travaux de génie civil du secteur Sous-Gare débuteront en mars 2006 pour se terminer à fin juin 2007. La pose des voies est quant à elle prévue au premier trimestre 2007. Les travaux d'aménagement paysagers de surface sur la couverture entre Liseron et Cour pourront se réaliser à partir de l'été 2007 et devraient se terminer au printemps 2008.

**15. Aspects financiers***15.1 Coûts des aménagements des espaces publics*

N°	Objet	ROUTES ET MOBILITE			PARCS ET PROMENADES
		Génie civil	Marquage Signalisation Stationnement	Régulation	
	<b>SOUS-GARE</b>				
1	station Jordils / av. des Jordils	175'000	30'000		30'000
2	station Délices / av. de Cour	765'000	65'000		30'000
3	carrefour Croix-d'Ouchy / av. de l'Elysée	710'000	49'000	50'000	
4	av. des Figuiers / av. Cour (Montoie)	900'000	68'000	105'000	30'000
5	ch. de Montelly, ch. de Malley	70'000	20'000		
	<b>CENTRE-VILLE</b>				
6	station Flon / pl. de l'Europe	1'200'000	32'000		140'000
7	station Riponne / pl. de la Riponne	280'000	11'000	50'000	50'000
8	station Bessières / rues St Martin, Caroline	1'270'000	219'000	75'000	40'000
9	place Bel-Air, rue Mauborget, Terreaux	150'000	41'000	220'000	
10	av. Tivoli	230'000	42'000	20'000	30'000
	<b>NORD</b>				
11	quartier de Marterey	750'000	178'000		30'000
12	station Ours / pl. de l'Ours, Perdonnet, Béthusy	1'500'000	76'000	200'000	40'000
13	av. Victor-Ruffy / Muveran-Temple	2'060'000	82'000		40'000
14	rte de Berne - station Fourmi	600'000	70'000	250'000	10'000
15	station Vennes / rte de Berne, ch. de Valmont	480'000	10'000		190'000
16	chemin des Abeilles	160'000			
17	rues Pierre-Viret, Vulliemin, Boissonnet	90'000	5'000		
18	route du Pavement, Clochatte	500'000	33'000		10'000
19	Blécherette, Grey, Bergières	720'000	68'000	90'000	50'000
	<b>ZONES FORAINES</b>				
20	rte du Jorat, Cojonnex, Chalet-à-Gobet	200'000	25'000		
21	route de Cojonnex	60'000			
	<b>REAFFECTATION DE VOIRIE</b>				
22	rue du Bugnon, av. de la Sallaz	3'100'000	675'000	25'000	190'000
23	av. du Vieux-Moulin, Mont-Blanc, Jomini	120'000	71'000	35'000	
24	<b>HONORAIRES ARCHITECTES INGENIEURS</b>	350'000			
25	<b>DIVERS</b>	500'000	60'000	70'000	30'000
	<b>TOTAL</b>	16'940'000	1'930'000	1'190'000	940'000

**Total Routes et mobilité : 20'060'000 francs****Total Parcs et promenades : 940'000 francs****TOTAL GENERAL : 21'000'000 francs**

## 15.2 Coûts de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour

Le surcoût total des travaux, dévisé sur la base des prix en vigueur en septembre 2005 est de 4'700'000 francs. Ce montant prend en compte toutes les plus-values et moins-values liées au projet de couverture.

Dans le détail, cet investissement se décompose comme suit :

<b>Génie civil et architecture</b>			
	<b>Gros-oeuvre</b>	construction de la dalle de couverture, prolongation des murs latéraux, étanchéité et remblayage	+ 3'300'300
	<b>Second-oeuvre</b>	budget stations du projet initial	- 566'000
	<b>Honoraires</b>	architectes et ingénieurs	+ 500'000
<b>Aménagements de surfaces</b>			
	<b>Travaux d'aménagements</b>	Mise en place des terres, fouilles, conduites, canalisations, cheminements et places, plantations et ensemencements, éclairage, mobilier et équipements	+ 1'300'000
	<b>Aménagements paysagers</b>	budget du projet initial	- 530'000
	<b>Clôture</b>	budget du projet initial	- 400'000
	<b>Honoraires</b>	Architecte paysagiste	+ 220'000
	<b>Frais de concours</b>	Honoraires, experts et frais divers	+ 30'000
<b>Système transport</b>			
	<b>Chauffage des voies</b>	budget du projet initial	- 260'000
	<b>Installations diverses</b>	câble rayonnant, éclairage, signalétique, ventilation	+ 248'000
<b>Autres</b>			
		Assurances, procédures et experts	+ 108'000
<b>Divers et imprévus</b>			
		Montant réservé 10 % de 3'950'000	+ 395'000
<b>Total des aménagements hors TVA</b>			<b>4'365'000</b>
<b>TVA</b>			331'740
<b>Total des aménagements avec TVA</b>			<b>4'696'740</b>

**TOTAL Parcs et promenades, avec TVA : 4'700'000 francs**

## 15.3 Charges financières et d'entretien

Les charges financières annuelles, calculées selon la méthode des annuités constantes au taux de 4.0% l'an, sont les suivantes :

- Service des routes et de la mobilité (génie civil), pendant 20 ans : 1'246'500.-
- Service des routes et de la mobilité (régulation, marquage), pendant 5 ans : 700'800.-
- Service des parcs et promenades, pendant 10 ans : 695'400.-

L'entretien des talus du métro Lausanne-Ouchy est assuré par le service des parcs et promenades depuis 1997, suite aux aménagements réalisés dans le cadre de la manifestation Lausanne Jardins'97. Ces travaux sont facturés au Métro LO pour un montant annuel d'environ 86'000 francs, qui dès 2006, avec l'ouverture du chantier, ne figurera plus au chapitre des rentrées pour le compte du SPP. L'ouverture au public des nouveaux aménagements nécessitera un entretien plus intensif. Les charges supplémentaires annuelles pour le SPP sont estimées à 100'000 francs.

#### *15.4 Compte d'attente*

L'état du compte d'attente ouvert pour financer les études de projets de la couverture du m2 est le suivant: ouvert le 23 septembre 2004 pour un montant de 45'000 francs, il a ensuite été augmenté à 350'000 francs en décembre 2004. A ce jour, 83'000 francs ont été engagés, dont 33'000 francs pour les frais liés au concours et 50'000 francs pour le mandat du projet des aménagements paysagers jusqu'à la mise à l'enquête attribué à l'équipe lauréate.

#### *15.5 Plan des investissements*

L'ensemble des travaux prévus – aménagements d'espaces publics aux abords des stations du m2 et ceux liés à la restructuration du réseau 2008, couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour – figurent au plan des investissements pour les années 2006 et 2007 avec un montant de 27 millions. La différence de 1,3 millions avec le montant total de 25,7 millions demandés dans ce préavis sera reportée sur le projet de la Sallaz.

### **16. Réponse à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher «Motion pour l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne».**

#### *16.1 Rappel de la motion*

Déposée le 7 octobre 2003, cette motion<sup>5</sup> a été renvoyée le 15 mars 2005 à la Municipalité pour étude et rapport<sup>6</sup>.

Cette motion constate une multiplicité de détails d'aménagement et de mobilier urbain qui nuisent à la cohérence des aménagements urbains. Pour y remédier, la motionnaire propose la mise au point «d'un catalogue fixant les lignes directrices des aménagements de l'espace public (couleurs, matériaux, types de mobilier urbain, etc.)».

#### *16.2 Préambule*

Il importe de placer la réponse à cette motion dans le contexte actuel de la structure de la Direction des travaux qui a la responsabilité des études et des aménagements de l'espace public lausannois.

Cette structure – à trois niveaux – fonctionne de la manière suivante:

- le **Bureau des Espaces Publics (BEP)**, structure permanente, regroupe des représentants des services Routes et Mobilité, Urbanisme, Architecture, Parcs et Promenades, Corps de Police et s'adjoit, si nécessaire, d'autres représentants des services communaux ou des tl. Le bureau se réunit une fois par semaine et examine la plupart des demandes d'interventions et d'aménagements sur le domaine public. Il les analyse, recherche des synergies et fait des propositions concrètes; Selon la complexité du sujet ou l'ampleur de la surface concernée, le BEP propose alors de confier une mission d'étude et de propositions à un groupe distinct, un GEP.
- les **Groupes d'Etudes de l'Espace Public (GEP)** sont constitués en général pour des études limitées dans le temps et regroupent des représentants des services communaux concernés (Routes et Mobilité, Urbanisme, Parcs et Promenades, Architecture, etc) et selon les enjeux, d'un représentant des tl;

Le groupe ainsi constitué examine concrètement le problème posé, visite le site et élabore une ou plusieurs variantes d'aménagement. Celles-ci sont ensuite soumises pour décision au CEP. Ainsi des ingénieurs civils, de la mobilité, des architectes, des urbanistes, des paysagistes, des techniciens confrontent leurs points de vue, définissent les priorités

---

<sup>5</sup>BCC 2003-2004, T. II (N° 15/I), pp. 387-388.

<sup>6</sup>BCC N° 19 du 15.03.2005, pp. 856 ss.

d'aménagement et entreprennent la mise au point de diverses variantes en fonction des contraintes urbanistiques et constructives locales.

- le **Comité des Espaces Publics (CEP)**, structure permanente, placé sous l'autorité du directeur des Travaux, rassemble les chefs de service et collaborateurs concernés des Routes et de la Mobilité, Urbanisme, Architecture, Parcs et Promenades, SSI, ainsi que des représentants des tl, de la Sécurité publique, de Culture, Sports et Patrimoine. Il examine les propositions issues du BEP ou des GEP, les valide ou les amende en vue d'une réalisation, d'une demande de crédits, d'une présentation au public, etc. Ces séances se tiennent une fois par mois, en moyenne.

Les projets ainsi adoptés sont ensuite repris pour les études de détails et le suivi de la réalisation par le Service des routes et de la mobilité. Selon l'ampleur des aménagements, les projets sont soumis à la Municipalité, voire au Conseil communal.

Au fil des années, cette structure a montré sa pertinence en réunissant, en amont de toute décision, la plupart des acteurs concernés par les aménagements d'un espace public perçu comme un ensemble, entre les limites spatiales naturelles ou artificielles qui le délimitent. De très nombreux aménagements ont ainsi été réalisés au fil des ans, selon les priorités définies par la Municipalité, tout en respectant les objectifs du Plan directeur communal.

Ces divers aménagements de petite et moyenne importance sont conçus et réalisés naturellement en fonction des crédits disponibles (via les crédits-cadres des services ou des préavis ad hoc). On peut citer la construction de bastions au droit des traversées piétonnes, des élargissements localisés de trottoirs, la création de pistes cyclables et de sas deux-roues, le renforcement de l'arborisation, de multiples améliorations de détails apportées lors de réfections de chaussées, travaux de fouilles, etc.

