

Bulletin du

**Conseil communal**

Lausanne

N<sup>o</sup> 16/II

Séance du mardi 4 avril 2006, seconde partie

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

**Sommaire**Ordre du jour (voir bulletin N<sup>o</sup> 16/I, page 736)

Ouverture de la séance . . . . . 785

**Interpellations :**

1. «Agglomération: quelle consultation et quid d'éventuelles nouvelles propositions?»  
(M. Fabrice Ghelfi). *Développement polycopié* . . . . . 837  
*Réponse polycopiée de la Municipalité* (M. Daniel Brélaz) . . . . . 838  
*Discussion* . . . . . 841
2. «Quelle démocratie pour quelle agglomération?» (M. Alain Hubler). *Développement polycopié* . . . . . 844  
*Réponse polycopiée de la Municipalité* (M. Daniel Brélaz) . . . . . 846  
*Discussion* . . . . . 848
3. «Trolleybus bimodes ou l'histoire d'un ratage» (M. Yves-André Cavin et consorts).  
*Réponse polycopiée de la Municipalité* (M. Daniel Brélaz) . . . . . 852  
*Discussion* . . . . . 853
4. «En ville sans ma voiture» à Lausanne le 22 septembre 2006 (M<sup>mes</sup> Adèle Thorens  
et Florence Germond). *Développement polycopié* . . . . . 857  
*Réponse polycopiée de la Municipalité* (M. Olivier Français) . . . . . 857  
*Discussion* . . . . . 858

**Motions :**

1. «Des transports publics gratuits pour les enfants et les jeunes de moins de vingt ans»  
(M. Grégoire Junod et consorts). *Développement polycopié* . . . . . 834
2. «Evitons le pilon pour les livres» (M<sup>me</sup> Sylvie Freymond). *Développement polycopié* . . . . . 836

**Postulats :**

1. Plan de densification durable et de qualité (M. Philippe Mivelaz et consorts).  
*Développement polycopié* . . . . . 830
2. «Turbo-mesures pour les véhicules moins polluants à Lausanne!» (M<sup>me</sup> Christina Maier).  
*Développement polycopié* . . . . . 831
3. «Ville de Lausanne, interface pour l'apprentissage» (M. Serge Segura). *Développement polycopié* . . . . . 832  
*Discussion préalable* . . . . . 833
4. «Pour un quartier écologique à Lausanne» (M. Giampiero Trezzini). *Développement polycopié* . . . . . 834

**Projet de règlement :**«Des droits syndicaux pour les employé-e-s de la Ville» (M. Alain Hubler). *Développement polycopié* . . . 825

**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 (Administration générale et Finances, Sécurité publique, Culture, Sports, Patrimoine, Travaux, Enfance, Jeunesse et Education, Sécurité sociale et Environnement, Services industriels) . . . . .	786
	<i>Rapport</i> photocopié de M. Marc-Olivier Buffat, rapporteur . . . . .	807
	<i>Discussion générale</i> . . . . .	820

# Séance

du mardi 4 avril 2006, seconde partie

**Membres absents excusés:** M. Eric Blanc, M<sup>me</sup> Josianne Dentan, M<sup>me</sup> Sylvie Favre, M<sup>me</sup> Céline George-Christin, M<sup>me</sup> Nicole Grin, M. Pierre-Henri Loup, M<sup>me</sup> Florence Peiry-Klunge, M. Charles-Denis Perrin, M<sup>me</sup> Graziella Schaller.

**Membres absents non excusés:** M<sup>me</sup> Dominique Aigroz, M. André Mach, M. Jean Meylan, M. Jean Mpoy, M. Daniel Péclard, M. Thomas Schlachter.

Membres présents	85
Membres absents excusés	9
Membres absents non excusés	6
Effectif actuel	<u>100</u>

A 20 h 15, en la salle du Conseil communal de l'Hôtel de Ville.

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

Point 3 de l'ordre du jour: 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» J'appelle à la tribune M. Marc-Olivier Buffat, rapporteur de la commission.

Administration générale et Finances – Direction de la sécurité publique  
– Direction de la culture, des sports et du patrimoine – Direction des travaux  
– Direction de l'enfance, de la jeunesse et de l'éducation  
– Direction de la sécurité sociale et de l'environnement  
– Direction des services industriels

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

### **6<sup>e</sup> Partie: Economie**

#### **Rapport-préavis N° 2005/53**

Lausanne, le 1er septembre 2005

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

#### **1. Objet du rapport-préavis**

Par le présent rapport-préavis et les préavis liés, la Municipalité définit ses options en matière de développement durable dans les domaines de l'économie. Pour ce faire, elle analyse les possibilités d'intervention en matière communale et les différents paramètres sur lesquels l'exécutif de notre ville peut avoir une véritable action en matière économique. Les préavis liés sont le préavis «3000 logements» (leader SSE) récemment adopté (2005/45), Sécurité (leader Sécurité publique) et Propreté (leader Travaux) à venir d'ici la fin de l'année.

Enfin, la Municipalité répond à la motion Bourquin<sup>1</sup> sur le marketing urbain et à un certain nombre de propositions issues des groupes de consensus de Quartiers 21.

---

<sup>1</sup>BCC 2002, T. I, pp. 799 ss.

## Table des matières

<b>1. Objet du rapport-préavis</b>	786
<b>2. Economie</b>	788
2.1 <i>Quelques questions ouvertes</i>	788
2.2 <i>Situation économique du marché lausannois</i>	788
2.3 <i>Particularités fiscales communales</i>	790
2.3.1 Subventions et systèmes correctifs	790
2.3.2 Effets liés à la répartition des tâches	790
2.3.3 Structure des contribuables lausannois	792
2.3.4 Rendement fiscal par quartier et par m <sup>2</sup>	793
<b>3. Implications politiques</b>	793
3.1 <i>Aspects généraux</i>	793
3.2 <i>Effets sur l'Administration</i>	794
3.3 <i>Cadre et conditions de vie</i>	794
3.3.1 Sécurité et propreté	794
3.3.2 Autres considérations	795
<b>4. Tourisme et marketing urbain</b>	796
4.1 <i>Tourisme et congrès</i>	796
4.2 <i>Aspects événementiels et city manager</i>	796
4.3 <i>Marketing urbain – Réponse à la motion Bourquin</i>	797
4.4 <i>Partenariats internationaux, jumelages et réseaux de villes</i>	797
<b>5. Aide aux développements et implantations économiques</b>	798
5.1 <i>Soutien à la Fondation pour l'innovation technologique (FIT)</i>	798
5.2 <i>Aide à l'implantation d'entreprises</i>	798
<b>6. Actions dans le domaine de la formation, de l'apprentissage et de la réinsertion</b>	799
6.1 <i>Rappel des actions déjà entreprises et situation générale</i>	799
6.2 <i>Projet préapprentissage</i>	800
6.3 <i>Partenariat Ville de Lausanne-SIC pour l'encouragement à la formation professionnelle</i>	800
6.4 <i>Swiss Design Center</i>	800
<b>7. Réponse à diverses propositions issues de Quartiers 21</b>	801
7.1 <i>Projet PA-ULVP2: mettre en valeur la nature en ville</i>	801
7.1.1 Problématique générale	801
7.1.2 Projets proposés	802
7.2 <i>Projet PA-VEC-8 « Vie économique et culturelle: animation nocturne »</i>	802
7.2.1 Position de la Municipalité	802
7.3 <i>Projet VEC-9 « Vie économique: rassembler et diffuser les ressources et les informations »</i>	802
<b>8. Modification du Règlement du Fonds du développement durable</b>	803
<b>9. Conclusions</b>	803

## 2. Economie

### 2.1 Quelques questions ouvertes

En matière économique, les vérités absolues sont souvent contredites par les faits. Dans ce domaine, si un certain nombre de règles doivent être respectées, un certain nombre d'évolutions observées durant ces dernières décennies n'étaient souvent pas prévues par les experts ou par fort peu d'entre-eux. Dans cette optique, toute analyse économique doit conserver une certaine modestie. Dans un système en grande partie globalisé où des crises mondiales peuvent avoir une influence très forte sur l'économie de l'ensemble de la planète, et où des mutations technologiques peuvent influencer l'emploi aussi bien à la hausse qu'à la baisse, les collectivités locales n'ont que des possibilités limitées d'agir. Elles peuvent certes tenter de faire les meilleurs choix accessibles à leur niveau, mais même avec une politique économique médiocre, l'on peut être sauvé par la conjoncture mondiale ou régionale, alors qu'une politique économique de grande qualité n'est pas une assurance tous risques dans le monde que nous connaissons.

Aujourd'hui, et quoi qu'en disent certains milieux, la situation fiscale de la Suisse et du Canton de Vaud, le niveau élevé de formation et la grande qualité de vie qu'on y trouve permettent une implantation de sièges de sociétés internationales plus importante que jamais. Cela nous vaut d'ailleurs quelques reproches provenant d'élus de pays européens. Les négociations des bilatérales avec l'Union européenne ont à ce jour habilement préservé les avantages que la Suisse a acquis dans ce domaine. Par divers côtés la Suisse tend à se rapprocher, au niveau continental, de la situation de Monaco par rapport à la France. Savoir si un pays de 7 millions d'habitants peut durablement cultiver un créneau aussi particulier est bien sûr une des grandes interrogations de l'avenir.

Une autre question ouverte consiste à tenter d'estimer si le commerce en ligne autour d'Internet prendra des proportions suffisantes pour toucher de manière sensible certaines implantations commerciales moins virtuelles. Dans ce domaine comme dans d'autres, il est difficile de prédire quelle part de la population conservera des habitudes grégaires de consommation, consistant à se retrouver et à pouvoir toucher ou humer la marchandise dans des magasins traditionnels et quelle part de la population va, petit à petit, se faire livrer une très nette majorité de ses besoins par le commerce en ligne. Suivant l'évolution qui sera observée ces prochaines années, la politique commerciale et même la politique d'urbanisme des agglomérations pourrait s'en trouver modifiée.

Cette évolution pourrait éventuellement être amplifiée par la situation énergétique. Le pétrole à 60 dollars le baril amène à un bouleversement des techniques et attitudes énergétiques les plus rentables économiquement, ceci indépendamment des aspects environnementaux. L'amélioration du rendement des appareils mais aussi du bilan thermique des bâtiments ainsi que l'exploitation du bois et des énergies renouvelables devraient bénéficier d'un très fort développement.

Dans un domaine plus organisationnel, l'on assiste à une volonté de plus en plus exprimée au niveau du Canton et de la Confédération de favoriser aussi bien le développement des emplois que celui de l'habitat dans des zones bien équipées en transports publics, principalement dans les agglomérations. Lesdites agglomérations sont même considérées comme le principal atout économique de la Suisse pour ces prochaines années.

A titre d'exemple, le projet d'agglomération Lausanne-Morges vise, à terme, plusieurs dizaines de milliers d'habitants ou d'emplois supplémentaires, principalement dans le secteur Sébeillon-Renens. Parallèlement, dès le moment où les infrastructures de transports publics auront été rendues beaucoup plus efficaces par la mise en service du m2 et du réseau 08 des tl puis, dans une deuxième étape, autour du projet d'agglomération Lausanne-Morges, la tendance à un retour d'une partie du commerce en ville tendra à croître plus rapidement.

Il faut de plus se rappeler qu'un commerce situé dans la partie centrale de la ville de Lausanne voit un nombre beaucoup plus grand de clients passer devant sa vitrine qu'une boutique située même dans le plus fréquenté des centres commerciaux de la banlieue lausannoise. Après une période difficile avec certains commerçants dans les années 1990, des collaborations fructueuses existent aujourd'hui entre la Municipalité et les représentants des associations économiques, plus particulièrement des associations de commerçants. Ce nouvel état d'esprit devrait également pouvoir faciliter le retour en ville. Le résultat dépend, comme beaucoup, de l'ensemble des conditions d'accompagnement qui pourront effectivement être mises en place.

### 2.2 Situation économique du marché lausannois

Après avoir fourni jusqu'à 35% des emplois de l'ensemble du canton, la ville de Lausanne atteint aujourd'hui à peu près 30% de ceux-ci, alors qu'elle représente environ 19% de la population cantonale. Le tissu économique lausannois est bien

diversifié et, de ce point de vue, toutes les études menées sur la région montrent une économie peu sensible à une crise majeure d'un seul des éléments du tissu économique. Par contre, et sans vouloir en tirer des conclusions générales, l'on peut observer que parmi les 175 sociétés imposées à Lausanne en 1989 pour des montants d'impôts sur les personnes morales ayant au moins une fois dépassé Fr. 50'000.– dans les 10 ans précédents, on en retrouvait encore 70 parmi les 200 entreprises ayant dépassé au moins une fois entre 1995 et 2001 le même montant de Fr. 50'000.–.

Bien que des équivalences ne soient pas immédiatement extrapolables sur l'ensemble de l'économie, l'on se doit de constater un assez rapide tournus des entreprises. On estime à un peu moins de  $\frac{2}{3}$  le taux de renouvellement des pourvoyeurs de l'emploi local sur une vingtaine d'années. Par ailleurs, l'on observe qu'environ 20% des sociétés actives à Lausanne sont âgées de moins de 5 ans. Pour les raisons individuelles, cette part atteint même 25%. A l'inverse, c'est également à peu près 25% de l'ensemble des sociétés qui dépassent 25 ans d'âge. Enfin, la Ville de Lausanne est un peu plus dense en grandes entreprises que la moyenne nationale puisque 20% des entreprises fournissent 80% des emplois alors qu'au niveau national le même seuil de 20% des entreprises ne fournit que 70% des mêmes emplois. Tout cela signifie que le souci de la durabilité de l'emploi local n'implique pas la pérennité de l'ensemble des entreprises actives à Lausanne, mais plutôt l'existence des conditions permettant un renouvellement harmonieux du tissu économique local.

Comme l'agence Standard & Poor's s'est plu à le relever dans les commentaires pour la notation attribuée à la Ville de Lausanne, la vie économique locale et régionale est bien diversifiée avec un tissu riche de petites et moyennes entreprises ainsi que quelques centres d'excellence dans les domaines de l'éducation, de la recherche et de la santé tels que l'EPFL, l'UNIL, l'IMD, le CHUV, etc. De plus, quelques très grandes entreprises privées ont leur siège ou des activités importantes à Lausanne.

La bonne diversité de la vie économique locale opère de fait comme facteur d'atténuation des impacts extrêmes de la conjoncture. Dans la mesure de la disponibilité du territoire et en tenant compte également de ce fait des aspects régionaux, c'est d'une part dans le domaine de l'implantation des entreprises, en particulier des plus intéressantes au niveau fiscal, ainsi que par la préservation des principales conditions cadre aptes à promouvoir ces implantations, que les collectivités peuvent agir.

Dans le domaine des conditions cadre, la fiscalité est aujourd'hui plus favorable en Suisse que dans pratiquement n'importe quel pays européen, à l'exception de l'Irlande ou du Luxembourg. D'autre part, la stabilité du pays et la préservation de la qualité du cadre de vie et de l'environnement représentent d'autres facteurs très importants de l'attractivité économique influençant le choix de localisation des entreprises. Enfin, l'offre de places d'accueil extrafamilial, une politique culturelle de qualité et un niveau d'éducation élevé de la population font également partie des paramètres qui favorisent l'implantation d'entreprises.

Le Service du Développement économique de Suisse occidentale (DEWS) constate à ce propos que notre pays n'a jamais attiré autant de sièges internationaux de grandes entreprises qu'aujourd'hui. Il observe, outre les conditions fiscales compétitives et le cadre de vie que la Suisse peut offrir aux entreprises, que ce sont particulièrement la qualité des infrastructures, la main-d'œuvre multiculturelle et qualifiée ainsi que l'écoute et la disponibilité dont savent souvent faire preuve les Autorités locales quant aux besoins de ces entreprises qui constituent les avantages comparatifs de notre région. Parmi la préservation des éléments dépendant des autorités locales, on trouve, outre les infrastructures déjà évoquées, la conservation du cadre de vie et de l'environnement et, partant, celle de la qualité de vie et des paysages, y compris urbains.

La capacité d'investissement de la collectivité locale est ainsi une condition nécessaire pour lui assurer les moyens d'intervention indispensables à son attractivité économique. Il s'agit certes de pouvoir assurer les flux de redistribution que les dispositions légales imposent, mais, à l'inverse, des finances publiques sans marge véritable de manœuvre représentent à terme un risque évident pour l'équipement de la ville et de sa région et donc pour la durabilité économique du système, l'emploi et finalement l'avenir des prestations servies à la population.

Un domaine particulier doit encore être mis en évidence, celui du tourisme. De récentes études vaudoises ont démontré que le tourisme génère environ Fr. 4 milliards, soit près de 7% du produit intérieur brut vaudois et que la part de la seule Ville de Lausanne, bien profilée notamment dans le secteur du tourisme de congrès, représentait 34% du total des nuitées et même 38% du produit intérieur brut généré, soit un peu moins de Fr. 2 milliards. Des réflexions au sujet d'une dynamique plus grande en matière de promotion touristique, économique et de création d'événements permettant de renforcer ledit secteur sur la région lausannoise sont développées dans d'autres chapitres de ce rapport-préavis.

Enfin, il est certain que le secteur des hautes technologies et les implantations espérées de sociétés internationales ne garantiront pas une demande de travail pouvant employer les travailleurs qui ne peuvent faire valoir des formations de pointe, sinon partiellement par les emplois dérivés. De surcroît, la crise des années 90 a contribué à concentrer dans les villes-centre

la part de population active la plus exposée au chômage. La forte concurrence internationale, et notamment l'essor des géants asiatiques, laisse aussi peser des risques évidents sur l'emploi, pour cause de restructurations et de délocalisations. Ces tendances interpellent toutes les filières de la formation, y compris celle de l'apprentissage dans laquelle des nouveaux efforts sont à consentir, notamment selon des modalités proposées plus loin dans ce rapport-préavis.

### 2.3 Particularités fiscales communales

La répartition des tâches entre les différents niveaux de collectivités a une influence importante sur les catégories de population qui génèrent des finances communales équilibrées ou, au contraire, déséquilibrées.

#### 2.3.1 Subventions et systèmes correctifs

Divers systèmes correctifs existent aujourd'hui, il s'agit principalement des péréquations intercommunales et d'une répartition de la facture sociale basée sur des règles fines permettant une répartition plus équitable des ressources entre Communes. Toutefois, ces méthodes ne peuvent pas résoudre l'ensemble des problèmes. Aujourd'hui, dans les faits, les Communes sont certes responsables de leurs infrastructures, mais la nouvelle péréquation cantonale tient largement compte des charges spécifiques en matière de transports publics et de transports routiers. Elle est de ce point de vue une des plus novatrices de Suisse. Par contre, elle ne peut pas tenir compte d'autres éléments beaucoup plus structurels. Aujourd'hui, si l'on exclut le domaine des infrastructures, on s'aperçoit que les Villes interviennent bien davantage que les autres Communes sur les activités subventionnées, en particulier en matière culturelle, sportive ou sociale.

L'ensemble des subventions allouées par la Municipalité représentait en 2003 un peu plus de 20 points du taux d'imposition. La moyenne dans les villes autour de 10'000 habitants oscillait entre 9 et 12 points du taux d'imposition alors que dans les petites localités, on obtenait une moyenne entre 2 et 5 points du taux d'imposition. La prise en compte du facteur population, avec une limite malheureusement fixée à 31'000 habitants, dans la péréquation intercommunale atténue certes un petit peu ces différences, mais ne résout que partiellement le problème. Pour aller plus loin, il y aurait lieu d'instaurer certains mécanismes non plus cantonaux mais régionaux de péréquation, car il est certain que, pour des institutions de ce type, la couronne d'une grande ville profite très largement des infrastructures de ladite ville avec une couverture des coûts nulle ou marginale.

D'autres éléments beaucoup plus importants interviennent dans la structure de la population. Lausanne recense près de 45 % des cas RMR et ASV du canton, ce qui implique des contribuables échappant souvent à l'impôt ou en en payant des très faibles.

#### 2.3.2 Effets liés à la répartition des tâches

Le volet 3 de l'Agenda 21 adopté par votre Conseil en date du 17 février 2004<sup>2</sup> a analysé la situation financière actuelle de Lausanne. Certes les actifs, si on sait les valoriser, représentent un montant plus élevé que les dettes. Néanmoins, l'évolution de ces dernières années est préoccupante. Pendant les années 50 à 80, il y a eu une croissance permanente des ressources, ce qui a conduit à développer des nouveaux régimes de redistribution en particulier dans le domaine social, puis culturel, puis enfin de la petite enfance. La crise des années 90 a, surtout pour les Villes qui ont été particulièrement défavorisées, conduit à une diminution des ressources par rapport à toutes les tâches nouvelles, y compris celles résultant de transferts de la Confédération et du Canton. Toutefois, comme mentionné précédemment, l'activité économique locale dépend étroitement de l'état des finances de la collectivité puisque c'est de sa capacité d'investissement propre que dépend la possibilité d'aménager convenablement le cadre de vie qui fait l'attractivité d'un site par ailleurs remarquable en opportunités éducatives, techniques et scientifiques.

L'attractivité économique de Lausanne et celle de l'ensemble de la région sont indispensables à l'ensemble du canton puisque Lausanne fournit 30% des emplois de l'ensemble du canton, Lausanne Région 50% et l'agglomération Lausanne-Morges près de 60%. Toutefois, de nombreuses Communes, y compris quelques-unes de l'agglomération, se sont spécialisées historiquement dans les taux d'impôt bas et l'attraction des contribuables les plus aisés. Les systèmes de péréquation mis en place récemment et la redistribution sur des critères diversifiés de la facture sociale, tenant nettement mieux compte qu'auparavant des vraies capacités et des vraies charges des Communes, plus particulièrement le projet accepté en juin 2005 par le Grand Conseil vaudois, créent des pas importants dans le sens d'une meilleure reconnaissance des charges effectives des diverses Communes du canton et d'une meilleure répartition des factures. Simultanément, de très grandes infrastructures

---

<sup>2</sup>BCC 2004, T. I, pp. 907 ss.



comme le m2 sont payées pour 70% par le Canton et pour 30% par un bassin de communes large, celui de Lausanne–Echallens–Oron.

Néanmoins, on ne peut que constater que le rendement fiscal du territoire et certains facteurs de déséquilibre financier conservent une grande importance. Si l'on s'intéresse à la notion de rendement fiscal du territoire, on peut observer que le profil fiscal des quartiers et les types de ménages ont une influence importante sur les ressources de la Ville. Pour une Commune, la répartition des tâches et des factures au niveau de la Confédération, du Canton et des Communes conduit à un certain nombre de paradoxes dont il faut tenir compte si l'on veut assurer l'équilibre financier à long terme des collectivités publiques communales.

En effet, la société tend à raisonner en des termes relativement simples, l'enfance coûte, la vieillesse aussi, avec notamment l'augmentation des maladies et la prise en charge nécessaire dans des structures type EMS ou autres. Il est également admis que la génération active constitue la fleur financière et fiscale de la société. Or, de nouveaux phénomènes sont apparus dans la société ces dernières années et plus particulièrement depuis la crise de la fin des années 80. En particulier, ce ne sont plus aujourd'hui les citoyens inscrits aux PC AVS qui sont les plus défavorisés au sens de leurs revenus, mais des groupes nouveaux comme les familles monoparentales, spécialement lorsque leurs ressources proviennent d'une activité dans les domaines de la vente ou de ce que l'on peut appeler, de manière générale, les petits métiers. Dans ces différentes catégories, on trouve aujourd'hui des gens qui ont droit à des prestations de type aide sociale vaudoise par exemple, mais également tous ceux qui contribuent à ce que 23% des contribuables lausannois ne payent pas d'impôts. De manière plus générale, les charges concernant les personnes âgées, du moins les charges directes puisqu'il peut y avoir également quelques charges indirectes, tendent à être prises essentiellement en charge par la Confédération et le Canton. Pour le Canton, une partie importante repose sur la facture sociale, mais celle-ci est répartie, pour la part des Communes, entre l'ensemble de celles-ci suivant une clé qui tend à devenir équitable dans le projet de péréquation 2005. Si Lausanne a 46% des cas ASV-RMR sur son territoire et 19% de la population, elle ne paiera qu'environ 8% de la facture sociale globale (12% aujourd'hui).

Les coûts scolaires, c'est-à-dire les enseignants, sont maintenant entièrement pris en charge par le Canton à part quelques coûts marginaux. Seuls les bâtiments et les structures d'accueil type APEMS sont à la charge des Communes et, dans ce domaine, la qualité des services offerts par diverses Communes est très variable dans le canton. Lausanne est, comme dans de nombreux domaines, à la pointe en la matière.

Le financement des transports publics est réparti selon des règles diverses. Dans ce cadre-là, les Communes d'agglomération sont aujourd'hui défavorisées par rapport aux autres. Toutefois, avec le nouveau projet de répartition des tâches Confédération–Cantons approuvé par le peuple, la part du Canton et donc des Communes dans le trafic régional devrait monter à 35%, mais en compensation la Confédération va aider aux investissements dans le domaine du trafic d'agglomération. Des rééquilibres sont donc prévisibles, ceci d'autant plus que le projet de péréquation cantonale 2005 tient compte des coûts excessifs de transport.

Finalement, les charges essentielles des Communes outre l'entretien des infrastructures, routes, transports publics, réseaux d'égouts, eau, gaz, électricité, etc, concernent le domaine des prestations sociales complémentaires, de la culture, du sport, de la sécurité, de la petite enfance et des structures complémentaires autour de l'éducation. Dans ce cadre, Lausanne est à nouveau en avance sur l'ensemble de la région en matière de prestations.

La répartition générale des tâches entre la Confédération, le Canton et les Communes conduit à certains paradoxes. Une étude réalisée pour Lynn Mackenzie Oth «La crèche est rentable, c'est son absence qui coûte» sur les retombées financières générées par les investissements consacrés aux structures d'accueil de la petite enfance montre très clairement que les bénéfices réalisés sous forme de recettes fiscales ne retombent pas de manière équitable sur les pouvoirs publics. La Commune, qui paie l'essentiel des coûts n'en reçoit qu'une partie et présente un bilan proche de la neutralité, alors que le Canton et, dans une moindre mesure, la Confédération, sont largement gagnants dans cette affaire. D'un point de vue fiscal net, c'est-à-dire l'ensemble constitué d'une part par les impôts et taxes payés par les citoyens et, d'autre part, les subventions reçues et versées par la Commune, la catégorie de population dont le rendement fiscal pour les Communes est le plus mauvais, parce que fortement négatif, est incontestablement constituée par des parents ayant des enfants en bas âge dans des structures d'accueil de la petite enfance. Le rendement fiscal (tenant compte des subventions acquises) d'une famille de jeunes parents ayant 3 enfants en bas âge peut devenir négatif à hauteur de Fr. 50'000.– par an. Certes, les enfants vont grandir et la situation va changer au cours du temps, mais l'on observe sur la région lausannoise et plus particulièrement sur la Ville de Lausanne, même si cette tendance est moins forte que dans l'Ouest lausannois, une tendance très forte au déménagement. De l'ordre de 8% des citoyens déménagent chaque année et, pour une bonne part, en changeant de commune. Si, par exemple, les parents avec enfants en bas âge sont à Lausanne pour les premières années de la vie de leurs enfants et émigrent ensuite dans une commune fiscalement plus intéressante, ils laisseront un découvert net important à la Commune

qui a assuré l'éducation de leurs enfants pendant cette période délicate. Cela est bien sûr parfaitement leur droit, mais cela charge objectivement le bilan communal.

De plus, un certain nombre de Communes misent sur des créneaux fiscaux un peu particuliers. La Commune de Montreux est célèbre pour avoir pendant de nombreuses années dit à toutes sortes de milieux riches fréquentant les diverses activités locales, qu'il était bon de venir mourir à Montreux. Montreux est réellement la Commune du canton qui reçoit le plus de revenus fiscaux particulièrement intéressants au titre de l'impôt sur les successions. Récemment, une seule succession de Fr. 50 millions a éliminé ce qui restait de dette communale à Montreux. Ainsi, même si cette Commune n'a qu'environ Fr. 25.– d'impôts par point et par habitant contre près de Fr. 32.– à Lausanne, elle a par ses successions exceptionnelles (non prises en compte dans la valeur du point d'impôt usuel) une situation financière plus intéressante. Certaines Communes riches ont favorisé la construction de résidences de luxe pour personnes âgées à haut rendement fiscal, visant d'une part un rendement fiscal intéressant avec charges quasi nulles pour la Commune et, d'autre part, des espoirs d'impôts successoraux juteux.

Comme pour la répartition emploi-habitant où l'on a largement démontré dans le volet 3 de l'Agenda 21 que les Communes qui fournissaient les emplois étaient généralement gravement défavorisées par rapport à celles qui fournissaient les résidences de luxe des cadres des entreprises en question, l'on peut observer que la structure de la population d'une ville joue un rôle assez important en matière de situation financière.

### 2.3.3 Structure des contribuables lausannois

Durant la période 1983-2003, la croissance moyenne des charges brutes de fonctionnement de la commune a été de 1,9% et celle des charges nettes par habitant de 1,7%. En même temps, la croissance moyenne des impôts totaux n'a été que de 0,7% et celle des impôts sur les personnes physiques de 0,6% alors que la population de Lausanne a diminué en moyenne de 0,1% par an. Durant le même laps de temps, le PIB suisse a augmenté de 1,4% en rythme annuel, soit beaucoup plus fortement que ce qu'on constate dans le rendement fiscal à Lausanne. Par ailleurs, au cours de la période 1992-2003, le déficit moyen a été d'environ Fr. 58 millions alors que l'insuffisance d'autofinancement a atteint Fr. 84 millions par an. Le préavis 3 de l'Agenda 21 montre quels efforts la Municipalité a dû faire pour que cela ne soit pas plus grave et également quelles mesures plus fortes elle a été amenée à prendre depuis 2 à 3 ans pour redresser la situation.

Les données disponibles montrent également que les quartiers de Lausanne fiscalement aisés sont habités par environ 20% des contribuables lausannois, les quartiers fiscalement moyens par 40% et les quartiers fiscalement faibles par également 40% de la population des contribuables. Il ne s'agit pas ici de jouer un quartier contre les autres, mais simplement d'analyser des éléments statistiques à disposition. Le rapprochement des données financières et de la démographie fiscale permet d'évaluer quelques ordres de grandeur se rapportant aux déficits moyens et aux profils des contribuables, ceci même si la Ville a pris les mesures qu'il faut par d'autres moyens tels que diminution de prestations, modernisation et recettes nouvelles pour ramener la situation à un niveau de déficit acceptable, voire d'ici peu de temps probablement à l'équilibre financier, grâce notamment à la nouvelle péréquation cantonale.

Pour retrouver une marge de Fr. 50 millions par an pour des prestations, la diminution de la dette ou des investissements indispensables au cas où les mesures déjà prises permettraient durablement d'atteindre l'équilibre, il faudrait attirer à Lausanne environ 5000 nouveaux contribuables, soit 10'000 habitants et 5000 nouveaux logements, au potentiel contributif analogue à celui du quartier fiscalement le plus aisé de Lausanne. Si le profil fiscal des nouveaux contribuables était proche de l'actuelle moyenne lausannoise, il faudrait alors en accueillir 13'000, soit environ 26'000 habitants ou une augmentation de 20% de la population actuelle et 13'000 logements. Pour mémoire, il faut rappeler que selon la statistique fédérale de la construction, le nombre de logements réalisés entre 1990 et 2003 à Lausanne était d'environ 230 unités en moyenne annuelle. Si l'on s'intéresse à cerner des profils de ménages en fonction de leur apport ou de leurs charges financières pour la collectivité, il apparaît que le cas financièrement le plus défavorable pour la Commune, comme cela a déjà été dit, est celui des jeunes ménages modestes avec enfants en bas âge placés complètement en garderie. Cette situation sera un peu atténuée par l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi cantonale sur l'accueil des enfants. Pour un ménage marié avec 2 enfants en bas âge placés partiellement ou complètement en garderie, un revenu cumulé des 2 parents de l'ordre de Fr. 170'000.– serait nécessaire pour garantir la neutralité financière du ménage pour la collectivité. Le même type de calcul montre que le profil des contribuables les plus intéressants du point de vue fiscal pour la Commune sont les ménages formés par des couples qui n'ont pas ou plus d'enfants à charge. Si l'on admet sur la base de la classification fonctionnelle des comptes que les charges nettes par habitant à Lausanne sont d'environ Fr. 5000.– par an, on peut alors estimer qu'un revenu cumulé net d'environ Fr. 90'000.– par an assure la neutralité financière pour la Commune d'un couple sans enfants à charge. Au-delà de ce seuil, ce type de ménage représente un apport positif aux disponibilités financières de la collectivité. La classification fonctionnelle des comptes permet d'apporter un éclairage démographique à la question du rendement fiscal du territoire communal.

Avec la ventilation par classe d'âge de la population on déduit ensuite le nombre d'habitants concernés et on détermine la charge d'aide par classe d'âge ainsi que la charge d'aide par habitant et par classe d'âge.

Les graphiques des annexes 1 et 2 montrent, par exemple, que les habitants de moins de 20 ans représentent des charges nettes par habitant plus élevées pour la commune. D'autre part, les analyses fiscales montrent que c'est la classe d'âge des 55 à 59 ans qui fournit le pic des recettes fiscales. Cette analyse étaye les considérations précédentes établies par rapport au rendement fiscal du territoire communal selon le profil des ménages. De manière générale, ce sont les habitants âgés de 50 à 79 ans qui assurent proportionnellement le meilleur apport aux finances de la collectivité communale compte tenu de ce qui a déjà été dit sur la répartition des charges Canton–Confédération–Communes et ceux de 40 à 59 ans qui fournissent la part la plus importante en termes absolus.

#### 2.3.4 Rendement fiscal par quartier et par m<sup>2</sup>

De tout ce qui précède, on pourrait déduire des solutions simplistes. Or, l'équilibre d'une société doit être assuré pour les diverses catégories de population qui la composent et ceci dans toute la traversée de la vie des individus. Il n'en reste pas moins que les disparités précédemment évoquées sont utilisées de manière intuitive ou structurelle par diverses Communes pour acquérir des avantages et laisser les charges à d'autres.

En affinant les études sur le territoire lausannois, on observe un autre phénomène: Lausanne, sans densification et sans possibilité de toucher à la zone forestière, se rapproche de la situation où elle sera entièrement construite. Dans ce cadre, le raisonnement consistant à attirer essentiellement des bons contribuables en zone villas doit être sérieusement nuancé, le cas des contribuables exceptionnels étant bien sûr réservé. En effet, si on analyse cette fois-ci le rendement fiscal par m<sup>2</sup>, on s'aperçoit (carte de l'annexe 3) que le rendement par m<sup>2</sup> est identique, voire légèrement supérieur, en zone subventionnée qu'en zone villa.

Bien sûr une telle vision serait réductrice, car une masse bien plus importante de population crée des coûts administratifs ou de subventionnement plus importants. Toutefois, cela démontre qu'un territoire limité doit être appréhendé avec davantage de finesse. Pour Lausanne, les zones offrant le meilleur rendement fiscal au m<sup>2</sup> ne sont pas des zones villas, mais des blocs d'immeubles à habitants d'un niveau fiscal moyen à élevé (exemple de Sous-Gare par exemple).

Tout cela conduit la Municipalité, dans le cadre de la réaffectation de Beau-Séjour et du projet «3000 logements» faisant partie du volet économique du développement durable et développé dans un préavis spécifique de la Direction de la sécurité sociale et de l'environnement, à privilégier plutôt des constructions s'approchant de la situation précédemment évoquée dans le quartier Sous-Gare. De plus, les projets de densification tendent à reculer les limites liées à la finitude du territoire communal.

### 3. Implications politiques

#### 3.1 Aspects généraux

Comme cela a déjà été exposé dans le volet 5 de l'Agenda 21 concernant les transports et la mobilité, la tendance nouvelle de la Confédération et des Cantons consiste à tenter de favoriser une meilleure densification de la partie du territoire bien desservie en transports publics, c'est-à-dire plus particulièrement les agglomérations. Cette tendance pour le Canton de Vaud a donné naissance au projet d'agglomération Lausanne-Morges. En admettant que celui-ci se développe harmonieusement ces prochaines années, nous aurons en plus du PGA et du projet sur le logement lié au volet économique de l'Agenda 21 (préavis 2005/45), permettant la construction d'au moins 3000 logements ces 10 prochaines années à Lausanne, une autre stimulation à l'augmentation de la population lausannoise. Depuis un petit nombre d'années, on assiste d'ailleurs à une tendance au retour en ville, mais celle-ci est en partie éclipsée par la concentration des catégories les plus pauvres de la population sur les cités, tendance déjà mise en évidence.

Les tendances nouvelles, fortement combattues par divers milieux, de la Confédération et du Canton poussant à un développement et une densification dans des zones bien desservies par les transports publics, se basent essentiellement sur des considérations écologiques: diminution d'un aménagement anarchique du territoire, meilleure répartition modale entre transports publics et transports privés, sauvegarde des zones vertes et agricoles et surtout forte diminution du gaspillage d'énergie à une époque où les prix bradés de celle-ci risquent de plus en plus de faire partie d'un passé révolu.

L'article 67 de la nouvelle Constitution vaudoise implique que le Canton et les Communes fassent davantage pour favoriser le logement des habitants, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui de la grande majorité des Communes.

Il serait souhaitable, comme cela a déjà été évoqué dans un des précédents volets de l'Agenda 21, qu'une politique plus incitative soit menée et que les Communes qui ne cherchent qu'à attirer certains types de contribuables en ne faisant rien en matière de politique du logement, doivent d'une manière ou d'une autre participer à un fonds permettant un meilleur équipement cantonal comme cela se pratique notamment en France.

Mais encore faut-il, et on trouve ici un des paradoxes potentiels du projet d'agglomération Lausanne-Morges, que les nouveaux contribuables ne soient pas principalement des contribuables à rendement fiscal négatif pour la Commune, ceci en tenant compte de toutes les prestations qu'il faut leur fournir. En ce sens, le projet d'une forte densification sur le secteur Sébeillon-Renens de l'agglomération ces prochaines années peut présenter d'importants dangers s'il s'adresse essentiellement aux nouveaux travailleurs provenant par exemple du marché européen ou à des catégories fiscalement faibles.