Les aménagements visant à l'amélioration de la sécurité en général et celle des piétons en particulier sont ainsi systématiquement privilégiés. Il en va de même pour les aménagements de détail adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux malvoyants, qui sont étudiés et réalisés avec l'aval des représentants des milieux concernés.

### *16.3 Eléments constitutifs du design urbain*

Si la motionnaire se félicite de cette démarche de coordination, elle estime cependant que les aménagements présentent une trop grande diversité dans le choix des matériaux et les choix de mobilier urbain. Elle cite ainsi «les types d'éclairages, bornes, bancs, bordures de chaussées, panneaux signalétiques, traitement des pieds d'arbres, ...». Pour illustrer sa conviction, elle cite plusieurs exemples lausannois en regrettant leur trop grande diversité.

Il nous paraît utile, pour la compréhension des enjeux de cette motion, d'analyser plus précisément les demandes et besoins des divers «acteurs» intervenant sur l'espace public, issus des divers services de l'Administration communale ou de privés.

### *16.4 Bordures de chaussées*

La Ville de Lausanne utilise pour l'essentiel de ses aménagements – et ce, depuis plusieurs dizaines d'années – des bordures en granit taillées en fonction de la géométrie des lieux ou de leur usage dans le site (accès latéraux, passages piétons). Ce matériau de qualité offre de bonnes possibilités d'adaptation aux conditions locales (il peut être facilement taillé sur mesure avant la pose ou sur place, si nécessaire).

Des bordures en béton, plus fonctionnelles et plus économiques, sont exceptionnellement utilisées pour des aménagements provisoires ou pour délimiter des îlots directionnels appelés à être modifiés par des fouilles de chantiers. Ces choix affirment le bord de chaussée et séparent ainsi de manière cohérente les espaces dévolus aux piétons et aux véhicules et apportent une cohérence visuelle forte. On peut dire que ce choix constant d'un matériau naturel ou artificiel crée les conditions d'homogénéité souhaitée par la motionnaire.

### *16.5 Revêtement de sol*

Connu pour sa souplesse de mise en place, sa durabilité et son coût relativement bas par rapport à des matériaux naturels, le revêtement bitumineux domine. Il importe toutefois de nuancer son usage, sur des espaces piétonniers notamment. Dans ce cas, le recours aux pavés de grès pour le centre-ville à caractère historique est une évidence. Des revêtements en matériaux pierreux ont été utilisés pour la partie centrale de la place de la Navigation (dalles de granit) mais leur usage est limité à des surfaces à pente régulière et le coût de réalisation reste élevé.

Les rues St-Laurent, Pichard, Haldimand entre autres, offrent d'élégantes alternatives avec des pavés de granit. Des solutions renouvelées avec des pavés en béton (la place de la Riponne) ou des dalles en béton offrent des perspectives intéressantes en terme d'aménagement, en étant moins chères que le pavage en grès. Elles illustrent des tendances d'aménagements plus simples et moins arides que le simple revêtement bitumineux. Ces choix sont donc adaptés à leur fonctionnalité, aux lieux d'intervention et au budget de l'opération.

#### *16.6 Traitement des pieds d'arbres*

Dans ce domaine, la diversité de mise en œuvre est due aux exigences de protection des arbres. Ainsi certains emplacements à forte fréquentation piétonnière (proximité d'arrêts de bus, zone mixte) sont équipés de plaques en fonte qui permettent un franchissement aisé en évitant le piétinement des surfaces perméables indispensables à l'hydratation des racines. Mais pour l'essentiel, les entourages d'arbres sont confectionnés soit avec des bordures en pierre naturelle, soit en pavés de grès. Les formes sont en général rectangulaires, quelque fois circulaires. Subsistent ici ou là des encadrements en forme d'écussons, construits il y a nombreuses années et aujourd'hui abandonnés. Un essai de couverture du terrain meuble au pied des arbres avec des pavés de grès a été arrêté, leur stabilité n'étant pas assurée.

Il va de soi que lors de travaux annexes, certains entourages sont reconstruits localement dans le même esprit que les autres entourages de la rue.

#### *16.7 Bornes*

Le recours aux bornes devient, hélas, de plus en plus fréquent afin de protéger un espace de la pression des automobiles et/ou d'améliorer la protection d'un accès. Dans le choix d'un type de borne, divers critères interviennent comme la résistance du matériau, sa forme et son aspect en fonction du lieu d'implantation et de son usage dans l'espace public. En outre, il faut tenir compte du SSI qui exige, pour ses interventions, la pose de bornes amovibles. Ces dernières, équipées d'un système de fixation normalisé, seront naturellement en métal ou en bois.

En général, le long du trottoir, on donnera la préférence à des bornes fines, en métal ou en bois, afin de perdre le moins de place pour les piétons. Par contre, pour délimiter une zone de stationnement sur la chaussée ou une place avec un caractère plus ouvert, des bornes visuellement plus présentes sont souvent souhaitables (béton ou pierre naturelle).

Dans un souci de cohérence et d'économie, quatre types de bornes ont été sélectionnés par les services communaux dans des catalogues de fabricants : en béton, en pierre naturelle, en métal et en bois. Un modèle de borne en bois, amovible sans l'usage d'une clé, a été récemment développé par la Direction des travaux afin de permettre une dépose occasionnelle aisée. Ce dispositif offre une possibilité d'un remplacement économique du fût de bois en cas de choc, le socle métallique noyé dans le sol restant en général intact. Ce modèle a été récemment posé au square de la Borde et au Pont de Chailly. Si les expériences faites se révèlent concluantes, ce modèle devrait se généraliser à Lausanne.

#### *16.8 Bancs*

Les services communaux distinguent les bancs placés dans les parcs et jardins, des bancs posés sur une place ou dans une rue. Les parcs publics sont en général équipés du banc à lattes de bois, peintes en vert, alors que les rues et places le sont avec du mobilier distinct, adapté aux contraintes urbaines. Dans tous les cas de figure, le choix s'opère en fonction du lieu et des expériences faites avec certains mobiliers (recherche de confort certes mais également bonne résistance au vandalisme et aux planches à roulettes qui utilisent la latte de bord comme appui).

Comme pour les bornes, un banc modulaire avec des lattes de bois de même section a été développé par la Ville pour ses divers aménagements. Des variantes avec ou sans dossiers permettent de s'adapter aux conditions locales (exiguïté, lieu de passage, etc). Le concept doit permettre un remplacement aisé de l'une ou l'autre latte abîmée et diminuer ainsi les frais d'entretien. On en trouve des déclinaisons à la place du Port, devant la piscine de Bellerive, au square de la Borde et au Pont de Chailly.

#### *16.9 Poubelles*

La Ville de Lausanne utilise de longue date des poubelles grillagées, cylindriques ou demi – cylindriques, faciles à vider. Mais l'abondance des déchets dans certains secteurs du centre-ville a conduit à chercher un nouveau type de poubelle,

nettement plus grande. Un modèle en acier inoxydable avec cendrier et distributeur de sachets pour les déjections canines intégrés est proposé dans le préavis «Entretien 2006», N° 2005/76 du 20 octobre 2005.

#### 16.10 Eclairages

Pour l'essentiel des aménagements, les Services industriels utilisent des sources de lumière suspendues ou sur lampadaires, toutes issues du matériel du commerce, mis à part quelques cas particuliers justifiés par l'architecture générale du lieu ou pour pallier les lacunes des catalogues. Divers critères sont pris en compte, comme le lieu d'insertion (à caractère historique, centre de quartier, etc), la qualité des sources et supports, l'économie énergétique et les frais de maintenance, indispensable à la pérennité des modèles.

Comme pour d'autres fabricants, les modèles évoluent, certains disparaissent des catalogues au bout de quelques années, et de nouvelles sources lumineuses offrent des usages nouveaux.

Par ailleurs, la Ville a entrepris une démarche d'élaboration d'un plan lumière de la Ville qui orientera à l'avenir les choix en matière d'éclairage. La cohérence sera ainsi garantie par l'application d'un concept qui maîtrisera les effets de la lumière avec un choix de moyens qui s'adaptera à l'évolution des techniques. Utiliser partout le même type de lampadaires serait contraire à une démarche qui vise à mettre en valeur la richesse et la diversité de l'architecture et du paysage lausannois.

#### 16.11 Panneaux signalétiques

Pour se repérer dans la multiplicité des signalétiques urbaines, il importe d'en distinguer l'usage avant d'en déplorer l'éclectisme ou le trop grand nombre. Chaque signalétique cherche, par son design spécifique, à communiquer un message clair et à s'inscrire dans une cohérence visuelle globale. Pour la signalétique gérée par les pouvoirs publics, on distingue :

- A. les panneaux de la signalisation routière, déterminés par des normes fédérales avec des chartes graphiques très contraignantes, pour un usage exclusivement routier;
- B. les 12 panneaux d'entrée de ville – de grande ampleur – avec indication des manifestations temporaires, signalétique plutôt destinée aux touristes et visiteurs;
- C. les totems, supports d'informations diverses comme :
  - les panneaux normalisés «des zones 30 km/h» posés sur des cadres métalliques et fixés sur des blocs de béton octogonaux de couleur rose;
  - les panneaux normalisés d'entrée «de zone piétonne» posés sur des cadres métalliques et fixés sur des blocs de pierre ou de béton;
  - les panneaux normalisés d'entrée des «zones de rencontres». Un premier modèle en bois ou en métal est en cours d'étude;
  - les panneaux normalisés pour la signalisation des «zones foraines», selon le modèle en bois posé à Vernand-Dessus. Ce modèle équipera dorénavant les diverses entrées des territoires lausannois, hors agglomération.
- D. la signalétique relative à la répartition des zones «chiens»;
- E. les plaques commémoratives, placées sur des façades d'immeubles;
- F. les signalétiques indiquant des cheminements spécifiques, au bord du lac, en forêt, le long de la Vuachère («le chemin du renard»), etc.

#### 16.12 Bouches d'égouts, grilles

D'innombrables plaques en fonte, de toutes formes et de tous diamètres, protègent l'accès à des vannes, robinets, sacs, chambres de visites, etc. Les services techniques sont à ce titre totalement tributaires des matériels normalisés issus du commerce.

#### 16.13 Gardes-corps

Mis à part les balustrades en fonte ou en fer forgé fixées sur les ponts lausannois (pont Chauderon, Grand-Pont, pont Marc-Dufour) ou le long de trottoirs (rue des Côtes-de-Montbenon par exemple) qui témoignent de l'époque de leur construction,

force est d'admettre un certain éclectisme dans l'aspect et le style des garde-corps. Cet éclectisme illustre la diversité des emplacements (en bordure de chaussée, dans un parc, sur un ouvrage d'art, etc.) et témoigne de diverses époques selon le choix des matériaux et la manière de les mettre en œuvre.