Comme cela a déjà été exprimé, si Lausanne ne développe qu'une politique du logement subventionné et attire spécifiquement des contribuables à rendement fiscal net nul ou négatif, elle ne fera qu'empirer sa situation financière et sera obligée, pour maintenir l'équilibre, de sabrer dans les prestations à la population risquant petit à petit de commettre les mêmes erreurs que certaines Villes qui se sont retrouvées en situation de totale pauvreté par rapport à leur banlieue avec, passé un certain stade, une impossibilité de faire face à leurs obligations.

Dans un deuxième temps, une telle politique pourrait avoir des effets sur l'ensemble de l'agglomération puis du canton, mais le temps que les autres Communes s'en rendent compte, le mal sera évidemment déjà consommé. Il s'agit, au sens d'un développement économique durable, de continuer à fournir les prestations à la population sachant que certaines catégories pauvres sont naturellement attirées par les villes, notamment les nouveaux arrivants sur le marché du travail et également ceux qui rencontrent des problèmes sociaux importants. Dans ce sens, il est indispensable que Lausanne ne se spécialise pas dans les contribuables pauvres, mais diversifie largement, ceci notamment pour pouvoir continuer à faire face aux charges créées par les milieux les plus défavorisés. Le projet du quartier de Beau-Séjour, déjà exposé à votre Conseil dans le cadre des opérations liées à l'aménagement du nouveau bâtiment administratif du Flon, en est un premier exemple, le projet «3000 logements» un autre. Les raisons précédentes impliquent également qu'au moins deux tiers des logements issus du projet «3000 logements» soient destinés au marché libre.

De manière générale, les projets cantonaux et fédéraux, les projets de l'Agenda 21 et le PGA convergent vers une même politique, à savoir une augmentation modérée à moyenne de la population, en visant un meilleur équilibre général des types de contribuable, tenant compte des observations sur les tendances au retour en ville observées.

### *3.2 Effets sur l'Administration*

Diverses études ont été menées à l'occasion du projet «Prestations 2004» auprès des services de l'Administration.

Celles-ci démontrent que jusqu'à environ 140'000 habitants (aujourd'hui 127'500), la dotation actuelle de l'Administration communale est suffisante pour absorber l'augmentation de la population.

Des renforcements peuvent être nécessaires dans le domaine des équipements (eau, gaz, électricité, assainissement), mais ce sont des domaines rentables ou à totale couverture des coûts par des taxes ou des recettes commerciales si l'on excepte le secteur du ramassage des ordures.

En matière scolaire, ce ne sont que quelques éventuels équipements de quartiers qui pourraient devoir être renforcés dans le cycle primaire et écoles enfantines.

Il pourrait enfin être nécessaire de développer ici ou là des capacités supplémentaires dans les garderies, mais le plan actuel de développement, accepté par le Conseil communal, devrait permettre de faire face à l'essentiel des besoins aujourd'hui recensés.

### *3.3 Cadre et conditions de vie*

#### *3.3.1 Sécurité et propreté*

Les problèmes liés à la sécurité ou au sentiment de sécurité font l'objet d'un préavis lié de la Sécurité publique, à sortir d'ici fin septembre 2005, en collaboration avec les directions de l'Enfance, de la Jeunesse et de l'Education et de la Sécurité sociale et de l'Environnement et les Services industriels:

L'enquête effectuée dans le cadre de l'observatoire de la sécurité auprès de 1000 Lausannois au sujet de leurs préoccupations quant à la sécurité montre que tout en estimant que leur qualité de vie à Lausanne est bonne, voire très bonne, 61 % des sondés se disent préoccupés par les questions de sécurité et de criminalité. Cependant, seul un tiers des personnes interrogées ressentent de la peur en sortant dans leur quartier le soir. A l'image du reste de la Suisse, le sentiment d'insécurité a tendance à augmenter depuis quelques années. Les femmes, les habitants disposant de niveaux de formation et de revenu modestes, ceux qui sortent peu le soir ou qui ont peu d'intérêt pour la vie de la cité, sont plus préoccupés que la moyenne. Si les délits violents ont augmenté ces dernières années, ils restent le fait d'une minorité et touchent également peu la grande majorité des citoyens. Cette dernière se trouve plus souvent confrontée à des incivilités et à des délits de petite délinquance qui sont relativement récents dans notre région et qui marquent souvent fortement l'opinion publique.

De manière générale, le sentiment d'insécurité est plus fort au centre ville et dans la région de la gare. Parmi les moyens permettant d'améliorer le sentiment de sécurité, les sondés suggèrent :

- davantage de convivialité (jour = 77,5 %, nuit = 75,9 %)
- davantage de policiers (jour = 73,3 %, nuit = 83,3 %)
- davantage d'éclairage (nuit = 80,5 %)
- davantage de caméras de surveillance (jour = 56,8 %, nuit = 64,0 %)
- davantage de propreté et de nettoyage en ville (jour = 54,8 %, nuit = 46,8 %)

Les mesures préconisées concernent principalement la prévention situationnelle qui peut engendrer des effets indésirables sur la majorité des personnes ne ressentant aucune peur en sortant le soir. Ainsi des mesures destinées à dissiper une part des peurs des craintifs peuvent désécuriser d'autres catégories de population. En outre, les personnes qui courent objectivement le plus de risques en raison de leur mode de vie se trouvent être celles qui déclarent le moins de peur. Il ne faut donc pas sous-estimer l'aspect subjectif du sentiment de sécurité et veiller à promouvoir les mesures adéquates.

L'augmentation de la convivialité liée à l'ensemble de la démarche Agenda 21 et qui sera reprise dans le septième volet du développement durable, l'amélioration ciblée de l'éclairage public intégré au préavis Sécurité et l'amélioration de la propreté en ville qui fera l'objet d'un préavis lié au volet économique de l'Agenda 21, présenté par la Direction des travaux à éditer avant la fin 2005, ne peuvent qu'améliorer la situation.

### 3.3.2 Autres considérations

Des espaces verts de qualité et en nombre suffisant, font également partie des conditions cadres et sont traités dans un chapitre suivant de ce préavis. Comme la qualité de la formation ou encore la politique culturelle, la beauté du cadre de vie est un atout essentiel pour l'attractivité d'un lieu, au même titre qu'un équilibre un peu plus respectueux des ressources de la Ville en matière fiscale, ceci par une exploitation plus forte des tendances au retour en ville déjà exprimées dans le présent préavis.

Pour le reste et comme cela a déjà été affirmé précédemment, les Villes n'ont que des possibilités limitées d'agir sur les grands équilibres économiques. Dans les faits, les possibilités des Villes consistent en une meilleure répartition de l'habitat tendant à éviter de devenir une poche d'excessive pauvreté, à une recherche de personnes morales à forte valeur ajoutée ainsi que dans quelques créneaux spécifiques où elles peuvent avoir de l'influence.

Parmi ces créneaux spécifiques supplémentaires figurent incontestablement le tourisme, y compris le tourisme de congrès, sur lesquels les autorités politiques aussi bien par les infrastructures que par les événements créés, peuvent avoir une certaine influence. La création du Musée Olympique à Lausanne a été un facteur important de développement du tourisme de congrès et d'affaires dans notre ville. Les fédérations sportives et la politique culturelle y jouent aussi un rôle important. En créant plus systématiquement et de manière coordonnée des événements au centre ville et dans les quartiers, l'on peut encore développer quelque peu ce créneau. Mais les moyens pour développer l'ensemble de ces événements et pour coordonner la démarche aussi bien au niveau du marketing urbain que de notions comme les *city managers* ne peuvent pas être élaborés par la seule Ville. La collaboration des milieux économiques, et plus particulièrement commerçants, est indispensable dans un intérêt mutuel bien compris.

La Ville peut également tenter d'agir et elle l'a déjà fait de diverses manières par la Direction de la sécurité sociale et de l'environnement pour réinsérer dans le circuit les personnes marginalisées et plus particulièrement, vu les tendances générales décrites précédemment, celles à faible niveau de formation. Quelques mesures allant dans cette direction seront également développées dans un chapitre suivant.

#### 4. Tourisme et marketing urbain

##### 4.1 *Tourisme et congrès*

Selon la récente étude Rütter, le tourisme vaudois génère un chiffre d'affaires de Fr. 4,56 milliards pour 66% par des effets directs et pour 34% par des effets indirects. L'estimation montre également qu'il contribue à 8,6% de l'emploi cantonal global, soit 22'500 emplois à plein temps et qu'il participe pour 7,2% au PIB du canton, soit Fr. 2,3 milliards environ. Les extrapolations et les études affinées montrent que la région lausannoise participe à ce tourisme pour 34% de l'ensemble et même pour 38% des effets financiers. Comme le tourisme de la région lausannoise se concentre à 90% sur la seule Ville de Lausanne, on peut admettre que plus d'un tiers des effets financiers globaux sont générés sur celle-ci.

Cela signifie donc un peu plus de Fr. 1,5 milliard de chiffre d'affaires, environ 7500 emplois et une participation au PIB de Fr. 700 à Fr. 800 millions. De tels chiffres sont tout sauf négligeables. D'autre part, il est incontestable que dans ce domaine plus que dans d'autres, l'action des pouvoirs publics peut avoir une certaine influence. Le moteur généré par le développement du CIO au cours des années 70 et 80 avec la création du Musée Olympique, le statut de capitale olympique octroyé à Lausanne et la reconnaissance de Lausanne comme capitale administrative du sport, a incontestablement pesé dans le développement du tourisme lausannois, plus particulièrement dans le secteur du tourisme d'affaires.

C'est notamment pour cette raison que Lausanne se retrouve au troisième rang des villes suisses, juste après les deux villes dotées d'un aéroport qui de ce fait jouent dans une autre catégorie (Zurich et Genève). Divers indices montrent que ce potentiel n'est pas encore complètement exploité. A titre d'exemple, le secteur de la gastronomie dans le canton de Vaud a été reconnu jusque dans les très grands journaux américains. D'autre part, avec l'adhésion à l'espace Schengen, on peut s'attendre à une augmentation du nombre des touristes provenant des pays qui nécessitaient auparavant des visas spécifiques pour la Suisse en cas de visite de l'Europe. Enfin, outre le tourisme de congrès, un tourisme scientifique tend à s'organiser autour de l'EPFL dont le classement dans les écoles de réputation mondiale ne cesse de s'améliorer depuis quelques années et bien sûr de l'IMD, qui a toujours obtenu un classement dans les cinq meilleures écoles du monde de sa catégorie ces dernières années, obtenant parfois la première place et en 2005 la troisième place.

Cela implique que les infrastructures de la ville soient bien sûr de qualité et les progrès planifiés en matière de transports publics à l'intérieur de la ville ces prochaines années sont favorables. Néanmoins les centres de congrès eux-mêmes jouent aussi un rôle très important. L'EPFL est en train de développer sa capacité d'accueil de congrès, ce qui va d'une part améliorer les potentialités de cette institution, mais également tend à rendre encore plus difficile la gestion de celle de Beaulieu. Il est donc indispensable d'y cultiver des nouveaux créneaux et également d'entretenir de manière moderne les installations. Le manque de moyens financiers de ces dernières années n'a pas aidé à concrétiser pleinement cet objectif.

De nouveaux développements, compatibles avec les moyens des pouvoirs publics à notre époque, sont en cours. Il s'agit d'une part de la disparition de l'espace agricole tout au nord de la Foire mais sans abandonner les activités qui lui sont liées et, d'autre part, de la construction d'un hôtel sur le front Jomini. Ce deuxième projet améliorera la compétitivité du lieu de Foire et procurera des ressources financières bienvenues à la Fondation de Beaulieu par la location du terrain correspondant à la surface occupée. Pour la partie nord de Beaulieu, le droit de superficie sera rendu à la Ville afin que celle-ci puisse y promouvoir, avec l'aide de tiers, des logements de qualité à cet endroit où la vue sur la ville et le lac est exceptionnelle.

Les moyens actuels de Lausanne Tourisme pour la promotion de l'image de la ville dans le monde tendent à devenir insuffisants par rapport aux exigences de l'époque. Les moyens provenant de la taxe de séjour ne peuvent guère être augmentés.

##### 4.2 *Aspects événementiels et city manager*

Le nouveau festival de la BD (BD-FIL) est le résultat d'une collaboration exemplaire du milieu économique et des Autorités de la Ville. Cette stratégie a déjà été employée auparavant pour rétablir le dynamisme de la place commerçante lausannoise dans le secteur des fêtes de Noël. Les développements du marché de Noël seront poursuivis, voire étendus, ces prochaines années. Ils pourraient aller jusqu'à créer durant le mois de décembre un véritable événement de Noël ayant des répercussions touristiques comme cela est le cas dans quelques grandes villes françaises, notamment Strasbourg et Lyon.

Le rôle d'un *city manager*, issu des milieux économiques, consiste à organiser et coordonner les événements au centre ville, ceci bien sûr en interaction avec la Municipalité. Pour cela, des moyens financiers relativement importants sont nécessaires. Des études sont en cours en vue de déterminer des solutions adéquates pour 2007.

### 4.3 Marketing urbain – Réponse à la motion Bourquin

Rappel de la motion: Une motion du conseiller communal Jean-Christophe Bourquin propose la mise en place d'un marketing urbain lausannois. Elle a été prise en considération par votre Conseil le 11 juin 2002. Composée de deux parties, elle demande d'abord à la Municipalité de développer une politique d'information ciblée et coordonnée, contribuant à consolider l'identité lausannoise. Elle demande en outre de mettre en place à Lausanne un réseau de panneaux digitaux lisibles par les passants au centre ville et par les automobilistes aux entrées de Lausanne. Cette deuxième partie sera traitée dans un préavis répondant également à la motion de M. Jacques Pernet<sup>3</sup> «Des panneaux informatisés pour .... Informer!!», qui sera soumise au Conseil communal au cours du 2<sup>e</sup> semestre 2005.

Réponse à la motion: Pour rappel, le marketing urbain englobe la conception et la mise en œuvre d'un ensemble de mesures qui visent à améliorer l'attractivité de la ville. Les buts poursuivis sont notamment une croissance dans le domaine du tourisme, une augmentation du nombre des habitants et des entreprises ainsi qu'une plus grande attractivité de la ville en tant que lieu de rencontre et d'achats.

Diverses Villes dans notre pays ou à l'étranger ont choisi un thème particulier d'identification forte avec leur cité. Le thème est décliné de toutes les manières possibles et vise à pénétrer les esprits, au moins dans les milieux concernés, dans le but d'améliorer le tourisme et les affaires dans la ville en question. Il s'agit d'une véritable politique d'identification de la ville en question, soit au niveau Suisse, soit au niveau international. Dans cette optique, la Ville de Bienne a tout axé sur la notion de cité de la communication allant jusqu'à récupérer l'Office fédéral de la communication au passage. Pour Lausanne, la situation est plus complexe. Lausanne est incontestablement connue par le CIO et dans le rôle de capitale mondiale du sport et capitale olympique, mais elle ne s'identifie pas entièrement à cette seule notion. Lausanne est également de plus en plus reconnue au niveau mondial par la qualité de ses hautes écoles, IMD, EPFL et EHL notamment, sans négliger le rôle de l'Université, même si celle-ci est nettement moins connue au niveau planétaire.

Lausanne est également connue comme haut lieu culturel, notamment par le Ballet Bêjart. Lausanne est aussi réputée dans des milieux particuliers pour les nombreux prix et distinctions qu'elle a obtenus grâce à sa politique énergétique, des transports et de la durabilité. C'est ainsi que Lausanne a reçu la première médaille d'or européenne jamais décernée à une ville de plus de 100'000 habitants en la matière, l'*European Energy Award Gold*. Cette dernière a valu à Lausanne d'être invitée à San Francisco lors de la Journée mondiale de l'environnement de l'ONU consacrée à ce thème et d'avoir eu l'honneur de s'exprimer devant 50 maires de grandes villes américaines à l'occasion de la remise d'un prix américain du développement durable. Ces éléments attestent clairement que Lausanne est une cité en pointe dans le domaine de l'innovation et du développement durable.

La notion de marketing urbain, même si certains de ses actes sont plus forts que d'autres, doit dans le cas de Lausanne être diversifiée. La beauté du site et des paysages environnants peut également y jouer un rôle. C'est pourquoi la Municipalité a décidé de poursuivre ses réflexions. Le projet de marketing urbain devrait aboutir d'ici mi 2006. Il sera coordonné avec celui de Lausanne Tourisme et les milieux économiques. Un préavis sera présenté à cette époque, il devrait procéder à une synthèse concernant une promotion plus importante du tourisme, la notion de *city manager* et de développements événementiels et enfin celle de marketing urbain. Un montant de Fr. 80'000.– à prélever sur le Fonds du développement durable par la Municipalité sera nécessaire pour terminer cette étude. Le projet de marketing urbain s'appuiera de manière équilibrée et complémentaire sur les quatre piliers mis en évidence précédemment.

### 4.4 Partenariats internationaux, jumelages et réseaux de villes

De nombreuses Villes suisses ont compris l'intérêt de cette notion dans certaines situations. Ainsi, à l'occasion de la Journée mondiale de l'environnement, Zurich a offert un tramway zurichois à San Francisco, grâce à un sponsoring essentiellement privé. Ce tramway avec le slogan «Zurich, ville sœur de San Francisco» circulera toute l'année comme publicité économique, affective, touristique et permanente. L'initiative San Francisco–Zurich, issue des milieux de l'économie et des hautes écoles, a été adoptée par la Municipalité de Zurich en 2003. Elle comprend le sponsoring de projets et d'événements spécifiques qui contribuent à renforcer la relation entre San Francisco et Zurich et qui favorisent les échanges de connaissances et d'expériences. Face à ce type de démarche, Lausanne n'a qu'une réponse depuis des années: En tant que capitale olympique, Lausanne ne se jumelle avec personne.

Cette doctrine historique, rappelée en 1989 dans la réponse municipale à une interpellation concernant l'opération villages roumains<sup>4</sup>, doit incontestablement être nuancée au profit notamment de réseaux ou de projets communs forts, d'autant plus

<sup>3</sup>BCC 2004-2005, T. I (N° 9), pp. 934 ss.

<sup>4</sup>BCC 1989, pp. 1175 ss.

qu'aucune demande formelle du CIO en la matière n'a jamais été émise. Il n'est bien sûr pas question que Lausanne développe un projet commun fort avec une ville ayant déposé un dossier de candidature non encore traité par le CIO.

A titre d'exemple, aux Etats-Unis, San Francisco est la ville leader en matière de développement durable. Le rôle de Lausanne, pour l'instant à la pointe dans ce domaine en Europe, peut fournir l'occasion de collaborations fructueuses. Dans un autre domaine, Paris a en commun avec Lausanne la technologie des métros automatiques de type m2 à Lausanne, M14 et bientôt M1 à Paris.

En sa qualité de capitale olympique, Lausanne fait de plus en plus l'objet de demandes en provenance de villes et de régions de la République populaire de Chine. Un groupe de travail est en voie de création en collaboration avec le Canton et avec une agence spécialisée dans le but d'un traitement adéquat de ces demandes et d'une meilleure diffusion des informations auprès des nombreux organismes concernés. Par ailleurs, dans l'optique de mieux valoriser son statut de capitale olympique et de développer des échanges utiles sur des sujets d'intérêt mutuel bien ciblés, la Municipalité envisage de participer au développement réel d'un futur «réseau de villes olympiques».

A une échelle plus modestement régionale, des collaborations sont en examen avec l'axe Dijon–Besançon–Belfort–Strasbourg du futur TGV en construction de l'autre côté du Jura. La participation à un réseau métropolitain de villes situées sur cette ligne ouvrirait des occasions intéressantes de collaboration dans divers domaines. Ces réflexions seront affinées durant les prochains mois et développées à l'occasion du préavis sur le *city manager* et le marketing urbain qui devrait être édité au milieu 2006 et déjà évoqué.

Tout ce qui précède montre qu'il est prévu de s'appuyer avant tout sur un fonctionnement en réseau dans lequel des opérations de partenariat plus pointues sur des thèmes spécifiques sont proposées.

## **5. Aide aux développements et implantations économiques**

La Ville n'a pas été inactive ces vingt dernières années dans ce domaine. Dès 1986 quelques crédits ont été affectés à des promotions économiques. En 1991, c'était l'Office de relations et de coordination économiques qui était mis sur pied pour être ensuite intégré à la Corel dès 1998. Par le préavis 242 du 2 mai 1997<sup>5</sup>, la Ville souscrit à la Fondation pour l'innovation technologique créée en 1991 et décide par ailleurs de se doter d'un fonds de Fr. 1,5 million pour promouvoir la valorisation du télé-réseau. Le préavis 101 instaure un fonds de capital risque de Fr. 500'000.– et l'institution d'un prix Lausanne Entreprendre, dit prix ayant été régionalisé en 2003. La Ville a également apporté Fr. 250'000.– au capital de la Fondation Georges Aegler qui a pour but le développement du microcrédit en Suisse romande. Elle a enfin consenti ponctuellement et de manière régulière des soutiens financiers plus modestes à d'autres institutions ou projets.

### *5.1 Soutien à la Fondation pour l'innovation technologique (FIT)*

La FIT est constituée de partenaires qui s'engagent à apporter chacun une contribution de Fr. 50'000.– par an pour une période d'au moins 3 ans. Elle a soutenu à ce jour plus de 30 projets ciblant un segment peu alimenté tant par les circuits traditionnels que par les autres acteurs financiers. Ce créneau est pourtant essentiel afin que la future entreprise puisse à ce stade se constituer et acquérir une véritable assise du produit technologique qu'il s'agira par la suite de commercialiser. La FIT a pour but de soutenir la création et le développement d'entreprises aux produits technologiques innovants et présentant de grandes chances de faisabilité technique et économique. Son bilan encourageant témoigne de l'utilité d'outils de ce type visant à retenir les énergies créatrices issues des hautes écoles lausannoises en leur proposant des occasions d'appliquer et de commercialiser les résultats de leurs recherches. Aujourd'hui, le soutien à la FIT a été versé par les SIL grâce au préavis 242 sur la modernisation et l'adaptation des infrastructures du télé-réseau en vue de l'introduction de nouveaux services à la clientèle. Incontestablement, les buts de la FIT ne sont pas aussi restreints que la seule valorisation du télé-réseau. C'est pourquoi, dès 2006, la Municipalité vous propose pour une nouvelle période de 6 ans de participer au capital de la FIT, mais cette fois-ci par le Fonds du développement durable, par un montant de Fr. 300'000.– sur 6 ans représentant une somme de Fr. 50'000.– par an.

### *5.2 Aide à l'implantation d'entreprises*

Cette fonctionnalité est depuis quelques années réglée par Lausanne Région. De plus, un certain nombre d'exemptions fiscales sont octroyées par le Canton lorsqu'il s'agit d'entreprises qui s'implantent dans la région pour permettre de mieux

---

<sup>5</sup>BCC 1997, T II (N° 12), pp. 14 ss.



réaliser ladite implantation. Ces deux systèmes ne couvrent toutefois pas tous les cas possibles. Lorsque, par exemple, une entreprise a déjà son siège dans le canton de Vaud et prévoit un agrandissement de ses activités par la construction d'un nouveau site, elle se trouve à nouveau en situation d'examiner des lieux extérieurs au canton. L'entreprise étant déjà implantée dans le canton de Vaud, son extension ne peut alors pas faire l'objet d'une aide fiscale alors qu'une implantation extérieure au canton le peut souvent.

Au cours de ces dix dernières années, il s'est présenté quelques autres situations où l'implantation d'entreprises ne pouvait pas se faire sans une aide de la Ville, mais où aucune rebrique budgétaire n'était disponible. Dans les faits, cela a conduit la Municipalité à ne pas entrer en matière. Néanmoins, des emplois à valeur ajoutée et l'implantation d'entreprises auraient pu justifier une aide modeste du type de celle octroyée aux fédérations sportives, par exemple sous la forme d'un loyer payé pour une année ou pour quelques mois.

Aujourd'hui, à une époque où les managers des entreprises sont formés de manière de plus en plus agressive, les seuls critères d'exemption fiscale ne sont pas toujours suffisants et le cas des extensions d'entreprises déjà évoqué existe. Afin de ne pas se trouver démunie dans de telles situations, la Municipalité a d'une part décidé de prévoir sous le poste 365 du SEGRE un montant de Fr. 100'000.– par an pour d'éventuelles situations de ce type et, d'autre part, de proposer à votre Conseil le virement d'un montant de Fr. 500'000.– du Fonds du développement durable à un fonds à disposition de la Municipalité pour favoriser l'implantation d'entreprises sur territoire lausannois en refusant toutefois de se livrer à une surenchère par rapport à d'autres Communes du canton de Vaud. En cas d'utilisation de ces fonds, des indications seront fournies à la Commission de gestion l'année qui suit l'utilisation du fonds en question. Il n'est pas certain que ce fonds soit utilisé rapidement, mais à une époque d'évolution des habitudes en la matière, la Municipalité trouverait dommage de perdre des implantions dans les créneaux qu'elle recherche, à savoir des emplois à forte valeur ajoutée et des entreprises à rendement fiscal intéressant. C'est pourquoi la Municipalité propose la création d'un fonds pour l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois, doté d'un montant initial de Fr. 500'000.–. Si le versement de sommes de plus de Fr. 100'000.– à ce fonds à partir du Fonds du développement durable devra faire l'objet d'une décision du Conseil communal, la Municipalité garde la possibilité, si le disponible du fonds spécifique est suffisant, de verser des montants supérieurs à Fr. 100'000.– par cas.

## **6. Actions dans le domaine de la formation, de l'apprentissage et de la réinsertion**

### *6.1 Rappel des actions déjà entreprises et situation générale*

En substitution du Canton, dont c'est aujourd'hui une tâche constitutionnelle, mais ce n'était pas le cas à l'époque où la Municipalité a pris ces mesures, la Ville a doté d'un budget annuel de plus de Fr. 3 millions la communauté d'intérêt pour la formation élémentaire des adultes. Celle-ci vise à lutter contre l'exclusion de personnes marginalisées sur le plan social ou professionnel, notamment par des actions de formation et d'apprentissage du français. La Ville soutient également l'association «Bourse du travail» qui intervient notamment pour la formation en économie domestique des femmes migrantes ainsi que pour l'encadrement des aides ménagères. La Fondation lausannoise d'aide par le travail prend notamment à sa charge des frais de formation ou de dépenses liées à l'exercice d'une profession. Elle a consenti en 2003 environ Fr. 115'000.– de prêts et Fr. 35'000.– de dons. La Ville apporte aussi sa contribution à plusieurs entités en matière d'aide professionnelle aux personnes souffrant d'handicaps physiques ou mentaux. Enfin, elle octroie de modestes subventions à l'association des demandeurs d'emplois, celle de défense des chômeurs et chômeuses ainsi qu'à Mode d'emploi (anciennement SOS travail).

Comme la Municipalité l'a indiqué précédemment, la société tend à marginaliser les élèves dont le parcours scolaire n'est pas jugé suffisamment bon pour leur permettre une entrée en apprentissage. De plus, le nombre des places d'apprentissage est aujourd'hui notoirement insuffisant. Cela est dû à des causes diverses comme notamment la conjoncture, le sentiment des patrons que les jeunes sortant de la formation scolaire n'ont pas un niveau suffisamment adéquat ou encore le rejet par diverses branches professionnelles des normes toujours plus lourdes et perfectionnistes que la Confédération impose pour valider des formations en apprentissage, ce dernier élément semblant actuellement jouer le rôle le plus déterminant des trois. Face à ces problèmes, de nouvelles mesures sont nécessaires. A titre expérimental, la Ville va soutenir ou proposer de soutenir diverses mesures dans ce domaine. Incontestablement les personnes sans formation professionnelle tendent à entrer dans le quart monde dont elles sont parfois d'ailleurs issues suivant leur famille d'origine. Les jeunes, condamnés à l'aide sociale et au non-travail sinon à d'éventuels petits boulots, subissent également des risques supplémentaires de démotivation pouvant conduire soit à succomber à des fléaux comme la drogue ou l'alcoolisme, soit encore à adopter des comportements violents et répréhensibles face à la société. Enfin, la Municipalité vient de charger le service du personnel de déterminer les conditions nécessaires à une augmentation significative des apprentis dans l'Administration communale dès mi-2006.

### 6.2 *Projet préapprentissage*

Selon les possibilités, l'Administration communale s'engage à accueillir cinq jeunes pour une période de formation d'une année à titre de préapprentissage. La coordinatrice de l'apprentissage assure l'engagement administratif de ces jeunes. Rémunérés à hauteur de Fr. 600.– par mois, ces jeunes seraient rattachés en principe auprès des services techniques de la Commune. Le projet se conçoit bien sûr en augmentation des effectifs des apprentis. Le SPeL se charge de l'encadrement administratif des préapprentis, notamment en cas de problème de discipline. Pour chaque préapprenti, la charge financière est estimée comme suit:

- Rémunération annuelle d'un préapprenti: Fr. 7200.–.
- Tâches d'encadrement professionnel d'un préapprenti: environ 2 à 3 heures par semaine, pour une charge salariale correspondante d'environ Fr. 6000.– par an et par préapprenti.
- Des frais d'équipement d'environ Fr. 10'000.– destinés à couvrir les besoins de l'ensemble du projet sont à prévoir.

La Municipalité propose d'adopter ce projet pour une durée de 6 ans en visant, selon les possibilités, la cible de 5 places de préapprentissage par année. Dans cette optique, un crédit global de Fr. 400'000.– vous est proposé pour cette période. Il devrait permettre de couvrir la formation des cinq jeunes en préapprentissage pendant la période de 6 ans concernée.

### 6.3 *Partenariat Ville de Lausanne-SIC pour l'encouragement à la formation professionnelle*

D'entente avec la Société industrielle et commerciale (SIC), la Ville s'engage dans un partenariat ayant pour modèle le prix pour la formation professionnelle que ladite SIC a mis sur pied. Celle-ci récompense une entreprise qui a manifesté un effort particulier de formation en prenant à sa charge une partie de la rémunération d'un apprenti à hauteur de Fr. 300.– par mois. A ces montants, s'ajoutent, selon la pratique de la SIC, Fr. 500.– à titre de récompense pour chaque apprenti ayant complété avec succès sa formation. La Ville s'engage à prendre à sa charge des apprentissages selon des modalités qui seront précisées par contrat. Un comité conjoint se chargera de sélectionner les entreprises et les apprentis à récompenser. La SIC accepte naturellement que l'enveloppe financière de la Ville soit réservée à une entreprise et à des apprentis domiciliés sur le territoire de la commune de Lausanne. En la matière, la Municipalité propose à votre Conseil d'admettre un engagement sur six années ainsi que les engagements résiduels pour les années 7, 8 et 9 en cas d'abandon du projet après l'année 6. Pour des cycles d'apprentissage de 4 années de formation, un montant total de Fr. 89'400.– prélevé sur le Fonds du développement durable est nécessaire pour une telle opération, comme le montre le tableau suivant.

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8	Année 9	Prix fin d'appren- tissage	Total
Entreprise/apprenti 1	3'600	3'600	3'600	3'600						500	14'900
Entreprise/apprenti 2		3'600	3'600	3'600	3'600					500	14'900
Entreprise/apprenti 3			3'600	3'600	3'600	3'600				500	14'900
Entreprise/apprenti 4				3'600	3'600	3'600	3'600			500	14'900
Entreprise/apprenti 5					3'600	3'600	3'600	3'600		500	14'900
Entreprise/apprenti 6						3'600	3'600	3'600	3'600	500	14'900
Total	3'600	7'200	10'800	14'400	14'400	14'400	10'800	7'200	3'600	3'000	89'400

La Municipalité vous propose de soutenir un nouvel apprenti par année suivant ces modalités pendant la période de 6 ans concernée et demande donc un crédit de 90'000 francs.

### 6.4 *Swiss Design Center*

Le Swiss Design Center, présent à Lausanne depuis le 1<sup>er</sup> février 2001, s'efforce de valoriser le savoir faire de notre région dans le domaine du design industriel, graphique ou web. Il opère en particulier comme pépinière de jeunes entreprises en phase de démarrage en leur proposant des surfaces de bureau, soit neuf locaux au total. La Ville de Lausanne a parrainé par le passé à hauteur de Fr. 4000.– par an ce centre, qui héberge aujourd'hui plusieurs jeunes sociétés en développement. Le Swiss Design Center bénéficie aussi du soutien de la CVCI, du Centre patronal, du Swiss design SA ainsi que de Lausanne Région, cette dernière à hauteur de Fr. 5000.– pour l'année 2005. L'expérience de SDC confirme un constat que la promotion économique de Lausanne Région a eu l'occasion de souligner par ailleurs. Les prix de location ont parfois un effet dissuasif pour des jeunes entrepreneurs qui peuvent ainsi devoir renoncer ou reporter le démarrage de leur projet d'entreprise. Le SDC propose ses locaux pour un loyer de Fr. 1100.– par mois, toutes taxes comprises, pour des non start-up, et

pour Fr. 890.– par mois pour des start-up. Les jeunes sociétés avec peu de moyens seraient disposées à payer des loyers de Fr. 500.– par mois au maximum. Il est proposé que la Ville renouvelle son partenariat avec le Swiss Design Center en le transformant toutefois en soutien indirect envers les jeunes entreprises, ceci en prenant en charge une part du loyer. Cet appui contribuerait à consolider la viabilité du SDC tout en bénéficiant directement aux petites entreprises en démarrage. Ce soutien couvrirait deux parmi les neuf bureaux disponibles, pour une durée de 3 ans. La charge financière à imputer au Fonds du développement durable serait ainsi de 2 x Fr. 400.– par mois sur 3 ans, soit un total de Fr. 28'800.–.

## 7. Réponse à diverses propositions issues de Quartiers 21

### 7.1 *Projet PA-ULVP2: mettre en valeur la nature en ville*

La Municipalité a déjà évoqué dans le présent préavis les problèmes liés aux conditions cadres, que ce soit dans le domaine de la propreté, du logement, du cadre de vie et de sa préservation par exemple. Une tendance importante, poussant les citoyens à quitter la ville est le ressenti de lieux de vie déshumanisés. Le projet 3000 logements et diverses réflexions du PGA autour de la qualité de vie en ville, notamment dans le domaine des transports, se préoccupent de cette situation. Le PGA prévoit également le maintien ou le renforcement de diverses zones vertes en ville, notamment dans ce but. Un certain nombre de valorisations plus locales de la nature en ville sont également possibles et, conformément aux objectifs précédents, souhaitables. Le projet issu du groupe de consensus de Quartiers 21 vise à arboriser la ville le mieux possible et propose comme objectifs:

1. mettre en réseau des espaces verts afin de garantir le déplacement de la faune et favoriser la bio-diversité;
2. jouer sur des séquences de plantations variées le long des cheminements en les différenciant en fonction des lieux et des altitudes, y compris par des arbres fruitiers;
3. favoriser les entretiens plus extensifs et donner plus d'espace afin que la végétation puisse s'exprimer dans la ville (planter des arbres le plus loin possible des façades);
4. favoriser les essences indigènes et éviter les espèces envahissantes (selon recommandation de l'OFEFP);
5. favoriser la biodiversité;
6. développer des plantages dans des espaces résiduels ou rendus à la nature par la diminution de la largeur de la voirie;
7. s'inspirer des principes de gestion de l'environnement en ce qui concerne la perméabilisation des sols et des écosystèmes à établir.

#### 7.1.1 Problématique générale

A ce jour, FoDoVi, Parcs et promenades et Assainissement ont mis en application toute une série d'actions en faveur des réseaux écologiques en relation avec les missions de chaque service. Il faut rappeler que l'amélioration du réseau écologique se fait chaque fois que l'on peut l'appliquer et que normalement, tous les projets soupèsent les conséquences sur le milieu environnemental de la ville voire de la région. De tels projets liés à ce thème peuvent être envisagés dans le cadre de Quartiers 21.

En plus des parcs, promenades et zones vertes en tout genre, le Service des parcs et promenades gère une dizaine de milliers d'arbres d'avenues. Le choix des essences de ces arbres est déterminé par une série de critères.

Le service en question applique depuis 1991 la gestion et l'entretien des différents espaces verts de la ville selon des principes développés en son sein. Il s'agit notamment d'augmenter la diversité et la richesse d'espaces verts dans la ville par une augmentation des surfaces extensives. Pour cela des plans d'entretien, une formation du personnel, une information de la population et un suivi scientifique de certaines parcelles sont notamment élaborés. Le Service des parcs et promenades tient compte des recommandations de l'OFEFP et plante les espèces indigènes ou remplace des plantes horticoles à moindre valeur écologique partout où cela est possible.

Depuis 1986, le Service des parcs et promenades a aménagé 5 parcelles de plantages localisées dans différents quartiers densément habités de la cité. Les plantages sont des ensembles de petits potagers communautaires mis à disposition des habitants des quartiers. Il s'agit de regagner du terrain pour le jardin dans la ville en installant des lopins potagers sur les parcelles libres en attente d'être construites ou encore sur des terrains interstitiels. Actuellement cela occupe au total une surface d'environ 6700 m<sup>2</sup> et permet à près de 180 lausannois de disposer d'un petit lopin de terre à deux pas de chez eux. Plusieurs pistes de développement des plantages sont possibles. Diverses idées dans l'ensemble des quartiers de la ville existent à l'état d'avant-projet.

### 7.1.2 Projets proposés

- a) Réalisation de mesures concrètes améliorant le maillage écologique, par exemple revitalisation de cours d'eau, passage de la petite faune au travers de maillages existants, densification de plantations existantes. La Municipalité propose d'affecter Fr. 300'000.– à divers petits projets de ce type sur une période de 3 ans.
- b) Campagne de plantation d'espèces indigènes augmentant la diversité de la faune, notamment aidée par des interventions ciblées avec participation possible des habitants du quartier ou des classes d'école lors de la plantation. Le coût approximatif de ce genre d'opération varie entre Fr. 15'000 et Fr. 60'000.– selon le lieu, l'importance du projet ainsi que la complexité. La Municipalité propose d'affecter Fr. 150'000.– à divers projets de ce type ces trois prochaines années.
- c) Création de nouveaux plantages dans les quartiers d'habitation et sensibilisation de propriétaires voisins à adhérer à cette pratique sur leurs domaines. En fonction du lieu et de la complexité des travaux, le coût varie entre Fr. 30'000 et Fr. 60'000.– par an. La Municipalité propose d'affecter Fr. 150'000.– à des projets de ce type ces trois prochaines années.

Le règlement du développement durable permet déjà le financement d'un tel projet, aucune modification réglementaire n'est nécessaire.

### 7.2 *Projet PA-VEC-8 « Vie économique et culturelle: animation nocturne »*

L'objectif de dynamisation de la vie économique et culturelle dans les quartiers dépasse la question spécifique de l'animation nocturne. Il s'agit ici également d'améliorer les conditions d'exercice et de promotion de l'activité commerciale dans les quartiers.

Les sous-thèmes suivants sont recensés :

- Les horaires d'ouverture nocturnes des commerces.
- La gratuité des transports lors d'ouvertures nocturnes ou autres manifestations.
- Les mesures envisageables pour améliorer les conditions d'exercice et de promotion de l'activité commerciale.

#### 7.2.1 Position de la Municipalité

L'accord cadre entre les milieux commerçants lausannois et les syndicats répond à toutes les propositions en matière de nocturnes. Certes, trois nocturnes seront autorisées en décembre, mais le reste de l'année, c'est le samedi entre 17 et 18 heures qui a été privilégié.

Par contre, la réponse de la Municipalité à la motion Zamora étendra considérablement les possibilités d'ouverture des commerces de moins de 100 m<sup>2</sup> à vocation essentiellement alimentaire que ce soit le soir jusqu'à 22 heures ou le week-end.

En ce sens, la préoccupation évoquée trouve une réponse partiellement favorable.

La nouvelle communauté tarifaire implique que toute gratuité soit financée par une indemnisation négociée.

Quant au troisième thème, il sera englobé dans la réflexion annoncée pour mi-2006 avec effet en 2007 sur le marketing urbain, le tourisme et le *city manager*. Dans cette optique, l'étude portera également sur le financement possible d'animations spécifiques des quartiers.

### 7.3 *Projet VEC-9 « Vie économique: rassembler et diffuser les ressources et les informations »*

Objectif: Soutenir le rôle des commerçants de quartier et les valoriser en tant que relais de la vie de chacun.

Cette préoccupation sera également étudiée dans le cadre du projet de *city manager*. Dans le cadre du septième volet de l'Agenda 21, à paraître au printemps 2006, la Municipalité étudiera la possibilité de faire davantage transiter des informations communales par le biais des commerces de quartier (affichage par exemple). Dans ce même cadre, lorsque des maisons de quartier ou des structures proches existent ou viendraient à exister, des informations ou des partenariats concernant les commerces du quartier pourraient être développés. Ce sujet sera repris, sous cet angle, dans le cadre de la septième partie de l'Agenda 21 dont le thème sera « Vivre ensemble, participation dans les quartiers et conclusion de l'Agenda 21 ».

## 8. Modification du Règlement du Fonds du développement durable

Le volet économique du développement durable nécessite l'ajout de deux dispositions à l'article 1<sup>er</sup> A.

- y) des aides à la formation professionnelle de jeunes lausannois;
- z) des aides spécifiques à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois.

## 9. 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° 2005/53 de la Municipalité, du 1<sup>er</sup> septembre 2005;  
où le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide:*

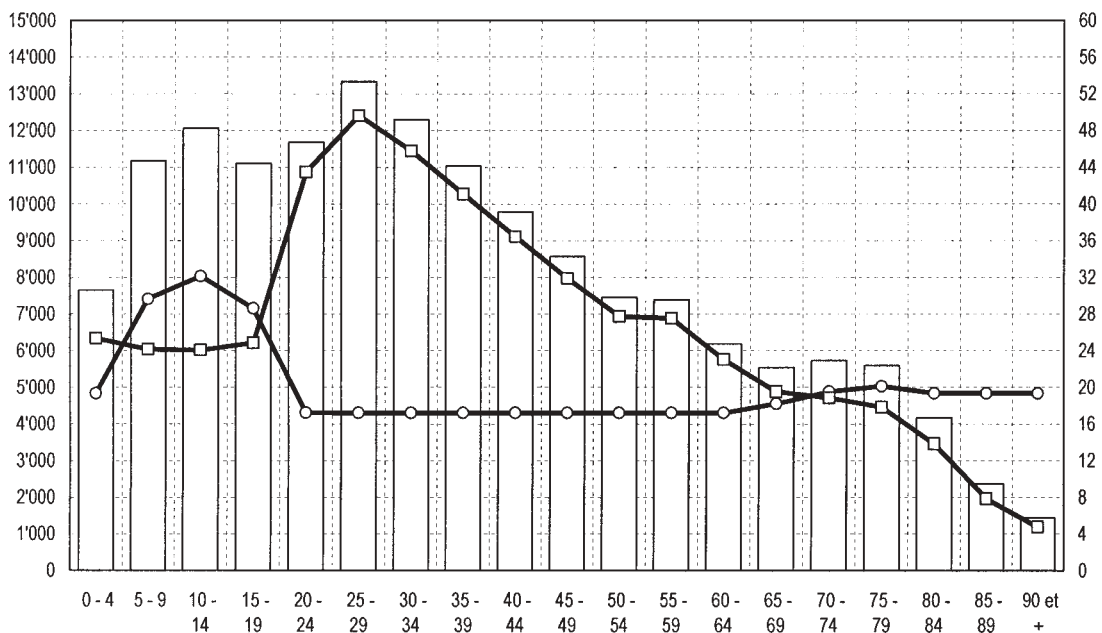
1. d'approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine économique;
2. de compléter le Règlement du Fonds du développement durable par l'article 1<sup>er</sup> A, lettres:
  - y) des aides à la formation professionnelle de jeunes lausannois;
  - z) des aides spécifiques à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois;
3. d'approuver le prélèvement des crédits suivants sur le Fonds du développement durable:
  - Fr. 80'000.– pour le marketing urbain;
  - Fr. 300'000.– pour la Fondation pour l'innovation technologique (FIT);
  - Fr. 500'000.– destinés à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois;
  - Fr. 400'000.– pour le projet préapprentissage;
  - Fr. 90'000.– pour le partenariat Ville de Lausanne-SIC pour l'encouragement à la formation professionnelle;
  - Fr. 28'800.– pour le projet Swiss Design Center;
  - Fr. 600'000.– pour le projet mettre en valeur la nature en ville;
4. d'accepter la réponse de la Municipalité à la motion Bourquin concernant le marketing urbain.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic:  
Daniel Brélaz

Le secrétaire:  
François Pasche

Annexe 1

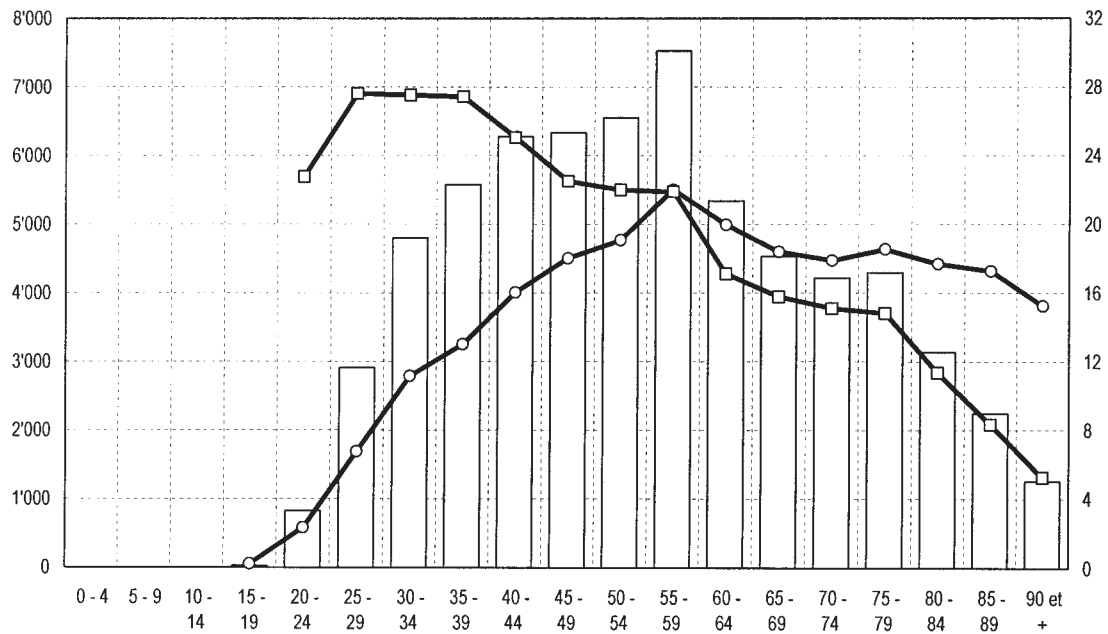


Source: Comptes de l'exercice de la Ville de Lausanne 2003 et Contrôle des habitants, calculs propres

Estimation des coûts nets par habitant et par classe d'âge  
d'après la classification fonctionnelle des comptes, et habitants à Lausanne, en 2003

*barres*: total des charges par classe d'âge, en millions de francs, échelle de droite  
*courbe en gris avec cercles*: charges par habitant de chaque classe d'âge, en francs, échelle de gauche  
*courbe en noir avec carrés*: nombre d'habitants de chaque classe d'âge, échelle de gauche

## Annexe 2



Sources: Fichiers SICC / ACI 2001, calculs propres

Impôts sur le revenu et la fortune par habitant et par classe d'âge,  
et nombre de contribuables à Lausanne, en 2001

*barres: total des impôts sur le revenu et la fortune par classe d'âge, en millions de francs, échelle de droite*  
*courbe en gris avec cercles: impôts sur le revenu et la fortune par habitant des classes d'âge, en francs, échelle de gauche*  
*courbe en noir avec carrés: nombre de contribuables de chaque classe d'âge, échelle de gauche*

Annexe 3



Source: Fichiers SICC / ACI 2001, calculs propres

Rendement fiscal brut du territoire urbain de Lausanne, en francs par m<sup>2</sup>, en 2001



*Rapport*

Membres de la commission: M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur, M<sup>me</sup> Alma Bucher (VDC), M. Yves-André Cavin (Rad.), M<sup>me</sup> Céline George-Christin (POP), M. André Mach (Soc.), M. Pierre Santschi (Les Verts), M<sup>me</sup> Graziella Schaller (Lib.), M. Gianni John Schneider (Soc.), M<sup>me</sup> Michelle Tauxe-Jan (Soc.), M. Marc Vuilleumier (POP).

Municipalité: M. Daniel Brélaz, syndic.

**Rapport photocopié de M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur:** – La commission s’est réunie à deux reprises:

1. le 30 novembre 2005, dans la composition suivante: Marc-Olivier Buffat, président et rapporteur (Rad.), Alma Bucher (VDC), Yves-André Cavin (Rad.), André Mach (Soc.), Pierre Santschi (Les Verts), Graziella Schaller (Lib.), M. Gianni John Schneider (Soc.), Michelle Tauxe-Jan (Soc.), Marc Vuilleumier (POP), en remplacement de M<sup>me</sup> Andrea Egli;
2. le 18 janvier 2006, dans la composition suivante: Marc-Olivier Buffat, président et rapporteur (Rad.), Alma Bucher (VDC), Yves-André Cavin (Rad.), Céline George-Christin (POP), en remplacement de M. Marc Vuilleumier, André Mach (Soc.), Pierre Santschi (Les Verts), Graziella Schaller (Lib.), Michelle Tauxe-Jan (Soc.), absent: Gianni John Schneider (Soc.).

Pour les deux séances, la Municipalité était représentée par M. Daniel Brélaz, syndic, accompagné pour l’Administration de M. Jean-Pierre Allaman, chef du Service des études générales et des relations extérieures (SEGRE), et M<sup>me</sup> Françoise Chappuis, coordinatrice du développement durable que nous remercions pour les notes de séance qu’elle nous a communiquées.

*1. Objet du préavis*

Il s’agit d’un préavis d’intention relatif à la 6<sup>e</sup> partie des options définies par la Municipalité dans le cadre d’Agenda 21 en matière de développement économique durable. C’est un préavis «colonne vertébrale» (M. Daniel Brélaz, syndic), lié aux autres propositions de la Municipalité faisant l’objet d’autres préavis, comme par exemple le préavis de 3000 logements, entretien 2006, ou le préavis relatif à la sécurité, qu’il complète également.

Les autres préavis sont annoncés: l’un concernant le marketing (SIC) urbain, de même que le dernier volet d’Agenda 21 destiné à répondre aux questions issues des conférences de consensus Quartiers 21.

Les mesures envisagées visent au maintien et au retour en ville tant des habitants que des commerces et des entreprises. Il est également rappelé que les projets et mesures prises dans le cadre du PALM (Projet d’agglomération

Lausanne-Morges) pourraient également avoir des effets importants dans la réalisation des objectifs du préavis.

Dans ce préavis, la Municipalité propose également quelques pistes pour tenter de ne pas laisser en marge les jeunes peu ou pas formés professionnellement et contribuer ainsi au maintien de l’équilibre social.

Enfin, ce préavis entend répondre à la motion Bourquin sur le marketing urbain ainsi qu’à un certain nombre de propositions issues des groupes de consensus Quartiers 21.

*2. Economie*

Un commissaire déplore que le préavis n’intègre pas suffisamment l’économie dans les deux autres piliers du développement durable, soit l’environnement et le social, dans l’optique d’un avenir préservé pour la planète. Il relève que la question des coûts externes n’est pas abordée, pas plus que la fiscalité écologique.

Il est rappelé que la notion des trois piliers de développement durable a fait l’objet du chapitre premier du préavis Agenda 21 (rapport préavis 1155/2000). Quant à la fiscalité écologique le manque de base légale cantonale ou fédérale rend un développement juridique de ce type de fiscalité impossible, en l’état.

Il est également relevé que la présence du CIO et des fédérations sportives est un aspect important de l’économie lausannoise et du «marketing» urbain. Quant au sport individuel, il fera l’objet d’un préavis spécifique «plannisport» très attendu...

Certains commissaires regrettent également que le développement de l’activité commerciale et économique au centre de Lausanne ne soit pas facilité par des mesures en matière de parking au centre ville.

Quant aux macarons entreprises, M. Brélaz rappelle que la décision du Tribunal administratif a donné tort à la Ville de Lausanne et que dans la mesure où cette décision remettait en cause tout le système des «macarons entreprises», la Ville a décidé de recourir au Tribunal fédéral; aucune décision n’est tombée à ce jour.

*2.2 Situation économique du marché lausannois*

Le préavis indique que 20% des entreprises fournissent 80% des emplois. Les gros employeurs publics sont le CHUV et la Ville de Lausanne ou encore La Poste. Dans le secteur privé, Philip Morris et quelques géants de l’alimentation ou bancaires sont les plus importants pourvoyeurs de l’emploi local. A la demande des commissaires, un tableau est annexé au présent rapport. La protection des données interdit de communiquer le nombre d’emplois par raison sociale. Ce tableau différencie les établissements en fonction de leur autonomie même s’ils appartiennent à une même société.

La Ville de Lausanne maintient des relations suivies avec l'IMD. Elle a récemment renforcé ses liens avec l'EPFL en organisant diverses rencontres.

Un commissaire s'inquiète également de la baisse de fréquentation du marché du centre ville (mercredi et samedi matin) et demande quelles sont les possibilités d'intervenir pour le redynamiser. M. le syndic estime que la baisse de fréquentation voire la baisse de l'offre n'est pas clairement définie. Des études seront faites dans ce sens.

### 2.3 Particularités fiscales lausannoises

A la question de savoir à quoi correspond la limite de 31'000 habitants au titre du facteur population dans le calcul de la péréquation intercommunale, M. le syndic répond que ce facteur a été introduit dans la dernière péréquation financière intercommunale par le moyen d'une fonction logarithmique qui permet de lisser les écarts entre les communes. Quant aux effets liés à la répartition des tâches, il a été demandé, en référence à l'annexe 3 du rapport-préavis si une carte du rendement fiscal brut existait au niveau régional et non plus uniquement sur le territoire de la ville de Lausanne. Vérifications faites, cette donnée n'a pas été calculée par le SCRIS. Une indication plus générale sur la distribution de l'impôt figure dans le cahier du SCRIS, section Lausanne dont l'extrait est joint au présent rapport.

Par ailleurs, le rendement fiscal n'est pas forcément le seul paramètre. Il convient également d'intégrer la surface consommée par habitant ainsi que le coût engendré par ceux-ci (coût administratif, aménagement, aides diverses, etc.). S'agissant des coûts scolaires, le DEJE a conservé certains coûts marginaux tels que coût administratif, entretien des bâtiments, conciergeries et divers.

S'agissant des investissements de la Confédération en matière de trafic d'agglomération, les précisions obtenues permettent de dire qu'elles devraient concerner les mesures d'accompagnement du réseau 08 des tl et, à plus long terme, des projets tels que le PALM (Plan d'agglomération Lausanne-Morges).

La problématique des personnes âgées est évoquée par différents commissaires. Elle n'est guère prise en compte dans le préavis de 3000 logements et pas plus dans le présent préavis. Même si les personnes âgées souhaitent d'une manière générale rester à leur domicile, la disparition de certaines structures de proximité (épicerie, poste, soins, etc.) peut avoir des effets très négatifs pour leurs conditions de vie. Des appartements sécurisés et intégrés dans un ensemble de logements seraient une solution. Certains commissaires s'opposent à ce que la Ville de Lausanne intervienne pour la création d'habitats sécurisés «de luxe» spécifiquement pour des personnes à haut rendement fiscal, initiative qui relèverait du domaine de l'initiative privée selon eux. Pour M. le syndic, ce thème relève de la compétence cantonale voire fédérale compte tenu des coûts engendrés par la prise en charge de cette problématique.

### 2.3.3 Structure des contribuables lausannois

Un commissaire relève que ce sont les habitants âgés de 50 à 79 ans qui assurent proportionnellement les meilleurs apports aux finances de la collectivité communale. La réponse réside, selon M. le syndic, dans le système de répartition des tâches avec le Canton et la Confédération.

### 2.3.4 Rendement fiscal par quartier et par m<sup>2</sup>

M. le syndic précise que le mode de calcul de ce rendement par m<sup>2</sup> est un rendement brut, sans tenir compte de subventions accordées pour les places parcomètre et pour la gestion des macarons, les coûts sont quasiment couverts par les recettes.

### 3. Implication politique

Les chiffres 3.1. et 3.2 ne suscitent pas de remarques ou de questions complémentaires.

### 3.3 Cadre et conditions de vie

M. le syndic a rappelé que le thème de la sécurité fera l'objet d'un préavis à venir comme déjà dit ci-dessus. (Réd. : il est actuellement à l'étude.)

### 4. Tourisme et marketing urbain

Un commissaire insiste sur l'importance de la traduction des pages internet. M. le syndic assure que des efforts et des améliorations seront faits.

Contrairement à ce que l'on aurait pu croire, le terme «*city manager*» n'est pas la traduction américaine, version Wall Street, de notre appellation «syndic».

Le rôle du «*city manager*» est d'organiser sur l'année divers événements visant à attirer les habitants des communes voisines ou plus lointaines dans le but de relancer l'activité économique et commerciale en ville, par exemple pour les animations de Noël ou d'autres fêtes, le Festival BD et de servir cas échéant de courroie de transmission ou d'appui pour des manifestations.

Un commissaire souhaite que le terme «*city manager*» trouve une appellation «française».

Répondant à une question d'un commissaire qui constate un certain essoufflement des Fêtes de Lausanne, le syndic déclare que des réflexions sont en cours tant pour les Fêtes de Lausanne que pour la Fête de la Musique et le Festival de la Cité ou encore pour d'autres événements. Une réflexion globale est nécessaire. La création d'un poste de «*city manager*» devrait également permettre d'étudier ces questions et de trouver les questions adéquates.

La situation de Beaulieu interpelle également certains commissaires. L'annonce de la création d'un centre de congrès

avec hôtel sur les terrains de l'EPFL ne manque pas de susciter certaines interrogations quant à l'avenir de cette vénérable institution.

Le syndic rappelle que Beaulieu est constituée en une fondation dans laquelle la Ville n'est partie que pour un tiers, le Canton pour un tiers, Lausanne Région et d'autres entités publiques pour le dernier tiers.

Il rappelle également les projets de développement de la centrale, la construction de logements sur la parcelle nord ainsi que la construction envisagée d'un hôtel sur le front Jomini. Selon le syndic, Beaulieu a un rôle encore important à jouer lors d'événements tels que Gastronomica, Habitat et Jardin notamment. La compétition et la rivalité pour l'organisation de congrès face à des propositions parfois exorbitantes de certains pays émergents pourraient cependant à terme poser des problèmes.

#### 4.3 Réponse à la motion Bourquin

La réponse contenue dans le présent préavis et fonction de la situation actuelle sera complétée par un préavis de réalisation ultérieurement.

A la question de savoir si le projet de signalisation d'occupation des parkings est définitivement abandonné, il est répondu que l'arrivée d'un «*city manager*» pourrait précisément améliorer les relations entre les commerçants, avec les commerçants et que ce projet pourrait à nouveau être envisagé.

Dans le cadre de la préparation de la réponse à la motion Pernet et en partie à la motion Bourquin relative à la signalétique urbaine, des contacts ont été repris avec les directions des parkings lausannois. Il est encore relevé que le Guide Gallimard Lausanne a connu un vif succès, 12'000 exemplaires ayant été achetés en un an et demi. L'intérêt de Gallimard se confirme. Un nouvel ouvrage devrait paraître en 2007 dénommé «*Cartoville*» qui présente quartier par quartier tous les pôles d'intérêt d'une grande ville.

#### 4.4 Partenariats internationaux, jumelages et réseaux de villes

Il est rappelé que si Lausanne n'est jumelée avec aucune autre ville c'est en raison d'un choix politique fait il y a une vingtaine d'années compte tenu de son statut de capitale olympique. Il est rappelé que Genève, siège de l'ONU, n'est pas non plus jumelée.

Lausanne entend privilégier la participation à des réseaux ou à des collaborations thématiques avec certaines villes.

#### 5. Aide au développement et implantation économique

Ce chapitre du préavis a suscité de longues discussions.

Elles ont eu trait notamment aux critères d'aide et de soutien économique. Le rapporteur soussigné n'entend pas ici

se faire l'arbitre de querelles doctrinales entre tenants d'un développement durable privilégiant une interprétation rigoureuse de la pensée écologiste et d'autres représentants d'une aile libérale ou «*économiste*» d'une doctrine qui comporte manifestement plusieurs chapelles.

Le rédacteur soussigné ose espérer que certains commissaires ne prendront pas ombrage du fait que leurs propos – certes intéressants et pertinents – ne soient pas intégralement reproduits ici.

La Fondation Georges Aegler dénommée Fondation ASECE, soit Association Solidarité Et Création d'Entreprise, a été créée en 1998 par un industriel à la retraite, M. Georges Aegler. Il intervient exclusivement par le biais de «*micro-crédit*» en attribuant des prêts à ceux qui n'ont pas accès au crédit bancaire traditionnel. Ces prêts ne peuvent excéder la somme de Fr. 30'000.– et sont dans la règle remboursés à la fondation.

#### 5.1 Soutien à la Fondation pour l'innovation technologique (FIT)

La création de cette fondation date d'une quinzaine d'années. Elle a un caractère nettement plus institutionnel que Genilem ou Venturelab. Elle collabore avec des partenaires venant des milieux économiques telles que la CVCV ou les autres écoles.

La Ville est entrée dans cette fondation à l'occasion d'un préavis relatif au télé-réseau en 1997, avec le soutien financier des SIL. Aujourd'hui, les projets soutenus par la FIT dépassent très largement ce cadre et la Municipalité propose de financer la participation au capital de la Fondation par le Fonds du développement durable. Le président de la FIT est M. Vittoz, ancien président de l'EPFL, beaucoup d'entreprises soutenues sont des start-up liées à l'EPFL.

Un commissaire regrette que les critères d'aide ne soient pas conditionnés au respect des trois piliers du développement durable. A tout le moins la Commune pourrait-elle émettre des vœux allant dans le sens que sa subvention soutienne les entreprises respectant les trois piliers du développement durable. Certains commissaires regrettent que les coûts externes que pourraient représenter certaines entreprises dites neutres ne soient pas non plus pris en considération.

#### 5.2 Aide à l'implantation d'entreprises

Le montant de Fr. 500'000.– permettra au mieux d'aider 5 à 10 entreprises. Les projets seront analysés attentivement et on tentera de cibler les offres fiscalement intéressantes et permettant de créer des emplois à haute valeur ajoutée ou encore ceux qui sont exemplaires dans le sens du développement durable.

Des garanties seront prises afin d'éviter que des entreprises ayant bénéficié d'une aide ne quittent Lausanne à la fin des

avantages obtenus; l'apport en matière d'emploi et de fiscalité devrait de toute manière permettre de rendre l'opération neutre.

La fin du paragraphe de la page 18 étant peu claire, il est ici précisé que les prélèvements sur le Fonds du développement durable d'un montant supérieur à Fr. 100'000.– doivent faire l'objet d'un préavis et être validés par le Conseil communal. Tel serait le cas par exemple pour alimenter le fonds spécifique proposé dans ce chapitre. Si le disponible sur ledit fonds le permet, la Municipalité aura le droit d'octroyer des montants supérieurs à Fr. 100'000.–. Un commissaire (cf. ci-dessus) estime que les trois piliers du développement durable doivent être des critères importants sur des considérations purement fiscales ou des critères d'emploi à forte plus-value. La prééminence de l'un ou l'autre des critères de développement durable ressortant à nouveau de la divergence d'interprétations, le syndic rappelle qu'il s'agit de procéder à des pondérations, que chaque cas doit être étudié en fonction des circonstances.

Il est en l'état difficile d'effectuer des pronostics quant à l'utilisation de ces Fr. 500'000.– et de la durée du crédit ainsi octroyé. Celui-ci n'existant pas en l'état. Il est ainsi impossible de préciser à quelle échéance le fonds sera épuisé et quel sera le rythme et l'importance des sollicitations et des aides demandées.

#### *6. Actions dans le domaine de la formation, de l'apprentissage et de la réinsertion*

Le syndic rappelle que selon les mesures prises par l'Administration communale, le nombre de places d'apprentissage devrait être doublé ces prochaines années.

Le syndic rappelle que le domaine de la scolarité obligatoire dépend quasi exclusivement du Canton. Il n'appartient pas à Lausanne de suppléer à l'activité cantonale. Si Lausanne devait assumer des appuis ou des classes supplémentaires, les coûts financiers seraient énormes. Le syndic rappelle que le système du préapprentissage devrait précisément permettre aux élèves dont le niveau est considéré comme insuffisant d'acquérir des connaissances complémentaires pour ensuite trouver une place d'apprentissage.

Le projet de préapprentissage est destiné exclusivement aux élèves qui ne bénéficient pas des exigences de base pour trouver une place d'apprentissage. En principe, les cas sont décelés dans le cadre des écoles déjà.

#### *6.3 Partenariat Ville de Lausanne-SIC pour l'encouragement à la formation professionnelle*

Tant les représentants de l'Administration que les commissaires soulignent l'importance du partenariat public-privé pour faire face aux problèmes d'apprentissage. Il est rappelé l'existence de l'OPTI (Office de perfectionnement scolaire, de transition et d'insertion) qui permet aux jeunes d'effec-

tuer une dixième année et changer d'orientation en cours de route.

#### *6.4 Swiss Design Center*

A la demande d'un commissaire, il est précisé que malgré l'anglicisme, le Swiss Design Center est bien une entreprise suisse (!)

#### *7. Réponse à diverses propositions issues de Quartier 21*

Les réponses ne suscitent guère d'observations.

Signalons cependant que certains commissaires évoquent la piste des journaux gratuits pour diffuser une information, laquelle est souvent payante toutefois. Le syndic souhaite privilégier la transmission d'information via un maillage renforcé des quartiers; mais n'écarte en l'état aucune piste.

#### *8. Modification du Règlement du Fonds du développement durable*

Conséquent avec l'ensemble des remarques dans l'étude du préavis, un commissaire propose que l'article z soit amendé comme il suit:

*des aides spécifiques à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois, ayant une activité écologiquement et socialement responsable.*

M. le syndic s'oppose à cet amendement qu'il estime trop restrictif. Selon lui les soutiens ne doivent pas se limiter aux seules entreprises œuvrant dans le secteur du développement durable; encore faudrait-il d'ailleurs en cerner avec précision les critères.

Cet amendement sera voté en même temps que les conclusions.

#### *9. Conclusions*

Les conclusions du préavis sont soumises ainsi au vote des commissaires avec les amendements.

1. Approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine économique.  
Vote de la commission: oui à l'unanimité.

2. Compléter le Règlement du Fonds du développement durable par l'article 1<sup>er</sup> A, lettre y) des aides à la formation professionnelle de jeunes Lausannois.  
Vote de la commission: oui à l'unanimité.

La commission passe au vote de l'amendement:

z) des aides spécifiques à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois, ayant une activité écologiquement et socialement responsable.

Vote de la commission: 4 oui, 2 non, 1 abstention.

L'amendement est donc accepté.

3. Les crédits sur le Fonds du développement durable tels que proposé dans la conclusion 3 sont votés *in globo* étant précisé que les Fr. 500'000.– destinés à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois sont approuvés dans le sens de la lettre z) amendée.

Vote de la commission: oui à l'unanimité.

4. Accepter la réponse de la Municipalité à la motion Bourquin concernant le marketing urbain.

Vote de la commission: oui à l'unanimité.

**NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS ET EMPLOI TOTAL SELON L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE,  
COMMUNE DE LAUSANNE, EN 1985, 1991, 1995, 1998 ET 2001 <sup>(1)</sup>**

03.02.08

Sections et divisions	Etablissements					Emploi total <sup>(2)</sup>				
	1985	1991	1995	1998	2001	1985	1991	1995	1998	2001
<b>Total</b>	<b>7 470</b>	<b>8 002</b>	<b>8 021</b>	<b>7 615</b>	<b>7'435</b>	<b>89 812</b>	<b>95'617</b>	<b>86'779</b>	<b>82'107</b>	<b>85'696</b>
<b>Industries extractives</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>48</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>82</b>	<b>90</b>
. Hydrocarbures et services annexes	-	1	-	-	-	-	4	-	-	-
. Autres industries extractives	2	3	5	2	-	48	56	54	82	90
<b>Industries manufacturières</b>	<b>602</b>	<b>578</b>	<b>551</b>	<b>463</b>	<b>430</b>	<b>6 954</b>	<b>5'565</b>	<b>4'420</b>	<b>3'495</b>	<b>3'737</b>
. Ind. alimentaires et des boissons	16	16	10	12	12	275	179	51	102	90
. Industrie du tabac	2	1	1	1	1	42	33	45	40	130
. Industrie textile	7	2	8	6	4	27	11	28	21	16
. Ind. de l'habillement et des fourrures	43	38	44	23	29	231	133	143	83	65
. Industrie du cuir et de la chaussure	7	11	5	4	8	15	18	11	8	15
. Travail du bois et fabrication d'articles en bois (sans meubles)	58	60	31	34	29	429	374	196	178	167
. Industrie du papier et du carton	5	4	3	2	2	218	100	21	15	16
. Edition, impression, reproduction, d'enregistrements	152	157	162	143	128	2 703	2 455	2 017	1'636	1827
. Industrie chimique	18	15	9	7	6	107	111	71	56	58
. Fabr. d'articles en caoutchouc et en matières plastiques	5	8	4	6	5	45	60	15	44	50
. Fabr. d'autres produits minéraux non métalliques	17	21	13	12	11	158	130	144	86	61
. Métallurgie	2	2	2	1	2	68	2	46	64	87
. Travail des métaux (sans la fabr. de machines et d'équipements)	55	50	49	45	38	310	269	345	265	256
. Fabrication de machines et d'équipements	23	23	29	11	13	827	695	327	172	195
. Fabr. machines de bureau, ordinateurs et autres équip. informatiques	1	3	3	1	1	2	22	11	2	2
. Fabr. de machines et d'appareils électriques n.c.a.	17	17	14	10	5	244	166	101	78	37
. Fabr. d'équipements de radio, de télévision et de communication	9	4	11	7	5	359	43	58	60	45
. Fabr. instruments médicaux, de précision et d'optique; horlogerie	76	67	74	66	62	422	319	497	269	293
. Industrie automobile	-	2	2	-	-	-	2	16	-	-
. Fabr. d'autres moyens de transport	2	1	8	8	5	4	2	42	46	38
. Fabr. meubles, bijoux, instr musique, art. sport, jouets; autres activités manufacturières	87	76	63	61	62	468	441	147	242	252
. Récup. et préparation au recyclage	-	-	6	3	2	-	-	88	28	37
<b>Prod. et distrib. d'électricité, de gaz et d'eau</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>701</b>	<b>653</b>	<b>775</b>	<b>468</b>	<b>527</b>
. Prod. et distr. d'électricité, de gaz, de vapeur et d'eau chaude	16	14	7	12	14	672	534	663	453	454
. Captage et distribution d'eau	1	1	1	1	2	29	119	112	15	73
<b>Construction</b>	<b>368</b>	<b>409</b>	<b>419</b>	<b>404</b>	<b>368</b>	<b>7 520</b>	<b>7 417</b>	<b>4 884</b>	<b>4'290</b>	<b>4'163</b>
<b>Commerce; réparation de véhicules automobiles et d'articles domestiques</b>	<b>2 439</b>	<b>2 344</b>	<b>2 222</b>	<b>2 005</b>	<b>1 844</b>	<b>16 198</b>	<b>16'065</b>	<b>12'997</b>	<b>11'412</b>	<b>10'856</b>
. Commerce; réparat. véhicules auto- mobiles; commerce détail carburants	229	221	227	212	203	1 535	1 455	1 266	1'120	1'020
. Commerce de gros et intermédiaires du commerce	525	508	379	350	289	4 987	5 138	3 469	2'701	2'028
. Commerce détail; réparat. d'articles personnels et domestiques	1 685	1 615	1 616	1 443	1 352	9 676	9 472	8 262	7'591	7'808
<b>Hôtellerie et restauration</b>	<b>463</b>	<b>484</b>	<b>499</b>	<b>509</b>	<b>499</b>	<b>5 276</b>	<b>5 581</b>	<b>4 660</b>	<b>4'629</b>	<b>4'775</b>
<b>Transports et communications</b>	<b>235</b>	<b>252</b>	<b>259</b>	<b>247</b>	<b>278</b>	<b>7 625</b>	<b>8 428</b>	<b>8'546</b>	<b>6'889</b>	<b>7 517</b>
. Transports terrestres; par conduites	106	90	90	74	71	3 210	3 368	2 571	2'365	2'353
. Transports par eau	2	2	4	5	2	128	134	153	178	160
. Transports aériens	3	3	4	4	2	32	15	31	22	13
. Services auxiliaires des transports; activités des agences de voyage	66	92	103	105	108	535	629	608	672	643
. Postes et télécommunications	58	65	58	59	95	3 720	4 282	5 183	3'652	4'348
<b>Activités financières; assurances</b>	<b>207</b>	<b>257</b>	<b>255</b>	<b>226</b>	<b>261</b>	<b>9 205</b>	<b>9'095</b>	<b>7'857</b>	<b>8'431</b>	<b>7'918</b>
. Intermédiation financière	97	117	105	78	85	4 762	5 337	4 187	4'220	3'071
. Assurances	89	106	81	94	74	4 254	3 535	3 124	3'813	3'963
. Services auxiliaires des activités financières et des assurances	21	34	69	54	102	189	223	546	398	884
<b>Immobilier; location; activ. informatiques; rech.+dévelop.; autres serv. aux entrep.</b>	<b>1 332</b>	<b>1 675</b>	<b>1 683</b>	<b>1 648</b>	<b>1 517</b>	<b>13 853</b>	<b>18'051</b>	<b>17'330</b>	<b>17'448</b>	<b>13 471</b>
. Activités immobilières	120	175	117	96	94	957	1 019	1 020	1'017	966

SCRIS - Statistique Lausanne / MJC

Tél. 021/316.29.52  
Marie-Jose.Colagrossi@scris.vd.ch

Sections et divisions	Etablissements					Emploi total <sup>(2)</sup>				
	1985	1991	1995	1998	2001	1985	1991	1995	1998	2001
. Locat. machines et équip. s/opérateur	16	21	33	31	24	87	153	82	96	99
. Activités informatiques	48	79	80	97	150	390	576	707	743	1'296
. Recherche et développement	8	9	15	14	12	37	593	858	926	865
. Autres services aux entreprises	963	1 186	1 208	1 198	1 237	7 782	10 784	9 392	9'385	10'245
. Adm. publique; défense nationale; sécurité sociale	177	205	230	212	199	4 600	4 926	5 271	5'281	5'561
<b>Enseignement</b>	<b>261</b>	<b>276</b>	<b>266</b>	<b>282</b>	<b>284</b>	<b>5 532</b>	<b>6 928</b>	<b>6 292</b>	<b>5'831</b>	<b>6'767</b>
<b>Santé et activités sociales</b>	<b>682</b>	<b>801</b>	<b>959</b>	<b>907</b>	<b>874</b>	<b>11 830</b>	<b>12 582</b>	<b>13 754</b>	<b>13'995</b>	<b>14'769</b>
<b>Autres services collectifs et personnels</b>	<b>862</b>	<b>907</b>	<b>895</b>	<b>909</b>	<b>865</b>	<b>5 070</b>	<b>5'192</b>	<b>5'210</b>	<b>5'137</b>	<b>5'545</b>
. Assainiss., voirie et gestion déchets	10	10	8	8	11	205	224	291	421	537
. Activité associatives	202	231	191	202	168	1 374	1 700	1 475	1'186	1'257
. Activ. récréatives, culturelles et sportives	177	212	233	238	240	1 974	2 010	2'242	2'389	2'508
. Services personnels	473	454	463	461	446	1 517	1 258	1'202	1'141	1'243

Résultats des recensements fédéraux des entreprises et établissements

(1) L'adoption de la Nomenclature Générale des Activités économiques (NOGA) dès 1995 a imposé une harmonisation des résultats 1985 et 1991. Une certaine prudence s'impose donc lors d'études comparatives par branche économique en raison des difficultés d'ajustement de l'ancienne nomenclature à la nouvelle.