#### *16.14 Les armoires techniques*

Plusieurs services communaux utilisent des armoires techniques de dimensions variables, en fonction de leurs besoins spécifiques (télé-réseau, téléphone, signalisation lumineuse, pour l'essentiel). Préoccupée de longue date par ces éléments hétéroclites, la Direction des Travaux tente, au cas par cas, de les intégrer de manière plus discrète dans l'espace public, par le choix d'une meilleure implantation, d'un modèle moins encombrant ou d'une couleur banalisée.

#### *16.15 Les poteaux tl*

Les trolleybus nécessitent la pose, à intervalles réguliers, d'imposants poteaux pour permettre la suspension des lignes et aiguillages ainsi que des installations techniques spécifiques liées à la sécurité. Au-delà du type de poteau nécessaire, leurs emplacements sont choisis d'entente avec les tl en tenant compte – dans la mesure du possible – du lieu d'implantation et de la gêne sur l'espace public.

#### *16.16 Les cabines de téléphones*

Si la téléphonie mobile a semblé balayer l'usage de ces cabines, au-delà d'un nombre minimal exigé au nom du service public, l'on constate aujourd'hui un regain d'intérêt de l'opérateur Swisscom pour de nouvelles implantations. Celles-ci correspondent à des attentes explicites de la clientèle (cabine fermée et non ouverte, présence d'un monnayeur). Le design de ces cabines a été conçu au niveau suisse.

#### *16.17 Panneaux publicitaires*

La SGA, concessionnaire de l'affichage sur le domaine public lausannois, a mis au point un vocabulaire complet de mobilier urbain publicitaire selon le type d'affiche, le format, etc. Ce mobilier se retrouve dans toutes les localités suisses et participe à la cohérence du message publicitaire. On trouve des panneaux à but commercial ainsi que des panneaux pour l'affichage culturel. Les caissons lumineux particuliers qui accompagnent et financent les abribus Laurel ont également été dessinés par un bureau spécialisé pour la SGA.

La Ville a pour sa part transformé un panneau SGA type en un modèle de panneau pour l'affichage « libre », très économique et facile d'entretien.

#### *16.18 Des aménagements trop disparates ?*

Pour la plupart des villes, l'aménagement urbain s'est modelé au fil du temps, avec des interventions qui illustrent les époques, les modes et la sensibilité des personnes chargées de leur mise en œuvre : ce sont les traces de l'évolution constante de la ville. Plusieurs exemples en Suisse ou à l'étranger (Barcelone, Lyon) montrent – avec les réserves d'usage liées à leur statut politique et administratif différent et leurs histoires respectives – que l'on peut faire évoluer les espaces publics, avec une certaine rigueur, vers des aménagements au design plus contemporain.

Mais auparavant, il faut reconnaître les caractères spécifiques des divers lieux qui structurent la ville (places, avenues, boulevards et rues). Les exemples cités dans la motion concernent presque essentiellement des places qui, de l'avis de la Municipalité, jouent un rôle différent dans la ville et sa lecture spatiale. Une place totalement piétonne au bord du lac (place de la Navigation) ne saurait être traitée de la même manière qu'une place à forte densité de trafic et à la croisée des transports publics (place de la Gare). Une place interface des transports publics au centre-ville (place de l'Europe) ne saurait être aménagée de la même façon qu'une place de quartier (Pont de Chailly).

Il paraît utile de rappeler que les places de la Navigation, de la Gare, de l'Europe et quelques rues du quartier de St-Laurent, ont été conçues par divers bureaux d'architectes privés avec la collaboration des services communaux. Ces bureaux d'architectes ont développé un vocabulaire architectural cohérent avec du mobilier urbain soit original, soit issu des catalogues de

fabricants. La rue Centrale fait exception puisque son aménagement a été confié à un GEP qui a défini le tracé des bordures, le choix de l'arborisation et le type d'éclairage. Cet aménagement est en cours de réalisation. Quant à l'aménagement de la rue de l'Ale, également cité, il date de plusieurs décennies et ne saurait être réellement comparé à ces démarches plus récentes.

Pour les rues et avenues de notre ville, l'approche est un peu différente puisque ce sont en général les services communaux, sous la responsabilité du Service des routes et de la mobilité, qui ont la charge du design global et de la mise en œuvre de détail. Il est essentiel de rappeler que les rues et avenues ne sont ni refaites régulièrement ni entièrement et qu'il s'agit, la plupart du temps, de réfections du «tapis» (revêtement de surface de la chaussée) ou d'interventions localisées (lors de fouilles notamment). Ainsi, les cas de rues totalement réaménagées, en général à l'occasion du remplacement des réseaux souterrains d'infrastructure, sont relativement rares. Le réaménagement de l'avenue de Cour (en cours de réalisation) et celui de l'avenue de Chailly (en projet) en sont l'illustration. Ce sera également le cas du futur Réseau 08, en lien avec la mise en service du métro m2, qui va entraîner des adaptations importantes de quelques rues et plusieurs places stratégiques, comme celles de l'Europe, de la Riponne, de l'Ours et de la Sallaz.

Aussi la réponse des pouvoirs publics se doit-elle d'être nuancée: la diversité des lieux et les enjeux d'aménagements de l'espace public produisent des images urbaines contrastées qui renforcent l'identité d'une rue, d'une place ou d'un quartier. Le recours à des mandats extérieurs (place de la Sallaz, rue du Bugnon) participe également à cette recherche de cohérence architecturale à l'échelle de la ville, qui reste une préoccupation constante des services communaux.

Face à la multiplicité des intervenants «techniques» sur le domaine public et celles des «acteurs» de la vie locale (Conseil communal, sociétés de développement, sociétés de commerçants, associations diverses, citoyens) et à leurs préoccupations parfois divergentes, la cohérence souhaitée par la motionnaire peut quelque fois faire défaut. La Municipalité admet qu'une réflexion nouvelle doit s'élaborer dans ce domaine afin d'améliorer les choix d'aménagement global et de détails.

*16.19 Un catalogue fixant «les lignes directrices des aménagements de l'espace public»: une réponse possible?*

La motionnaire se réfère à la ville de Lyon qui a édité dans les années 90, un document de 45 pages intitulé «Le vocabulaire des espaces publics – les références du Grand Lyon». Ce document vise à «une approche globale et innovante de l'espace public, une harmonisation des signes du territoire, un instrument commun à tous les acteurs de l'aménagement urbain, vers une culture partagée des espaces publics». Il fixe les grands principes du vocabulaire des espaces publics («gamme restreinte, démarche qualité, construction de la ville en respectant son identité, libérer les espaces, privilégier la continuité des espaces, impliquer les habitants, développer la recherche»). Il définit les traitements des délimitations, des revêtements de sols, le mobilier urbain, le végétal. Un concours de mobilier urbain a été lancé en 1990 afin de répondre à une demande d'identité et de solution pour des exigences fonctionnelles pour l'ensemble de l'agglomération lyonnaise. Deux équipes lauréates ont vu leurs propositions mises en œuvre.

Pour parvenir à cette mise en place de règles d'aménagement et les mettre en pratique, la ville de Lyon et sa région se sont dotées de structures transversales qui travaillent en étroite collaboration, de manière interne ou avec l'appui de mandataires extérieurs. Un service espace public du grand Lyon a été créé avec un chargé d'opération pour chaque projet, via un groupe technique de suivi des espaces publics. Ce groupe examine également des projets conduits par d'autres maîtres d'ouvrage. Ensuite ces projets sont présentés au groupe de pilotage des espaces publics, qui réunit élus, responsables, chefs de projets et concepteurs. La délégation espaces publics s'occupe plus spécialement des espaces verts et de l'éclairage tant au niveau du projet que de sa réalisation et de la maintenance. Quant au service voirie, il participe lui aussi à la mise en place de projets liés aux déplacements et à leur réalisation.

Toute proportion gardée, on peut affirmer que la structure des BEP-GEP et CEP lausannois est un reflet des choix lyonnais en matière de concertation et de prise de décision.

*16.20 Réponse de la Municipalité*

La Municipalité est consciente des questions soulevées par la motionnaire et partage globalement son point de vue. Elle souhaite se préoccuper davantage encore de la qualité intrinsèque des projets et de leur contribution au développement d'une cohérence des aménagements en fonction des usages multiples des espaces publics. Elle entreprend une réflexion visant à une meilleure prise en compte des remarques issues de cette motion.

Certes, la mise au point d'un véritable « catalogue » peut se concevoir, mais encore faut-il des spécialistes pour l'élaborer à l'échelle de la ville. Aussi, peut-on affirmer qu'un catalogue d'objets « normalisés » existe déjà (notamment pour les bornes, bancs et poubelles) mais la Direction des Travaux estime qu'il ne faut pas se bercer d'illusion.

En ayant la plupart du temps recours à des matériels issus du commerce, les services communaux sont dépendants de leur adéquation au territoire lausannois (les fabricants ont souvent de la peine à proposer des mobiliers adaptés à une ville en pente) ou à s'assurer de la pérennité de leur fabrication.

Par exemple, les bornes basses en fonte et les bornes de protection des lampadaires qui équipent la rue du Petit-Chêne ne sont plus fabriquées aujourd'hui. Dans ces conditions, le renouvellement ne pourra se faire qu'avec un mobilier d'un type différent. Le vieillissement accéléré de certains modèles de bancs soulève la question de leur remplacement par d'autres modèles. Dès lors faudrait-il, au nom de l'esthétique, les changer tous en même temps ? Enfin, la Municipalité n'estime pas nécessaire de lancer un concours ou un mandat visant à une uniformisation généralisée du mobilier urbain.

La Municipalité estime que, pour des projets d'aménagement développés par des bureaux privés, l'on ne saurait mandater un architecte en lui imposant à l'avance un catalogue de plans de détails ou de « pré-choix » de mobilier urbain ! Il lui semble légitime que pour des aménagements d'importance – les exemples décrits précédemment en sont l'illustration – les architectes mandatés aient une certaine marge de manœuvre pour les principes de mise en œuvre et pour le choix des matériaux, en concertation étroite avec les services communaux. C'est à ce prix que les architectes, ingénieurs et paysagistes pourront apporter la meilleure réponse aux problèmes posés, offrir une image architecturale cohérente et témoigner des évolutions stylistiques dans l'art de bâtir.

La Municipalité estime souhaitable de se référer dans les réalisations à venir aux réflexions déjà entreprises au fil des projets et d'améliorer les pratiques actuelles afin de dégager des lignes directrices, des détails-types de construction et un choix de mobilier urbain cohérent. La mise au point des détails, qui font l'essence d'un projet de qualité, peut être assurée par un meilleur suivi architectural des projets dans leurs phases de conception, puis de réalisation.

Cette démarche devrait, au fil du temps, garantir une certaine homogénéité des aménagements tout en précisant que ceux-ci ne doivent pas être conçus comme une série de recettes ou de copies sans référence aux lieux et à leur usage.