(2) Emploi à plein temps et temps partiel

*Le fichier Excel contient les résultats depuis 1985*

---

# Lausanne à la carte

---

*Atlas thématique des quartiers et de l'agglomération*

---

---

Travail effectué au	Service cantonal de recherche et d'information statistiques
Etude réalisée par	Christiane Roh, cheffe de section de recherche, chapitres 1 à 5 Olivier Guye, chef de projets de recherche, chapitres 6 à 9
Mise en page et composition	Marie-José Colagrossi
Photo couverture	Orthophoto de la commune de Lausanne, Service du cadastre
Responsable de la publication	Jean Campiche, chef de service



---

## Table des matières

	Pages
Introduction	3
Habitants et emplois	4
Les âges de la vie	10
Cosmopolitisme et multiculturalité	16
Migrations résidentielles	22
Ménages et mode de vie	28
Logements et conditions de logement	34
Formation, catégories socioprofessionnelles et revenus	40
Emplois et marché du travail	48
Mobilité quotidienne	56
Annexes: Fonds de cartes	62
Définitions	64

Lausanne à la carte

Ces personnes sont proportionnellement plus nombreuses où l'on trouve des logements subventionnés notamment dans les quartiers populaires de l'ouest, comme la Bourdonnette, mais également à la Pontaise ou, sur les hauts de la ville, dans le quartier de Praz-Séchaud.

La répartition des *travailleurs non qualifiés*, selon la définition des catégories socioprofessionnelles, reprend sensiblement le même schéma au sein de la ville. Dans l'agglomération, cette catégorie est beaucoup plus présente dans les communes de l'ouest lausannois qu'à l'est.

Tant dans la ville que dans l'agglomération, ce schéma s'inverse pour les *catégories supérieures*, qui regroupent les *dirigeants*, *professions libérales* ainsi que les *professions intellectuelles* et *d'encadrement*. Globalement, les *catégories supérieures* sont plus présentes à l'est de la ville et

moins à l'ouest à l'exception, comme pour l'ensemble de ce chapitre, du quartier de Chissiez vers l'avenue de Bonne-Espérance à l'est de la ville et des communes de Saint-Sulpice et de Jouxens-Mézery à l'ouest.

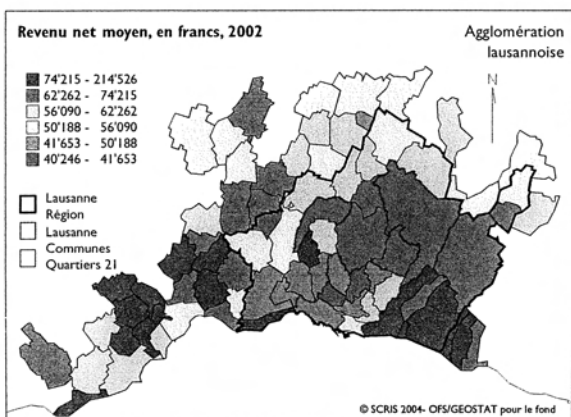
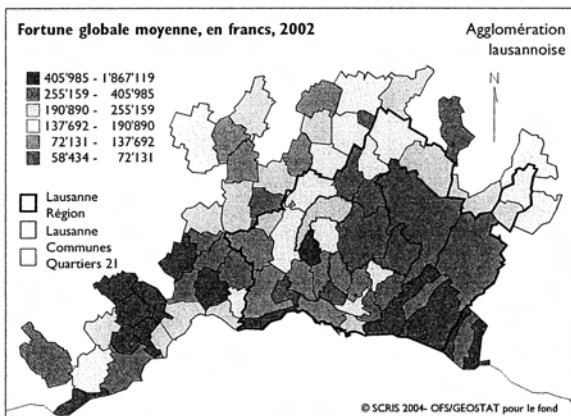
Les *indépendants*, qui ne comprennent pas ici les *professions libérales*, sont proportionnellement très peu nombreux à Lausanne et dans l'ouest lausannois alors qu'ils le sont beaucoup plus aux frontières de l'agglomération.

**Revenus**

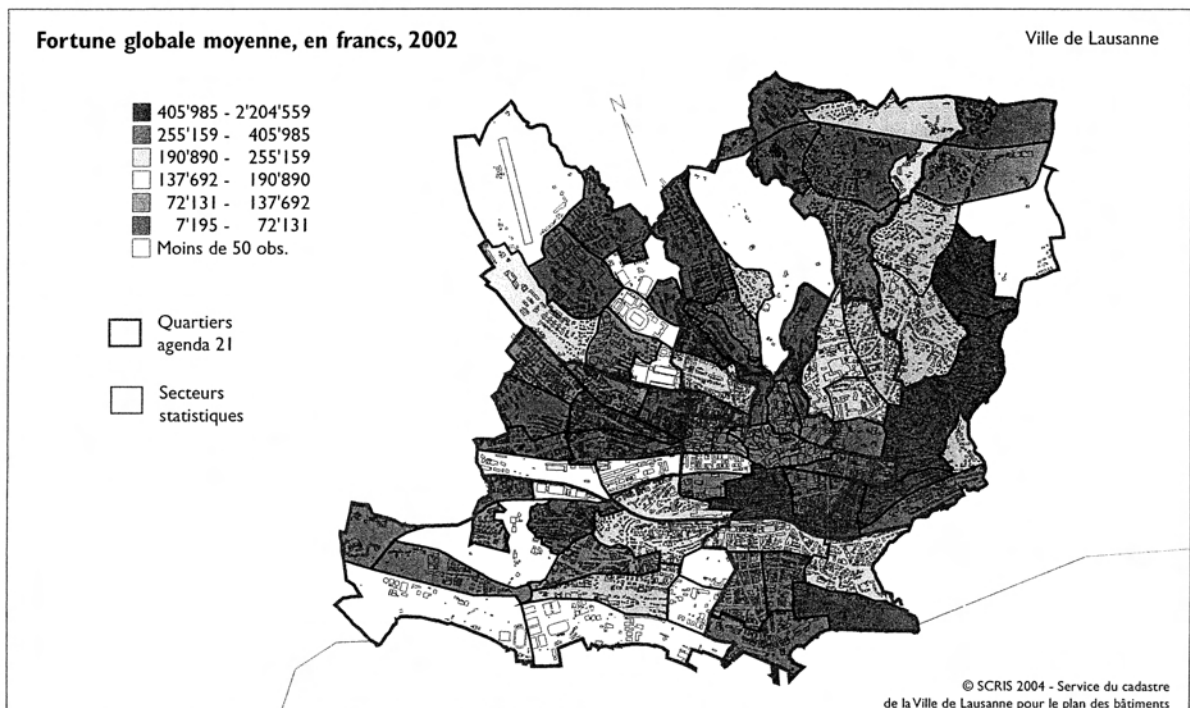
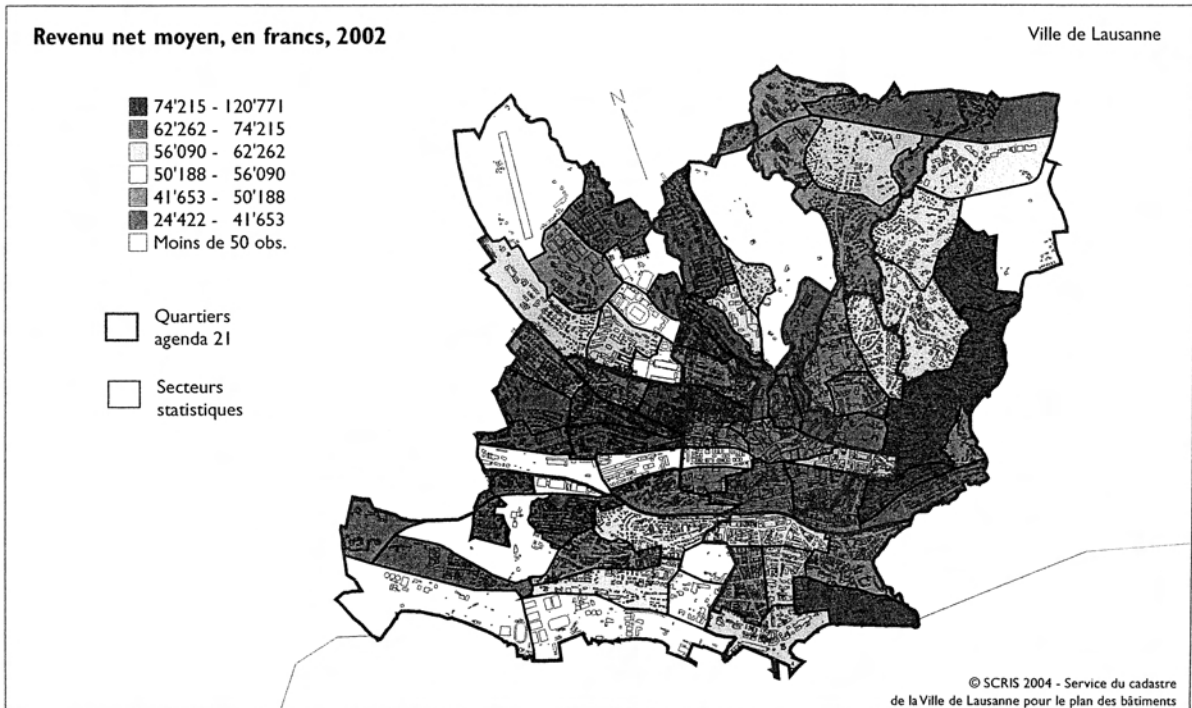
Selon les données fiscales de 2002 qui se basent sur la déclaration d'impôt portant sur les revenus de 1999 et 2000 (dernières données disponibles), Lausanne a un revenu net moyen, calculé sur l'ensemble des contribuables âgés de 21 ans et plus, de 48 200 fr. Avec ce résultat, elle est la quatrième commune avec le plus faible revenu moyen de l'agglomération, précédée uniquement par Prilly, Renens et Chavannes-près-Renens. Autour de ces communes, on trouve une ceinture de revenus moyens plus élevés, particulièrement à l'est de Lausanne et autour de Morges. A la frontière nord de l'agglomération, les revenus moyens sont à nouveau sensiblement inférieurs.

A l'intérieur de Lausanne, les revenus les plus élevés se trouvent sur une corne qui va du Petit-Chêne au quartier de Craivavers près de Chailly ainsi qu'au bas de la ville dans les quartiers de l'Élysée et d'Ouchy. Ces deux zones concentrent également la fortune globale moyenne la plus élevée de la ville. Les revenus moyens sont plus élevés également que la moyenne de la ville dans les quartiers de Pierrefleur et des Bergières mais ici essentiellement en raison des revenus bas et médians qui sont plus élevés qu'ailleurs.

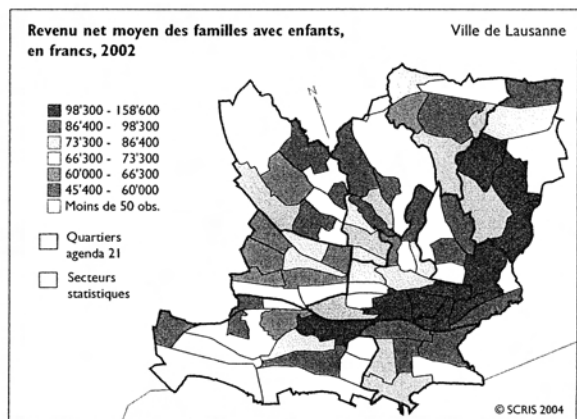
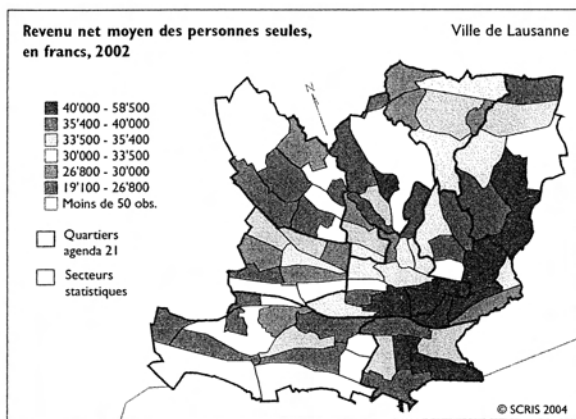
Comme les quartiers les plus aisés ne sont pas les plus denses, la carte de rendement de l'impôt des personnes physiques par îlot offre une image plus concentrique de la participation des citoyens aux finances publiques.



	Aide Sociale Vaudoise	Catégories socioprofessionnelles		
		Supérieures	Indépendants	Non qualifiés
Quartiers	25,0	22,3	11,7	15,1
Communes	-	19,8	15,8	15,8

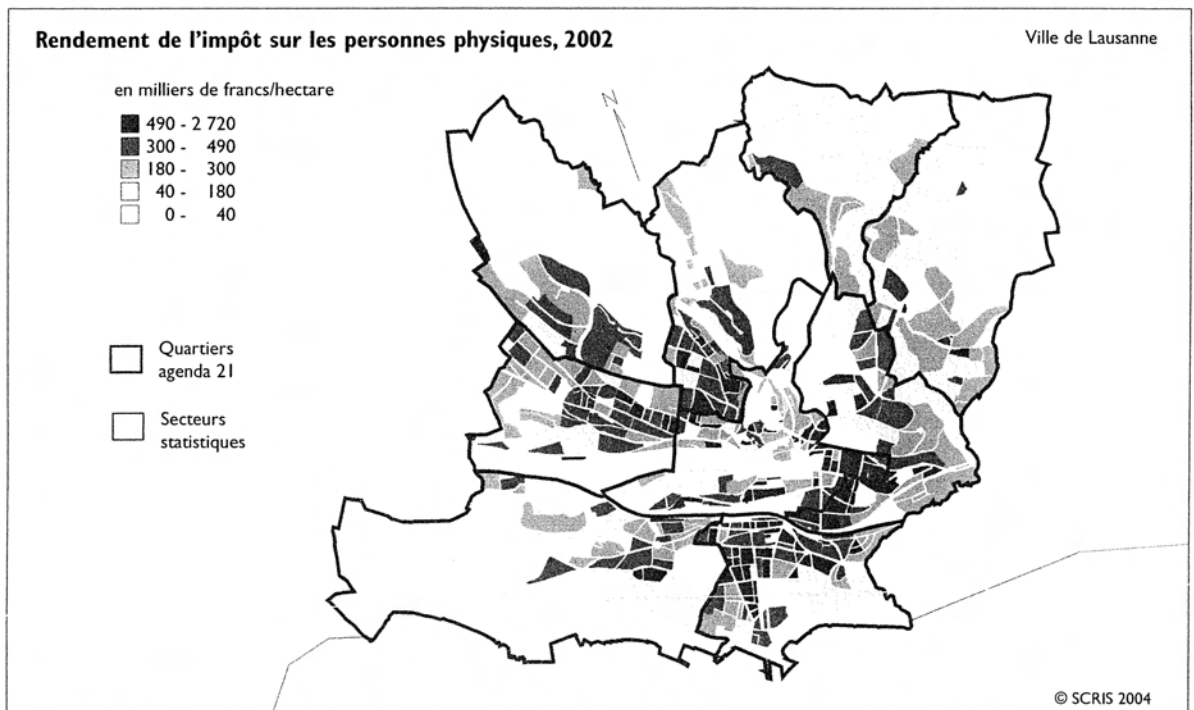


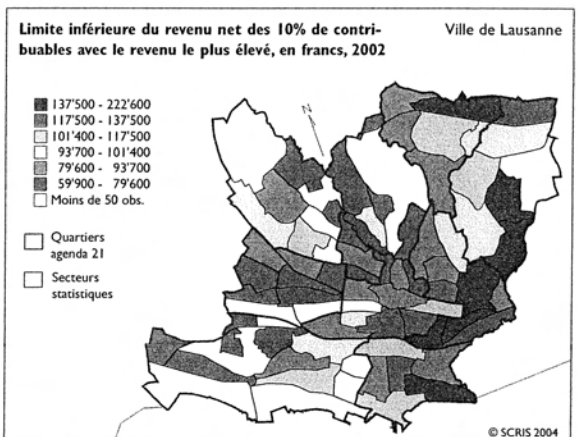
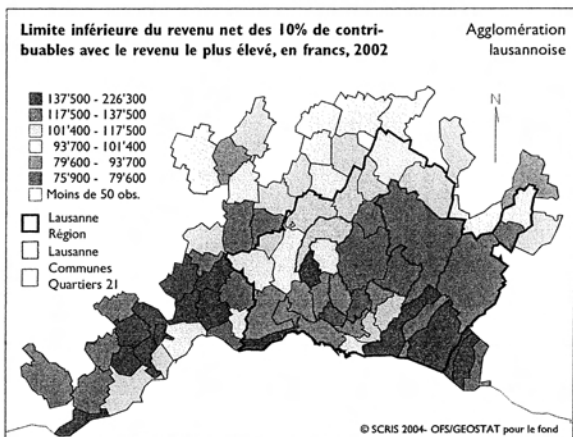
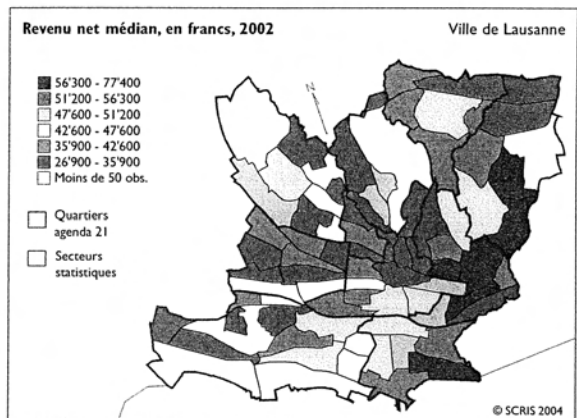
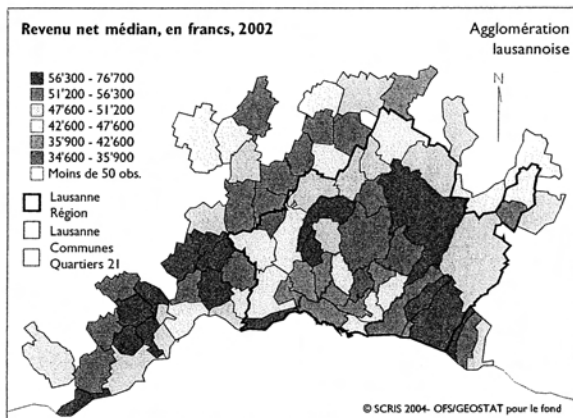
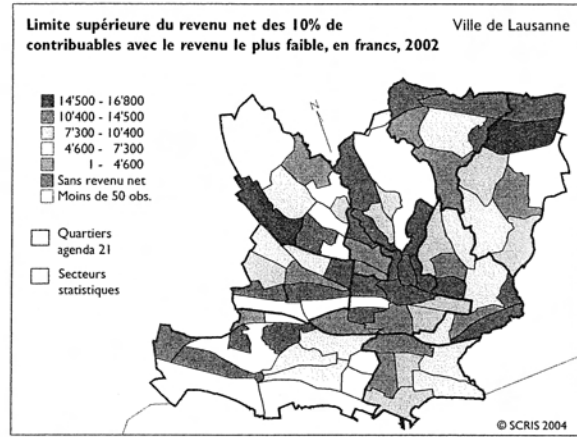
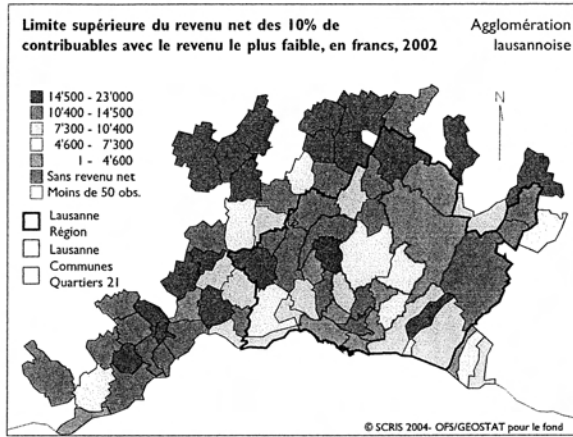
Lausanne à la carte



En comparant le revenu net moyen des personnes de moins de 21 ans vivant seules à celui des couples avec enfants, on constate que les classes de revenu sont inférieures de moitié. Ce résultat s'explique d'abord par la proportion très importante de doubles revenus dans les familles, mais également par l'âge moyen inférieur des personnes seules qui comptent un nombre important d'étudiants sans revenu. Malgré cet important écart, la

répartition géographique des revenus au sein des quartiers lausannois est sensiblement la même entre ces deux catégories: tout comme ceux des familles, les revenus moyens les plus élevés des personnes seules se retrouvent principalement à l'est de la ville.





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

**M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur:** – Non, Monsieur le Président.

**Le président:** – La discussion générale est ouverte.

#### *Discussion générale*

**M. Pierre Dallèves (Lib.):** – On l’a dit et répété, une politique visant le développement durable ne peut avoir de succès que si elle s’appuie sur trois piliers, à savoir l’environnement, le social et l’économie. Par le présent préavis, la Municipalité fait le point sur ce qu’elle a mis en place et sur ses intentions relatives à ce troisième pilier du développement durable et tout aussi important que les autres, l’économie. En arrivant au bout de la lecture de ce long texte, il faut bien avouer que c’est un sentiment de déception et de frustration – et je crains que ce ne soit malheureusement pas la dernière fois – qui domine. Déception et frustration car les trois quarts au moins du rapport sont consacrés non pas à la présentation de propositions originales, de nature à stimuler l’activité économique de la capitale, mais plutôt à un historique, une description, un diagnostic, intéressants d’ailleurs, mais bien souvent biaisés, de la situation économique actuelle de notre ville.

Par exemple, la situation économique médiocre de Lausanne y est presque exclusivement attribuée à des facteurs externes, sur lesquels on n’aurait aucune prise, au lieu de reconnaître plus honnêtement que la politique menée par la majorité en place depuis 16 ans porte une grande part de responsabilité. Ainsi on peut lire en page 6 du rapport [pp. 789/790], je cite: «*La crise des années 90 a contribué à concentrer dans les villes-centre la part de population active la plus exposée au chômage.*» N’aurait-il pas été juste de mentionner également que cet afflux de population fragilisée, assistée et ne payant pas d’impôts est aussi dû, très largement, à une politique délibérée de construction à tout crin de logements subventionnés poursuivie par la majorité en place, et au refus de cette même Municipalité de rendre possible l’accession des couches plus aisées à la propriété de logements individuels ?

De même, quand le rapport dit en page 7 [p. 790]: «*... de nombreuses communes, y compris quelques-unes de l’agglomération, se sont spécialisées historiquement dans les taux d’impôt bas et l’attraction des contribuables les plus aisés.*» Et laisse entendre que les communes voisines profitent des services offerts par Lausanne sans en supporter les charges. N’aurait-il pas été aussi équitable de reconnaître que les indépendants et les membres de professions libérales, médecins, avocats, ingénieurs – et ils sont nombreux – qui habitent la périphérie mais ont leur atelier, leur bureau ou leur cabinet à Lausanne, paient l’essentiel de leurs impôts ici ?

On pourrait continuer ainsi, mais l’essentiel de ce rapport n’est pas là. Notre déception vient aussi et surtout des

quelques pages plus importantes dans lesquelles la Municipalité décrit ce qu’elle compte faire pour l’aide au développement et aux implantations économiques, étant entendu qu’une partie de ce que l’on pourrait faire dans ce domaine est du ressort de Lausanne Région.

La mesure la plus intéressante proposée dans ce rapport consiste en le versement d’un montant de Fr. 500’000.– au Fonds du développement durable pour favoriser l’implantation d’entreprises sur le territoire lausannois. Nous soutenons cette mesure, qui ne doit pas être restreinte dans sa portée et son efficacité par des conditions supplémentaires. M. Segura montera à la tribune pour préciser ce point. Mais cette mesure représente bien peu de choses. Les autres propositions concrètes sont encore moins importantes. Ce n’est pas avec cela qu’on va revitaliser le tissu économique lausannois qui s’effiloche, animer un centre-ville qui se meurt, sauver des commerces qui doivent fermer les uns après les autres, bref créer des emplois et faire à nouveau de la ville un centre d’attraction. Pour les commerces, on aurait pu par exemple dire un mot sur la manière dont on comptait améliorer l’accessibilité au centre-ville, régler le problème du parking ou des macarons professionnels. Pour Lausanne en tant que centre de foire et de congrès, on aurait aimé savoir comment la Municipalité compte promouvoir Beaulieu et comment elle envisage la collaboration avec le Centre de congrès souhaité par l’EPFL. S’agissant de l’implantation d’entreprises, on aurait salué l’annonce de mesures de simplification et d’aide sur le plan administratif. Et qu’en est-il aussi de l’évolution du pôle de développement de Vennes ? Etc.

En résumé, beaucoup de verbiage dans ce préavis, mais quand on cherche du concret, on ne trouve malheureusement pas grand-chose. Et en tout cas pas la trace d’une politique volontariste dans le domaine économique. Oui, Mesdames et Messieurs, il faut bien constater – et ce n’est pas une surprise – que si Agenda 21 repose sur trois piliers, l’économie en est un particulièrement branlant. Son renforcement ne constitue visiblement pas, pour la Municipalité actuelle, une priorité forte.

Cela dit, même si LausannEnsemble<sup>1</sup> déplore le manque d’idées de la politique communale en matière économique, il ne va pas s’opposer aux mesures proposées par la Municipalité dans ce préavis, si insuffisantes et lacunaires soient-elles, car elles vont quand même un petit bout de chemin dans le bon sens.

**M. Pierre Santschi (Les Verts):** – Comme vous pouvez l’imaginer, le groupe des Verts a accueilli ce préavis avec intérêt, parfois plaisir, mais aussi, bien sûr, avec esprit critique. Les critiques ne portent pas exactement sur les mêmes points que ceux de M. Dallèves, bien évidemment.

<sup>1</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.

L'économie étant considérée comme l'un des trois piliers du développement durable, il était intéressant de voir comment il était traité, et ce dans l'esprit du Congrès de Rio 1992 puisque, finalement, il est à la base de ce concept. Je commencerai par la critique, pour finir par les compléments.

Dans les chapitres introductifs du préavis, on cherche vainement une allusion à ce qui est pourtant la base de l'analyse des cycles naturels et sociaux, à savoir la réelle répartition des coûts des activités économiques. Manque ainsi la référence à ce que l'on appelle les coûts externes, ceux qu'on fait porter à la collectivité et à la nature, et donc à nos descendants, et qui auraient dû faire au moins l'objet d'une mention dans le volet économique du développement durable. On peut également désigner ces coûts externes comme la mise en évidence de la vérité des prix. Cette analyse est parfaitement transposable au niveau communal, même si cela demande un effort de réflexion. Que coûte réellement une nouvelle route, par exemple, au-delà des coûts de construction et d'exploitation, en termes de destruction d'espaces naturels et de production de nuisances supplémentaires par l'effet du trafic induit notamment? Et que coûte à la société, collectivité publique et individus, notamment pour la santé, l'accueil d'entreprises dont le but unique est le profit fondé sur la dépendance aux drogues? Je vous laisse cette réflexion qui demande une analyse économique au sens le plus courant du terme, en élargissant simplement le spectre des indicateurs balayés.

A côté de cette lacune, au demeurant méthodologiquement assez discutable quand même, le groupe des Verts reste sceptique quant au caractère durable des marchés de Noël et à l'aspect mercantile et de stimulation de la consommation que l'on confère ainsi à une fête qui n'est en principe pas celle du commerce. Les Verts se sont aussi étonnés qu'il y ait eu très peu de réflexion en commission à propos du marché traditionnel de Lausanne, dont le caractère local va dans le sens de l'usage plus rationnel de l'énergie, en tout cas au niveau des transports, répondant par là à l'un des critères du développement durable.

Heureusement, il y a pour les Verts de bonnes raisons de se réjouir de l'accent mis sur l'appui à la formation et à l'intégration professionnelles. Cet élément est un de ceux qui lui fait soutenir ce préavis. Un point qui fait souci à M. Dallèves, et qui est resté un facteur de discussion au sein de la commission, est la question de l'appel de nouvelles sociétés à Lausanne. Il reste à démontrer que cet accroissement de l'attractivité de Lausanne ne porte pas en lui un facteur de détérioration de la qualité de la vie, si c'est une pléthore d'entreprises qui viendrait s'établir dans notre ville. Nous aurons peut-être à reparler de la qualité.

C'est finalement sur la notion de qualité des entreprises, encouragées grâce au Fonds du développement durable, que la discussion s'est cristallisée. La formulation donnée par la Municipalité pour l'article 1 z) permettrait d'utiliser un fonds spécifiquement dit «pour le développement dura-

ble» afin d'attirer n'importe quelle entreprise à Lausanne. C'est ce que permet le budget standard de la Ville, alors que ce fonds est clairement, comme son nom l'indique, destiné à encourager le vrai développement durable et non pas n'importe quel développement, même non durable. En conséquence, la commission a adopté un amendement qui précise ce fait. Je vous encourage à soutenir le préavis et les conclusions telles qu'amendées par la commission.

En ce qui concerne l'amendement de la commission, je peux donner quelques éléments supplémentaires. Il va simplement dans la même ligne que les formulations que l'on trouve dans les lettres a), b), e), g), h), k), l), m), n) et v) de l'article dudit règlement, qui précise bien comment on utilise le Fonds du développement durable. L'amendement apporté en commission ne fait que proposer cette précision. Il s'agit aussi d'éviter que ce fonds soit utilisé pour contourner les limitations budgétaires, question à laquelle devrait être sensible notre ministre des finances lausannois.

Par ailleurs, le représentant de la Municipalité nous a cité des cas d'entreprises où la question pouvait se poser si ce fonds était utilisable pour les attirer. Il est vrai que certains cas seront à la limite et demanderont analyse. Des entreprises peuvent par exemple vouloir s'implanter sans être a priori des défenderesses de l'environnement, mais elles peuvent également répondre à des critères écologiques (gestion correcte des déchets), ou sociaux (présence par exemple de conventions collectives). Il est toujours possible de compléter l'approche «développement durable» de telle société par les mesures de compensation qu'elle pourrait apporter.

Je vous encourage donc fermement, aussi bien pour la clarté budgétaire que pour la cohérence du règlement, à soutenir le texte adopté par la commission, donc y compris l'amendement.

**M. Fabrice Ghelfi (Soc.):** – Pour le groupe socialiste, ce préavis est complémentaire de différents projets en cours, notamment le projet 3000 logements, la réalisation du métro m2 ou le préavis sur la sécurité. Ce sixième préavis touchant au développement durable avec comme point fort la dimension économique a pour objectif de favoriser l'activité économique à Lausanne et de favoriser le retour en ville des habitants en améliorant leur qualité de vie. Le préavis prévoit différentes actions ponctuelles, on vous l'a dit et je le répète ici, dans les trois domaines du développement durable, économie, social, protection de l'environnement.

Il s'agit d'abord de favoriser les activités économiques sur le territoire lausannois en soutenant financièrement la Fondation pour l'innovation technologique et l'implantation d'entreprises à Lausanne, ce qui est une excellente chose. En matière sociale, ce même préavis prévoit de favoriser l'insertion sociale et professionnelle des jeunes sur le marché du travail en renforçant les efforts de la Ville en matière de formation professionnelle et de préapprentissage, ce qui

est une deuxième bonne chose. Enfin, en réponse à diverses propositions de la démarche Quartiers 21, que nous avons soutenues à l'époque<sup>2</sup>, le préavis alloue Fr. 600'000.– permettant de mettre en valeur la nature en ville. Que de bonnes choses ! Ces différentes mesures forment un ensemble cohérent et équilibré, le groupe socialiste vous invite donc à soutenir ce préavis.

Le groupe socialiste est aussi favorable à l'amendement de la commission sur les nouveaux articles du Règlement d'utilisation du Fonds communal pour le développement durable.

Pour répondre à M. Dallèves, qui semble faire assumer à la Ville un certain nombre de responsabilités, je me pose quelques questions. Est-ce vraiment la Ville et sa politique économique qui induisent le chômage et l'exclusion ? Est-ce vraiment la Ville, et ses compétences, qui ont imposé la politique monétaire désastreuse de la Banque nationale suisse durant les années 1990, provoquant le chômage en Suisse ? Est-ce vraiment la Ville qui génère le fait que de plus en plus de personnes ont des difficultés de fin de mois et que les salaires stagnent ? Est-ce vraiment la Ville qui induit des loyers particulièrement surfaits dans le centre-ville ? Est-ce vraiment la Ville, enfin, qui cause une augmentation du nombre de faillites ? J'en doute. Soyons sérieux ! Soyons modestes. La politique économique de la Ville est raisonnable dans le cadre de ses compétences. Le Parti socialiste soutient une politique équilibrée des trois piliers cités tout à l'heure, qui mise sur le moyen terme. Et qui ne fait pas assumer à la Ville des responsabilités qu'elle n'a pas et qu'elle n'aura jamais.

**M. Serge Segura (Rad.) :** – Je me limiterai dans mon intervention à parler de l'amendement approuvé par la commission. Je ne partage pas tout à fait l'avis de M. Santschi et je me suis un peu plongé dans le règlement du développement durable pour essayer de comprendre l'illumination qui avait poussé la commission à introduire cet amendement, soit d'ajouter à la lettre z) les termes « ayant une activité écologiquement et socialement responsable ». Illumination nécessaire, au vu de ma perplexité. Celle-ci s'est accrue à la lecture du règlement. En effet, son article 1 prévoit expressément que l'argent disponible dans le fonds est affecté à des actions – je cite – « *en faveur du développement durable* ». Je vois donc mal qu'on accueille une entreprise qui ne correspondrait pas à la notion de développement durable définie dans le préavis introduisant le fonds.

De même, toujours en réponse à M. Santschi, l'article 4 prévoit que la Municipalité peut certes proposer au Conseil de prélever des montants pour des actions dans le cadre de préavis non spécifiquement liés au développement durable – mais uniquement pour des actions relevant du développement durable. On voit bien que l'entier du règlement est cohérent, a été bien fait, et fait précisément pour n'agir que sur des actions limitées au développement durable. Donc,

par essence, la lettre z) proposée par la Municipalité – des aides spécifiques à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois – ne peut se comprendre que dans le cadre d'actions liées au développement durable.

Dès lors, quel est l'apport de l'amendement retenu ? Je reste perplexe. Cela me paraît fondamentalement redondant avec l'article 1, respectivement l'article 4, du règlement. Redondant, et en plus dangereux. Je m'explique. La notion de « ayant une activité écologiquement et socialement responsable » n'est définie nulle part, contrairement à la notion de développement durable. Dès lors, l'acception de la personne qui va attribuer les fonds va jouer son rôle. L'acception pourrait être plus ou moins restrictive et, dès lors, ouvrir la porte à une dimension tout à fait relative mais néanmoins intéressante, l'arbitraire. Or l'attribution des montants inscrits dans le Fonds du développement durable nécessite des critères extrêmement stricts et parfaitement transparents. La notion adoptée par la commission, qui peut être louable, n'est ni transparente ni stricte. Elle est au contraire assez aléatoire. On pourrait en effet avoir une acception trop, ou du moins très stricte, de « ayant une activité écologiquement et socialement responsable » – vous m'excuserez de me répéter mais je trouve ces termes magnifiques – et cet ajout, dans une acception restrictive, viderait simplement la lettre z) de sa substance. Donc la politique municipale en cette matière ne pourrait pas aboutir. Et aucune entreprise – je le précise : dans le cadre d'actions favorisant le développement durable – ne pourrait venir s'installer à Lausanne.

Dès lors, je vous propose, au nom de la majorité du groupe LausannEnsemble, de revenir à la conclusion proposée par la Municipalité, qui remplit les objectifs visés. C'est-à-dire garantit une action dans le cadre du développement durable sans vider de sa substance la norme proposée.

**M. Pierre Santschi (Les Verts) :** – Monsieur Segura a partiellement raison, c'est peut-être redondant. Mais alors je m'étonne qu'il ne soit pas intervenu sur tous les autres articles du Fonds du développement durable. Car tous font une allusion à des éléments du développement durable, ils sont donc tous redondants. De ce point de vue, la crainte de M. Segura – une crainte de juriste, mais il ne me semble pas que la Municipalité coure de grands risques – ne permettra pas à celle-ci d'écarter n'importe quelle entreprise.

Le représentant de la Municipalité en commission a cité des cas d'entreprises où la question pourrait se poser de savoir si ce fonds était utilisable pour les attirer. Il est vrai que certains cas seront à la limite et demanderont analyse. Mais le développement durable, au départ, est un concept qui demande un peu de réflexion et non de foncer tête baissée. Tout le monde – dans cette salle et ailleurs, et même jusque sous la coupole fédérale – sait que notre syndic et ministre des finances est un homme capable d'analyses très pointues et qu'elles ne lui font pas peur. Le groupe des Verts est en outre prêt, s'il y a des problèmes pour une entreprise ou une autre, à collaborer à cette analyse.

<sup>2</sup>BCC 2002, T. I (N° 3), pp. 121-185.



Je vous encourage donc fermement, aussi bien pour la clarté budgétaire que pour la cohérence du règlement, à soutenir le texte adopté par la commission. Mais si jamais il arrivait que le Conseil communal, par le jeu des nombres, ne vote pas cet amendement, je demanderais à M. le président de faire voter séparément le crédit de Fr. 500'000.– figurant au point 3. De manière à ce que l'on puisse voir quelle est la manière dont il faut vraiment le comprendre. Le développement durable, dans ce préavis, doit être favorisé de manière claire. C'est tout ce que demande cet amendement.

**Le président** : – La décision sera prise par le jeu de la démocratie. Pas des nombres. La discussion générale se poursuit.

**M. Daniel Brélaz, syndic** : – La Municipalité vous remercie de ce qu'elle sent comme un large soutien au préavis lui-même, avec quelques bémols plus ou moins marqués. Elle reviendra dans un instant sur l'amendement.

Après les déclarations de M. Dallèves, je tiens à repréciser deux ou trois points. Tout d'abord, ce sixième volet de l'Agenda 21, contrairement à d'autres, n'est pas complet. Traiter de l'économie dans un seul préavis, c'eût été plus de 100 pages d'un texte indigeste. C'est pourquoi, comme il est dit à la première page de ce préavis, la Municipalité a choisi de traiter séparément les domaines connexes que sont les 3000 logements<sup>3</sup> – qui offrent de vastes réponses à M. Dallèves, puisqu'il s'agit de faire deux tiers de logement libre et un tiers de logement subventionné – la propreté<sup>4</sup>, que vous avez voté il y a un certain temps déjà, et la sécurité, qui est encore en discussion. Ce sont des thèmes connexes de l'économie, pour des raisons expliquées dans ces divers préavis et sur lesquels je ne reviens pas en cet instant.

Un préavis plus tardif a également été annoncé (au milieu de l'année, éventuellement peu après l'été, mais j'espère un peu avant) consacré d'une part au marketing urbain – avec les quatre piliers forts de Lausanne que sont la capitale olympique, la culture, le lieu d'excellence en matière de formation et le développement durable – et, simultanément, au concept de *city management*, intégrant notamment l'animation de la ville et le retour du commerce. D'autre part, avec les décisions de l'UBS de reconverter complètement 3000 m<sup>2</sup>, nous aurons un certain retour en ville. Nous étudierons encore d'autres opportunités ces prochains mois.

En collaboration avec DECLIC (Développement économique du commerce lausannois et des intérêts communs) – une association qui n'est pas, comme vous le savez, particulièrement truffée de gens opposés à l'économie de toutes les manières possibles et jusqu'au-boutistes – nous sommes en train d'étudier les deux derniers concepts. Comme

il fallait d'abord faire un constat de base, DECLIC nous a tenu, par la voix de M. Masserey, des propos que je me fais un plaisir de vous citer en substance : « Pendant 10 ans, on n'a pas avancé à Lausanne parce qu'on disait que c'était la faute des autorités et qu'il n'y avait qu'un problème de parking. Or le problème est beaucoup plus complexe, puisque toutes les villes, quelle que soit leur politique de stationnement, en Europe et en Suisse, ont subi des évolutions semblables à celles de Lausanne, et souvent bien pires. » Exemple : Lausanne, en 15 à 20 ans, a perdu 20% de ses emplois et de son commerce. Il est allé principalement en périphérie, où il a gagné à peu près le même pourcentage. Bâle a perdu 25%, mais seuls 15% ont été récupérés en périphérie. Il y a eu donc déperdition. Zurich a perdu 40% et seuls 30% ont été en périphérie. Je pourrais vous donner d'autres exemples. Ce qui signifie que, contrairement à ce qu'on pourrait penser, ce n'est pas la politique de ces « tadiers » de la Municipalité qui a ruiné le commerce en ville, mais des éléments communs à tous les centres urbains lorsqu'on construit beaucoup de surfaces commerciales en périphérie. Comme les gens ont à peu près le même pouvoir d'achat, qui n'est pas multiplié par deux contrairement aux surfaces commerciales, l'activité tend à se répartir entre l'intérieur et l'extérieur. C'est un principe de physique ou d'arithmétique élémentaire, probablement encore plus simple à comprendre que celui de M. Santschi, avec ses nombres et ses majorités éventuelles au sens du président. C'est la réalité, et maintenant les milieux économiques lausannois en sont conscients. C'est pourquoi nous cherchons à construire l'avenir et plus à nous engueuler sur le passé. Dans cette perspective, je me contenterai donc de cette remarque générale.

On peut bien parler du centre de l'EPFL, il est postérieur à la sortie du préavis ! Le projet est apparu en décembre pour la première fois, or le préavis date du 1<sup>er</sup> septembre. Comme nous ne sommes pas particulièrement doués pour remplacer Madame Soleil – ou celles qui lui ont succédé, puisqu'elle est morte – nous n'avons pas pu deviner, alors que nous sortions un préavis le 1<sup>er</sup> septembre, que l'EPFL parlerait d'un projet en décembre. Néanmoins, nous étudions ce projet, qui semble par certains aspects très intéressant pour la région lausannoise, surtout si des synergies avec Beaulieu sont trouvées. Nous étudions également l'avenir de Beaulieu de manière intensive. Vous aurez probablement l'occasion, au cours de la prochaine législature, de vous prononcer sur certains PPA – et là, on verra si tous les amis de Beaulieu sont des amis de Beaulieu !

Pour le reste, je voudrais aussi dire – à l'intention cette fois de M. Santschi – que nous n'avons pas prétendu faire une thèse de doctorat sur l'économie à Lausanne. Il aurait alors fallu beaucoup plus que les 100 pages évoquées si nous avions fait un seul préavis. Nous ne sommes pas revenus, c'est vrai, sur tous les indicateurs, qui sont pour nous assez précieux. Mais la Municipalité a été parfois un peu refroidie par les indicateurs. Je vous donne un exemple : une comparaison nationale des villes nous a attribué la note maximale pour la qualité de l'aménagement du territoire.

<sup>3</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 15/II), pp. 697 ss.

<sup>4</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 13/I), pp. 453 ss.

C'est fou ce que nous sommes bons! Mais quand on regarde de près, cela dépend de la surface bâtie par rapport à la surface totale de la commune. Nos 20 km<sup>2</sup> de forêts nous ont bien aidés! Deuxième exemple, dans l'autre sens: nous sommes très mal notés pour les oiseaux nicheurs. Pourtant, avec tant de forêts, nous devrions en avoir beaucoup. Mais comme nous n'avons jamais fait de recensement des oiseaux nicheurs, contrairement aux autres, que nous n'avons par conséquent pas de statistiques à exhiber, nous avons une très mauvaise note. Alors je me méfie un peu des statistiques «tarte à la crème». Néanmoins, nous sommes conscients de ces problématiques et, dans la mesure où les statistiques peuvent être utilisées de manière raisonnable, nous sommes preneurs. Nous participons d'ailleurs à plusieurs projets, y compris fédéraux, en la matière. Mais les statistiques, en particulier celles qui paraissent dans des journaux comme *Bilan*, illustrent tellement ce que les gens disaient, à une époque, pour qualifier les statistiques – qu'il y avait «les petits mensonges, les grands mensonges et les statistiques» – que nous avons un peu de peine à en faire une religion. Même si nous les apprécions parfois...

Sur l'amendement, enfin. Je ne veux pas faire l'exégèse de ce qui se passe autour de l'amendement. Je répète simplement ce que j'ai dit en commission. J'admettrai que c'est une interprétation authentique de l'amendement s'il n'y a pas de contradiction. Si cette interprétation agréée à chacun, nous pouvons l'accepter, sinon nous souhaitons son rejet. L'interprétation authentique est la suivante, de manière à ce qu'il reste un contenu: une entreprise socialement responsable doit au moins avoir une convention collective, si possible un peu mieux, ce qui signifie que tous les autres cas sont exclus par définition; une entreprise écologiquement responsable doit avoir une certification genre ISO 14'000, qu'elle respecte, ou être meilleure que la moyenne de sa branche dans le domaine et ne pas appartenir à une branche manifestement contraire, dans l'acception générale, aux intérêts du développement durable. Voilà en gros l'interprétation que nous voulons retenir de cet amendement, s'il passe. Si c'est le cas, nous n'aurons pas de problème par rapport aux entreprises que nous recherchons. Mais si l'interprétation exigeait des entreprises qu'elles gravissent encore l'Everest en la matière avant de pouvoir bénéficier de ce fonds, ça ne sert à rien, il faut avoir l'honnêteté de le dire. Si c'est dans ce sens, et si personne parmi ceux qui ont proposé l'amendement ne dit le contraire, nous pouvons nous rallier. Sinon, évidemment, nous ne le ferions pas.

**Le président:** – Merci, Monsieur le Syndic. La discussion se poursuit. La parole n'est plus demandée. J'en conclus que l'interprétation, fournie par la Municipalité, de l'amendement de la commission du Conseil communal convient à la commission, donc on va y aller comme ça.

Je vous fais passer au vote des conclusions.

1) *d'approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine économique;*

Monsieur le président-rapporteur, comment la commission s'est-elle déterminée?

**M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur:** – La commission a voté oui à l'unanimité.

**Le président:** – Merci. Celles et ceux qui acceptent cette conclusion 1 lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Une abstention, là au fond, et cette conclusion 1 est acceptée très largement.

2) *de compléter le Règlement du Fonds du développement durable par l'article 1<sup>er</sup> A, lettre:*

y) *des aides à la formation professionnelle de jeunes Lausannois;*

Monsieur le président-rapporteur?

**M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur:** – La commission a voté oui à l'unanimité.

**Le président:** – Celles et ceux qui acceptent de compléter le règlement avec cette lettre y) lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A l'unanimité, cette lettre y) est acceptée.

A la lettre z), il y a un amendement de la commission. Monsieur le président-rapporteur?

**M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur:** – La commission a voté l'amendement suivant:

*Amendement*

z) *des aides spécifiques à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois, ayant une activité écologiquement et socialement responsable;*

La commission a voté oui par 4 voix, 2 non, 1 abstention.

**Le président:** – Si vous votez oui, vous acceptez l'amendement, si vous votez non, on en reste à la rédaction municipale. Celles et ceux qui acceptent l'amendement de la commission le font savoir en levant la main. Veuillez compter, s'il vous plaît. Avis contraires? Abstentions? Alors c'est très clair: par 41 oui, 29 non et 2 abstentions, cet amendement est accepté. Je vous fais voter la conclusion amendée. Celles et ceux qui l'acceptent lèvent la main. Avis contraires? Quelques-uns. Abstentions? Quelques-unes. A une très nette majorité, cette lettre z) du règlement est adoptée.

3) *d'approuver le prélèvement des crédits suivants sur le Fonds du développement durable:*

– Fr. 80'000.– *pour le marketing urbain;*

– Fr. 300'000.– *pour la Fondation pour l'innovation technologique (FIT);*

– Fr. 500'000.– *destinés à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois;*

– Fr. 400'000.– *pour le projet préapprentissage;*

- Fr. 90'000.– pour le partenariat Ville de Lausanne-SIC pour l'encouragement à la formation professionnelle;
- Fr. 28'800.– pour le projet Swiss Design Center;
- Fr. 600'000.– pour le projet mettre en valeur la nature en ville;

Monsieur le président-rapporteur?

**M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur:** – La commission a voté *in globo* l'ensemble des montants et elle a voté oui à l'unanimité.

**Le président:** – Je vous fais aussi voter en bloc ces montants, je pense que M. Santschi n'y voit pas d'objection puisque l'amendement précédent a été accepté. Celles et ceux qui acceptent cette conclusion 3 lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Avec deux abstentions, cette conclusion 3 est acceptée.

4) d'accepter la réponse de la Municipalité à la motion Bourquin concernant le marketing urbain.

Monsieur le président-rapporteur?

**M. Marc-Olivier Buffat (Rad.), rapporteur:** – La commission a voté oui à l'unanimité.

**Le président:** – Celles et ceux qui acceptent cette dernière conclusion lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? A l'unanimité... Avec une abstention, pardon, cette quatrième conclusion est acceptée. Je vous fais voter les 4 conclusions. Celles et ceux qui les acceptent lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Quelques abstentions, mais très largement ce préavis est accepté. L'objet est liquidé.

#### Le Conseil communal de Lausanne,

- vu le rapport-préavis N° 2005/53 de la Municipalité, du 1er 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'approuver les intentions de la Municipalité en matière de développement durable dans le domaine économique;
2. de compléter le Règlement du Fonds du développement durable par l'article premier A, lettres:
  - y) des aides à la formation professionnelle de jeunes Lausannois;
  - z) des aides spécifiques à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois, ayant une activité écologiquement et socialement responsable;

3. d'approuver le prélèvement des crédits suivants sur le Fonds du développement durable:

- Fr. 80'000.– pour le marketing urbain;
- Fr. 300'000.– pour la Fondation pour l'innovation technologique (FIT);
- Fr. 500'000.– destinés à l'implantation d'entreprises sur le territoire lausannois;
- Fr. 400'000.– pour le projet préapprentissage;
- Fr. 90'000.– pour le partenariat Ville de Lausanne-SIC pour l'encouragement à la formation professionnelle;
- Fr. 28'800.– pour le projet Swiss Design Center;
- Fr. 600'000.– pour le projet mettre en valeur la nature en ville;

4. d'accepter la réponse de la Municipalité à la motion Bourquin concernant le marketing urbain.

**Le président:** – Point 8 de l'ordre du jour: Projet de règlement de M. Alain Hubler: «Des droits syndicaux pour les employé-e-s de la Ville». Discussion préalable.

Pour toutes ces initiatives, nous allons fonctionner de la manière suivante: je vais demander à l'initiant s'il a quelque chose à ajouter à son développement, ensuite prendre l'avis de la Municipalité puis, s'il y a une demande de renvoi en commission appuyée par cinq personnes, la motion ou l'initiative est directement renvoyée en commission. S'il n'y a pas de demande de renvoi en commission, j'ouvrirai une discussion sur la prise en considération de l'initiative.

#### Projet de règlement de M. Alain Hubler: «Des droits syndicaux pour les employé-e-s de la Ville»<sup>5</sup>

##### *Développement polycopié*

Les modifications des conditions de travail du personnel communal survenues à l'occasion de la discussion du budget 2004 ont été l'occasion de débats dans les médias et au conseil sur les compétences et aptitudes des uns et des autres à négocier.

Tout récemment, le retrait du préavis (2005/20) sur la prévention et la gestion des conflits et les discussions suscitées par certaines modifications (préavis 2005/31) du Règlement pour le personnel de l'Administration communale (RPAC) montrent à l'évidence une absence de négociation entre la Municipalité et les syndicats et associations du personnel de la Ville.

<sup>5</sup>BCC 2005-2006, T. I (N° 8), p. 916.

A y regarder de plus près, et notamment à l'étude du RPAC, on constate que certains flous règnent en matière de relation avec les syndicats et associations du personnel, spécialement en ce qui concerne les déterminations des conditions de travail.

Le RPAC précise en son article 55 al. 2: «*La Municipalité consulte les fédérations du personnel pour toutes les questions générales intéressant l'ensemble du personnel communal*». Mais que veut dire «consulter»? Quelle est l'interprétation des uns et des autres de ce terme?

Ce flou conduit à des «marchandages institutionnels» au cours desquels, les élu-e-s défenseurs des droits du personnel affrontent les autres sur des bases plus ou moins représentatives ou sur des principes plus ou moins inspirés.

La réalité du monde du travail, dans le service public ou ailleurs, voudrait plutôt que les conditions de travail soient négociées d'abord entre partenaires sociaux.

Cette réalité a d'ailleurs été exprimée par l'Organisation internationale du Travail dans sa Convention C 151 «Convention sur les relations de travail dans la fonction publique, 1978» qui a été ratifiée par la Suisse le 3 mars 1981 et que l'on trouvera en annexe<sup>6</sup>. Cette convention prévoit clairement le droit de négociation collectif, la protection des membres d'organisations syndicales et les facilités accordées aux membres de ces organisations.

On en trouvera une application dans le Service public français. Dans ce pays voisin, les organisations syndicales sont reconnues par le gouvernement comme partenaire de négociation, peuvent disposer de panneaux d'affichage et de locaux et ont le droit de distribuer des documents syndicaux et de collecter les cotisations sur le lieu de travail<sup>7</sup>.

A un autre niveau, dans l'une de ses résolutions (Résolution A5-0451/2002 du 15 janvier 2003 Rapport SWIEBEL (2001)), le Parlement européen<sup>8</sup> «*déplore les sévères limitations qui persistent, dans plusieurs Etats membres, du droit d'organisation, de négociation collective et de participation à des actions collectives des personnes employées dans le secteur public, en particulier dans les services en uniforme de l'armée, de la police, des douanes, etc.; demande que les possibilités, prévues par la Charte sociale européenne, de déroger à ces droits soient utilisées dans une mesure beaucoup plus restrictive et, autant que possible, soient supprimées*».

Cela est donc clair, les employé-e-s de la fonction publique, comme ceux du secteur privé, doivent bénéficier du droit d'organisation, de négociation collective et de participation à des actions collectives. Ces droits doivent être garantis et donc les bénéficiaires protégés.

<sup>6</sup>Voir sur le site <http://www.ilo.org/>

<sup>7</sup><http://www.service-public.fr/>

<sup>8</sup><http://www.europarl.eu.int/>

Plus près de nous, il est possible de citer l'article 13 de la Loi sur le personnel de l'Etat de Vaud du 12 novembre 2001 (LPers) et les articles 18 et 19 de son Règlement général du 9 décembre 2002 (RG) qui prévoient expressément un dispositif de négociation.

Art. 13 LPers Le Conseil d'Etat reconnaît les syndicats et les associations faïtières du personnel (ci-après: associations du personnel) qui représentent les collaborateurs de l'Etat.

Il négocie avec ces représentants sur les projets de modification de la présente loi et ses règlements d'application, sauf dispositions différentes.

Il leur octroie des moyens, notamment sous forme de décharges, qu'il détermine après discussion avec elles.

Art. 18 RG Le Conseil d'Etat reconnaît les syndicats et les associations faïtières du personnel qui ont pour but la défense des intérêts des collaborateurs de l'Etat.

Art. 19 RG La reconnaissance conférée par le Conseil d'Etat permet au syndicat ou à l'association faïtière du personnel de disposer d'une décharge annuelle globale en temps équivalant à 60 jours ouvrables, mais au maximum quinze jours par membre, sous réserve d'un accord particulier convenu avec le Conseil d'Etat.

La décharge ne peut être utilisée que par un collaborateur de l'Etat.

Les syndicats et les associations faïtières du personnel reconnus disposent de moyens pour l'accomplissement de leur activité et leur présentation sous la forme de locaux de réunion et de tableaux d'affichage.

A la lecture de ces conventions, à la lumière de ce qui peut se passer dans d'autres Administrations et à la prise en compte de certaines recommandations, on constate que le RPAC de la Ville de Lausanne doit subir quelques modifications.

Relevons d'emblée que ces modifications sont en parfait accord avec la politique du personnel que mène la Ville. En effet, dans sa brochure<sup>9</sup> «Politique du personnel», on peut lire en page 3 «*La Municipalité de Lausanne a pour volonté clairement formulée d'être un employeur exemplaire, poursuivant une politique du personnel respectueuse des acquis sociaux et préoccupée de la qualité du cadre de travail. (...)*» et en page 1 «*La Municipalité de Lausanne est bien déterminée à concrétiser dès maintenant et progressivement cette politique du personnel.*».

<sup>9</sup><http://www.lausanne.ch/viewInt.asp?DomID=61786>

Les modifications proposées portent sur le RPAC et ont la teneur suivante :

Art. 55 (nouveau) <sup>1</sup> La Municipalité reconnaît les syndicats et associations du personnel qui représentent les employé-e-s de la Ville.

<sup>2</sup> Elle négocie avec les représentant-e-s des syndicats et associations du personnel les projets du présent règlement et de ses instructions administratives.

<sup>3</sup> Elle leur octroie des moyens leur permettant d'atteindre leurs buts sous forme, notamment, de décharges, de locaux et de moyens d'information.

<sup>4</sup> Elle veille à ce que les employé-e-s de la Ville et leurs représentant-e-s syndicaux et associatifs bénéficient d'une protection adéquate contre les actes de discrimination tendant à porter atteinte à la liberté syndicale.

## Annexe

### **C151 Convention sur les relations de travail dans la fonction publique, 1978**

#### **Convention concernant la protection du droit d'organisation et les procédures de détermination des conditions d'emploi dans la fonction publique**

(Note : Date d'entrée en vigueur : 25.02.1981)

Lieu : Genève

Date d'adoption : 27.06.1978 (ratifiée par la Suisse le 03.03.1981)

Session de la Conférence : 64

#### **Sujet : Liberté syndicale, négociation collective et relations professionnelles**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 7 juin 1978, en sa soixante-quatrième session ;

Notant les dispositions de la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, de la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, et de la convention et de la recommandation concernant les représentants des travailleurs, 1971 ;

Rappelant que la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, ne vise pas certaines catégories d'agents publics et que la convention et la recommandation concernant les représentants des travailleurs,

1971, s'appliquent aux représentants des travailleurs dans l'entreprise ;

Notant l'expansion considérable des activités de la fonction publique dans beaucoup de pays et le besoin de relations de travail saines entre les autorités publiques et les organisations d'agents publics ;

Constatant la grande diversité des systèmes politiques, sociaux et économiques des Etats Membres ainsi que celle de leurs pratiques (par exemple en ce qui concerne les fonctions respectives des autorités centrales et locales, celles des autorités fédérales, des Etats fédérés et des provinces, et celles des entreprises qui sont propriété publique et des différents types d'organismes publics autonomes ou semi-autonomes, ou en ce qui concerne la nature des relations d'emploi) ;

Tenant compte des problèmes particuliers que posent la délimitation du champ d'application d'un instrument international et l'adoption de définitions aux fins de cet instrument, en raison des différences existant dans de nombreux pays entre l'emploi dans le secteur public et le secteur privé, ainsi que des difficultés d'interprétation qui ont surgi à propos de l'application aux fonctionnaires publics de dispositions pertinentes de la convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, et des observations par lesquelles les organes de contrôle de l'OIT ont fait remarquer à diverses reprises que certains gouvernements ont appliqué ces dispositions d'une façon qui exclut de larges groupes d'agents publics du champ d'application de cette convention ;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la liberté syndicale et aux procédures de détermination des conditions d'emploi dans la fonction publique, question qui constitue le cinquième point à l'ordre du jour de la session ;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

adopte, ce vingt-septième jour de juin 1978, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur les relations de travail dans la fonction publique, 1978.

### **PARTIE I. CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS**

#### **Article 1**

1. La présente convention s'applique à toutes les personnes employées par les autorités publiques, dans la mesure où des dispositions plus favorables d'autres conventions internationales du travail ne leur sont pas applicables.

2. La mesure dans laquelle les garanties prévues par la présente convention s'appliqueront aux agents de niveau élevé dont les fonctions sont normalement considérées comme

ayant trait à la formulation des politiques à suivre ou à des tâches de direction ou aux agents dont les responsabilités ont un caractère hautement confidentiel sera déterminée par la législation nationale.

3. La mesure dans laquelle les garanties prévues par la présente convention s'appliqueront aux forces armées et à la police sera déterminée par la législation nationale.

#### **Article 2**

Aux fins de la présente convention, l'expression agent public désigne toute personne à laquelle s'applique cette convention conformément à son article 1.

#### **Article 3**

Aux fins de la présente convention, l'expression organisation d'agents publics désigne toute organisation, quelle que soit sa composition, ayant pour but de promouvoir et de défendre les intérêts des agents publics.

### **PARTIE II. PROTECTION DU DROIT D'ORGANISATION**

#### **Article 4**

1. Les agents publics doivent bénéficier d'une protection adéquate contre tous actes de discrimination tendant à porter atteinte à la liberté syndicale en matière d'emploi.

2. Une telle protection doit notamment s'appliquer en ce qui concerne les actes ayant pour but de :

a) subordonner l'emploi d'un agent public à la condition qu'il ne s'affilie pas à une organisation d'agents publics ou cesse de faire partie d'une telle organisation ;

b) congédier un agent public ou lui porter préjudice par tous autres moyens, en raison de son affiliation à une organisation d'agents publics ou de sa participation aux activités normales d'une telle organisation.

#### **Article 5**

1. Les organisations d'agents publics doivent jouir d'une complète indépendance à l'égard des autorités publiques.

2. Les organisations d'agents publics doivent bénéficier d'une protection adéquate contre tous actes d'ingérence des autorités publiques dans leur formation, leur fonctionnement et leur administration.

3. Sont notamment assimilées aux actes d'ingérence, au sens du présent article, des mesures tendant à promouvoir la création d'organisations d'agents publics dominées par une autorité publique, ou à soutenir des organisations d'agents publics par des moyens financiers ou autrement, dans le dessein de placer ces organisations sous le contrôle d'une autorité publique.

### **PARTIE III. FACILITÉS À ACCORDER AUX ORGANISATIONS D'AGENTS PUBLICS**

#### **Article 6**

1. Des facilités doivent être accordées aux représentants des organisations d'agents publics reconnues, de manière à leur permettre de remplir rapidement et efficacement leurs fonctions aussi bien pendant leurs heures de travail qu'en dehors de celles-ci.

2. L'octroi de telles facilités ne doit pas entraver le fonctionnement efficace de l'administration ou du service intéressé.

3. La nature et l'étendue de ces facilités doivent être déterminées conformément aux méthodes mentionnées dans l'article 7 de la présente convention ou par tous autres moyens appropriés.

### **PARTIE IV. PROCÉDURES DE DÉTERMINATION DES CONDITIONS D'EMPLOI**

#### **Article 7**

Des mesures appropriées aux conditions nationales doivent, si nécessaire, être prises pour encourager et promouvoir le développement et l'utilisation les plus larges de procédures permettant la négociation des conditions d'emploi entre les autorités publiques intéressées et les organisations d'agents publics, ou de toute autre méthode permettant aux représentants des agents publics de participer à la détermination desdites conditions.

### **PARTIE V. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

#### **Article 8**

Le règlement des différends survenant à propos de la détermination des conditions d'emploi sera recherché, d'une manière appropriée aux conditions nationales, par voie de négociation entre les parties ou par une procédure donnant des garanties d'indépendance et d'impartialité, telle que la médiation, la conciliation ou l'arbitrage, instituée de telle sorte qu'elle inspire la confiance des parties intéressées.

### **PARTIE VI. DROITS CIVILS ET POLITIQUES**

#### **Article 9**

Les agents publics doivent bénéficier, comme les autres travailleurs, des droits civils et politiques qui sont essentiels à l'exercice normal de la liberté syndicale, sous la seule réserve des obligations tenant à leur statut et à la nature des fonctions qu'ils exercent.

## PARTIE VII. DISPOSITIONS FINALES

### Article 10

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

### Article 11

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

### Article 12

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié par une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

### Article 13

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

### Article 14

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de

la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

### Article 15

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

### Article 16

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 12 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;

b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

### Article 17

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

**Le président:** – M. Hubler, bienvenue. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre initiative?

**M. Alain Hubler (POP):** – Non, Monsieur le Président. Sinon que j'ai omis d'indiquer dans mon texte que je demandais son renvoi en commission.

**Le président:** – Merci. Est-ce que la Municipalité désire dire quelque chose sur cette initiative? Ce n'est pas le cas. L'initiateur demande un renvoi en commission. Est-ce qu'il y a cinq personnes pour l'appuyer? Un, deux, trois, quatre, cinq... Largement. C'est fait. Cet objet est liquidé.

Point 9 de l'ordre du jour: Postulat de M. Philippe Mivelaz pour un plan de densification durable et de qualité. J'appelle à la tribune M. Philippe Mivelaz.

## Postulat de M. Philippe Mivelaz et consorts pour un plan de densification durable et de qualité<sup>10</sup>

### *Développement polycopié*

L'élaboration du nouveau Plan général d'affectation et son examen au sein de la commission du Conseil communal traitant du préavis 2005/19 a donné lieu à de nombreuses discussions à propos de la densification. Dans un contexte de crise du logement et d'augmentation du trafic automobile lié à l'étalement urbain, cette problématique a pris de plus en plus d'importance au cours des dernières années. Cela reste toutefois une notion complexe, dont les paramètres restent difficiles à appréhender.

### Qu'entend-on par «densification»?

Contenir l'étalement des constructions, regrouper l'habitat et les activités économiques à proximité des centres construits et des infrastructures lourdes de transports (de préférence les transports publics) et des services, ces objectifs sont les caractéristiques d'une politique d'aménagement du territoire visant à la densification urbaine.

Les bénéfices attendus de cette politique sont notamment une meilleure utilisation du sol. En effet, en évitant l'étalement urbain, on peut préserver les espaces naturels non bâtis et diminuer l'emprise des activités humaines sur la nature. Certaines associations comme Pro Natura mettent d'ailleurs en garde contre l'implantation anarchique des constructions qui gaspillerait deux milliards par an. La consommation de paysage pourrait ainsi être réduite à un tiers<sup>11</sup>. Une densification de qualité permet également une diminution des coûts environnementaux engendrés par les transports puisque les déplacements se font sur des distances plus courtes. De même, la rentabilisation des infrastructures de transports publics sera meilleure puisqu'il est possible d'augmenter la qualité de l'offre (cadence, desserte) en maintenant un bon taux de couverture des charges. Quant aux bâtiments, un peu plus volumineux, ils offrent un rendement énergétique plus intéressant.

D'autres avantages sont à attendre d'une densification des centres urbains. On peut citer des bénéfices économiques : en regroupant les activités humaines, on favorise les échanges. Un commerce aura d'autant plus de chance de se développer qu'il se trouve proche d'une population nombreuse. Pour une collectivité publique comme Lausanne, les avantages sont d'ordre organisationnel, il est en effet plus facile d'organiser des services comme les écoles, les garderies, lorsque l'habitat est regroupé ; ils sont aussi d'ordre fiscal comme la Municipalité elle-même le montre dans son préavis Agenda 21 (2005/53, p. 11). «Pour Lausanne, les zones offrant le meilleur rendement fiscal au m<sup>2</sup> ne sont pas les

zones villas, mais des blocs d'immeubles à habitants d'un niveau fiscal moyen à élevé (exemple Sous-Gare).» Construire la ville en ville apparaît donc aujourd'hui comme une orientation stratégique majeure d'un développement urbain plus durable.

Néanmoins, on doit relever qu'une densification inadaptée peut conduire à des inconvénients importants. En effet, en concentrant à l'extrême les activités aux mêmes endroits, on regroupe également les nuisances qu'elles engendrent, signifiant une dégradation du cadre de vie de la population. Il faut donc admettre que si les objectifs généraux visés par la densification sont plus que souhaitables, les moyens de sa mise en œuvre doivent aussi prendre en compte des critères qualitatifs. En effet, il est primordial que cette densification se fasse en respectant les principes de qualité de l'habitat dans les quartiers. Il ne s'agit pas de construire des gratte-ciel à Lausanne mais plutôt *par exemple* de tendre à plus large échelle à un style de quartier type «Sous-Gare» qui présente à la fois une densité élevée de population tout en maintenant une qualité de vie reconnue. Le niveau de densification devrait idéalement trouver un certain équilibre sur l'ensemble de la ville, évitant une densification à outrance dans certains quartiers.

Enfin, selon une étude de l'Institut de géographie de l'Université<sup>12</sup>, les résidents de la commune de Lausanne et des zones suburbaines désirent déménager à court ou moyen terme ne souhaitent pas forcément acquérir une maison individuelle en milieu périurbain mais souhaitent plutôt se loger dans un appartement suffisamment grand, à loyer abordable, dans un petit immeuble d'un quartier tranquille et si possible près des équipements et services de base. Il existe ainsi une convergence qui tombe à point nommé, entre les intérêts particuliers des habitants et l'intérêt général. C'est donc dans ce cadre-là, que les pouvoirs publics ont une marge de manœuvre intéressante.

### Comment mettre en œuvre la densification ?

Le Plan directeur communal et le Plan directeur cantonal, actuellement en cours d'élaboration, fixent la densification des centres comme un des objectifs principaux. Toutefois, il est difficile de trouver un consensus sur la mise en œuvre de la densification uniquement par des moyens réglementaires. En modifiant la réglementation pour permettre une constructibilité supérieure à l'existant, on se trouve face à trois types de problèmes :

- On permet des constructions qui peuvent modifier l'unité architecturale et urbaine d'un quartier. Citons par exemple des quartiers lausannois, comme l'avenue de France ou la rue du Midi / Beau-Séjour, ou encore Montchoisi, qui sont caractérisés par une certaine unité dans les

<sup>10</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 10/I), p. 10.

<sup>11</sup>Pro Natura, *Flächen gewinnen – Anreizorientierte Instrumente in der Raumplanung, Teil I: Literaturanalyse und Modellrechnung zu den Kosten der Zersiedlung*, Basel 2005.

<sup>12</sup>*Mobilité résidentielle, aspirations des ménages et transformations de l'habitat: l'agglomération lausannoise*, Da Cunha, Bochet, Both, Mager et Vuagniaux, Institut de géographie, Université de Lausanne, décembre 2004.



volumes et l'apparence des bâtiments – à quelques malheureuses exceptions près.

- La densification de certains quartiers rencontre une vive opposition des habitants, comme cela a été constaté lors de l'élaboration du PGA, ou lors de la mise à l'enquête de certains projets.
- Enfin, le fait que l'on permette une constructibilité accrue par un règlement ne signifie pas que cette densification va effectivement se réaliser. Comment peut-on être certain que le marché immobilier va prioritairement s'emparer des quartiers que l'on aura ainsi choisis comme étant susceptibles d'être densifiés?

Par ailleurs, les infrastructures de transports, comme le m2 que l'on construit actuellement, diminuent les temps de déplacement. Les distances sont ainsi raccourcies, ce qui a pour conséquence de favoriser l'étalement urbain. Le marché immobilier aura donc tendance à déployer ses effets prioritairement dans les régions périphériques des centres urbains qui, grâce à une nouvelle infrastructure de transport, s'en retrouvent rapprochées. Dans ce contexte, une politique active de la Ville pour éviter la dépopulation de Lausanne est importante.

Dès lors, il apparaît que pour favoriser la densification des centres urbains, il faut élaborer des stratégies et des méthodes plus ciblées. Evoquons quelques pistes de réflexion:

- Elaborer des plans de quartiers ou des plans partiels d'affectation sur des friches urbaines ou des terrains encore libres, les parcs et places de jeux étant exclus de cette réflexion car ils sont indispensables en milieu urbain. Le plateau de Prélaz, sur l'ancien dépôt des véhicules tl est un exemple réussi de densification. L'actuel projet de construction sur le parking d'échange de Vennes est également une excellente opportunité que la Municipalité a su saisir. Peut-on répertorier les terrains susceptibles de se prêter à de telles opérations?
- Réfléchir à la répartition des activités sur le territoire urbain. Nous observons par exemple depuis plusieurs années une colonisation des zones proches des rives du lac par des bureaux et des activités tertiaires. Ces parcelles sont à proximité immédiate de lieux de détente, et jouissent d'un paysage exceptionnel, ce qui les rend extrêmement intéressantes pour du logement. En comparaison, la vallée du Flon, où convergent pratiquement tous les transports publics, présente une densité relativement faible en termes d'emplois à l'hectare. Comment peut-on agir sur la répartition des activités sur le territoire lausannois, afin de favoriser au mieux la qualité de vie?
- Mesurer l'impact que les nouvelles infrastructures telles que le m2 et le réseau 08 auront sur l'organisation du territoire et sur le marché immobilier.

- Privilégier la construction de logements et de bureaux le long des axes de communication, à proximité des gares et des arrêts de transports publics.
- Prévoir une politique active de la Ville sur le marché immobilier. Il paraît opportun de mener une politique d'acquisition de terrains ou d'immeubles en rapport avec un objectif de densification. Il est préférable que celle-ci se fasse non pas sous la pression unique du marché, mais avec une vision de l'intérêt général.

En conclusion, nous demandons, par voie de postulat, que soit élaboré un «Plan de la densification durable et de qualité», qui fixe les objectifs et les intentions de la Ville de Lausanne en la matière. Ce Plan doit également décrire les outils de réflexion et de planification de la «densité». Une attention particulière sera mise sur la préservation des espaces verts existants. Ce plan permettrait de prolonger les réflexions de la Municipalité qui ont conduit à l'élaboration du préavis 2005/45 «Création de 3000 nouveaux logements».

**Le président:** – Monsieur le postulant, avez-vous quelque chose à ajouter à votre développement?

**M. Philippe Mivelaz (Soc.):** – Non, Monsieur le Président.

**Le président:** – Merci. Est-ce que la Municipalité désire s'exprimer sur ce postulat? Ce n'est pas le cas, manifestement. Il n'y a pas de demande de renvoi en commission... Madame Martine Fiora-Guttman. Vous avez la parole, Madame.

**M<sup>me</sup> Martine Fiora-Guttman (Rad.):** – Je n'allongerai pas le débat, je demande simplement le renvoi de ce postulat en commission.

**Le président:** – Est-ce qu'il y a cinq personnes pour appuyer cette demande? C'est le cas. Ce postulat est renvoyé en commission.

Point 10 de l'ordre du jour: postulat au Conseil communal de Lausanne: «Turbo-mesures pour les véhicules moins polluants à Lausanne!» J'appelle à la tribune M<sup>me</sup> Christina Maier.

**Postulat de M<sup>me</sup> Christina Maier: «Turbo-mesures pour les véhicules moins polluants à Lausanne!»<sup>13</sup>**

*Développement polycopié*

Soucieuse d'améliorer la qualité de l'air en ville de Lausanne, la Municipalité a pris un certain nombre de mesures

<sup>13</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 12/I), p. 269.

concrètes pour dynamiser la vente de véhicules privés moins polluants que les voitures traditionnelles à essence. Les efforts ont été concentrés sur les véhicules carburant au gaz naturel (GNC) qui réduisent substantiellement les émissions d'oxydes d'azote, de CO<sub>2</sub> et qui génèrent moins d'ozone<sup>14</sup>.

Ces mesures sont à saluer, mais face à la difficulté d'introduire une réelle mutation dans les habitudes d'achat de la population en matière de voiture, pour obtenir un résultat tangible sur le plan de la qualité de l'air, il paraît nécessaire d'intensifier les efforts pour rendre ce type de véhicule réellement attractif. Il importe également d'élargir les mesures incitatives aux entreprises et aux professionnels.

Par ce postulat, il est proposé de répondre à cet objectif en étudiant la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Création d'un macaron «ECO liberté», qui accorderait un certain nombre de privilèges, comme la possibilité de prolonger sa durée de parking gratuitement de la moitié du temps maximum sur les emplacements gérés par la Ville (par exemple une durée limitée à 2 heures serait étendue à 3 heures, etc.).
- Rabais conséquent sur le macaron «entreprise», pour les professionnels équipés de véhicules moins polluants.
- Renforcement des actions encourageant le GNC en accordant une réduction importante sur l'achat de gaz durant les deux premières années.
- Encouragement des taxis à s'équiper de véhicules moins polluants (comme par exemple l'accès facilité au statut A).

**Le président :** – Madame la postulante, voulez-vous encore développer votre postulat ?

**M<sup>me</sup> Christina Maier (Hors parti) :** – Non, Monsieur le Président. Je demande que ce postulat soit renvoyé à la Municipalité.

**Le président :** – A la Municipalité ? Celle-ci désire-t-elle se prononcer sur le postulat ? Manifestement non. Est-ce qu'il y a une demande de renvoi en commission ?

**M. Marc Dunant (Soc.) :** – Ce postulat pose des questions délicates du point de vue juridique et, de l'avis du groupe socialiste, il demande un examen plus approfondi. Pour ces raisons, nous demandons qu'il soit examiné par une commission.