## 17. 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° 2005/78 de la Municipalité, du 27 octobre 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 21'000'000 de francs pour la construction des aménagements d'espaces publics aux abords des stations du m2 et sur le Réseau 08, réparti comme suit :
  - a) 16'940'000 francs pour le Service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
  - b) 3'120'000 francs pour le Service des routes et de la mobilité (régulation du trafic, marquages) ;
  - c) 940'000 francs pour le Service des parcs et promenades ;
2. d'amortir annuellement les dépenses à raison de :
  - a) 847'000 francs par la rubrique 4201.331 pour le Service des routes et de la mobilité (génie civil) ;
  - b) 624'000 francs par la rubrique 4201.331 pour le Service des routes et de la mobilité (régulation, marquage) ;
  - c) 94'000 francs par la rubrique 6600.331 pour le Service des parcs et promenades ;
3. de faire figurer sous les rubriques 4201.390 et 6600.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités ;
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 4'700'000 francs pour la construction de la couverture de la tranchée du métro m2 entre le pont du Liseron et la nouvelle station «Délices» sur laquelle seront aménagés une promenade publique arborée ainsi que deux espaces publics minéraux, l'un sur la station «Jordils» et l'autre sur la station «Délices» ;
5. d'amortir annuellement les dépenses à raison de 470'000 francs par la rubrique 6600.331 pour le Service des parcs et promenades ;
6. de faire figurer sous les rubriques 6600.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit figurant au point 4 ci-dessus ;
7. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais de concours et d'étude de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour par prélèvement sur le crédit prévu sous le chiffre 4.
8. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher demandant l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :  
Daniel Brélaz

Le secrétaire :  
François Pasche

### *Rapport*

Membres de la commission: M. Philippe Martin (Rad.), rapporteur, M. Jean-Charles Bettens (Soc.), M<sup>me</sup> Monique Cosandey (Soc.), M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttmann (Rad.), M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.), M. François Huguenet (Les Verts), M<sup>me</sup> Evelyne Knecht (POP), M. Daniel Péclard (VDC), M<sup>me</sup> Graziella Schaller (Lib.), M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.).

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

**Rapport polycopié de M. Philippe Martin (Rad.), rapporteur:** – La commission s’est réunie à 3 reprises dans la salle 514 du bâtiment de l’Administration communale de Beau-Séjour 8, soit les 28 novembre et 5 décembre de 08 h 00 à 10 h 00 et le 16 décembre de 16 h 00 à 17 h 50. Elle était composée de M<sup>mes</sup> et MM. Monique Cosandey remplacée le 5 décembre par Florence Germond, Magali Zuercher remplacée les 28 novembre et 16 décembre par Florence Germond, Jean-Charles Bettens, Graziella Schaller, Martine Fiora-Guttmann, François Huguenet remplaçant Elisabeth Müller, Daniel Péclard remplaçant Raphaël Abbet, Evelyne Knecht excusée le 16 décembre et pas remplacée et du rapporteur soussigné.

La Municipalité était représentée par M. Olivier Français directeur des Travaux. Il était assisté de MM. Jean-Pierre Collet, adjoint au chef de service à Routes et mobilité, Alain Gonin, ingénieur chef de section à Routes et mobilité, Laurent Dutheil, ingénieur à Routes et mobilité, Bertrand Nobs, architecte-urbaniste à Urbanisme, Yves Lachavanne, architecte-paysagiste à Parcs et promenades. Les Transports publics de la région lausannoise étaient représentés par M. Patrick Nickles, ingénieur, accompagné les 28 novembre et 5 décembre par M<sup>me</sup> Marielle Desbiolles, ingénieure.

La rédaction des notes de séance fut confiée à MM Patrick Jacomino, adjoint au chef de service à Routes et mobilité pour les séances des 28 novembre et 5 décembre et à Jean-Michel Zosso, chef de bureau à Routes et mobilité, pour celle du 16 décembre. Ils sont ici remerciés pour la qualité et la rapidité de leur travail.

La mise en service du métro m2 à fin 2008 provoque une refonte du réseau tl qui apparaît sous la dénomination de «Réseau tl 08» qui elle, par ricochet, entraîne de nombreuses modifications sur l’ensemble des artères lausannoises qui, anciennement étaient ou nouvellement seront parcourues par des lignes de bus; la couverture du tronçon entre la rue du Liseron et l’avenue de Cour ainsi que la réponse à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher, tels sont les thèmes abordés par ce rapport-préavis. Au travers de celui-ci, la Municipalité sollicite l’octroi de 2 crédits d’investissement du patrimoine administratif, l’un de 21 millions et l’autre de 4,7 millions pour le financement des divers aménagements prévus

Dans le cadre de la présentation du rapport-préavis, M. le directeur rappelle les objectifs généraux qui ont prévalu à la préparation de ce projet, à savoir:

- aménagements aux abords des stations du m2
- aménagements de voirie sur le nouveau réseau tl
- réaffectation de la voirie libérée des couloirs de bus
- couverture du m2 entre la rue du Liseron et l’avenue de Cour

tout en gardant comme fil conducteur les principes ci-après:

- favoriser les déplacements des transports publics en surface
- assurer de bonnes interfaces entre le m2, les lignes tl et le réseau CFF
- améliorer la sécurité et le confort des piétons
- faciliter et protéger les déplacements des cyclistes
- améliorer la qualité de l’espace public.

Il précise encore que ce rapport-préavis n’entre pas dans le détail de tous les aménagements dans la mesure où ceux-ci découlent d’avants-projets. Un certain nombre de modifications conceptuelles pourront encore être apportées d’ici la finalisation du projet d’exécution pour tenir compte de remarques pertinentes qui pourraient être faites dans l’intervalle. Ceci explique du reste le pourquoi de l’absence de plans pour certaines zones.

De la discussion générale deux tendances se dégagent qui sont difficilement conciliables. L’une qui juge corrects et nécessaires certains aménagements, mais qui simultanément regrette la tendance générale qui se dessine et qui tend à péjorer de plus en plus les flux du trafic motorisé individuel au profit des transports publics, alors que l’autre soutient la Municipalité d’avoir privilégié ces derniers et les deux-roues.

### *Introduction*

A la question d’une commissaire, M. le directeur apporte les précisions ci-après par rapport au parking-relais de Venes. Il s’agit d’une parcelle cantonale pour laquelle un accord a été conclu avec l’Etat de Vaud en vue de sa gestion par la Ville. Ce terrain a un rendement financier qu’il a fallu déterminer en partenariat avec l’Etat. Il s’agirait de construire un parking de 1200 places avec des activités en adéquation avec le m2 et le Biopôle, ce qui en limite le choix. Le plan d’affectation cantonal a dû être modifié pour tenir compte de la capacité du parking (1200 places au lieu des 800 initialement prévues par le PAC). La participation de la Ville dans ce projet ne saurait excéder les Fr. 6 millions. Par contre, M. le directeur reste réservé dans l’attente d’une décision formelle des Chambres fédérales au sujet des subsides fédéraux dont la presse s’est faite l’écho et qui se monteraient à Fr. 120 millions pour le m2 et Fr. 20 millions pour les mesures d’accompagnement. Il précise que

les montants reçus de la Confédération seront portés en recettes du projet m2 ainsi que sur les mesures d'accompagnement initiées par la Ville. Il relève encore que les subides demandés étaient supérieurs à ceux qui devraient finalement nous être octroyés.

#### *Réseau 08*

Tout d'abord, M<sup>me</sup> la représentante des tl relève que les options prises ont été motivées par les déplacements dits majoritaires dans un cadre financier imposé. Dans l'état actuel des déplacements urbanistiques de la ville, les déplacements circulaires dans l'agglomération ne sont pas majoritaires. L'urbanisation de la ville va changer d'ici 2008, ce qui pourrait justifier des modifications ultérieures du réseau. Par ailleurs, les « doublons » entre les lignes de surface avec le métro ne sont pas souhaitables pour des raisons évidentes de coûts. Il est encore relevé qu'avec ce projet il y aura une réduction des lignes nord-sud empruntant l'axe Mauborget–Bel-Air; seules trois lignes passeront par la rue Mauborget (N<sup>os</sup> 1, 2 et 8) au profit de mouvements horizontaux sur l'axe St-François–Bel-Air–Chauderon. C'est principalement au niveau de la disparition de la ligne 3 que quelques remarques et questions sont apparues. Si l'un des commissaires regrette sa disparition tout en comprenant que son maintien aurait un coût, une autre relève que la population du quartier demande son maintien. Il est répondu qu'il est peu vraisemblable que le Conseil d'administration des tl revienne sur sa décision quand on sait que le différentiel financier est de l'ordre de Fr. 3 millions et que le Conseil d'Etat n'est pas disposé à couvrir des dépenses supplémentaires.

#### *Couverture du m2 entre la rue du Liseron et la station « Délices » à l'avenue de Cour*

Il est d'abord précisé que le tronçon inférieur « Liseron–Ouchy » n'est pas couvert; que la volonté municipale est de prolonger le cheminement piétonnier jusqu'à Ouchy; à terme il se pourrait que ce projet se concrétise. En ce qui concerne le tronçon supérieur à l'avenue de Cour, aucune couverture n'est prévue du fait que:

- le terrain n'est pas en dépression;
- le projet respecte l'ordonnance sur la protection du bruit;
- le législateur a accepté qu'une partie des voies soient chauffées.

Le projet repose sur deux types d'aménagement spécifiques:

- deux séquences végétales;
- la couverture des deux stations (Jordils et Délices).

Il est précisé que l'étude en est au stade de l'avant-projet avancé, ce qui permet d'affiner des détails d'ici la phase d'exécution. A un commissaire qui souhaite savoir si les cheminements piétonniers seront ouverts aux vélos et aux moyens de mobilité douce et si une place de jeux est pré-

vue, il est répondu deux fois par la négative. S'agissant d'une zone de détente, la mixité piétons/vélos n'est pas souhaitable et l'intégration d'une place de jeux n'a pas été retenue par égard pour le voisinage, le quartier disposant déjà d'autres espaces de jeux pour les enfants. Suite à diverses questions, il est précisé que le revêtement du cheminement piétonnier sera du type minéral (bitume ou béton), éventuellement avec des incrustations de quartz pour soigner la qualité esthétique; que des dispositions particulières seront prises pour éviter que ce cheminement, avec sa pente de 12%, ne devienne une autoroute pour rollers et skaters et que les stations du m2 seront fermées au public en dehors des heures d'exploitation.

#### *Aménagements des espaces publics*

Pour les artères nouvellement parcourues par des lignes de bus ce sont les dispositions du Plan directeur communal qui ont été retenues pour définir l'emplacement des arrêts, à savoir:

- sur le réseau principal (orientation du trafic): les arrêts sont aménagés en dehors de la circulation pour privilégier la fluidité du trafic;
- sur le réseau modéré (orientation piétons et espaces publics): les arrêts sont aménagés sur les voies de circulation pour obtenir un gain de surface pour l'arborisation et l'élargissement des espaces dévolus aux piétons. Ce choix permet encore de privilégier la progression des bus et d'optimiser leur vitesse commerciale dans la mesure où les véhicules arrêtés derrière eux ne seront pas devant eux au prochain carrefour.

Une commissaire s'interroge sur l'intérêt des bandes latérales au lieu des bandes cyclables. Il lui est répondu que les options retenues vont dans le sens d'une unité de traitement au niveau des aménagements, notamment à l'intention des automobilistes. Lorsqu'il n'y a pas de places de parc latérales on peut intégrer une bande colorée centrale. Par contre là où il y a du stationnement des deux côtés de la chaussée, la préférence est donnée aux bandes latérales colorées qui donnent un effet visuel modérateur par le rétrécissement de la bande centrale en bitume. Les concepteurs ont renoncé aux bandes cyclables pour des raisons légales, notamment en regard des problèmes que cela poserait vis-à-vis des commerces et des nombreux arrêts des véhicules de livraison.

Le préavis prévoit des pistes cyclables dont la longueur totale se chiffre à 2,480 km, ce qui représente une augmentation d'environ 10% par rapport à la situation à fin 2004.

L'ensemble des modifications influence naturellement le nombre de places de parc pour voitures sur le domaine public. En l'état actuel, il semblerait que l'offre en stationnement serait réduite d'une cinquantaine de places, alors que pour les deux-roues il y a une augmentation, mais qui n'est pas chiffrable.

#### Station «Flon» – place de l'Europe

Il est précisé que cette place deviendra le cœur du réseau des transports publics. Des zones de stationnement pour deux-roues sont prévues sur les trottoirs. En outre, il n'est pas prévu de réguler les passages piétons en surface dans la mesure où il est vraisemblable qu'une large majorité des usagers des transports publics utilisera les passages sous-voie. La question reste cependant ouverte. Les activités actuelles et futures dans cette zone (centre commercial dans l'ex-bâtiment UBS, loisirs sous les arches du Grand-Pont) sont au centre des réflexions des concepteurs.

#### Station «Riponne»

En réponse aux remarques de deux commissaires il est précisé que le choix du revêtement de surface n'est pas encore définitif, mais il a été convenu qu'il ne serait pas du même type que celui de St-Laurent; que l'idée générale est de retrouver une arborisation du même type que celle qui existait avant la mise en chantier du site

#### Route du Jorat – Chalet-à-Gobet – route de Cojonnex

Le projet a été présenté dernièrement à la Commission consultative d'urbanisme et des transports. En l'état actuel, c'est le présent préavis qui prime, mais le projet est évolutif.

#### *Réaffectation de la voirie où les lignes de bus sont supprimées*

Les objectifs et les principes d'aménagements sont conformes aux lignes directrices émises dans le préavis 2005/36 Agenda 21/Transports et mobilité.

#### Rue du Bugnon – avenue de la Sallaz

Le projet a été conçu en étroite concertation avec les Hospices cantonaux. Le concept général est d'inciter les automobilistes à la prudence (19'000 véhicules/jour), de faciliter la circulation des ambulances et de favoriser les traversées piétonnes. A un commissaire qui relève qu'il n'y a pas de présélection à la descente pour accéder au CHUV il est répondu qu'il ne s'agit là que d'un projet de principe et que d'autres variantes sont envisageables.

#### *Réponse à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher*

M<sup>me</sup> Zuercher remercie la Municipalité de sa réponse et se dit agréablement surprise du détail et de la qualité, même si elle regrette et prend acte de la réponse négative. Elle précise avoir voulu proposer une solution viable pour remédier à la multiplicité des articles de mobilier urbain sur le domaine public. L'actuelle place de l'Europe semble être un cas patent de ce genre de dysfonctionnement. Sur quoi il lui est répondu que les aménagements mis en œuvre par la Ville découlent souvent d'une volonté de la population, exprimée de cas en cas au travers de plaintes, de remarques et autres propositions faites directement à la Municipalité,

à la direction des Travaux ou encore par l'intermédiaire de Sociétés de développement. Il ne saurait être question d'établir un catalogue d'objets normalisés. Les aménagements répondent certes à des règles générales, mais la Ville doit pouvoir tenir compte de l'avis d'autres intervenants, tels les habitants, les commerçants ou encore des associations de quartier.

#### *Conduites souterraines*

La commission prend acte du fait que les coûts de déplacement ou de reconstruction de conduites souterraines liées aux stations du m2 sont à la charge du projet m2. Par contre, les mêmes travaux liés au Réseau 08 sont pris en charge par les services concernés via les crédits-cadres.

#### *Aspects financiers*

A la question de savoir ce qui avait motivé la Municipalité à demander deux crédits distincts dans un seul préavis il est répondu que le second crédit est destiné à financer un projet non prévu initialement et qui a fait l'objet d'une mise à l'enquête spécifique.

#### Coûts des aménagements des espaces publics

Les montants figurant dans le préavis sont calculés sur la base d'avant-métrés et sont sujets à changements dès l'instant où quelques projets sont susceptibles d'être modifiés.

A quelques questions d'un commissaire il est précisé:

- que la somme de Fr. 30'000.– (Marquage et signalisation) qui figurent à la station «Jordils» concerne uniquement l'avenue des Jodils qui doit être réaménagée en vue de la création notamment d'une traversée piétonne;
- que le montant de Fr. 140'000.– (Parcs et promenades) prévu pour la station «Flon» – place de l'Europe concerne l'aménagement du Flon;
- que le montant de Fr. 190'000.– (Parcs et promenades) prévu à Vennes correspond à un aménagement paysager d'une surface d'environ 3000 m<sup>2</sup> et le même montant prévu à la rue du Bugnon/avenue de la Sallaz concerne la plantation et le remplacement de nombreux arbres.

Coûts de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour

Ce projet a évolué dans ses détails depuis sa présentation publique. Les coûts mentionnés sont ceux du projet définitif basés sur des soumissions rentrées. Il y a lieu de préciser que l'infrastructure de la «coulée verte» est à la charge du m2.

#### *Charges financières et d'entretien*

Il est bien précisé que l'entretien des talus de la ligne du Métro LO par du personnel communal et facturé aux tl pour un montant de Fr. 86'000.– cessera à partir de 2006.

Dès la mise en service du m2 des charges supplémentaires estimées à Fr. 100'000.– apparaîtront pour l'entretien de la «coulée verte».

#### Conclusions

Lors du vote des conclusions seuls huit commissaires étaient présents. Le vote s'est passé de la manière suivante :

- conclusions 1, 2 et 3 votées ensemble et acceptées à l'unanimité des membres présents ;
- conclusions 4, 5 et 6 votées ensemble et acceptées à l'unanimité des membres présents ;
- conclusion 7 acceptée à l'unanimité des membres présents ;
- conclusion 8 acceptée à l'unanimité des membres présents.

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

**M. Philippe Martin (Rad.), rapporteur :** – Non, Monsieur le Président.

**Le président :** – La discussion est ouverte sur ce préavis N° 2005/78.

#### Discussion générale

**M<sup>me</sup> Andrea Egli (POP) :** – Ce préavis est un vrai *multi-pack*. Il contient le réseau tl 08, la coulée verte, les divers aménagements autour des nouveaux arrêts, des changements dans la circulation, etc. Nous ne voterons pas le réseau tl 08 ce soir, mais nous voudrions savoir si nous le voterons un jour. Nous souhaitons une réponse de la Municipalité à ce sujet.

Deuxième question : dans ce préavis, la désaffectation de la ligne 3 est budgétée. Nous aimerions savoir à combien elle est évaluée. Nous savons que les quartiers concernés ont signé une pétition pour son maintien et nous sommes curieux de savoir dans quelle mesure la Municipalité a entendu les habitants. Le quartier de Bellevaux est un quartier populaire, les habitants ne sont ni propriétaires, ni actionnaires. La seule chose qu'ils possèdent, ce sont les services publics, dont la ligne 3 fait partie.

L'aménagement de la coulée verte est une très bonne chose. Nous regrettons cependant la forme, de plus en plus fréquente, de ce préavis verrouillé, sans possibilité d'amendement. Cela constitue une forme – légère peut-être, mais une forme quand même – d'atteinte à la démocratie. Si l'adoption de ce *multi-pack* signifie la suppression de la ligne 3, nous nous verrons contraints de ne pas nous abstenir, mais de refuser le préavis en entier.

**M. Jean-Charles Bettens (Soc.) :** – Un crédit de Fr. 21 millions et un autre de Fr. 4'700'000.– pour parachever la

construction du m2, tels sont les montants que notre Conseil est appelé à voter ce soir.

Le premier crédit de Fr. 21 millions est affecté essentiellement aux aménagements des abords des stations et à la voirie pour la mettre en adéquation avec le futur réseau tl 08 et la réaffecter là où les bus ne circuleront plus. Il s'agit notamment de l'axe Bugnon–la Sallaz–route de Berne. Il a fallu trois séances à votre commission pour venir à bout de ce volumineux dossier, tant les points de vue étaient partagés sur certains aspects spécifiques, en particulier sur l'accès des voitures en ville. Chacun avait un avis pertinent sur la question et était persuadé de détenir la solution du problème. Néanmoins, la discussion a porté ses fruits et un consensus a été trouvé, puisqu'au vote les conclusions ont toutes été acceptées à l'unanimité des membres présents.

Nous souhaitons maintenant que la direction des Travaux entreprenne les différents chantiers décrits dans le préavis, tels qu'ils sont prévus par la planification, afin que tout soit prêt pour la mise en service du m2 en automne 2008. Plus de deux ans sont encore nécessaires et les chantiers en ville seront source de nombreuses perturbations. En conséquence, nous demandons à la direction des Travaux de tout mettre en œuvre pour réduire les inconvénients de manière à ce que la construction du m2 soit bien acceptée par la population lausannoise.

Le crédit de Fr. 4'700'000.– doit permettre la construction d'une galerie couverte entre l'avenue de Cour et la rue du Liseron pour y enfermer le m2. Cette solution paraît adéquate : cette galerie mettra le métro à l'abri des intempéries, des tentatives d'intrusion et de déprédation. Conjointement, elle diminuera l'impact visuel et sonore pour les riverains. L'aménagement paysager prévu en surface reconstitue la coulée verte et offre un espace de détente et de rencontre agréable et convivial, ainsi qu'un cheminement piétonnier en direction d'Ouchy, hors trafic routier. Nous sommes convaincus que cette réalisation sera appréciée.