<sup>14</sup>Dans sa réponse du 16 septembre 2004 à mon interpellation «Pour des mesures favorisant l'utilisation de véhicules électriques et/ou hybrides», la Municipalité a notamment détaillé ses efforts pour favoriser l'achat de scooters électriques et de véhicules fonctionnant au Gaz Naturel Carburant (GNC) en accordant une subvention à l'achat, et pour les véhicules GNC, assorti d'un don de 1000 kg de gaz. Le 15 septembre 2005, la Municipalité a annoncé son intention de construire une station de remplissage de GNC à la Borde ouverte au public.

**Le président :** – Merci. Est-ce qu'il y a cinq personnes qui vont dans ce sens ? Un, deux, trois, quatre, cinq, on y est. Voilà qui est réglé.

Point 11, postulat «Ville de Lausanne: interface pour l'apprentissage», postulat de M. Serge Segura, que j'appelle à la tribune.

**Postulat de M. Serge Segura :**  
**«Ville de Lausanne, interface pour l'apprentissage»<sup>15</sup>**

*Développement polycopié*

La recherche d'une place d'apprentissage est devenue une gageure pour une partie non négligeable des jeunes sortant des voies de formation du secondaire I jouissant d'une image parfois peu valorisante. Or, la poursuite de sa formation est le meilleur atout disponible pour qu'un jeune puisse entrer dans le marché du travail et, par la suite, poursuivre un parcours professionnel répondant à ses attentes.

De même, le manque de connaissance du monde professionnel de la part des élèves de l'école obligatoire, implique une baisse de motivation à rechercher une place ou une grande difficulté à définir son propre chemin professionnel. Cette dernière étape est toutefois fondamentale pour qu'une recherche efficace puisse aboutir. A ce titre il semble bien que les programmes mis en place par le Service de l'orientation professionnelle et les cours dispensés aux élèves de la voie secondaire à options sur la connaissance professionnelle soient insuffisants.

Certes l'Etat fournit différentes structures ayant pour objectif de pallier les difficultés d'obtention d'une place d'apprentissage. Ces formules (OPTI, préapprentissage, etc.), n'agissent toutefois qu'a posteriori, soit après que les difficultés ont été rencontrées. En définitive, l'on ne soutient réellement le futur apprenti qu'une fois que celui-ci se retrouve sans ressource sur le marché de l'emploi/de la formation, alors même que ce soutien devrait intervenir bien en amont.

Cette situation ne peut entraîner que de la démotivation des personnes qui devraient être en formation et leur incompréhension du système qui leur est proposé. De plus, le rallongement de la procédure formatrice par des mesures de transition entraîne des coûts très importants pour la collectivité, tant sur le plan purement financier que sur le plan social.

Dès lors, le présent postulat vise à favoriser l'interaction entre le monde professionnel et les élèves des écoles lausannoises le plus tôt possible, afin d'accroître la

<sup>15</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 13/I), p. 360.

connaissance dudit monde par ces derniers et leur permettre de trouver plus facilement une place de formation.

Le postulat sollicite les éléments suivants de la Municipalité:

1. Un état des lieux complet des mesures entreprises par la Ville de Lausanne afin de favoriser la recherche de places d'apprentissage.
2. Une étude visant à l'introduction d'un système permettant à la Ville de devenir une interface entre le monde professionnel et les élèves présents dans ses écoles. Il conviendrait dans ce cadre que la Ville puisse servir d'intermédiaire pour proposer des places de stages dans des entreprises (durant les vacances scolaires par exemple) et des contacts avec des professionnels, afin que les élèves puissent obtenir plus facilement une connaissance pratique des exigences et opportunités des différentes professions.

Dans ce cadre, la mise en place d'une banque de données des places de stages disponibles et des entreprises disposées à s'entretenir avec les élèves, ou encore leur présenter leur activité, pourrait être un outil. De même, l'introduction dans les critères d'attribution des marchés du caractère de formateur «plus», soit accueillant des stagiaires, est envisageable. Un appui concret aux élèves désirant trouver une place doit aussi être mis en place (sous la forme par exemple de répondants dans les écoles).

Le contact avec la pratique d'un métier et les entreprises l'exerçant est un moyen sans aucun doute efficace pour que le jeune devant définir un avenir professionnel le fasse en connaissance de cause et qu'il puisse jauger son intérêt réel pour une profession.

**Le président:** – Monsieur le postulant, avez-vous quelque chose à développer par rapport à votre texte?

**M. Serge Segura (Rad.):** – Pas de développement, Monsieur le Président, sinon pour préciser que je demande son renvoi à la Municipalité.

**Le président:** – Est-ce que la Municipalité désire se prononcer sur ce postulat? Ce n'est pas le cas. Est-ce qu'il y a une demande de renvoi en commission?

*Discussion préalable*

**M. Roland Rapaz (Soc.):** – Il ne s'agit pas d'une demande de renvoi en commission. Toute initiative susceptible d'aider un tant soit peu les jeunes dans leur recherche de places d'apprentissage est la bienvenue et reçoit notre appui. C'est pourquoi le Parti socialiste soutiendra la transmission de ce postulat à la Municipalité. Toutefois, je me permets de signaler à M. Segura qu'il y a à Lausanne un Office cantonal d'orientation scolaire et professionnelle,

sis à la rue de la Borde, dont une des missions est de recenser toutes les places d'apprentissage et de stage, et de mettre ce recensement à disposition des jeunes dans les locaux de la Borde et sur Internet. Nous devons rester attentifs à ne pas créer de doublons.

**Le président:** – Nous sommes entrés de plein pied dans la discussion de prise en considération. La discussion se poursuit.

**M. Serge Segura (Rad.):** – Pour répondre à M. Rapaz: tout à fait! Je suis tout à fait au fait qu'il existe un office d'orientation professionnelle. Il me semble que ce que je propose n'a pas tout à fait le même objectif. C'est plus précis... Il me paraît que l'office a des moyens insuffisants actuellement, ou du moins ne fonctionne pas comme on le voudrait. Je trouve donc préférable d'essayer d'agir au niveau communal sur ce sujet fondamental.

**Le président:** – La discussion sur le postulat Segura se poursuit. La parole n'est plus demandée. Je vous fais voter sur sa prise en considération. Celles et ceux qui... (*Interventions de la salle, protestations.*) Pardon? Excusez-moi, mais je préside! On discute de la prise en considération de ce postulat: oui ou non. Nous n'avons pas décidé de le renvoyer en commission, et maintenant nous votons pour savoir s'il est renvoyé à la Municipalité ou si nous ne le prenons pas en considération. Celles et ceux qui acceptent la prise en considération lèvent la main. Avis contraires? Pas d'avis contraires. Abstentions? A une évidente majorité, avec quelques abstentions, ce postulat est pris en considération. Nous fonctionnons selon la nouvelle Loi sur les Communes, Monsieur Ostermann...

**Le Conseil communal de Lausanne,**

- vu le postulat de M. Serge Segura: «Ville de Lausanne: interface pour l'apprentissage»;
- ouï la discussion préalable;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide:*

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

**Le président:** – Les points 12 et 13 de l'ordre du jour sont des postulats de M. Charles-Denis Perrin, absent ce soir. Nous ne les traiterons pas en son absence. Point 14 de l'ordre du jour: motion de M. Grégoire Junod et consorts, «Des transports publics gratuits pour les enfants et les jeunes de moins de vingt ans». J'appelle à la tribune M. Grégoire Junod.

**Motion de M. Grégoire Junod et consorts :  
«Des transports publics gratuits pour les enfants  
et les jeunes de moins de vingt ans»<sup>16</sup>**

*Développement polycopié*

Tout le monde ou presque en convient aujourd'hui: le niveau de pollution que connaît la ville de Lausanne doit être réduit. Cela passe bien sûr par toute une batterie de mesures. Parmi celles-ci: l'encouragement de l'utilisation des transports publics, et son corollaire, la réduction du trafic automobile.

La construction du m2 et le redéploiement du réseau de surface en 2008 seront à ce titre très importants. Le développement de l'offre est en effet un élément clé pour encourager la population à renoncer à la voiture. Toutefois la question des tarifs ne saurait être écartée. Toutes les études montrent qu'elle joue un rôle important dans le choix des gens de recourir ou non aux transports publics. A Lausanne, les tarifs ont beaucoup augmenté ces dernières années, même s'ils restent encore inférieurs à la moyenne nationale. Le groupe socialiste est convaincu qu'il est nécessaire de prendre une mesure forte pour diminuer le coût des transports publics et encourager leur utilisation.

C'est dans cet esprit qu'il demande aujourd'hui que la Ville de Lausanne introduise la gratuité des transports publics pour les enfants et les jeunes habitantes et habitants de Lausanne de moins de vingt ans. Cette mesure devrait permettre non seulement d'encourager l'utilisation des transports publics, mais également de soulager le budget des familles. En outre, en ciblant les enfants et les jeunes, la mesure aura un effet à long terme. Les enfants et les jeunes d'aujourd'hui sont en effet les adultes de demain: leur offrir la gratuité des transports publics, c'est leur donner le bon réflexe.

Une telle mesure devrait être prise par la Ville de Lausanne pour ses habitants, par exemple par le biais de bons de transports qui pourraient être acquis par les enfants et les jeunes de moins de 20 ans pour un prix symbolique (par exemple 25 francs). Ces bons permettraient alors de retirer un abonnement Mobilis annuel gratuit à un point de vente des tl. Le financement de la mesure serait donc exclusivement assuré par la Ville qui rembourserait aux tl les abonnements obtenus contre un bon de transport. Les frais administratifs pourraient être couverts par le prix des bons de transport.

Quant au coût global de la mesure, il serait réduit par la disparition des frais de transport scolaire et une réduction de la participation de la Ville au déficit des tl dont les recettes augmenteraient du fait d'un volume d'abonnements junior plus important.

<sup>16</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 15/I), p. 629.

**Motion**

Par cette motion, nous demandons donc à la Municipalité de soumettre un rapport-préavis au Conseil communal introduisant la gratuité des transports publics pour les enfants et les jeunes de moins de 20 ans domiciliés sur le territoire de la commune de Lausanne, en s'inspirant des modalités mentionnées dans le développement.

Nous demandons le renvoi de cette motion à une commission du Conseil communal.

**Le président:** – Monsieur Junod, avez-vous quelque chose à ajouter à votre proposition?

**M. Grégoire Junod (Soc.):** – Oui, un mot, Monsieur le Président. Je demande le renvoi en commission.

**Le président:** – Est-ce que la Municipalité désire s'exprimer à propos de cette motion? Ce n'est pas le cas. Est-ce qu'il y a cinq personnes pour soutenir le renvoi en commission? De toute évidence oui, voilà qui est fait.

Point 15 de l'ordre du jour, postulat de M. Giampiero Trezzini et consorts, «Pour un quartier écologique à Lausanne». Monsieur Trezzini, à la tribune.

**Postulat de M. Giampiero Trezzini:  
«Pour un quartier écologique à Lausanne»<sup>17</sup>**

*Développement polycopié*

La construction de 3000 logements, que prévoit le préavis 2005/45, s'inscrit dans le contexte du développement du bassin lémanique en une mégalopole de 1,5 millions d'habitants. En encourageant une construction densifiée, mais respectant les principes du développement durable, la Municipalité répond aux nouveaux besoins en matière de logement, tout en donnant judicieusement suite à la demande de prise en compte des exigences environnementales exprimée par la population lors de la démarche participative Quartiers 21.

Si les Verts saluent cet engagement, ils considèrent cependant que le préavis 2005/45 ne va pas assez loin. Il est dommage de n'appliquer les principes de développement durable qu'à la construction de tel ou tel bâtiment isolé. On se limite ainsi à une juxtaposition sans cohérence de bâtiments écologiques au hasard des possibilités de construction existantes. Ce faisant, on se prive d'un grand nombre de synergies et de possibilités novatrices propres à l'habitat durable lorsqu'il est groupé. La notion d'éco-quartier implique en effet qu'une réflexion ait lieu non pas au

<sup>17</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 15/I), p. 629.

niveau de la durabilité d'unités d'habitation séparées, une démarche qui se concentre souvent sur des critères liés à la construction et à la consommation énergétique (matériaux respectueux de l'environnement, Minergie, etc). Plus globalement, il s'agit de concevoir des ensembles cohérents construits, évidemment, en fonction de critères de durabilité, mais également dans le but de promouvoir un mode de vie plus durable en commun.

Il n'existe pas de définition fixe des éco-quartiers, mais les lignes qui suivent donnent quelques pistes qui nous semblent incontournables. Cette démarche intégrée doit en tous les cas être pertinente en regard des trois axes du développement durable :

1. Au niveau **environnemental**, elle permet le partage et l'utilisation raisonnée des ressources entre plusieurs unités d'habitations, notamment :

- un usage modéré du sol, une ressource rare et précieuse en ville, en prévoyant un maximum d'espaces communs pour les habitants du quartier, en utilisant les toitures comme terrasses ou comme espaces végétalisés, et en refusant l'accès aux voitures à l'intérieur du quartier. L'espace habituellement dévolu aux routes d'accès et aux places de parc est « recyclé » en chemins piétonniers, jardins ou places de jeu ;
- la pratique commune de la mobilité douce. Il n'y a pas de voitures dans le site, mais une collaboration avec un prestataire de type Mobility permet aux habitants d'accéder facilement à un véhicule lorsqu'ils en ont vraiment besoin ;
- la production plus ou moins autonome de chaleur et d'énergie à l'usage de l'ensemble d'habitation. Les possibilités sont nombreuses : panneaux solaires thermiques ou/et photovoltaïques, pompe à chaleur, microcentrale hydroélectrique sur l'eau potable, mini-centrale de cogénération alimentée en biomasse, etc. ;
- la gestion raisonnée de l'eau, en stockant les eaux de pluie dans de vastes réservoirs communs et en traitant sur place, de manière biologique, les eaux usées. Les sols du quartier sont traités de manière à maintenir une certaine perméabilité ;
- la gestion commune des déchets, en mettant en place un centre de tri réservé aux habitants du quartier et comprenant un lieu de compostage, dont le produit peut être en partie réutilisé sur place.

2. Au niveau **social**, les quartiers écologiques sont conçus de manière à favoriser le développement d'une certaine convivialité et d'un art du « vivre ensemble » tel que le préavis 2005/87 « Sécurité et sentiment d'insécurité » tente de le promouvoir à l'échelle de la ville, notamment avec la Fête des voisins. Tout est fait pour qu'une vie de quartier puisse se développer, notamment par le biais de :

- la création de nombreux espaces communs favorisant les rencontres entre les habitants du quartier : places

de jeu pour enfants mais aussi pour adultes (pétanque, par exemple), jardins et terrasses communes, espaces de bricolage ouverts à tous, etc. ;

- la mise à disposition d'espaces intérieurs réservés à des activités communes libres (anniversaires, réunions de quartier, conférences, vie associative, etc), d'une cafétéria, mais aussi de services indispensables à la collectivité (garderie, centre médical, etc.) ;
- la création de petits commerces à disposition des habitants de l'éco-quartier, mais aussi bien sûr des personnes venant de l'extérieur, proposant des produits locaux de première nécessité ;
- la constitution d'une structure associative ou coopérative, permettant aux habitants de gérer ensemble les questions portant sur leur vie en commun ;
- la promotion de la mixité sociale, notamment en concevant dès le départ des logements de dimensions et de standings variés au sein du lotissement, afin d'attirer des personnes d'âges et de milieux socio-culturels différents. Une partie des appartements peut être mise en vente, afin de favoriser l'accès à la propriété de ceux qui le désirent.

3. Au niveau **économique**, la construction groupée de plusieurs unités d'habitations écologiques permet :

- d'économiser sur les coûts qui, dans le cadre d'un type de construction misant sur la qualité et l'environnement, peuvent être relativement élevés. Des économies sont faites avec l'achat groupé de matériaux et par le biais de la réalisation d'un concept d'habitation global à caractère répétitif ou modulaire ;
- de profiter, idéalement, de la capacité d'innovation et de développement technologique dont nous disposons dans la région avec la proximité de l'Université et de l'EPFL, qui pourraient être impliquées dans le projet ;
- de développer et d'expérimenter de nouvelles techniques et technologies de construction, d'aménagement et de production (notamment d'énergie), liées à des entreprises novatrices, dont on favorisera si possible les représentantes locales ;
- de valoriser tout simplement l'image et l'attractivité globale de la ville, en y développant un projet positif et mobilisateur.

Penser la construction durable à l'échelle du quartier plutôt qu'à celle du bâtiment apparaît donc comme une évidence. La juxtaposition de plusieurs immeubles construits dans le respect du développement durable ne fait pas un quartier écologique. Il en est de même, a fortiori, de la création d'un bâtiment construit dans le respect de l'environnement isolé au milieu d'un quartier déjà existant.

Lausanne s'est constitué, ces dernières années, une réputation de précurseur dans certains domaines environnementaux et

technologiques, notamment en matière d'énergie ou de transports. Pourquoi ne pas avoir les mêmes ambitions d'innovation et d'excellence dans le domaine de la construction et de l'urbanisme écologiques?

Plusieurs quartiers écologiques, de dimensions variées, existent d'ores et déjà en Europe, à l'image de Bedzed, en banlieue londonienne (300 habitants) ou Vauban et Riesenfeld, près de Fribourg-en-Brisgau (15'000 habitants). Des projets essaient un peu partout, notamment à Paris, avec le projet Ecozac.

Historiquement, les quartiers écologiques se sont souvent développés sur des friches urbaines propriétés des Villes: décharge publique désaffectée pour Bedzed, ancien terrain militaire à Vauban, zone d'épuration abandonnée pour Riesenfeld, terrain SNCF inutilisé pour le projet Ecozac à Paris. De tels espaces existent à Lausanne. On pense bien entendu à la friche de Malley, où un ambitieux projet intercommunal pourrait être mis sur pied, alors qu'une nouvelle gare est envisagée à deux pas. Plus modestement, on peut imaginer la réalisation d'un quartier écologique dans le vallon, sur le site de l'ancienne usine d'incinération. D'autres lieux potentiels pourraient être définis. Bedzed le prouve, il n'est pas nécessaire de disposer d'un immense espace pour réaliser un éco-quartier attractif et viable.

Le présent postulat demande dès lors à la Municipalité:

- de rechercher activement sur son territoire un site approprié pour la construction d'un futur éco-quartier;
- de concevoir le projet d'un tel quartier, de concert avec la population concernée, des professionnels de la construction et de l'urbanisme durables, des entreprises locales novatrices, voire des partenaires académiques compétents (EPFL et/ou Université de Lausanne);
- d'en promouvoir et d'en soutenir la réalisation effective, aux côtés de partenaires adéquats (structure associative ou coopérative, par exemple).

**Le président:** – Monsieur, avez-vous quelque chose à ajouter à votre postulat?

**M. Giampiero Trezzini (Les Verts):** – Non, Monsieur le Président.

**Le président:** – Est-ce que la Municipalité désire se prononcer à propos de ce postulat? Ce n'est pas le cas. Est-ce qu'il y a une demande de renvoi en commission?

**M. Maurice Calame (Lib.):** – Je demande que ce postulat soit renvoyé à une commission pour les raisons suivantes: ce postulat requiert exactement ce qui a été voté ces derniers temps. En appliquant les divers préavis que nous avons mis en place pour le développement durable, nous avons les outils pour réaliser les objectifs du postulat. En plus, cela peut s'appliquer à l'ensemble de la ville. Créer un village d'Indiens peuplé d'ex-«babas cool» sur une friche industrielle pour une population de nantis, sorte de

copains du régime, me paraît dangereux. Des écologistes élitaires vivant dans un monde à part, ce n'est pas souhaitable. Cela d'autant moins qu'avec la nouvelle majorité mise en place par les électeurs, il semble que l'ensemble de la population attende une juste application des principes écologistes et du développement durable à l'ensemble de la ville. Et non pas dans un seul quartier. Tout est prêt, il suffit d'y aller! A mon avis, le mieux serait de retirer ce postulat, mais je pense que c'est trop vous demander, M. Trezzini!

**Le président:** – Il y a donc une demande de renvoi en commission. Est-ce qu'il y a cinq personnes pour appuyer cette demande? Oui, il y a cinq personnes! Voilà qui est fait, c'est renvoyé en commission.

---

Point 16 de l'ordre du jour, motion de M<sup>me</sup> Sylvie Freymond, «Evitons le pilon pour les livres!» J'appelle à la tribune M<sup>me</sup> Freymond.

---

**Motion de M<sup>me</sup> Sylvie Freymond:**  
**«Evitons le pilon pour les livres»<sup>18</sup>**

*Développement polycopié*

Tout bibliophile se voit un jour ou l'autre confronté à un cruel manque de place pour ranger ses acquisitions. Il en va de même pour la Bibliothèque municipale, comme nous pouvions l'apprendre à la lecture d'un article de *24 heures* du 27 février 2006.

La solution choisie pour résoudre ce problème, à savoir l'élimination pure et simple des ouvrages n'ayant plus guère de succès, est par contre choquante. Un livre ne se jette pas à moins d'être inutilisable, mais se transmet. Si l'on peut comprendre la réticence ou le refus d'associations caritatives pratiquant la brocante à accepter les dons d'ouvrages de la Bibliothèque municipale, car ils ne se vendent pas ou mal, on ignore par contre si d'autres associations, institutions, EMS, etc., disposant d'une petite bibliothèque pour leurs usagers, voire de simples particuliers, ne seraient pas heureux de bénéficier de livres dont on se demande si tout a été fait pour éviter la destruction.

La présente motion demande à la Municipalité de prendre des mesures pour proposer gratuitement ces livres à la population, pendant une période de trois ans, puis de façon pérenne en cas de succès de l'opération. Les pistes suivantes pourraient être explorées:

- Lancement d'une invitation à tout organisme intéressé par des livres usagés (via communiqué de presse, site

---

<sup>18</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 15/I), p. 629.

internet de la Ville) à s'annoncer auprès de la bibliothèque pour pouvoir ensuite bénéficier de tout ou partie des livres dont on souhaite se débarrasser;

- Etablissement d'une liste de ces livres, consultable par tous, qui seront ensuite tenus à disposition des futurs acquéreurs selon le même principe que lorsqu'on commande un ouvrage en dépôt;
- Mise à disposition d'un ou deux rayons d'ouvrages «à emporter et conserver» dans chaque succursale;
- Organisation d'une «foire aux livres usagés mais gratuits» de la Bibliothèque municipale.

Il est également demandé que ces mesures s'appliquent aux ouvrages de la succursale de Mon-Repos qui doit fermer prochainement, et pour lesquels une vente populaire a été prévue.

**Le président** : – Avez-vous quelque chose à ajouter à votre motion, Madame ?

**M<sup>me</sup> Sylvie Freymond (Les Verts)** : – Non, Monsieur le Président.

**Le président** : – Est-ce que la Municipalité désire prendre la parole sur cette motion ? Manifestement non. Est-ce qu'il y a une demande de renvoi en commission ? Ce n'est pas le cas. J'ouvre la discussion sur la prise en considération de la motion Freymond. La parole n'est pas demandée. Celles et ceux qui acceptent la prise en considération de cette motion lèvent la main. Avis contraires ? Abstentions ? Je crois qu'à une assez nette majorité, cette motion n'a pas été prise en considération. L'objet est liquidé.

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

- vu la motion de M<sup>me</sup> Sylvie Freymond : «Évitons le pilon pour les livres!»;
- ouï la discussion préalable;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*décide* :

de refuser la prise en considération de cette motion.

**Le président** : – Point 17 de l'ordre du jour, interpellation de M. Fabrice Ghelfi. (*Bruyant brouhaha.*) S'il vous plaît ! Plus on avance, plus vite on sera au lit ! Interpellation de M. Fabrice Ghelfi : «Agglomération : quelle consultation et quid d'éventuelles nouvelles propositions ?» Discussion de la réponse de la Municipalité à cette interpellation. A la tribune, M. Fabrice Ghelfi.

#### **Interpellation de M. Fabrice Ghelfi : «Agglomération : quelle consultation et quid d'éventuelles nouvelles propositions ?»<sup>19</sup>**

##### *Développement polycopié*

Dès 2008, Lausanne, son agglomération et le canton pourront bénéficier d'un réseau de transports publics notablement amélioré. En effet, à cette date, le m2 sera opérationnel et le nouveau réseau des bus tl sera en exploitation. Un coup d'œil à la carte permet de constater que les métros m1 et m2 et le LEB constitueront une ossature forte de transports publics en site propre, à laquelle les bus se rattacheront efficacement.

Le 9 mai dernier, le Comité de pilotage du projet d'agglomération Lausanne-Morges a rendu public son avant-projet d'agglomération sur les trois thèmes suivants : plan de coordination des transports, concept urbanistique et concept paysager. Ces documents vont désormais être analysés par les Communes concernées lors d'une phase de consultation qui s'étendra jusqu'au 28 juin 2005.

A ce stade, on peut constater que l'agglomération avance et que dans le même temps les élues et les élus du Conseil communal de Lausanne ne figurent pas parmi les «consultés». Point n'est besoin ici de rediscuter de la pertinence d'une commission spécialisée du Conseil communal...

A partir des documents présentés le 9 mai dernier, de nombreuses questions se posent. Dans un premier temps, le groupe socialiste souhaite poser une série de questions sur la thématique des transports :

1. Que faut-il entendre par le concept «LEB 2012»? S'agit-il du renforcement des fréquences du LEB ? Sa transformation en métro urbain (par exemple jusqu'à Cheseaux si on considère que la zone de Vernand constituera un espace de densification destinée à l'habitat et qu'il vaut mieux densifier autour des transports publics existants) ?
2. Qu'en est-il du rattachement du secteur Blécherette à une ligne de métro (qui pourrait être le m3) ou de bus roulant totalement en site propre (ce qui semble difficile compte tenu notamment de la rue du Valentin ou du Grand-Pont) ?<sup>20</sup>
3. Qu'en est-il de l'amélioration des transports publics dans l'Ouest (en particulier pour les communes de Chavannes, d'Ecublens, de Morges et de Bussigny) ?

Les éléments résumés ci-dessus et décrits dans les documents remis aux médias le 9 mai comportent à l'évidence une forte composante prospective. Il est cependant

<sup>19</sup>BCC 2005-2006, T. I (N° 2), p. 121.

<sup>20</sup>Le thème du transport entre la Blécherette et le centre-ville a été abordé dans le préavis 149 du 18 mai 2000.

important de les soumettre à la réflexion générale et au débat, notamment au niveau des élues et des élus.

Pour ne prendre qu'un seul argument, de tels équipements contribueront à réduire le nombre de pendulaires en ville de Lausanne, ce qui soulagera les habitants et améliorera notre environnement.

Ajoutons aussi le rôle central, voire moteur, que la Confédération devrait jouer puisqu'elle prévoit d'allouer des montants importants au trafic d'agglomération. On peut donc souhaiter que ces millions bénéficieront d'abord à l'amélioration de l'offre en transports publics dans notre région afin de soutenir le transfert «véhicule privé vers les transports publics» à l'orée de la ville.

Dès lors, conformément à l'article 61 du Règlement du Conseil communal, je pose les questions suivantes à la Municipalité:

1. La Municipalité peut-elle décrire, secteur par secteur et plus en détail, les développements prévus pour la thématique des transports dans l'avant-projet présenté le 9 mai dernier? La Municipalité soutient-elle ces propositions?
2. La Municipalité peut-elle décrire comment elle compte associer le Conseil communal à ses réflexions ou ses prises de position?
3. La Municipalité peut-elle préciser les réflexions en cours (en son sein, au Conseil d'administration des tl, au Conseil d'administration du LEB ou au niveau cantonal) au sujet des questions suivantes:
  - Comment est-il prévu d'améliorer l'offre en transports publics dans la partie nord de l'agglomération (plateau de la Blécherette et Plaines-du-Loup; zone de Vernand) compte tenu du fait que ce secteur représente assurément un fort potentiel pour la construction de logements?
  - Dans le cadre du projet «LEB 2012», est-il prévu de transformer le LEB en une ligne de métro? Si oui, jusqu'où?
  - Y a-t-il d'autres pistes possibles, comme, par exemple, l'utilisation du tunnel «Sébeillon-Tridel» pour un futur m3?
  - A quel horizon pourrait-on imaginer les investissements envisagés ou imaginés pour ce secteur de la ville?
4. La Municipalité, le Conseil d'administration des tl ou celui du LEB ou encore le Canton ont-ils déjà envisagé de relier le plateau de la Blécherette à un métro?
  - Est-il clairement imaginable qu'une ligne de bus puisse circuler en site propre de la Blécherette jusqu'au centre ville? N'y a-t-il pas des rues où une telle option est impossible?

- Si la ligne du LEB devait se renforcer, serait-il envisageable de relier le plateau de la Blécherette par le nord de la ville au réseau LEB par une ligne de métro qui partirait de la Blécherette pour se relier aux voies LEB au niveau des arrêts «Prilly-Chasseur» ou «Union-Prilly» (par un tunnel relativement court sous une zone peu habitée: aéroport, Grangette, Châlet Mignon)? Cette solution profiterait de l'infrastructure existante du LEB, réalisant au passage des économies. Que pense la Municipalité de cette idée? Serait-elle techniquement possible?
- Si non, comment relier le nord-ouest de la ville à un futur métro? Afin de renforcer l'attractivité du parking d'échange de la Tuilière tout en diminuant les nuisances sur la route du Châtelard, est-il envisageable de créer une sortie d'autoroute pour les automobilistes venant de l'ouest au nord de l'aérodrome de la Blécherette (intersection de la route du Mont et de la route de Romanel)?

Je remercie d'avance la Municipalité pour ses réponses.

#### *Réponse polycopiée de la Municipalité*

Une bonne partie de l'interpellation de M. Ghelfi est consacrée à affirmer à nouveau qu'une commission consultative devrait, comme proposé dans sa motion, être consultée à chaque fois que la Ville de Lausanne est appelée à s'exprimer sur quelque sujet que ce soit ayant trait à l'agglomération, en particulier dans le cas qui nous concerne, le PALM, «Projet d'agglomération Lausanne-Morges». Cette manière de faire n'est de loin pas systématiquement praticable.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ne contient pas tous les projets qui ont une fois été évoqués dans la région lausannoise durant ces 50 dernières années par un groupe d'opinion ou un autre. Sinon, les sommes auxquelles ce projet arriverait, en cas d'acceptation par la Confédération, seraient non seulement importantes, mais gigantesques. Dans cette optique, la Municipalité souhaite répondre aux questions du groupe socialiste sur la base des faits connus.

Le projet d'amélioration de la fréquence du LEB a été élaboré par sa direction qui souhaitait sa réalisation pour 1999. Il s'agissait, moyennant l'aménagement d'un croisement à Prilly-Union, de passer la fréquence du LEB à 15 minutes. C'est ce projet qui, pour l'essentiel, est repris sous le nom «LEB 2012» par le Canton.

Les représentants lausannois ont plusieurs fois insisté pour que le développement de cet axe de transport public passe au minimum par le franchissement du carrefour de Montétan en tunnel. Il a été également évoqué à plusieurs reprises l'idée de prolonger l'actuel tunnel du LEB jusqu'au début de l'avenue d'Echallens, à la limite du territoire de la commune de Prilly. A ce stade, le dossier n'est pas encore clarifié.



Avec un passage régulier à 15 minutes, on pourrait néanmoins, et en toute objectivité, desservir la zone de Vernand qui est l'objet de quelques considérations visant à accroître l'habitat de quelques centaines d'unités. Le préavis N° 2005/45 concernant la création de 3000 logements aborde cette problématique en détail.

Quant au rattachement du secteur Blécherette à une ligne de métro, il n'est pas d'actualité dans le PALM. Dans les années 1970, il était prévu de prolonger le LEB non pas au centre ville, mais à la Blécherette, en abandonnant le secteur Cheseaux–Lausanne ou en disposant de deux parcours différents. Ce projet a été abandonné dans les priorités au profit du m2 et d'une éventuelle desserte de la Blécherette, depuis le centre ville, par un moyen de transport lourd. Cette variante est celle présentée par le Plan directeur communal adopté par votre Conseil en 1995. Par rapport aux besoins objectifs, elle n'a pas été retenue dans l'immédiat. En cas de développement sur le plateau de la Blécherette, tel que souhaité par la Municipalité, différents scénarios de dessertes devront être étudiés. Dans un premier temps, une desserte par bus paraît de nature à satisfaire les besoins, à court et moyen terme. Pour les transports publics dans l'Ouest, différentes variantes sont également étudiées. Pour l'instant, celles mettant en valeur les infrastructures CFF sont privilégiées. Un prolongement du m1 en direction de Morges a certes été évoqué, mais n'a pas été retenu au stade actuel. La région morgienne préfère mettre l'accent sur un contournement autoroutier de la ville de Morges pour résoudre les problèmes de nuisances et de congestion.

Pour en revenir de manière plus précise aux questions posées par l'interpellation Ghelfi, la Municipalité répond à ce qui suit :

*1. La Municipalité peut-elle décrire, secteur par secteur et plus en détail, les développements prévus pour la thématique des transports dans l'avant-projet présenté le 9 mai dernier? La Municipalité soutient-elle ces propositions?*

Il y a lieu de rappeler qu'un certain nombre de mesures ont déjà été réalisées. La Municipalité a soutenu en priorité l'achèvement du m2 et toutes les mesures d'accompagnement qui lui sont liées et qui sont actuellement proposées à votre Conseil, y compris la mise en place complète du réseau tl 2008. Elle soutient également les améliorations du m1 (suppression de certains passages à niveau et acquisition de nouvelles rames), ainsi que le développement de la ligne du LEB. Ces divers points impliquent des engagements financiers importants.

Pour le reste, le PALM est en grande partie axé sur la densification des secteurs bien desservis en transports publics. Le développement des transports régionaux avec des parkings d'échange est donc privilégié. Pour ce faire, on prévoit :

- une troisième voie entre Coppet et Renens,
- une quatrième voie entre Renens et Lausanne,
- un tram à haute fréquence entre Lutry et Bussigny,
- une nouvelle gare à Malley.

Les autres domaines évoqués par M. l'interpellateur ne sont pas pris en compte pour des raisons diverses. Il faut se rendre compte qu'il s'agit ici d'investissements considérables, sur lesquels le Canton ne s'est pas encore engagé de manière claire, même si la Confédération, en cas d'accord, serait l'essentielle pourvoyeuse de fonds.

La Municipalité soutient les principes directeurs énoncés par le PALM. Toutefois, elle ne peut assumer le catalogue complet des propositions imaginables pour la région lausannoise.

*2. La Municipalité peut-elle décrire comment elle compte associer le Conseil communal à ses réflexions ou ses prises de position?*

Afin de respecter le calendrier imposé par la Confédération, le PALM a dû être élaboré dans l'urgence. Dans ce contexte, la consultation des 70 Conseils communaux concernés n'était pas envisageable. Toutefois, une consultation publique qui s'adresse à toute la population a été mise sur pied du 28 octobre au 23 décembre 2005. Celle-ci permettra de tenir compte des souhaits du plus grand nombre et de déposer auprès des services de la Confédération le PALM vers Pâques 2006. Précisons, par ailleurs, que la Municipalité a accepté le principe de renseigner le Conseil communal sur l'état des études régionales auxquelles elle participe financièrement, suite aux décisions du Conseil communal sur le préavis 2004/46.

Comme évoqué précédemment dans la question 1, la Municipalité appuie en priorité l'achèvement du m2, la mise en place du réseau tl 2008 et le développement de la ligne du LEB, ainsi que les améliorations du m1. Elle est fortement intéressée par le projet de tram Lutry–Bussigny sur lequel elle n'a pas encore de vision définitive. Les pistes de travail indiquées par M. l'interpellateur feront l'objet d'un débat le moment venu, notamment lors de la révision du plan directeur communal qui devrait être effectuée lors de la prochaine législature. La Municipalité ne souhaite pas donner des réponses hâtives aux différentes hypothèses de travail de M. l'interpellateur.

*3. La Municipalité peut-elle préciser les réflexions en cours (en son sein, au Conseil d'administration des tl, au Conseil d'administration du LEB ou au niveau cantonal) au sujet des questions suivantes :*

- *Comment est-il prévu d'améliorer l'offre en transports publics dans la partie nord de l'agglomération (plateau de la Blécherette et Plainnes-du-Loup; zone de Vernand) compte tenu du fait que ce secteur représente assurément un fort potentiel pour la construction de logements?*

- Dans le cadre du projet «LEB 2012», est-il prévu de transformer le LEB en une ligne de métro? Si oui, jusqu'où?
- Y a-t-il d'autres pistes possibles, comme, par exemple, l'utilisation du tunnel «Sébeillon–Tridel» pour un futur m3?
- A quel horizon pourrait-on imaginer les investissements envisagés ou imaginés pour ce secteur de la ville?

Il y a lieu de rappeler que le PALM fixe l'avenir des investissements de la région jusqu'aux environs de 2030. Ce qui ne s'y trouve pas ne fera, en principe, pas l'objet d'un financement fédéral. Cela signifie que des solutions plus traditionnelles doivent être élaborées. Il n'est donc pas question de transformer le LEB en une ligne de métro puisque, au niveau dudit PALM, on évoque la fréquence à 15 minutes. S'il était imaginable d'aller encore plus loin, cela ne pourrait se faire qu'après réalisation des constructions évoquées dans la zone de Vernand qui peuvent être desservies par un LEB à 15 minutes. Par contre, le développement de l'ensemble de l'axe Lausanne–Echallens pourrait justifier des mesures plus lourdes sur lesquelles, pour l'instant, le Canton montre des réticences. Il y a lieu de préciser qu'aucune planification ne prévoit de relier le plateau de la Blécherette à la ligne du LEB. La pente à franchir ne permettrait tout simplement pas un tel projet, sans changer l'ensemble de la technologie. Dans le cadre de l'étude en cours d'un schéma directeur pour le Nord lausannois, des réponses crédibles seront apportées d'ici fin 2006.

L'utilisation du tunnel «Sébeillon–Tridel» pour un futur m3 n'est pas d'actualité immédiate, même si le tracé paraît intéressant. Cette question devra être reprise ultérieurement, probablement à l'horizon 2040.