J'insiste encore sur un point, sur lequel j'étais intervenu en commission. Il s'agit de la partie basse de la couverture du m2. En consultant les plans, vous constaterez que cette couverture se termine à la hauteur de la rue du Liseron. Le cheminement piétonnier finit en impasse et se heurte aux immeubles construits côté sud de cette rue, alors que le promeneur s'attend à voir le paysage s'ouvrir sur le lac comme un décor de théâtre. Pour atteindre la place de la Navigation, il faudra faire le détour par l'avenue d'Ouchy ou l'avenue de la Harpe, itinéraire peu agréable longeant des rues à fort trafic. En commission, il nous a été répondu que des tractations étaient en cours avec les propriétaires riverains, sans plus. Je réitère donc ma demande en souhaitant qu'elles aillent dans le bon sens et qu'elles aboutissent.

Ceci exposé et en conclusion, je vous invite à accepter ce préavis.

**M. François Huguenet (Les Verts):** – Indépendamment de la polémique sur la ligne 3 et sur le fait que nous sommes appelés à approuver un plan d'aménagement des espaces publics sur un réseau à propos duquel nous n'avons pas réellement pu nous prononcer, les Verts lausannois sont, dans l'ensemble, en totale harmonie avec les principes conducteurs de ce préavis. Il faut peut-être le rappeler, avant d'entrer dans les détails: il s'agit de favoriser les déplacements et les transports publics en surface, assurer de bonnes interfaces entre le m2 et les lignes tl, ainsi que le réseau CFF, améliorer la sécurité et le confort des piétons, faciliter et protéger les déplacements des cyclistes et enfin améliorer la qualité des espaces publics.

C'est important et, sur ce dernier point, les Verts saluent particulièrement le projet de couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour. Grâce à cet aménagement, les habitants du quartier disposeront d'un vrai nouvel espace, d'un vaste espace de détente et de promenade de qualité qui sera sans aucun doute le bienvenu. A terme, les Verts souhaitent d'ailleurs que ce cheminement piétonnier se poursuive jusqu'à Ouchy. Je sais qu'il y a des projets dans ce sens-là.

Les Verts, à la quasi unanimité, sous réserve des amendements qui pourraient encore être déposés, soutiendront ce préavis et vous invitent cordialement à faire de même.

**M. Alain Hubler (POP):** – Je crois me souvenir qu'il n'y a pas très longtemps, il a été beaucoup question de Quartiers 21. J'ai lu attentivement ce préavis, cherchant notamment dans la description du projet paysager quelle était la part de la participation de la population. M. Huguenet vient de rappeler qu'on allait avoir là un nouvel espace de détente piétonnier, agréable... Et je me dis que peut-être les habitants se sont exprimés là-dessus d'une façon ou d'une autre. Peut-être même que lors de la consultation des quartiers, quelques indications sont apparues concernant les désirs et les souhaits. Mais comme je n'en vois pas la trace, voici ma question: comment les habitants ont-ils été consultés, quelle part ont-ils eue dans la réalisation de ce projet paysager? Je note dans le préavis (page 8 [p. 500]) une phrase qui dit que «*socialement, [cette coulée verte] constitue à l'échelle du quartier une offre nouvelle d'usages, de parcours et d'accès local au réseau métropolitain*». Qu'ont-ils eu à dire?

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.):** – En général, ce préavis va dans le bon sens. Il donne plus d'espace aux transports publics et à la mobilité douce, même si, à mon avis, on pourrait aller un peu plus loin. On pourrait imaginer des solutions plus innovantes, comme par exemple à la place Centrale à Bienne. Cette place a été transformée en zone de rencontre avec 12'000 véhicules/jour. A Lausanne on pourrait envisager des solutions comparables et créer des espaces conviviaux, même dans des endroits où la circulation est intense.

Comme représentante des milieux cyclistes, je salue les nombreux aménagements prévus, qui font la part belle à la

petite reine. C'est vraiment positif. Je ferai cependant trois remarques. Les bandes polyvalentes, sur lesquelles les cyclistes n'ont pas la priorité absolue, leur posent quelques problèmes. Je reste donc favorable en priorité aux pistes cyclables traditionnelles, les bandes polyvalentes n'étant adéquates que dans certains cas. Pour le stationnement des deux-roues, je souhaiterais – je l'ai exprimé en commission – de toujours penser aux arceaux. S'il n'y a que des cases, ça ne sert à rien; il faut pouvoir accrocher son vélo. Enfin, je suis aussi intervenue en commission à ce sujet, des immeubles d'habitation sont prévus tout près de l'avenue Jomini, notamment sur le site des écuries du Palais de Beaulieu. Compte tenu du nombre important de nouveaux logements, l'axe proposé actuellement n'est pas idéal.

Cela m'amène à la ligne 3. Une pétition pour son maintien a récolté plusieurs milliers de signatures. Le groupe socialiste s'est aussi engagé et nous posons la question ce soir: quel est le sens de voter un crédit pour la réaffectation de la voirie à cet endroit si une autre décision est prise pour la ligne 3? Dans ce sens, nous demandons un engagement clair, à la tribune, de la part de M. Français. Qu'il nous dise si nous votons simplement une autorisation de dépenser un crédit qui ne préjuge en aucun cas de notre accord à la suppression de la ligne 3. Dans le cas contraire, nous envisagerons un amendement.

**M. Jean-Luc Chollet (VDC):** – Pour qu'un projet ascendant à plus de 20 millions emporte une aussi large adhésion, qui plus est en période électorale, il faut vraiment qu'il soit bien ficelé. Ce d'autant plus que la ficelle est vaste! Un des intervenants a parlé de *patchwork*. C'est en effet un *patchwork*, tant il est vrai que ce préavis touche à de nombreux points de notre ville, tous liés au métro. Dans l'ordre de grandeur, les grands projets de réaménagement urbanistique que nous avons votés ces dernières années – de l'ordre de Fr. 20 millions pour la place de la Navigation, de Fr. 20 millions pour la place de la Gare, et nous avons aussi le réaménagement de la place de la Riponne, l'aménagement de la place Chauderon pour un peu moins de Fr. 10 millions – étaient géographiquement limités, circonscrits à un seul endroit. Ici, il s'agit d'un *patchwork* qui suit plus ou moins le tracé du métro m2. Il restera encore un gros morceau, le réaménagement de la place de la Sal-laz. Indépendamment de la route de contournement, une interface devra être prête en 2008, année de lancement du métro. En effet, entre 8000 et 10'000 personnes devront obligatoirement quitter les bus qui arriveront là en cul-de-sac et en rebroussement, pour passer dans le métro. Il y a donc encore un gros travail à faire.

Par rapport à la préoccupation de M<sup>me</sup> Germond sur les vélos, je rappelle que nous avons pris en considération une motion (qu'on appelle postulat aujourd'hui), il y a une année ou deux, cosignée par plusieurs conseillers de gauche et écologistes. Elle est intitulée «m2, remonte-pente pour les vélos»<sup>6</sup>. C'est une bonne idée. Un vélo va mieux

<sup>6</sup>BCC 2002 T. 2 (N° 17), pp. 667-668; BCC 2003, T. 2 (N° 12), pp. 181-193.

et plus vite à la descente qu'à la montée, donc cette réflexion mérite d'être prise en considération. Quant à ceux qui seraient encore partisans aujourd'hui – il y a toujours des dinosaures – du tout à la voiture, ils seront frustrés. Certaines mesures restrictives sont prises en matière de circulation. Nous n'imaginons pas que la disparition des couloirs bus, notamment à la rue du Bugnon, va tout libérer pour la voiture, selon le principe qui voudrait que « puisque les autres prennent le m2, je peux prendre la mienne ». Ces mesures restrictives à l'égard de la circulation individuelle en ville ont encore toutes leurs raisons d'être. Si on ne les prend pas, les problèmes persisteront, comme les nuisances liées à la pollution, au bruit, etc.

Voilà pourquoi notre groupe accepte ce préavis, comme tous les autres groupes. Et en avant la musique !

**M<sup>me</sup> Magali Zuercher (Soc.) :** – Je remercie la Municipalité pour la réponse complète et extrêmement riche à ma motion et je prends acte de la réponse, même si elle ne me convient pas. Je constate une incompréhension de part et d'autre, surtout de la part de la Commune, qui me prête des propos et des intentions que je n'ai pas eus. Notamment, je cite, « *une uniformisation généralisée du mobilier urbain* », ou la volonté – je cite de nouveau – de « *concevoir des aménagements comme une série de recettes ou de copies sans référence aux lieux et à leurs usages* » (cf. p. 29 [p. 520]).

J'espérais qu'avec l'arrivée du m2 et la restructuration des tl une réflexion serait menée pour une plus grande cohérence dans l'aménagement de l'espace public. J'appartiens à la catégorie des personnes qui ont des fausses bonnes idées ou alors à celle de ceux qui ont raison trop tôt. J'espère vivement appartenir à la deuxième. Je souhaite qu'il s'agisse surtout d'un problème de compréhension entre la Municipalité et moi et que le m2 et la restructuration du réseau tl apporteront la cohérence que j'appelle de mes vœux avec ma motion pour la définition d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public.

**M<sup>me</sup> Michelle Tauxe-Jan (Soc.) :** – En réponse à l'interrogation de M. Hubler, je voudrais le rassurer. Habitant Sous-Gare, je sais que de nombreuses séances d'information y ont eu lieu. Pas plus tard qu'il y a trois semaines – si je ne fais erreur, M. le Municipal – plusieurs centaines de personnes se sont retrouvées au Centre paroissial d'Ouchy (CPO) et ont été tenues au courant des travaux du m2, de la coulée verte et de ce futur parc qui a fait, je le concède, quelques vagues. Mais, aux dernières nouvelles, il sera bien apprécié.

**M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttmann (Rad.) :** – Certains ont dit que c'était un *multipack*. C'est vrai, mais si on prend la ligne du Nord au Sud ou du Sud au Nord, il n'y a pas de miracle. A un moment donné, il fallait bien s'arrêter dans toutes les gares ou près des aménagements aux abords du m2. Ce serait à mon avis dommageable de refuser le préavis si la ligne 3 disparaît. C'est une forme de chantage,

lorsqu'on sait que la Ville est membre du conseil d'administration des tl, mais n'en a pas la maîtrise. Je rappelle aussi, avec une pointe d'ironie, que les cyclistes disposeront de 2,5 km de pistes cyclables en plus, que les entrées en ville – pour LausannEnsemble<sup>7</sup> c'était une condition primordiale – ne seront pas forcément moins restrictives, même si elles le seront en effet un peu plus au Nord. Même si on n'est pas pro-automobile, les mesures prévues permettent une régulation. Et même si nous n'étions pas tout à fait d'accord, ce préavis s'inscrit dans la ligne du Plan directeur.

Par conséquent, nous accepterons, petitement mais nous l'accepterons quand même, ce *multipack* – comme certains l'ont nommé.

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – Ce préavis est le fruit d'un très gros travail qui a nécessité, de part et d'autre, des engagements importants. Non seulement de la Ville de Lausanne, mais de Lausanne Région, la communauté liée aux transports publics.

La restructuration complète du réseau s'est faite sur la base d'un échange entre les communes et avec un objectif, décrit dans l'exposé des motifs, issu notamment de la votation du 24 novembre 2002. Théoriquement, c'est une opération blanche en termes de dépenses sur les charges des transports publics et plus particulièrement des tl. Il faut se le rappeler. Néanmoins les Communes, dont Lausanne, ont placé la barre plus haut. Lausanne a demandé aux tl un engagement financier de l'ordre de Fr. 3 millions supplémentaires pour le fonctionnement des transports publics. Le Conseil d'Etat a suivi cette proposition malgré les difficultés budgétaires que nous connaissons.

M. le syndic interviendra sur la ligne 3, puisque vous en avez parlé plusieurs fois et que c'est un dossier que le vice-président des tl, le syndic de Lausanne, suit de près.

Merci d'apporter des félicitations à la Municipalité, à ma collègue M<sup>me</sup> Zamora et à moi-même, sur cette excellente idée qu'est la coulée verte. Certains d'entre vous ressentent quelques frustrations relatives à la partie inférieure de la ligne. Sachez que la Municipalité partage cette frustration et que des discussions sont en cours pour trouver un chemin piétonnier entre le Liseron et Ouchy. Le chantier avance, mais des difficultés peuvent toujours survenir, ce sont les aléas de tout chantier et de toute négociation. Le projet pourrait alors être légèrement retardé. Sachez toutefois que la Municipalité met tout en œuvre pour le réaliser.

En ce qui concerne la démarche participative, plus particulièrement à propos de la coulée verte, je vous indique les dates de deux séances, lors desquelles nous avons fait davantage d'information à la population que de consultation, c'est vrai. Le 17 janvier 2005, nous avons présenté le résultat du concours d'idées en présence de l'architecte et

<sup>7</sup>Cf. p. 361.

du paysagiste. A partir de cet échange, nous avons poursuivi ce projet. Vous-mêmes avez été consultés: la Commission des finances, la Commission de gestion et d'autres ont été régulièrement informés sur ce projet. Certains sont de nouveau venus le 19 janvier dernier à une réunion d'information sur le chantier. Nous avons comparé le projet tel qu'il avait été conçu au départ et tel qu'il est réalisé aujourd'hui par les architectes paysagistes. Au cours de cette rencontre avec la population, certains nous ont donné leur avis, notamment sur le choix des essences. Nous avons pris note que de nombreux résidents refusaient le bambou. Le service en charge de ce dossier tient compte de ces remarques: le choix des essences se fera progressivement, avec le concours de tous.

M<sup>me</sup> Germond a raison: les bandes polyvalentes, telles que celle prévue à la rue du Bugnon, ne sont pas des pistes cyclables. C'est le résultat d'une volonté. En effet, ce n'est pas le cheminement préférentiel des cyclistes, ni à la montée ni à la descente. Pour la montée, il est prévu qu'ils passent par Victor-Ruffy et Secrétan, pour jouir d'une pente «raisonnable». Ceux qui ont déjà pris la rue du Bugnon le savent: elle est sympathique! Si elle est encore praticable de la place de l'Ours au CHUV, la deuxième partie de la montée présente des pentes de 7 à 10%, difficiles pour le mollet moyen. En tout cas, ceux qui font cet effort se retrouvent en nage. On privilégiera – ça dépendra aussi de la suite de vos décisions – le plateau de la Sallaz pour descendre progressivement dans la zone du Vallon du Flon: la pente est aussi rude, mais plus agréable. Néanmoins, partout où nous le pouvons, conformément aux indications du Plan directeur pour les cycles, nous mettons en place des bandes tampon à l'arrivée des feux, et de nombreux marquages. Vous verrez dans le rapport de gestion l'évolution très importante du parcours cycliste.

Sur l'autorisation de dépenser, je peux tout de suite vous rassurer. Oui, c'est une autorisation de dépenser. Si nous n'avons pas à le faire, nous ne dépenserons pas ce crédit. Mais faire l'amalgame avec la ligne 3 serait un mauvais débat, pour la simple et bonne raison qu'aucune dépense n'est prévue pour la déstructuration des abris sur la ligne 3, ni pour le démantèlement, sur le réseau aérien, des supports électriques des trolleybus. Je ne peux que vous rassurer puisque ce dossier pourrait peut-être avoir une évolution positive.

Enfin sachez, M<sup>me</sup> Zuercher, que notre volonté n'était pas de vous agresser verbalement avec le terme de «catalogue». Nous voulions rappeler que le Comité des espaces publics discute aussi des différentes essences, avec la Ville, avec des collègues de notre région ou à l'étranger. Ce catalogue s'enrichit tous les jours et nous l'avons compris plutôt comme une liste plus ou moins contraignante à terme. Nous nous en sommes expliqués devant la commission. Il s'agit d'être évolutifs. Dans les faits, nous allons dans le sens que vous souhaitez, je crois. En effet, il y a une certaine cohérence, dans les différents plans d'aménagement de surface que nous proposons pour notre ville.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce préavis.

**M. Daniel Brélaz, syndic** : – Revenons au réseau 08 et à la ligne 3. Tout d'abord, vous n'aurez jamais l'occasion de voter explicitement le réseau 08. Deux instances s'en occupent: le Conseil d'administration des tl et le Conseil d'Etat. Ce dernier donne d'une part les directives financières – l'Etat paie une partie du réseau, en outre il y a le fameux article 163 de la Constitution – et d'autre part l'Etat doit approuver les réseaux de transports. Cette compétence ne relèvera jamais de ce Conseil. J'en suis bien désolé pour vous: ce n'est pas ici que se trouve la compétence d'accepter ou de refuser le réseau 08.

Dans le cadre de démarches participatives un peu tardives – certains me le feront remarquer à juste titre – je suis allé récemment en personne dans le quartier de Bellevaux, pour discuter avec les habitants. Certains problèmes très concrets sont apparus, qui n'avaient pas fait jusque ici l'objet du débat. La cinquantaine de personnes présentes – pour l'essentiel le comité de défense de la ligne – ne se préoccupait pas, à de rares exceptions près, de la liaison directe avec la gare CFF. Ce sont en général des personnes âgées, dont bon nombre ont quelques difficultés à se mouvoir. Un des problèmes évoqués était l'obligation de monter à pied du Vieux-Moulin à la paroisse lorsqu'il n'y aurait plus de liaison directe avec le quartier de la Pontaise. Pour les personnes à faible mobilité, c'est difficile. Un autre problème était que certaines personnes doivent se rendre à l'Administration communale à Chauderon. Ou encore dans les cliniques la Source, Cécil et l'Asile des aveugles.

Il est malheureux que ces préoccupations ne soient jamais sorties clairement pendant le débat. La liaison directe avec la gare a été mise en avant: elle devenait moins bonne parce qu'il fallait changer au terminus du métro actuel – celui qui vient d'être supprimé, le Lausanne-Ouchy – à la place du Flon. Quand la rue était encombrée, ce trajet était plus court, et quand il y avait peu de monde sur le tracé du 3, il valait mieux le prendre. Mais, à part le changement, les durées étaient assez proches. En réalité, les problèmes qui concernent vraiment ces personnes sont d'une autre nature.

C'est une réunion récente. Il y a quelques possibilités de restructuration du réseau d'ici 2011 déjà, trois ans après au plus tard. Les lignes vont être prolongées jusqu'au Mont-sur-Lausanne pour 2010-2011. J'ignore si des solutions pourront être trouvées. Une discussion – une de plus – est en cours autour d'études que j'ai encore demandées aux tl il y a une semaine. Je n'aurai malheureusement aucune réponse en temps utile pour les campagnes à venir. Néanmoins, la contrainte de base reste. Elle n'est pas due à la Commune mais au Canton, qui a fixé un certain coût pour 2008, et pas plus. Comme nous vous l'avons expliqué à l'occasion de diverses interpellations, des choix ont dû être faits. Compte tenu de l'argument mis en avant – et pas des éléments apparus depuis – nous nous sommes retrouvés

dans une situation où, pour rester dans l'enveloppe tolérée, le Conseil d'administration des tl a fait ce choix, avec l'approbation du Conseil d'Etat. C'est la situation actuelle. Il faut être clair : elle ne concerne en aucune manière le préavis de ce soir. Je ne sais pas si ce sera possible de trouver une solution, pas idéale mais au moins partielle, pour 2008. En revanche j'ai beaucoup plus d'espoir pour 2010-2011, mais nous en reparlerons le temps venu. Aujourd'hui, je peux simplement vous dire que nous avons fait de nouvelles demandes. Je ne peux pas vous en donner le résultat, sinon je ferais de la politique-fiction.

**M. Grégoire Junod (Soc.) :** – J'ai bien entendu les réponses de M. Brélaz et du directeur des Travaux. J'ai néanmoins une question subsidiaire à poser. M. Français nous a dit que des travaux de destruction d'arrêts n'étaient pas prévus dans ce préavis, qu'il ne fallait donc pas s'inquiéter par rapport à la ligne 3.

Ma question subsidiaire : des travaux de marquage, de voirie et de signalisation de la route vont être entrepris. Ils sont, eux, bel et bien liés à la suppression de la ligne 3. Nous sommes nombreux dans ce Conseil – on l'a dit tout à l'heure, et ça dépasse largement les différents bords politiques – à soutenir le maintien de cette ligne, ou au moins de cette liaison. Peut-on nous donner la garantie que ces montants ne seront pas dépensés avant que la pétition qui sera prochainement déposée au Conseil communal par les habitants ait reçu une réponse ? Peut-on prendre cet engagement ? Si c'était le cas, nous pourrions voter le préavis sans l'amender.

**M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :** – Il n'y a quasiment aucun risque : ce seront vraiment les travaux de finition, qui ne se feront pas avant la suppression de la ligne 3, c'est-à-dire pas avant 2008. Sinon, ça voudrait dire que la Municipalité est de très mauvaise foi et ne veut pas répondre à cette pétition. Ce dont je doute.

**M. Alain Hubler (POP) :** – Je remercie M<sup>me</sup> Tauxe, dont la réponse à ma question sur la démocratie participative était moins bonne que celle de M. Français. Celui-ci nous a dit qu'il avait compris la différence entre consulter et informer. Alors je reformule ma question, comme un bon enseignant : peut-on nous donner un exemple de prise en compte d'une proposition d'un habitant du quartier ?