Quant aux investissements envisagés ou imaginés pour l'ensemble de la ville, outre le métro qui a déjà coûté environ Fr. 700 millions, il y a lieu de préciser qu'un tram est-ouest aurait un coût avoisinant les Fr. 400 millions et que les autres projets, notamment sur voies CFF, se chiffrent à près d'un milliard de francs. Le coût du LEB est beaucoup plus modeste, sauf si l'on passe à une version complètement souterraine sur territoire lausannois. On voit qu'une liste aussi importante dépasse déjà les moyens mis à disposition par la Confédération jusqu'en 2020. Il sera toujours temps d'allonger cette liste si les divers projets jugés prioritaires sont bien acceptés. Toutefois, sauf changement profond des mentalités au niveau fédéral, ou retour à des revenus extrêmement élevés au niveau cantonal, de telles solutions ne sont pas imaginables avant les années 2020 au plus tôt. D'ici là, il est probable que notre marge de manœuvre se situe plutôt du côté de la création ou de la restauration de lignes de bus traditionnelles.

4. La Municipalité, le Conseil d'administration des tl ou celui du LEB ou encore le Canton ont-ils déjà envisagé de relier le plateau de la Blécherette à un métro?

- Est-il clairement imaginable qu'une ligne de bus puisse circuler en site propre de la Blécherette jusqu'au centre ville? N'y a-t-il pas des rues où une telle option est impossible?
- Si la ligne du LEB devait se renforcer, serait-il envisageable de relier le plateau de la Blécherette par le nord de la ville au réseau LEB par une ligne de métro qui partirait de la Blécherette pour se relier aux voies LEB au niveau des arrêts «Prilly-Chasseur» ou «Union-Prilly» (par tunnel relativement court sous une zone peu habitée: aéroport, Grangette, Chalet Mignon)? Cette solution profiterait de l'infrastructure existante du LEB, réalisant au passage des économies. Que pense la Municipalité de cette idée? Serait-elle techniquement possible?
- Si non, comment relier le nord-ouest de la ville à un futur métro? Afin de renforcer l'attractivité du parking d'échange de la Tuilière tout en diminuant les nuisances sur la route du Châtelard, est-il envisageable de créer une sortie d'autoroute pour les automobilistes venant de l'ouest au nord de l'aérodrome de la Blécherette (intersection de la route du Mont et de la route de Romanel)?

L'idée d'une sortie supplémentaire d'autoroute a été évoquée à de nombreuses reprises lors de projets de centres commerciaux dans la région de la Blécherette, plus précisément celle d'une branche supplémentaire de la sortie de la Blécherette. Cette idée de complément de la jonction est reprise dans le PALM. Le Canton a d'ores et déjà déposé un projet allant en ce sens auprès des instances fédérales compétentes. Pour des raisons de sécurité (refoulement aux heures de pointe sur l'autoroute) il y a de fortes chances pour que ce projet aboutisse d'ici 2020.

Au début des années 90, lors des discussions qui ont précédé le choix du m2, il a été plus d'une fois évoqué l'idée d'un métro en direction du Comptoir Suisse et de la Blécherette, en passant par le stade olympique. Les études menées à cette époque ont montré que les besoins en transport étaient très nettement plus faibles dans cette direction que dans celle empruntée par le m2. Pour ces raisons, ce projet a été mis en seconde priorité et ne figure pas aujourd'hui dans le PALM. La restructuration du réseau tl accroît toutefois les possibilités de transport de Belleaux en direction de la Blécherette, même si le souhait des habitants d'une liaison directe avec la Gare n'est pas satisfait. La desserte directe, telle qu'envisagée il y a quelques années en site propre, se heurte manifestement à des difficultés insurmontables et les tl y ont renoncé.

Il ressort donc, clairement, qu'à l'horizon 2020, des solutions par bus, trolleybus ou éventuellement de type Serpentine, sont les seules que l'on peut raisonnablement envisager. De plus, une liaison de type métro se heurterait, compte tenu de la technologie du LEB, à des impossibilités. Un changement technologique serait fort cher et il paraît difficile d'ajouter encore quelques centaines de

millions à la liste déjà transmise à la Confédération. La rentabilisation d'un parking d'échange de quelques centaines de places ne peut justifier l'investissement de quelques centaines de millions supplémentaires.

La Municipalité pense avoir ainsi répondu aux questions de M. l'interpellateur et rappelle que de très forts développements en transports publics sont effectués par le projet m2 et la restructuration liée au réseau tl 08, puisque, en 3 à 4 ans, les voyageurs-km augmenteront d'un tiers. Des pas suivants importants sont tentés par le PALM. Toutefois, il n'est pas envisageable pour une ville de 125'000 habitants (peut-être 140'000 dans quelques années) et une région de moins de 300'000 habitants, de jouir d'autant de lignes de métro que la région parisienne.

**Le président** : – J'ouvre la discussion sur la réponse municipale.

#### Discussion

**M. Fabrice Ghelfi (Soc.)** : – Autant vous le dire tout de suite : je ne suis pas satisfait. Il vous est sûrement déjà arrivé d'être plutôt fâchés par une réponse municipale. C'est exactement mon cas ici. Je vous invite donc à partager un peu de mon agacement. Jugez plutôt.

Dès le premier paragraphe, ça démarre mal. Déjà j'y ai relevé des erreurs à peine compréhensibles. On y lit, je cite : « Une bonne partie de l'interpellation (...) est consacrée à affirmer à nouveau qu'une commission consultative devrait (...) être consultée... » [p. 838]. C'est tout simplement faux ! Dans mon texte de deux pages, je ne mentionne que deux fois cette commission. On est donc loin de l'exagération municipale. Plus loin, il est fait allusion à mon « projet de motion » [p. 838]. Nouvelle erreur : mon initiative est un projet de règlement. Cette précision a toute son importance. Cela dit, c'est la preuve par écrit que quand on prend un rythme de sénateur pour répondre aux initiatives des conseillers communaux, on a tendance à en oublier le contenu. Plus loin encore, ça ne s'arrange pas. Il est fait allusion à une « commission consultative » [p. 838], alors que dans mon texte je parlais d'une « commission permanente du Conseil communal ». Enfin, où diable la Municipalité a-t-elle été chercher que je souhaitais que cette commission soit sollicitée à chaque fois et « sur quelque sujet que ce soit » ? Ici encore, reprenant les informations à la source, j'ai proposé dans mon initiative que les préavis qui seront confiés à cette commission comme objets de sa compétence puissent être définis par le Bureau du Conseil.

Face à une telle entrée en matière, même le plus placide des conseillers communaux n'a pas d'autre attitude possible que l'énervement. Au surplus, le ton utilisé n'a que peu contribué à le tempérer. On se demande même si le deuxième paragraphe n'a pas été rédigé exprès pour tester le flegme reconnu de l'interpellateur ! (*Légers rires.*) A ce stade du texte, n'importe quel lecteur aura compris que l'attitude de la Municipalité à l'égard de cette interpellation

était négative. Son unique but : liquider cet objet. Toutes proportions gardées, ceci m'a rappelé l'empressement de Henry VIII à se débarrasser de certaines de ses épouses !

Une fois cette entrée en matière absorbée, j'ai tout de même noté quelques éléments de réponse. Heureusement pour le *suspense*, je n'étais pas au bout de mes surprises !

En effet. Je demandais que le quartier de la Blécherette devienne une priorité pour le développement des transports publics. En page 1 [p. 839], j'ai pu lire, comme vous toutes et tous : « ...une desserte par bus paraît de nature à satisfaire les besoins à court et moyen terme ». Traduction : pour la Municipalité, tout va très bien, la Blécherette est correctement reliée au centre ville et à la gare, il n'y a pas d'étude en cours, car actuellement la question ne se pose pas ! J'avais à peine lu cette phrase que, le 4 janvier dernier, le lauréat du Champagnac d'or 2005 affirmait en résumé : 1) une ligne de trolleybus sur voie réservée est impossible entre la Blécherette et le centre ville ; 2) il faut relier ce quartier au centre ville, c'est une urgence, et Sauvabelin suivra ; 3) il faut le faire par un tunnel partant de la Riponne. Quel étonnement ! Moi qui pensais naïvement qu'une réponse à une interpellation liait la Municipalité... Concrètement : quelle est la qualité d'une réponse écrite de la Municipalité affirmant que la Blécherette ne constitue pas une priorité, quand on apprend simultanément qu'un de ses membres planche sur un projet en parfaite contradiction avec cette position, et ce depuis plusieurs mois ? A ce stade, je me contente de poser la question, sans tirer de conjectures. Il y a sûrement une explication à ce couac.

Il n'en reste pas moins que la forme est tout à fait inadéquate et peu justifiable. Les conseillers communaux comme vous et moi peuvent tirer de ceci un enseignement. Si vous voulez obtenir des informations, il ne faut pas rédiger des interpellations. Il faut lire la presse. Je me réjouis de l'article de journal qui relatera les conclusions des études en cours. Plus sérieusement, et pour revenir au fond de cette question, le plus important : je suis ravi que la Blécherette devienne un objectif de transport public en site propre. Sur le principe, je partage l'avis exprimé dans les médias.

Dans ce contexte mouvementé, la Municipalité a tout de même répondu à mes questions, et j'y viens. La réponse à la question 1 est satisfaisante. La Municipalité reprend des principes qui apparaissent dans le PALM, elle n'a rien inventé. Je félicite la Municipalité pour sa réponse à la question 2, c'est une magnifique déclaration d'intention. Malheureusement, elle ne répond pas du tout à la question posée. Comme chaque fois, lorsqu'il s'agit d'associer le Conseil communal à la réflexion sur l'agglomération, la Municipalité élude d'abord, louvoie ensuite avant de slalomer un peu, pour finalement éviter le débat et renvoyer à une commission. Ou à une consultation. Au sujet du PALM, le Conseil a été mené en bateau, comme si certains avaient jugé que l'opinion des assemblées législatives n'était, somme toute, pas très utile pour contribuer au projet. Comme pour s'excuser d'avoir été trop loin, la Municipalité nous

explique plus bas qu'elle a accepté le principe de renseigner – merci! – le Conseil communal au sujet des études en cours dans le Nord et dans l'Est de la ville. C'est déjà une faveur qu'on nous accorde, elle nous prie donc gentiment d'en rester là.

A l'évidence, la Municipalité n'a pas compris ma question. Alors je la repose, différemment, en termes plus précis: la Municipalité se moque-t-elle du Conseil communal, oui ou non? J'espère qu'à une question aussi claire, nous recevons une réponse claire. J'attends cette fois une réponse adéquate. En effet, il m'apparaît de plus en plus qu'en matière d'agglomération, notre Exécutif n'a que peu d'égards pour nous.

Venons-en à la question 3. Cette réponse est cohérente avec la phrase citée plus haut à propos de la Blécherette. Cependant l'actualité de janvier dernier a remis cette vision en question. S'il ne fallait retenir qu'un seul élément dans l'intervention, ce serait celui-là.

Au-delà des querelles, il est temps d'analyser prioritairement un transport public en site propre entre la Blécherette et le centre de la cité. La Municipalité doit accorder ses violons sur ce dossier et informer de manière transparente le Conseil communal. Les arguments qui imposent cette priorité sont nombreux. La densité de population y est très forte, le parking-relais devrait encore s'étendre, et la commune du Mont – vous savez, la commune du Mont, qui n'est pas la commune de Lausanne, qui est un peu au nord, mais nous pouvons aussi, parfois, regarder au-delà de nos frontières – prévoit de construire des centaines de logements. Il s'agit d'éviter que tous ces habitants se transforment immédiatement en pendulaires. Pour ce transport public, la topographie des lieux, notamment au niveau de la rue du Valentin et de l'avenue Vinet, nous contraindra probablement à choisir une voie d'accès souterraine. La solution n'est pas unique et plusieurs pistes sont possibles. Parmi les idées émises, on note un tunnel direct depuis la Riponne, avec ou sans un crochet à proximité de Beaulieu, un tunnel en relation avec Prilly pour se raccorder aux voies du LEB afin d'accéder plus rapidement au Flon, ou encore se connecter au tunnel existant Tridel, puisque ce dernier passe quasiment sous la Pontaise.

J'attends donc de la Municipalité qu'elle se positionne d'une seule voix sur cette priorité, dans le cadre d'une vision globale et cohérente des transports publics souterrains à Lausanne. Sans pour autant faire de Lausanne une ville creusée dans tous les sens. Parce que ce n'est pas d'idées de perforations dont nous manquons, mais d'idées de priorisation.

Rappelons enfin que la Confédération s'est invitée au débat lorsqu'elle a annoncé que le fonds d'infrastructures contribuerait au m2, à l'aménagement du réseau des tl et à la gare de Prilly-Malley dans le cadre du RER. Vous l'avez noté: le LEB n'y figure pas. C'est l'occasion de réfléchir à sa transformation en un tram urbain en double sens, qui

occupe plus d'espace sur la chaussée, et pour un coût moindre qu'un tunnel. Sur ce point, je comprends mal la volonté d'enterrer les transports publics non polluants pour laisser encore plus d'espace aux véhicules polluants sur la chaussée. Il y a peu, nous apprenions d'ailleurs que le dossier pour la création d'une voie d'évitement à Prilly était envoyé à l'Office fédéral des transports par l'Autorité cantonale. Ce dossier pourrait par conséquent se débloquer. Enfin, le Sud de la ville paraît privilégié puisqu'une ligne transversale entre Bussigny et Lutry y est prévue et qu'à court terme il y aura une ligne 25 entre Pully et la Bourdonnette. En revanche, le Nord doit attendre. Vennes ou la Sallaz ne sont pas liés à la Blécherette et Bellevaux risque de perdre la ligne 3 dès 2008.

Je ne dépose pas de résolution sur le fond. En revanche, je vous proposerai un petit texte tout à l'heure, qui touche plutôt à la forme. Parce qu'il n'est pas souhaitable que ce qui est écrit à l'intention du Conseil communal soit contredit dans les jours qui suivent. Sur le principe, ce n'est pas acceptable.

**M. Daniel Brélaz, syndic:** – Deux aspects ont été discutés dans la réponse. J'admets avec M. Ghelfi que la motion qui devient règlement, et tout ce qui se passe autour, aient pu souffrir une précision plus grande. J'admets également que le problème d'agglomération reste difficile, puisque Lausanne et une ou deux autres Communes poussent dans le sens d'un régime plus participatif et qu'un grand nombre de Communes de l'agglomération mettent les pieds au mur dès qu'il s'agit d'y associer d'autres instances que les municipalités. Malheureusement, dans la construction d'une région, ces positions pèsent aussi. Je vous assure, Monsieur Ghelfi, que nous n'attendons que la clarification du dossier PALM pour vous donner une réponse nuancée, reflétant la réalité, et vous offrir de choisir son projet de règlement.

Mais pour cela, il faut d'abord savoir ce qui va naître. Ce pourrait être, comme cela a été envisagé un moment, une assemblée constituante, avec quinze ou douze représentants lausannois. Ou, devant les réticences d'un très grand nombre de Communes, le retour à un régime classique sous la direction du Canton. Ces visions différentes exigent que ce point soit clarifié avant que nous puissions répondre au projet de règlement. Vous pourrez alors, le cas échéant et en toute connaissance de cause, savoir ce que vous voulez faire. S'il n'y a pas ce dosage, nous serions plutôt favorables à une commission consultative. Sinon, il est impératif qu'il y ait une commission permanente. Mais c'est vous, évidemment, qui prendrez le choix final. Il faudra peut-être faire l'expérience sur une législature pour vérifier qui a raison. Si une structure permanente était décidée, il est clair que ce sera au Bureau de choisir les objets concernés.

Maintenant, les transports. Je comprends – je partage même en partie – l'impression de M. Ghelfi. En effet, en décembre, et même déjà en octobre et novembre, cet objet a fait le tour de toutes les Directions afin de définir une

position ferme et de nous assurer qu'elle corresponde bien à la réalité. Le texte que vous avez reçu émane de cette large consultation. Et tout à coup, le train s'est mis en route. On a entendu parler de projets de funiculaire, puis de prolongation de la ligne entre le Flon et Chauderon, dont un tronçon existe déjà. En effet, dans les années 1980, la Confédération avait exigé deux voies de LEB à cet endroit pour permettre un jour la prolongation de la deuxième vers le Comptoir suisse et la Blécherette. On a ainsi entendu parler de toutes sortes de choses...

Alors quel est le statut de cette réponse? Elle agace M. Ghelfi, je le comprends: il reçoit une réponse un jour et, une semaine après, il apprend tout autre chose. Son statut – ce que je vous dis maintenant – est le résultat d'une large consultation des Directions, une réponse approuvée à l'unanimité par la Municipalité. Elle correspond à ce qui figurait dans le PALM le jour de la réponse municipale. Nous avons alors une situation où le Canton avait introduit les trois projets qui ont fait l'objet d'une subvention du fonds d'infrastructures. Il y était question d'un tram est-ouest dont le coût est d'environ Fr. 400 millions, s'il se réalise. Il apparaissait aux différentes instances régionales et cantonales qu'en tout cas, dans les quinze prochaines années, on ne pourrait rien faire de plus.

Depuis lors, une vaste discussion a eu lieu sur les propositions de mon collègue Français, que vous connaissez. Il y a eu aussi une certaine prise de conscience de Beaulieu réalisant que les trains passeraient ces prochaines années – ou jamais. Le Canton aussi a pris conscience que cette problématique pourrait peut-être présenter un certain intérêt, alors qu'auparavant, c'était *niet*. Et maintenant, on entend parler d'une entrée en matière sur un éventuel m3. Ce n'est pas le métro Tridel, mais ce serait une des variantes de tout ce dont M. Ghelfi a parlé. L'intention étant, évidemment, de la faire prendre en charge par le fonds d'infrastructures. Si ce pas est franchi, il faut cependant dire honnêtement – sachant que le tram est prévu pour 2015 – que la liaison avec la Blécherette, si elle entre par le fonds d'infrastructures, ne se fera pas avant 2020. Au mieux.

D'autre part, pour 2011 ou 2012, le Mont construit 1000 logements, peut-être davantage. On parle de 3000 voire 4000 habitants de plus, à terme. La Commune du Mont sera alors tenue par la Loi sur l'aménagement du territoire de développer une liaison de transports publics efficace, et plus seulement un système qui ne lui coûte pas cher. En effet, aujourd'hui elle paie trois fois rien, parce qu'elle n'est pas partie prenante dans le trafic dit d'agglomération, le trafic central. Il est évident qu'une ligne de trolleybus sera prolongée dans cette direction. De toute manière, il n'est pas question d'avoir un métro jusqu'au Mont. S'il devait y avoir un m3, il s'arrêterait près de la Blécherette pour les mêmes raisons que le m2 se termine aux Croisettes: on ne construit pas des infrastructures à x millions de francs le kilomètre dans les endroits où il y a quelques habitants par hectare. Malheureusement, cette vérité universelle est aussi valable dans les quartiers forains. Ceux

qui savent combien il a été difficile, à certains moments de l'histoire, de maintenir le métro jusqu'aux Croisettes sans qu'il retourne au dépôt de Vennes ou à la Sallaz, mesurent ce que je dis là.

Nous sommes donc en pleine évolution. Personnellement, je serais très heureux si on parvient à développer, au niveau fédéral, la liaison manquante en direction de la Blécherette. Mais il faut savoir que c'est pour dans 15 ans, dans le meilleur des cas. Quant au reste... Des miracles peuvent se produire! Je serais ravi de me rétracter sur ce que je viens de dire, mais j'y crois assez peu.

Il y a quand même quelques problèmes. Aucun cas de figure ne ferait passer la liaison de la Blécherette par le tracé de la ligne 3. Est-ce que ça veut dire qu'il ne faut pas la faire à cause du débat sur la ligne 3?<sup>21</sup> Est-ce qu'il faut faire les deux? Ce ne sont là que quelques questions annexes. Elles seront intéressantes à traiter, mais d'ici 2020, nous avons probablement le temps.

Voilà où nous en sommes. Je m'excuse auprès de M. Ghelfi pour les confusions autour de son règlement, motion et autres interprétations... En effet, il y a quelque chose à dire à ce propos... Quant à l'état du dossier, il n'y a aucune volonté de la Municipalité et de celui qui vous parle de se moquer de l'interpellateur. La réponse reflète en toute honnêteté l'état des lieux tel que le rédacteur de la réponse finale le connaissait en décembre. Si la situation évolue dans un sens plus favorable aux thèses de M. Ghelfi, tant mieux!

**M. Fabrice Ghelfi (Soc.):** – Je réagis brièvement pour relever les calendriers élastiques qui nous sont présentés. Dans le texte de réponse à l'interpellation, en page 3 [p. 840], on nous parle de l'horizon 2040 pour «l'utilisation du tunnel <Sébeillon–Tridel> pour un futur m3». Ce soir, on nous dit 2020. Dans 15 jours, ce sera peut-être 2010!

Cela dit, je comprends les évolutions et je note, sans critiquer, qu'elles vont dans le bon sens et surtout dans le sens de désenclaver – si j'ose utiliser ce mot – le quartier de la Blécherette.

Je déposerai quand même, pour éviter peut-être que certains couacs ne se répètent à l'avenir, le texte de résolution suivant, que je vous lis:

#### *Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité coordonne sa vision quant à l'offre en transports publics entre le quartier de la Blécherette et les points nodaux de la Ville (notamment la gare et le centre).*

**M. Daniel Brélaz, syndic:** – A l'intention de M. Ghelfi, j'explique pourquoi la date de 2040. Dans l'optique qui

<sup>21</sup>BCC 2005-2006, T. I (N° 6), pp. 818-819; BCC 2005-2006, T. I (N° 8), pp. 944-1011; BCC 2005-2006, T. II (N° 13/I), pp. 494-525.

nous était présentée en décembre, le calendrier des réalisations et leur budget étaient réputés complets au niveau cantonal jusqu'en 2025-2030. Tout nouveau projet ne pouvait donc se réaliser que dans la décennie suivante. Si c'est remis en question, nous en serons très heureux. Mais nous espérons que cette remise en question ira jusqu'au bout, vu l'intérêt économique de Beaulieu, notamment, et les possibilités de développement du côté de la Blécherette.

**Le président:** – Je mets en discussion la résolution déposée par M. Ghelfi. Il n'y a pas de prise de parole. Je vous la relis:

*Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité coordonne sa vision quant à l'offre en transports publics entre le quartier de la Blécherette et les points nodaux de la Ville (notamment la gare et le centre).*

Celles et ceux qui acceptent cette résolution lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Un assez grand nombre d'abstentions, trois avis contraires, mais cette résolution est très largement acceptée. L'objet est liquidé.

**Le Conseil communal de Lausanne,**

- vu l'interpellation de M. Fabrice Ghelfi: «Agglomération: quelle consultation et quid d'éventuelles nouvelles propositions?»;
- vu la réponse municipale;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*adopte*

la résolution de l'interpellateur, disant:

«Le Conseil communal souhaite que la Municipalité coordonne sa vision quant à l'offre en transports publics entre le quartier de la Blécherette et les points nodaux de la ville (notamment la gare et le centre).»

**Le président:** – Point suivant de l'ordre du jour, point 18, interpellation de M. Alain Hubler: «Quelle démocratie pour quelle agglomération?» J'appelle M. Alain Hubler à la tribune.

**Interpellation de M. Alain Hubler:**

**«Quelle démocratie pour quelle agglomération?»<sup>22</sup>**

*Développement polycopié*

**«Assemblée constituante» pour l'agglomération**

Pour répondre aux exigences émises par la Confédération dans le cadre de sa nouvelle politique régionale et prétendre ainsi bénéficier des futurs financements fédéraux, au trafic d'agglomération en particulier, la région lausannoise doit renforcer ses structures intercommunales. Si le Service de l'aménagement du territoire s'occupe d'élaborer un projet d'agglomération portant sur l'aménagement et les transports, c'est à Lausanne Région qu'incombe la tâche de faire des propositions aux communes pour mettre en place les modalités d'une collaboration plus étroite. Il s'agirait de créer une sorte «d'assemblée constituante» de l'agglomération, qui se réunirait dès le début de l'année prochaine. Au programme des débats: définition de la structure de collaboration regroupant les communes, mode de représentation des communes, modes de décision et de financement. Si les communes en acceptent le principe, cette assemblée constitutive verra le jour début 2006 et aura pour mission d'élaborer un projet complet pour l'été 2007 environ. Quelle que soit sa forme exacte, la structure à l'échelle de l'agglomération qui verra le jour alors sera basée sur l'adhésion volontaire des communes, mais les décisions qui y seront prises auront force obligatoire pour les membres.

L'article reproduit ci-dessus est paru en page 5 du journal *Le Régional* du 16 septembre dernier. Il est sous-titré: «Assemblée constituante» pour l'agglomération et nous apprend, notamment:

*«Si le Service de l'aménagement du territoire s'occupe d'élaborer un projet d'agglomération portant sur l'aménagement et les transports, c'est à Lausanne Région qu'incombe la tâche de faire des propositions aux communes pour mettre en place les modalités d'une collaboration plus étroite. Il s'agirait de créer une sorte «d'assemblée constituante» de l'agglomération qui se réunirait dès le début de l'année prochaine. Au programme des débats: définition de la structure de collaboration regroupant les communes, mode de représentation des communes, modes de décision et de financement.»*

A la lecture de ce texte, on constate que cette «assemblée constituante», même si elle est entre guillemets, se verrait attribuer des compétences assez larges, importantes et sensibles: organisation démocratique et ressources financières.

Les conseillers-ères communaux questionnés n'ont jamais entendu parler de cette démarche qui devrait se concrétiser début 2006 déjà. Renseignements pris, il semble que ce sujet ait été abordé lors de l'assemblée générale de

<sup>22</sup>BCC 2005-2006, T. I (N° 7), p. 833.

Lausanne Région du 8 septembre dernier et nulle part ailleurs.

A moins qu'il s'agisse d'une erreur d'interprétation de l'article, ce qui est peu probable, ou que le journaliste se soit emporté, ce qui est encore moins probable, il semble que les contours essentiels de l'agglomération lausannoise sont en train de se dessiner à l'écart des membres des législatifs des communes concernées.

Ces différentes observations conduisent à poser les questions suivantes :

1. *Dans quel type de collaboration intercommunale la Municipalité de Lausanne entend-elle engager la Ville : association, fédération ou agglomération ? Et pour quelle(s) raison(s) ?*
2. *Qui fera partie de l'« assemblée constituante » mentionnée dans l'article ?*
3. *Quelles seront les tâches de cette assemblée ? Sera-t-elle chargée, notamment, de rédiger les statuts au sens de l'art. 115 LC ?*

#### **Art. 115 Statuts**

<sup>1</sup> Les statuts doivent déterminer :

1. Les communes membres de l'association ;
2. Le nom de l'association, le but ou les buts poursuivis ;
3. Le lieu où l'association a son siège ;
4. La tâche ou les tâches principales assumées par l'ensemble des communes membres ;
5. La tâche ou les tâches optionnelles et l'énumération des communes qui y participent ;
6. La représentation des communes au conseil intercommunal et l'autorité de nomination des délégués et cas échéant de leurs suppléants (conseil général ou communal et/ou municipalité) ;
7. Les règles relatives à la convocation des délégués ;
8. La composition du comité de direction et la qualité de ses membres ;
9. Les compétences respectives du conseil intercommunal et du comité de direction ;
10. La proportion dans laquelle les communes associées participent à la constitution du capital de dotation et au bénéfice ou déficit éventuel de l'association ;
11. Les ressources de l'association ;
12. Le mode de répartition des charges financières entre les communes membres, selon qu'il s'agit de tâches principales ou de tâches optionnelles ;
13. La possibilité pour l'association d'emprunter, le plafond des emprunts d'investissements devant toutefois être précisé ;
14. La possibilité pour l'association d'offrir des prestations à d'autres associations, fédérations, agglomérations ou à d'autres communes par contrat de droit administratif ;

15. Les conditions à observer pour l'admission de nouvelles communes et pour le retrait d'une commune, y compris les droits et obligations de la commune sortante ;
16. Les règles concernant la dissolution de l'association, le sort des biens et celui de ses dettes.

4. *Selon l'art. 113 LC, les municipalités sont responsables d'élaborer les statuts des associations intercommunales (respectivement des fédérations et des agglomérations). Par la suite, les législatifs communaux se prononcent sur ceux-ci. La Municipalité entend-elle faire participer, d'une façon ou d'une autre, des membres du Conseil communal à cette élaboration ? Si oui, comment ? Si non, pourquoi ?*

#### **Art. 113 Approbation**

<sup>1</sup> Les statuts, élaborés d'entente entre les municipalités, seront soumis au vote du conseil général ou communal de chaque commune.

<sup>2</sup> Après que chaque commune aura adhéré aux statuts, ceux-ci seront soumis à l'approbation du Conseil d'Etat qui en vérifiera la légalité. Le Conseil d'Etat accorde ou refuse son approbation.

<sup>3</sup> L'approbation du Conseil d'Etat donne existence légale à l'association et confère à celle-ci la personnalité morale de droit public.

5. *Pour quelle(s) tâche(s) la Municipalité de Lausanne compte-t-elle participer à une collaboration intercommunale ? Compte-t-elle demander son avis sur ce point au Conseil communal avant de participer à la rédaction de statuts qui fixent ces tâches ?*

6. *L'article du Régional précise :*

*« (...) , c'est à Lausanne Région qu'incombe la tâche de faire des propositions aux communes pour mettre en place les modalités d'une collaboration plus étroite. »*

*Si cela est exact, qui a chargé Lausanne Région de cette tâche ?*

7. *L'article du Régional précise encore :*

*« Si les communes en acceptent le principe, cette assemblée constitutive verra le jour début 2006 et aura pour mission d'élaborer un projet complet pour l'été 2007 environ. »*

*Si cela est exact, qui acceptera – ou refusera – le principe d'une assemblée constitutive (ou constituante) ?*

8. *Quand et comment le Conseil communal sera-t-il informé des ces « grandes manœuvres » ?*

## Autres références légales

### A) Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD)

#### Chapitre II Collaborations intercommunales, fédérations et agglomérations

##### Art. 155 Collaborations intercommunales

<sup>1</sup>L'Etat encourage les collaborations entre communes, en particulier les fédérations.

<sup>2</sup>Les communes peuvent déléguer une ou plusieurs de leurs tâches à des fédérations, à des agglomérations ou à d'autres types d'organisations intercommunales; elles veillent à choisir la forme la plus appropriée.

<sup>3</sup>La loi peut imposer une collaboration lorsqu'elle est nécessaire à l'accomplissement de certaines tâches ou à une répartition équitable des charges entre communes.

<sup>4</sup>La loi définit l'organisation, le financement et le contrôle démocratique des diverses formes de collaboration intercommunale.

##### Art. 156 Fédérations

<sup>1</sup>La fédération de communes est une collectivité de droit public composée de communes qui sont en principe contiguës. Elle a la personnalité juridique.

<sup>2</sup>La fédération est dotée d'une autorité délibérante et d'une autorité exécutive. L'autorité délibérante est élue par les législatifs des communes membres, l'autorité exécutive par l'autorité délibérante.

<sup>3</sup>La fédération gère seule les tâches que les communes membres lui délèguent. Ces tâches sont financées par des contributions communales.

<sup>4</sup>Une commune ne peut faire partie que d'une fédération, sa participation à d'autres formes de collaboration restant possible.

##### Art. 157 Agglomérations

<sup>1</sup>L'agglomération est une collectivité de droit public composée de communes urbaines contiguës et qui comprend une ville centre. Elle a la personnalité juridique.

<sup>2</sup>La loi définit l'organisation, le financement et le contrôle démocratique de l'agglomération par analogie avec les règles applicables aux fédérations.

### B) Loi sur les communes (LC)

#### Chapitre XI ter Agglomérations

##### Art. 128 g Principe

<sup>1</sup>Les communes peuvent collaborer sous la forme d'une agglomération pour accomplir ensemble des tâches de compétence communale, en particulier des tâches propres au milieu urbain.

<sup>2</sup>L'agglomération est composée de communes urbaines contiguës qui:

- a. ont en commun une ville-centre au moins, et
- b. sont étroitement liées entre elles, notamment des points de vue urbanistique, économique et socioculturel.

##### Art. 128 h Organes<sup>21</sup>

<sup>1</sup>Les organes de l'agglomération sont:

- a. le conseil d'agglomération, qui est l'autorité délibérante;
- b. le comité d'agglomération, qui est l'autorité exécutive;
- c. la commission de gestion.

##### Art. 128 i Droit applicable<sup>21</sup>

<sup>1</sup>Au surplus, les dispositions relatives aux fédérations de communes, y compris l'article 128b, s'appliquent par analogie aux agglomérations.

#### *Réponse polycopiée de la Municipalité*

L'origine du projet d'agglomération Lausanne-Morges est la politique fédérale des agglomérations qui propose de mettre en place des projets d'agglomérations. Un projet d'agglomération est un instrument de planification permettant de coordonner les thèmes transversaux à l'intérieur d'une agglomération. Il s'appuie sur la collaboration horizontale (entre partenaires à l'intérieur de l'agglomération) et verticale (Confédération – Canton – agglomération). Il vise ainsi à garantir la coordination des projets et de la mise en œuvre au sein des agglomérations. L'existence d'un tel projet, qui doit également mettre en place un organisme unique chargé de la mise en œuvre de cette planification, est une condition indispensable pour obtenir une participation financière de la Confédération à des projets d'infrastructures de transports d'agglomération.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), est en consultation depuis le 28 octobre et jusqu'au 23 décembre 2005. Les partenaires du projet sont le Canton de Vaud, Lausanne Région, la Ville de Lausanne, l'Association des communes de la région morgienne (ACRM) et la Ville de Morges.

Le PALM est constitué d'un volet «Aménagement et transports» dont il a été question dans l'interpellation de M. Fabrice Ghelfi «Agglomération: quelle consultation et quid d'éventuelles nouvelles propositions?» et d'un volet «institutionnel» qui fait l'objet de la présente interpellation. L'ensemble des documents relatif au PALM est disponible sur le site internet [www.agglo-lausanne-morges.ch](http://www.agglo-lausanne-morges.ch)

Les projets envisagés au titre de la démarche institutionnelle ont été élaborés jusqu'à ce jour dans un cadre strictement technique. Leur passage sur le plan politique implique une phase d'information, en cours actuellement, ainsi qu'une consultation formelle, entre fin octobre et fin décembre 2005, parallèlement à la consultation sur le plan directeur cantonal.

Ce n'est qu'à l'issue de cette phase de consultation, après en avoir tiré les enseignements nécessaires, qu'une décision



politique formelle sera proposée aux Communes, sur la base d'un texte qui aura pu être approfondi et remanié. Dans la mesure où une large part des Communes membres de Lausanne Région se montrent favorables à cette proposition, un processus constitutif sera mis en œuvre. Il reposera sur la mise en place d'une assemblée politique regroupant quelques délégués par communes. Un comité politique et un groupe d'appui technique dirigeront les travaux, qui seront accomplis dans trois groupes chargés respectivement des compétences d'agglomération, des éléments juridiques et des aspects financiers. La mission de cette assemblée est de parvenir à un projet élaboré, courant 2007, afin de pouvoir envisager une mise en œuvre coordonnée avec l'achèvement du Plan directeur cantonal et avec la concrétisation des dispositions financières fédérales. L'accord pour engager cette démarche constitutive ne présume pas de la décision finale des Communes de s'engager dans une éventuelle agglomération institutionnalisée, qui ne sera prise, cas échéant, qu'à l'issue des travaux constitutifs, soit probablement en 2007.

Les instances cantonales seront associées au processus, conduit par les régions concernées. Parallèlement, d'autres éléments de type institutionnel continueront à être traités dans le cadre des structures de travail existantes, en particulier la question de la gestion du PALM durant la phase transitoire, avant la concrétisation de l'agglomération et celle de la portée juridique du PALM.

La démarche proposée présente l'avantage d'intégrer au mieux la nécessité d'associer les Communes à l'élaboration du projet, en mettant en évidence les enjeux politiques qui en découlent. L'agglomération ne saurait être le résultat d'un processus purement technique mais doit correspondre à une réelle volonté politique des partenaires concernés.

Ces éléments touchent directement le contenu de l'interpellation de M. Alain Hubler. Dès lors, la Municipalité répond de la manière suivante aux questions de l'interpellateur :

*1. Dans quel type de collaboration intercommunale la Municipalité de Lausanne entend-elle engager la ville : association, fédération ou agglomération ? Et pour quelle(s) raison(s) ?*

Les formes juridiques de droit public proposées par la législation vaudoise sont l'association de communes ou l'agglomération au sens de la récente modification de la Loi sur les communes. A priori, la première offre une souplesse supplémentaire qui permet de la retenir comme option principale : possibilité d'association à but multiple et à géométrie variable (tâches optionnelles et engagements variables des communes), possibilité d'instaurer des taxes et de déterminer leur quotient.

*2. Qui fera partie de l'« assemblée constituante » mentionnée dans l'article ?*

La mise en place du processus – sorte d'« assemblée constituante » d'agglomération, implique la nomination de l'assemblée. La nomination de ces représentants incombera aux municipalités, avec possibilité de prévoir une représentation équitable des forces politiques représentées dans leur Conseil communal. Cette proposition est mise en consultation dans le cadre du PALM. Les modalités finales, qui tiendront compte du résultat de la consultation seront adoptées par le Comité de pilotage en début d'année 2006. La Municipalité de Lausanne se déterminera en temps voulu sur les modalités de choix des délégués pour la commune de Lausanne. Toutefois, dès le moment où le nombre de délégués lausannois est significatif (plus de trois), ce qui semble être l'intention, le Conseil communal sera représenté et amené à élire des représentants lausannois suivant les modalités adoptées pour les taxis.

*3. Quelles seront les tâches de cette assemblée ? Sera-t-elle chargée notamment de rédiger les statuts au sens de l'art. 115 LC ?*

Les missions de l'assemblée seront d'aboutir à un projet d'agglomération détaillé en partant de l'avant-projet mis en consultation, mais avec la possibilité de s'en écarter au besoin. Dans tous les cas, les exigences minimales de la Confédération quant aux instances d'agglomération devront être satisfaites.

Le résultat attendu se présente sous la forme des documents nécessaires à la concrétisation du processus : statuts, projet de contrat d'agglomération, documents constitutifs et d'information.

Au-delà des éléments formels, l'assemblée a aussi pour mission de renforcer l'esprit de collaboration régionale et de contribuer à obtenir les adhésions communales au terme du processus.