Je reviens à ce qu'a dit M. Brélaz sur la compétence de ce Conseil communal par rapport à tl 08. On commence à le sentir depuis un certain temps : nous avons de moins en moins de compétences en matière de transports publics à Lausanne. Ce n'est pas une boutade, mais il faudrait transformer les tl – qui s'appelaient « transports lausannois » – en transports Dieu sait quoi ! Quand on parle d'agglomération – ça commence – il est assez inquiétant de voir ces délégations de compétences, qui font qu'on n'en a plus du tout.

Je reviens sur la rencontre avec les habitants du quartier. Je suis vraiment déçu d'entendre le rapport qui en est fait. J'ai

cru comprendre que c'étaient des problèmes techniques qui concernaient des personnes à mobilité réduite, qui avaient pour souci de se rendre dans des cliniques, des hôpitaux, et à l'Administration communale. C'est assez grave de dire que ça ne concerne que ces gens-là ! Les transports publics, je suis désolé, c'est justement fait pour ceux qui n'ont pas les moyens de se déplacer en voiture, à moto, en vélo, en courant. C'est aussi pour ces gens-là, et j'espère que, pour la ligne 3, il sera tenu compte des personnes qui ont besoin des transports publics directs. Comme dirait un pilote de bus – vous le savez très bien M. Brélaz – chaque rupture de charge, c'est-à-dire chaque fois qu'il faut changer de moyen de transport, dissuade une grande partie des personnes d'utiliser ce moyen. Là, il s'agit d'une rupture de charge réelle pour les habitants du quartier.

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – Que nous soyons clairs entre nous : jamais, depuis 1896, date de fondation des tl, ce Conseil n'a eu les compétences de réseau. Il faut avoir l'honnêteté de le dire ! Ce n'est donc pas une évolution récente. C'est peut-être un fait déplaisant, mais ce n'est ni une révolution ni une évolution récente.

Deuxièmement, j'ai rapporté explicitement les demandes des 50 citoyens présents à Bellevaux : elles étaient de cette nature. Je n'ai pas dit qu'elles étaient en quoi que ce soit méprisables. Au contraire, j'ai regretté que ces aspects ne soient pas apparus auparavant. Admettons qu'on réalise un grand projet de funiculaire qui arrivera à la Riponne : il y aura aussi une rupture de charge ! Par exemple. Est-ce que tout, absolument tout, doit passer par la gare, sans exception ? Je vous rappelle le projet de l'autre branche, grâce à laquelle nous bénéficions d'une deuxième voie entre la place du Flon et Chauderon. Elle résulte d'une obligation fédérale. C'était le début de l'autre axe, à part celui du m2. Il partait du Flon, allait à Chauderon, montait à Beaulieu, au Stade olympique et à la Blécherette. Il ne passait pas non plus par la gare CFF.

Je voulais juste remettre l'église au milieu du village. Avec cette suppression de ligne, on ne tient plus du tout compte des besoins particuliers des habitants que j'ai mentionnés tout à l'heure. Même si c'est une population moins importante numériquement, ça a peut-être davantage de valeur. J'ai donné une information positive ; vous la rendez négative, j'en suis désolé.

**M. Jean-Yves Pidoux (Les Verts) :** – J'ai encore une question au directeur des Travaux pour être sûr d'avoir bien compris les différentes séquences du processus. Il nous a assuré que les dépenses liées à ce préavis, concernant l'avenue du Mont-Blanc, ou plutôt du Vieux-Moulin, ne seront pas engagées avant la fin de l'éventuel processus de désaffectation du 3. C'est bien cela ?

Mais, en confirmant cela, il nous dit : l'éventuelle suppression de la ligne 3 sera décidée antérieurement à l'engagement des crédits que nous allons voter sur cette ligne et, éventuellement, elle sera décidée ailleurs que dans cette

enceinte du Conseil communal. Donc les frais de désaffectation de la ligne 3 ne passeront nullement devant ce Conseil. Nous n'aimerions pas donner aux responsables des tl, qu'ils soient membres de la Municipalité ou non, le signal selon lequel, en votant ce crédit de 200 et quelques mille francs liés au génie civil et au marquage sur l'avenue du Vieux-Moulin, nous sommes d'accord avec ce processus de désaffectation de la ligne 3 – qui sera décidé par-devers nous.

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

– Je ne répondrai qu'à une partie de la question. M. le syndic répondra à la deuxième. Je pense avoir été assez clair: il n'y aura pas de travaux de superstructure, mais surtout des travaux de marquage au sol. Cela concerne des sommes très modiques et n'interviendra pas avant 2008. Votre Conseil peut toujours intervenir, il l'a fait d'ailleurs, pour créer de nouvelles lignes, pour faire des remarques sur des nouvelles lignes. C'est la méthode dont vous disposez pour intervenir. M. le syndic vous donnera la suite de la consultation sur la ligne 3.

**M. Daniel Brélaz, syndic :**

– La situation est la suivante: soit une solution émerge pour 2008 – mais c'est loin, très loin d'être garanti, j'ai l'honnêteté de le dire, et les décisions sont déjà prises – qui préserverait une quelconque forme de bus sur cette ligne. Même si ce n'est pas le 3. Evidemment, il n'y aurait alors pas d'autre marquage, puisqu'il y aurait une liaison. Soit – c'est la deuxième possibilité – dans le cas de la liaison jusqu'au Mont, un passage renaît à cet endroit. Ce sera décidé au plus tard d'ici 2007-2008, mais sera réalisé pour 2010-2011. S'il devait y avoir deux ans sans ligne, nous n'allons évidemment pas marquer pour deux ans. Troisième possibilité: hélas, toutes ces démarches n'aboutissent pas, il y a vraiment suppression de la ligne de manière durable. A ce moment, tout à la fin du processus, nous serons bien obligés de procéder à un marquage pour des raisons de sécurité. Nous ne pouvons pas prendre certains risques avec la sécurité sous prétexte que des « vilains » ont décidé quelque chose. C'est exactement le sens du vote. Objectivement, nous préférons une des deux premières solutions. Mais si, d'aventure, ce n'est pas possible, il faudra bien en passer par là.

**Le président :** – La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. Je vais demander à Monsieur le président rapporteur comment la commission s'est déterminée.

**M. Philippe Martin (Rad.), rapporteur :** – Volontiers, Monsieur le Président. Comme je le relève dans le rapport, seuls 8 commissaires étaient présents, une était excusée et pas remplacée. Les conclusions concernant le crédit de Fr. 21 millions, son amortissement et la comptabilisation des intérêts ont été votées ensemble; nous avons procédé de la même manière pour les conclusions 4 et 5 sur le crédit de Fr. 4,7 millions. Les conclusions 7 et 8 ont été votées séparément. Toutes ont été acceptées à l'unanimité des membres présents.

**Le président :** – Je vais vous faire voter de la même manière que la commission.

**Conclusion 1 :**

*d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 21'000'000.– pour la construction des aménagements d'espaces publics aux abords des stations du m2 et sur le réseau 08, réparti comme suit :*

*a) Fr. 16'940'000.– pour le Service des routes et de la mobilité (génie civil);*

*b) Fr. 3'120'000.– pour le Service des routes et de la mobilité (régulation du trafic, marquages);*

*c) Fr. 940'000.– pour le Service des parcs et promenades.*

Je ne vous lis pas les conclusions 2 et 3 qui concernent les amortissements. Celles et ceux qui acceptent ces conclusions 1, 2, et 3 lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Avec un certain nombre d'abstentions, sans avis contraire, ces trois conclusions ont été acceptées.

**Conclusion 4 :**

*d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 4'700'000.– pour la construction de la couverture de la tranchée du métro m2 entre le pont du Liseron et la nouvelle station « Délices » sur laquelle seront aménagés une promenade publique arborée ainsi que deux espaces publics minéraux, l'un sur la station « Jordils » et l'autre sur la station « Délices ».*

Je ne vous lis pas les conclusions 5 et 6, l'amortissement et les intérêts. Celles et ceux qui acceptent les conclusions 4, 5, et 6 lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A l'unanimité les conclusions 4, 5, et 6 sont acceptées.

**Conclusion 7 :**

*de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais de concours et d'étude de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour par prélèvement sur le crédit prévu sous le chiffre 4.*

Celles et ceux qui acceptent cette conclusion 7 lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A l'unanimité.

**Conclusion 8 :**

*d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de Mme Magali Zuercher demandant l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne.*

Celles et ceux qui acceptent la réponse municipale lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Avec un bon nombre d'abstentions, mais sans avis contraire déterminant, cette conclusion 8 est acceptée. Cet objet est liquidé.

**Le Conseil communal de Lausanne,**

– vu le rapport-préavis N° 2005/78 de la Municipalité, du 27 octobre 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. 21'000'000.– pour la construction des aménagements d'espaces publics aux abords des stations du m2 et sur le réseau 08, réparti comme suit:
  - a) Fr. 16'940'000.– pour le Service des routes et de la mobilité (génie civil);
  - b) Fr. 3'120'000.– pour le Service des routes et de la mobilité (régulation du trafic, marquages);
  - c) Fr. 940'000.– pour le Service des parcs et promenades;
2. d'amortir annuellement les dépenses à raison de:
  - a) Fr. 847'000.– par la rubrique 4201.331 pour le Service des routes et de la mobilité (génie civil);
  - b) Fr. 624'000.– par la rubrique 4201.331 pour le Service des routes et de la mobilité (régulation, marquage);
  - c) Fr. 94'000.– par la rubrique 6600.331 pour le Service des parcs et promenades;
3. de faire figurer sous les rubriques 4201.390 et 6600.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits précités;
4. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de Fr. 4'700'000.– pour la construction de la couverture de la tranchée du métro m2 entre le pont du Liseron et la nouvelle station «Délices» sur laquelle seront aménagés une promenade publique arborée ainsi que deux espaces publics minéraux, l'un sur la station «Jordils» et l'autre sur la station «Délices»;
5. d'amortir annuellement les dépenses à raison de Fr. 470'000.– par la rubrique 6600.331 pour le Service des parcs et promenades;
6. de faire figurer sous les rubriques 6600.390 les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit figurant au point 4 ci-dessus;
7. de balancer le compte d'attente ouvert pour couvrir les frais de concours et d'étude de la couverture du m2 entre la rue du Liseron et l'avenue de Cour par prélèvement sur le crédit prévu sous le chiffre 4;

8. d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M<sup>me</sup> Magali Zuercher demandant l'élaboration d'un catalogue pour l'aménagement de l'espace public à Lausanne.

**Le président:** – Nous allons prendre la pause jusqu'à 20 h 25. Auparavant, voici les résultats du scrutin pour les naturalisations. Bulletins délivrés 100, bulletins rentrés 81, bulletins nuls 1, bulletins valables 80, majorité absolue 41. Tous les candidats sont admis avec un nombre de voix allant de 75 à 79. Il y a un bulletin blanc. J'aimerais féliciter les personnes qui ont franchi ce pas important dans leur procédure de naturalisation.

Nous reprendrons à 20 h 30.

Fin de la séance à 19 h 50.

*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