*4. Selon l'art. 113 LC, les municipalités sont responsables d'élaborer les statuts des associations intercommunales (respectivement des fédérations et des agglomérations). Par la suite, les législatifs communaux se prononcent sur ceux-ci. La Municipalité entend-elle faire participer, d'une façon ou d'une autre des membres du Conseil communal à cette élaboration ? Si oui, comment ? Si non, pourquoi ?*

Le volet institutionnel du PALM prévoit de laisser aux Municipalités la possibilité de confier au Conseil communal la nomination d'une partie des représentants à l'assemblée constitutive de l'agglomération, ces délégués étant issus du corps délibérant ou non. Le mode de désignation choisi par la Municipalité (voir point 2) permettra à des délégués du Conseil communal de faire partie de l'assemblée constitutive et donc de participer à l'élaboration des statuts de la future association intercommunale.

*5. A) Pour quelle(s) tâche(s) la Municipalité de Lausanne compte-t-elle participer à une collaboration intercommunale ?*

*B) Compte-t-elle demander son avis sur ce point au Conseil communal avant de participer à la rédaction des statuts qui fixent ces tâches ?*

A. Les compétences de la structure prévue portent sur les domaines de l'aménagement et des transports. Schématiquement, elles peuvent être présentées comme suit :

- Elaboration, suivi et mise à jour du Projet d'agglomération et des documents directeurs de niveau intercommunal qui en découlent (schémas directeurs sectoriels).
- Coordination des politiques d'aménagement pour les secteurs, projets et domaines définis comme prioritaires par le PALM et les schémas directeurs sectoriels.
- Elaboration, coordination et suivi des « chantiers » prioritaires définis par la planification régionale : direction de projet, coordination des politiques communales, coordination des intervenants extérieurs, développement de partenariats public privé, etc.
- Elaboration et suivi des projets d'infrastructure d'importance régionale dans le domaine des équipements publics.
- Gestion et mise en œuvre de la politique des transports (transports publics et privés) : élaboration de la demande en matière de transports, coordination de l'offre, contrats de prestations, priorités d'investissement, gestion de politiques sectorielles.
- Organisation du financement des investissements d'importance régionale et gestion financière régionale de leur fonctionnement.

B. Voir points 2 et 4.

6. *L'article du Régional précise :*

*« (...) , c'est à Lausanne Région qu'incombe la tâche de faire des propositions aux communes pour mettre en place les modalités d'une collaboration plus étroite. »*

*Si cela est exact qui a chargé Lausanne Région de cette tâche ?*

Le comité de pilotage a chargé le groupe de travail processus d'élaborer une proposition pour mettre en place les modalités d'une collaboration plus étroite. Ce groupe de travail est présidé par Lausanne Région et est constitué de représentants techniques du Canton, de l'Association des communes de la région morgienne, du schéma directeur de l'Ouest lausannois, des tl et de la Ville de Lausanne. Le Comité de pilotage du PALM a validé les propositions mises en consultation.

7. *L'article du Régional précise encore :*

*« Si les communes en acceptent le principe, cette assemblée constitutive verra le jour début 2006 et aura pour mission d'élaborer un projet complet pour l'été 2007 environ. »*

*Si cela est exact qui acceptera – ou refusera – le principe d'une assemblée constitutive (ou constituante) ?*

A l'issue de la phase de consultation, après en avoir tiré les enseignements nécessaires, une décision politique formelle sera proposée aux communes, sur la base d'un texte qui aura pu être approfondi et remanié. Dans la mesure où une large part des communes membres de Lausanne Région se montrent favorables à cette proposition, il incombera alors aux municipalités de déléguer des représentants dans une possible « assemblée constituante » d'agglomération.

8. *Quand et comment le Conseil communal sera-t-il informé de ces « grandes manœuvres » ?*

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges est en consultation du 28 octobre au 23 décembre 2005. L'ensemble des documents dont le volet institutionnel est à disposition sur le site officiel de la consultation [www.agglo-lausanne-morges.ch](http://www.agglo-lausanne-morges.ch). Des séances d'information publiques sont organisées dans le cadre de la consultation du PALM, notamment le jeudi 15 décembre 2005 à 20 h 00 au Casino de Montbenon, les conseillers communaux y sont naturellement conviés.

A l'issue de la consultation, les Municipalités qui souhaitent participer à l'assemblée constitutive en informeront les Conseils, elles pourront également faire valider leur engagement par une décision du Conseil.

*Discussion*

**M. Alain Hubler (POP) :** – Je peux confirmer ce qu'a dit M. Ghelfi tout à l'heure : la lecture de la presse est tout à fait instructive. Pour ce débat, qui porte sur le même sujet que l'interpellation précédente, mais du point de vue institutionnel et non du point de vue pratique des transports, c'est la lecture du *Régional*, du 16 septembre de l'année passée sauf erreur, qui m'a mis la puce à l'oreille. Elle m'a permis de me rendre compte, comme d'autres d'ailleurs, que l'agglomération avançait à grands pas, mais que nous n'étions pas trop au courant. J'ai d'ailleurs la faiblesse de croire que la consultation lancée sur les chapeaux de roue à la fin de l'année passée a été un peu poussée par cette interpellation. Toujours est-il qu'à la lecture d'un article, et considérant la marche forcée du PALM – le PALM, c'est le Projet d'agglomération Lausanne-Morges – imposée par les délais consentis par le comité de pilotage, j'ai retenu la chose suivante, exprimée là de manière très succincte : *« Afin de régler les problèmes de mobilité d'agglomération, la Confédération est prête à mettre des millions dans un projet, à condition qu'une structure institutionnelle d'agglomération soit mise rapidement sur pied. »*

La volonté de la Constituante vaudoise ayant été d'épargner un quatrième étage politique entre les Communes et le Canton, il est exclu de créer un parlement d'agglomération élu par le peuple. Une fois créée, l'agglomération sera donc « dirigée » par des représentants issus des Conseils

communaux et municipaux des communes qui accepteront de se lancer dans cette aventure. Entre parenthèses, on a entendu M. le syndic dire tout à l'heure que certaines communes préfèrent des municipaux et que d'autres auraient tendance à souhaiter un mélange de municipaux et de conseillers communaux. En revanche, on ne sait pas encore – on ne savait pas à l'époque et on ne sait pas beaucoup plus maintenant – comment ces représentants seront désignés. En tout cas, moi je ne le sais pas.

Pour ce qui concerne la structure juridique, selon la réponse à mon interpellation, il semble que l'on s'achemine vers un modèle de type association à buts multiples. Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges devrait donc plutôt s'intituler le «Projet d'association à buts multiples Lausanne-Morges». D'ailleurs ces buts multiples sont aussi à géométrie variable. On est loin de l'agglomération qui, au sens légal de la Constitution vaudoise, est tout à fait autre chose. Les détails institutionnels et les statuts seront préparés par des représentants issus des autorités des différentes communes selon une clé encore inconnue. Les communes de l'agglomération seront libres ensuite de participer ou pas à cette aventure.

Bref, pas de quatrième étage, mais une usine à gaz peu démocratique aux contours flous et variables pour régler des problèmes aussi sensibles – on l'a vu tout à l'heure – et importants que les transports, leur aménagement et surtout leur financement. Tout cela avec une structure d'association à buts multiples, et variables, dans lesquelles les responsabilités et la force de proposition se diluent jusqu'à échapper aux élus de proximité.

Dans un autre registre – M. le syndic risque de me sauter à la gorge, mais tant pis... – on a la Communauté tarifaire. Grâce à quoi les habitants de la Bourdonnette et d'autres quartiers de Lausanne paient plus cher leur trajet vers la ville – et on ne peut rien y faire. Car la Communauté tarifaire était un *multipack*, à prendre ou à laisser! Est-ce que le PALM sera un *multipack* à prendre ou à laisser?

Est-ce qu'il en faut vraiment encore plus? En tout cas, en 1999 – certes, ça date – les conseillers communaux et généraux n'en étaient pas convaincus. Cette année-là, le Forum des conseillers communaux et généraux – qui est en quelque sorte une association de conseillers communaux et généraux, le pendant, si l'on veut, de Lausanne Région, qui est une association de municipaux – réalisait une enquête sur la régionalisation auprès des conseillères et conseillers du Grand Lausanne. De nombreux Lausannois y avaient répondu ainsi que des conseillers d'autres communes, soit 53% des 1155 élus de l'époque. Un tel taux de réponse est d'ailleurs une performance. Si cette enquête commence à être vieillotte, elle a eu au moins le mérite d'avoir existé, et de donner des indices. Je dis bien des indices. Il est d'ailleurs dommage que le comité de pilotage du PALM ne l'ait pas utilisée, à ma connaissance en tout cas. Une partie de la conclusion de cette enquête était la suivante: «*Les conseillères et conseillers communaux de la région lausan-*

*noise sont conscients que la commune n'est plus l'entité adéquate pour régler tous les problèmes que les autorités et l'administration doivent résoudre. Mais ils ne voient pas dans l'association intercommunale, de quelque type que ce soit – je répète: ils ne voient pas dans l'association intercommunale de quelque type que ce soit – une solution d'avenir à la complexité des missions à remplir. Pour toutes les tâches où il semble nécessaire de collaborer, une structure d'agglomération, ou la fusion entre communes entretenant déjà des relations étroites, est préférée: c'est le cas notamment pour celles de première nécessité ainsi que les transports, le développement économique et certains aspects de la sécurité... Une collaboration d'agglomération pour certaines tâches sociales et culturelles semble aussi souhaitée, sans toutefois un transfert total du pouvoir de décision, de contrôle (et de financement...) à une structure plus vaste...»<sup>23</sup>*

Conscient que la Loi sur les Communes vaudoises et la nouvelle Constitution vaudoise nous mettent des cautions, je ne peux pas faire de propositions flamboyantes devant ce Conseil. Je peux tout au plus émettre un souhait. Celui que la Municipalité ne se laisse pas «embarquer» – ou pire, qu'elle ne le crée pas elle-même – dans un «machin» non maîtrisable où plus aucun habitant ni aucun élu d'aucune commune ne se reconnaît et sur lequel ils ont le sentiment de ne plus avoir aucune prise.

Pour simplifier et illustrer, je pense qu'il ne nous faut pas avoir un de ces «trucs» style Conseil d'administration des tl. Composés pourtant presque exclusivement de municipaux et municipales désignés par leurs Communes, ils mettent des années à faire en sorte que les automates rendent la monnaie. Parce qu'ils sont toujours, disent-ils, minoritaires dans toutes les décisions.

**M. Jean-Luc Chollet (VDC):** – La question que soulève notre collègue Hubler n'est de loin pas aussi anodine qu'elle pourrait paraître en première analyse. Elle est fondamentale. Je reçois bien son message. Notre collègue Hubler émet quelques inquiétudes quant à la primauté des législatifs des différentes Communes, leur place par rapport aux différents Exécutifs et finalement les possibilités d'intervention des Communes par rapport aux organes de l'Etat, voire de la Confédération. C'est une inquiétude légitime, que je peux comprendre dans l'absolu. Mais là, le défi et les enjeux sont tout autres. Et ils sont énormes.

Le PALM, ce Projet d'agglomération Lausanne-Morges – qui va en fait jusqu'à Lutry – est extrêmement ambitieux pour les 30 prochaines années. Ses effets modèleront et remodeleront la totalité des transports, une partie de l'urbanisme, et beaucoup la répartition de l'habitat et sa distribution en fonction des besoins industriels et artisanaux, pour toute cette région. Une région appelée, ne l'oublions pas, à compter plus de 30'000 habitants et 8000 postes de travail

<sup>23</sup> «Territorialité, tâches et compétences des communes, quelle évolution veut-on? Disponible sur <http://www.forumdesconseils.ch>

supplémentaires dans les 25 années à venir. Nous nous rendons compte d'emblée que les coûts s'élèveront de Fr. 3,8 milliards à Fr. 4,2 milliards. Cela si l'on tient compte du déclassement de l'autoroute entre Morges et la Maladière et de sa mutation en autoroute de distribution périurbaine, de l'évitement de la ville de Morges – un problème récurrent depuis plus de 40 ans – par une grande boucle qui pourrait passer par Aclens, de la création de réseaux de mobilité douce deux-roues ou piétonniers, d'une meilleure utilisation et sauvegarde des zones vertes qui restent, en qualité de poumon vert ou de distraction, et d'une meilleure distribution des terrains à bâtir entre zones villas, industrielles et locatives. Nous ne mènerons pas à bien ce projet extrêmement ambitieux, et nous ne pourrions même pas le commencer partiellement, si nous n'avons pas l'appui de Berne à hauteur de Fr. 1,5 à Fr. 2 milliards. De ce point de vue, le temps presse. Le temps presse, parce que si nous ne déposons pas un premier avant-projet d'ici une bonne année, d'autres villes, d'autres régions, Bâle, Zurich de nouveau, voire la région des lacs au Tessin, auront pris le train – c'est le cas de dire – avant nous. Une fois de plus, nous serons en retard.

Ce n'est pas nous qui faisons ce calendrier. C'est la Confédération. Au niveau du Canton, le Département des infrastructures de M. Marthaler comme le Département des institutions de M. Mermoud sont d'accord: si nous respectons les procédures démocratiques qui définissent les primautés entre les Législatifs et les Exécutifs communaux, si nous nous soumettons à l'esprit de clocher de toutes les communes entre elles, dans dix ans nous en serons toujours aux procédures de consultation. Pendant ce temps, d'autres régions se seront développées avant nous et auront bénéficié de cette manne. Il y a donc urgence! Le Canton, sur ce plan, est décidé à passer par-dessus la volonté des Communes s'il le faut et à faire avancer le dossier coûte que coûte. C'est dans l'intérêt non seulement de la région lausannoise, mais de tout l'Ouest.

Pour cette raison, tout en reconnaissant formellement la pertinence des arguments développés par notre collègue, tout en étant jaloux des prérogatives de nos différents organes législatifs, je crois que nous devons, de gré ou de force, accepter de déléguer une partie de nos compétences au Canton. Nous devons reconnaître que nous ne serons pas à même, dans un délai aussi court, de développer une vision porteuse, de nous réunir derrière cette bannière et de pouvoir enfin faire décoller cette région. Si nous voulons créer des emplois, de la masse fiscale, des postes de travail, développer une urbanisation qui permette au plus grand nombre d'entre nous de trouver leur place, il y a urgence. Il faut y aller et c'est dans cet esprit – j'espère que mon collègue le comprendra, ou en tout cas comprendra mon argumentation, qui est celle du Canton – que nous devons faire un peu le poing dans notre poche. Et accepter une certaine limitation de nos droits.

**M. Daniel Brélaz, syndic:** – Tout d'abord quelques rappels. Premier rappel: la Constituante, qui a siégé après

1999 – l'année dont datent les éléments auxquels se réfère M. Hubler – a fabriqué, principalement à l'instigation de mon ex-collègue Thévoz, des agglomérations «croupion». C'est-à-dire sans véritable compétence, même pas financière. Cela signifie que chaque fois que l'agglomération voudra entreprendre quelque chose, elle devra en demander les moyens à chaque membre, à chaque Conseil communal. Les plus hardis d'entre eux pourront accorder une délégation financière permanente, mais fixée par chacun et renouvelée périodiquement. C'est donc un système extrêmement lourd. Dans cette optique, l'association à buts multiples – malgré qu'elle date de cinq ans avant – apparaît paradoxalement infiniment plus souple dans ses modalités que la belle agglomération vidée de son sens que certains constituants ont réussi à fabriquer. Il faut rappeler cette réalité. Le jour où cet amendement est passé, ceux qui aiment bien la notion d'agglomération ont su que c'était très probablement la fin des agglomérations jusqu'à révision constitutionnelle. Mais, apparemment, celle-ci n'est pas demandée partout.

Deuxièmement, le Canton a déjà les compétences dont MM. Hubler et Chollet ont parlé. Simplement, dans une perspective un peu participative, la Confédération exige que si elle investit lourdement de l'argent dans une agglomération, le résultat n'en soit pas «n'importe quoi». Concrètement, elle veut bien mettre de l'argent dans les transports, à condition que cela ne contribue pas à amplifier le problème, mais à le résoudre. Dans cette optique, à part quelques éléments routiers comme l'autoroute dont on a déjà parlé, qui se réalisera vers 2035 ou 2040 – ce sera très long parce que chaque commune touchée y est évidemment opposée – il s'agit surtout d'investissements dans les transports publics. Pour le Canton, ces investissements doivent coïncider avec le développement d'activités économiques et d'habitat le long des axes de transports publics et non complètement ailleurs de telle manière que ces transports ne servent à peu près à rien et que les problèmes – c'est-à-dire la répartition modale très favorable à la voiture – continuent durablement à se multiplier. En effet, si le but est simplement d'augmenter l'agitation moléculaire, la Confédération ne voit aucune raison de mettre de l'argent dans ce mécanisme.

Pour réaliser ces projets, la Confédération a souhaité que les Communes soient associées. Lorsqu'on a parlé du volet institutionnel du PALM, le modèle mis en consultation (décrit au mieux comme une usine à gaz, au pire comme encore pire) – l'interdiction d'élire un parlement et un exécutif régional qui auraient suscité l'opposition d'au moins 90% des communes – était la seule possibilité de faire un pas dans cette direction. La consultation montrait également que pas mal de gens sont prêts à le faire. Il y a cependant deux types d'opposition, représentant en gros chacune une moitié. Une opposition de type fondamental: «On n'a rien à faire de tout ça, il faut que ça continue à passer par le Canton, qui consultera les Municipalités sur ce qui les concerne.» L'autre opposition est paradoxale: «Comme c'est un «machin» et pas une agglomération, il ne faut pas

le faire.» Nous saurons dans quelques semaines ce qu'en déduit Lausanne Région. Mais la probabilité est forte qu'on se retrouve dans une situation parfaitement logique, où une fois de plus les Communes sont incapables de s'entendre sur la manière dont il faut éventuellement avoir un peu de pouvoir. Alors l'entité responsable, c'est-à-dire le Canton, consultera les Communes au sens de la Loi sur l'aménagement du territoire. Et pour le reste, décidera tout, tout seul! C'est en général ce qui se passe dans ce canton quand on consulte des conseillers communaux et des Communes. Il ne faudra pas s'en plaindre après. Je ne sais pas si c'est ce qui se produira, mais cette probabilité s'est très fortement accentuée ces trois derniers mois. Voilà pour la situation de fond.

Pour le reste, nous n'avons évidemment pas pu faire de consultation avant que le projet n'existe. Il a fallu qu'il aboutisse. Ensuite nous avons eu des discussions assez lourdes dans Lausanne Région pour arriver au modèle. Puis le PALM a été mis en consultation, un peu rapidement c'est vrai, mais le délai a été prolongé. La consultation est du type de celle que je vous ai décrite, et les membres du comité de projet vont devoir prendre des décisions ces prochaines semaines. Il n'est pas question de spolier les conseillers communaux de leurs compétences, puisque, en la matière, ils n'en ont aucune.

**M. Alain Hubler (POP):** – Je retiens des propos de M. Chollet que ce projet d'agglomération est énorme, et important pour l'avenir de la région. Je le conçois tout à fait. Les problèmes, notamment les enjeux du transport, sont importants. Mais alors on ne parle plus d'agglomération, mais de transports. Une phrase, néanmoins, m'a choqué. Vous avez dit – peut-être votre langue a-t-elle fourché, mais vous l'avez dit: «Si nous respectons – «nous», en général – les processus démocratiques, nous raterons le train.» C'est quand même assez inquiétant d'entendre ce genre de choses dans un Conseil communal. Mais bon...

J'ai entendu de M. Brélaz une version diamétralement opposée, beaucoup plus rassurante. Il nous dit que de toute façon nous n'avons aucune compétence en la matière. Le Canton, la Confédération aussi, vont nous céder quelques compétences. Non pas grâce à une agglomération qui de toute façon a été «croupionnisée» par la Constituante, mais ils vont nous donner quelques pouvoirs par le biais des associations à buts multiples et à géométrie variable. A Lausanne, on connaît assez peu les associations à buts multiples et à géométrie variable. Certaines communes, notamment de l'Ouest lausannois, savent très bien ce que c'est et quelles en sont les conséquences. Personnellement, je suis méfiant. En effet, l'enjeu est grand, mais c'est aussi ce qu'on nous a dit à propos de la communauté tarifaire. L'enjeu est tellement important qu'il faut céder! On a cédé. Et maintenant, parfois, on le regrette.

Alors, tout ce que je peux souhaiter – et je le manifeste en déposant une résolution tout à fait modeste – c'est que:

#### Résolution

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse en sorte que le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ait une structure institutionnelle la plus démocratique possible.*

Je ne vois pas qui pourrait refuser une telle résolution.

**Le président:** – Merci, Monsieur. Il faut que vous me passiez le texte de votre résolution. Monsieur le Syndic, vous avez la parole.

**M. Daniel Brélaz, syndic:** – Quant aux processus démocratiques, on a affaire ici à la démocratie de l'ensemble des communes concernées par les objets. Il y a lieu de l'harmoniser. Dans ce but, la Confédération et le Canton étaient prêts à céder des compétences au profit de la structure qui a été si fortement critiquée ce soir. Il est probable, mais pas encore certain, qu'une telle création est illusoire, vu les oppositions de deux natures différentes déjà décrites. Par conséquent, si le Canton est responsable d'un projet, il voudra l'assurer. Il recourra donc aux modes usuels de consultation, autour de mises à l'enquête publique, qui concernent les Autorités et les citoyens. Dans ces conditions, le processus sera aussi démocratique que possible: on aura le droit de se taire en ne s'opposant pas, ou le droit de s'opposer. Comme dans toute procédure de ce genre.

Au stade où nous en sommes, c'est-à-dire tout au bout du processus, la Municipalité ne pourra que tenir compte, comme tout le monde, de l'ensemble des remarques faites dans le cadre de la consultation. Ce que devra faire le comité du PALM, et Lausanne Région. Ensuite elle constatera qu'il est possible d'aller dans le modèle que M. Hubler décrit comme une usine à gaz – ce qui n'est pas satisfaisant, évidemment, pas même pour M. Hubler – ou alors elle constatera que comme il n'y en a pas d'autre, le régime le plus démocratique possible c'est le *statu quo*. Ma foi, c'est comme ça! Alors vous pouvez voter... C'est, en effet, le régime le plus démocratique possible. Si vous votez la résolution, je dois vous dire honnêtement ce que ça signifie. Malgré les élections récentes, on n'a pas offert sept baguettes magiques à la Municipalité pour changer l'ensemble des lois cantonales et fédérales! (*Légers rires.*)

**Le président:** – La discussion se poursuit sur la résolution de M. Hubler. La parole n'est plus demandée. Je vous la relis:

#### Résolution

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse en sorte que le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ait une structure institutionnelle la plus démocratique possible.*

Celles et ceux qui acceptent cette résolution lèvent la main. Avis contraires? Je vais vous demander de compter. Celles et ceux qui acceptent cette résolution lèvent la main. Celles et ceux qui refusent la résolution lèvent la main.

Abstentions? Par 32 oui, 27 non, 6 abstentions, vous avez accepté la résolution Hubler. L'objet est liquidé.

### Le Conseil communal de Lausanne,

- vu l'interpellation de M. Alain Hubler: «Quelle démocratie pour quelle agglomération?»;
- vu la réponse municipale;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*adopte*

la résolution de l'interpellateur, disant:

«Le Conseil communal souhaite que la Municipalité fasse en sorte que le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ait une structure institutionnelle la plus démocratique possible.»

**Le président:** – Nous ne pouvons pas traiter la réponse à l'interpellation de M<sup>me</sup> Céline George-Christin, étant donné qu'elle est absente. Nous prenons le point 20, réponse à l'interpellation de M. Yves-André Cavin et consorts: «Trolleybus bimode ou l'histoire d'un ratage». J'appelle à la tribune M. Yves-André Cavin.

### Interpellation urgente de M. Yves-André Cavin et consorts: «Trolleybus bimodes ou l'histoire d'un ratage»<sup>24</sup>

*Réponse photocopiée de la Municipalité*

Arrêtés depuis le mois de mai 2005, les 26 trolleybus articulés bimodes ne reviendront pas sur le réseau tl. L'entreprise et le constructeur Neoman sont parvenus à un accord qui satisfait les deux partenaires aussi bien sur le plan financier que sur celui du capital-confiance. Le fournisseur allemand a estimé que, tant pour des raisons techniques qu'économiques, il était préférable de procéder à une substitution des véhicules.

Le Conseil d'administration des tl a donc demandé à la Direction de prendre toutes mesures utiles pour rétablir la capacité de la flotte en privilégiant le gaz et la traction électrique. Objectif à court terme: 70% des kilomètres parcourus sur le réseau le seront avec le gaz et l'électricité. La flotte de 72 trolleybus sera renforcée par 13 trolleybus articulés, et 10 nouvelles remorques seront ajoutées aux actuelles 44. Depuis ce printemps, les tl disposeront de 32 autobus à gaz. Cette technologie écologiquement intéressante sera développée lorsque des modèles assez puissants de bus articulés pour la topographie lausannoise apparaîtront.

<sup>24</sup>BCC 2005-2006, T. I (N° 3/I), p. 206; *idem*, T. I (N° 3/II), pp. 373 ss; *idem*, T. I (N° 5), pp. 531-532.

Le constructeur Neoman livrera en février 2007, en guise de substitution aux bimodes, 22 autobus articulés diesel Euro 4 équipés de filtres à particules. Enfin, d'ici la fin de l'année, les tl équiperont tous leurs autobus diesel actuels de filtres certifiés «VERT». En 2008, année de mise en service du m2, les tl visent à exploiter 80% des kilomètres parcourus avec des véhicules électriques et à gaz.

Cela étant exposé, la Municipalité répond de la manière suivante aux suivantes de l'interpellateur:

1. *Etait-il nécessaire de développer un véhicule bimode unique propre à la Ville de Lausanne sans pouvoir s'appuyer sur des techniques existantes demandant à être améliorées ou rendues plus performantes?*

Le trolleybus articulé NEOPLAN N 6121 de Lausanne est l'évolution du trolleybus articulé NEOPLAN N 6020 de Bâle mis en service à partir de 1994 aux BVB.

2. *Un véhicule bimode du type développé correspond-il à un réel besoin pour le réseau actuel et futur (réorganisation liée au m2) sachant qu'aucune ligne n'est soumise à une exploitation régulière double (électricité et moteur diesel) à l'instar de la Ville de Fribourg par exemple?*

L'objectif n'était pas de créer des lignes à exploitation mixte électrique/thermique mais de réduire la réserve de véhicules thermiques, lesquels doivent être mis en service de remplacement des trolleybus lors de travaux de voirie ou de manifestations.

3. *Pourquoi les technologies développées par le concept Swisstrolley II et III ou par un autre concept n'ont-elles pas été agréées par les Transports publics de la région lausannoise alors que l'industrie suisse spécialisée avait déjà fait ses preuves dans la réalisation de nombreux véhicules du type trolleybus et depuis de nombreuses décennies? Selon quelles références antérieures, le développement par le fournisseur NEOPLAN a-t-il été choisi, sachant que ce constructeur participait à la réalisation d'un trolleybus pour la première fois?*

Une analyse multicritère des offres reçues en 1995, réalisée par un groupe pluridisciplinaire tl et TPG, avait révélé que le véhicule le mieux adapté, essentiellement en termes d'accessibilité et de confort, et le plus prometteur sous l'aspect des nouvelles technologies se dessinant (pile à combustible) était le véhicule à moteurs dans les roues. Le Swisstrolley ne correspondait pas à ces exigences. Il est à noter que Neoman a fourni 250 trolleybus à Athènes pour les Jeux olympiques.

La référence était Bâle (cf. réponse à question 1).

4. *Les organes dirigeants des Transports publics de la région lausannoise, par l'intermédiaire de leur porte-parole, ne se sont-ils pas trop avancés lorsque, après le*

*premier incendie (Lutry), ils ont déclaré que ce sinistre ne remettait pas en cause les trolleybus bimodes ?*

Les résultats de l'enquête réalisée par la police scientifique après le premier incendie ont démontré qu'il s'agissait d'un court-circuit sur le réseau de bord 24 V. Des incendies sur le réseau de basse tension ne sont pas courants mais peuvent arriver sur tous les véhicules (bus, car d'excursion). Aucune panne à caractère sécuritaire liée au réseau 24 V n'avait été constatée à ce jour.

5. *Le développement d'un prototype, puis celui d'un véhicule de présérie, n'a-t-il pas permis de vérifier les exigences du cahier des charges ainsi que d'une partie des nombreux paramètres qui aujourd'hui sont reprochés au constructeur ?*

Il n'y a jamais eu de prototype mais uniquement un véhicule de présérie. Le véhicule de présérie avait permis d'apporter des améliorations à la structure porteuse du véhicule. En revanche, les défaillances apparues ultérieurement étaient dues aux maladies de jeunesse, lesquelles n'interviennent en général qu'après quelques mois d'exploitation. Elles étaient le fait de non-qualité sur la fourniture de la série.

6. *Avons-nous maintenant la certitude que la responsabilité des techniciens chargés du développement de ce type de véhicule auprès des tl est déchargée ?*

Les techniciens tl n'avaient pas participé au développement du véhicule. Ils s'étaient appliqués à vérifier la conformité du produit au cahier des charges et à mettre en service les véhicules sur le réseau tl.

7. *La presse s'étant faite l'écho d'un gaspillage d'un coût avoisinant Fr. 40 millions, peut-on envisager que ces véhicules ne rouleront sans doute plus jamais ? Quelle solution sera mise en place si la réponse est affirmative ?*

L'accord intervenu avec le constructeur a entièrement réglé ce point. En tout état de cause, les pertes n'auraient de loin pas pu atteindre 40 millions de francs. D'une part, parce que les tl avaient opéré une retenue de 15 millions de francs sur le prix d'achat total de Fr. 43,475 millions; d'autre part, parce que de nombreuses pénalités ont été payées par le constructeur pour manque de fiabilité des véhicules incriminés; enfin, parce que les véhicules de remplacement sont soit fournis, soit financés par le constructeur.

8. *Sachant que la journée d'immobilisation de ces 28 (26) véhicules est onéreuse et qu'il faudra honorer les coûts des véhicules fournis en hâte par d'autres villes partenaires, quelles sont, en l'état, les conséquences financières qui ne manqueront pas de grever les coûts induits pour les tl et par là même la participation des collectivités publiques ?*

Aucun frais autre que ceux normaux d'exploitation n'ont été mis à la charge des tl. Conformément au contrat, le fournisseur indemnise les tl ou fournit des véhicules de remplacement.

9. *Sachant que le trolleybus bimode lausannois a une conception de construction particulière et qu'il représente le véhicule routier parmi les plus lourds existants à ce jour, peut-on nous confirmer, en regard des itinéraires où il circulait de façon régulière avant son retrait, qu'il est un véhicule participant anormalement à l'usure des chaussées ?*

Le trolleybus articulé NEOPLAN N 6121 présentait un poids de 22 tonnes à vide et était homologué à 30 tonnes en charge. La particularité de la répartition de la charge de ce véhicule réside dans le fait qu'il est exclusivement équipé de roues simples (*super single*), non jumelées, selon les nouveaux standards de construction de véhicules urbains. Cette construction aurait dû apporter un gain de place à l'intérieur des véhicules à l'endroit des passages de roues et une maintenance des pneumatiques simplifiée. En revanche, la pression spécifique au sol d'un essieu ainsi équipé est plus grande que celle d'un essieu équipé de roues jumelées.

Quant à l'usure de la chaussée, les normes suisses actuelles sont fondées sur des tests menés aux Etats-Unis dans les années 60 du siècle dernier. Autant dire qu'elles ne permettent pas de dimensionner une superstructure routière en tenant compte des nouveaux critères technologiques tels que l'utilisation de pneus *super single* en lieu et place de roues jumelées. Cependant, la littérature actuelle semble unanime sur le fait que, à charge égale, un essieu équipé de pneus *super single* est plus agressif qu'un essieu équipé de roues jumelées. En conclusion, on peut dire que le trolleybus articulé Neoman ne participait pas *anormalement* à la dégradation des chaussées mais que, en regard d'un autobus articulé avec charge égale sur l'essieu central, le choix du pneu *super single* le rendait sans doute plus agressif pour la voirie.

**Le président :** – J'ouvre la discussion sur la réponse à l'interpellation de M. Cavin.

#### *Discussion*

**M. Yves-André Cavin (Rad.) :** – Comme mes deux préopinants, je peux, en ouverture, le confirmer : c'est fou ce qu'on apprend par les communiqués de presse ! Vous en ferez l'expérience à travers le contenu de mon texte.

Permettez-moi tout d'abord, en préambule, de remercier la Municipalité de m'avoir adressé sa réponse il y a une quinzaine de jours déjà. Si je puis me déclarer satisfait des réponses apportées à mes questions 4, 7, 8 et 9, je constate qu'il y a encore des zones d'ombre dans les autres et je me permettrai d'y revenir.

En effet, je relève que le fait d'avoir voulu travailler dans la confidentialité pour faciliter les relations entre un constructeur et un client peut démontrer de façon subjective que l'on a voulu minimiser la situation et surtout – ce que l'on dit dans ce canton – on a voulu cacher la poussière sous le tapis. Tout d'abord sur le plan technique, puis sur le plan financier.

Sur le plan technique, l'absence des 28 trolleybus à plancher surbaissé diminue nettement la qualité du service fourni, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes. L'acquisition de 13 trolleybus de remplacement d'occasion est certes la seule alternative, mais cela aggrave l'âge moyen du parc et fait penser au véritable musée des trolleybus qu'était la ville de Lausanne pendant de nombreuses décennies lorsqu'elle rachetait des trolleybus à Zurich, puis à Genève. Ce constat est en nette contradiction avec l'image de marque que les tl ont mise en place dans une volonté de modernisation constante, avec pour but principal de renforcer l'attractivité des transports publics, de conquérir de nouveaux usagers et d'offrir un réseau performant.

Si je reprends les questions 1 à 3, il est clairement démontré que l'utilité d'un trolleybus bimode pour Lausanne est parfaitement nulle et ceci pour les raisons suivantes :

- aucune ligne n'est aménagée pour être exploitée tantôt par un trolleybus, tantôt par un autobus, donc pas d'exploitation de type bimode ;
- le déplacement temporaire lors de travaux de voirie ne nécessite pas un véhicule bimode onéreux, mais bien un véhicule électrique avec un agrégat autonome. Ce mode de faire a une incidence importante sur les coûts de construction du véhicule – on y reviendra tout à l'heure ;
- il nous avait été dit, comme troisième point, que l'immobilisation d'un trolleybus à titre de véhicule de réserve ou de remplacement était très onéreuse, et qu'il valait mieux réduire ce parc de réserve et d'y maintenir un autobus. Si je lis la réponse à mon interpellation, on dit exactement le contraire. Il est vrai que l'autobus est plus souple pour intervenir n'importe où sur le réseau, et surtout moins cher.

En ce qui concerne les questions 5 et 6, à la limite, peu importe s'il s'agit d'un prototype ou d'un véhicule de présérie. Le point important à retenir ici est qu'une telle pratique est importante et judicieuse lorsque l'on développe un outil de travail de type nouveau. Il s'agit, par le montage d'un premier véhicule, de vérifier si le cahier des charges prévu est rempli de manière satisfaisante et de déterminer les éventuelles erreurs pour apporter les corrections à la série entière. Dans le cas présent et lorsqu'on a appris par la presse que 84 points ne correspondaient pas, soit on peut douter de la qualité du respect du cahier des charges, et on met en cause le constructeur, soit on peut douter des contrôles effectués et l'on met en cause le personnel chargé de la mise en service. Ce dernier point, s'il se vérifie, est grave et explique peut-être partiellement l'arrangement financier trouvé et évoqué rapidement sans s'y attarder.

Ne disposant pas de tous les éléments, mais partant de ceux dont j'ai eu connaissance et sur la base de ceux rendus publics, je me permets de soumettre à votre sagacité les éléments suivants. Coût des 28 trolleybus bimode: Fr. 43,475 millions, soit Fr. 1,552 million pièce. Une retenue de Fr. 15 millions a été opérée, car les véhicules n'offraient pas toutes les garanties de fiabilité demandées. Coût résiduel: Fr. 28,475 millions, à amortir – soyons bon prince pour un véhicule bimode – sur 15 ans, mais pour seulement trois ans de fonction, soit Fr. 8,7 millions. Valeur résiduelle des véhicules avant leur départ: Fr. 19,77 millions.

Selon l'arrangement trouvé, pour cette somme, le constructeur s'engage à livrer 20 autobus articulés... (*... en arrière plan, une voix dit: «Neufs»...*) Neufs ? (*... reprend sa lecture*) ... totalisant Fr. 15 millions environ, mais on a 20 véhicules et non 28. A ce stade, la perte, pour les tl mais aussi pour les collectivités publiques propriétaires, est déjà de Fr. 4,77 millions. A cela il convient d'ajouter, pour s'efforcer de rétablir un réseau aussi performant qu'en 2001, l'achat de 13 trolleybus d'occasion pour environ Fr. 3 millions et l'acquisition de 10 remorques neuves pour quelque Fr. 1 million, soit un montant total de Fr. 8,77 millions pour se retrouver à l'équivalence de 2001. Cela sans compter le coût sur l'image.

Tout cela m'amène à considérer que l'aventure des bimodes n'était pas sérieuse et justifie mon titre de ratage. De surcroît, c'est un gaspillage des deniers publics – comme peut-être pour d'autres choses, parce qu'on a aussi eu l'occasion d'avoir les Docks, où on observera un dépassement; on a eu le cas de la turbine à gaz, puisque j'ai aussi eu la chance de plonger dans le dossier... – dans le but de satisfaire l'ego de quelques rêveurs, qui profitent parfois de la lourdeur de certains organismes administratifs pour développer sans contrôle strict.

Cette interpellation devrait permettre, lors de développements importants ou d'acquisitions nouvelles, d'inciter les Administrations à faire plus souvent appel à des spécialistes extérieurs pour faire valider certains de leurs projets avant de les concrétiser.

Lors du dépôt de cette interpellation en urgence, j'avais l'intention de déposer une résolution affirmant un appui inconditionnel du Conseil communal à sa Municipalité, pour défendre les intérêts des tl et des Communes concernées, dans le sens d'un accord sans long procès et à satisfaction de toutes les parties. Elle est aujourd'hui caduque. Mais un problème de fond demeure, comme je me suis efforcé de le démontrer. Je dépose donc la résolution suivante :

#### *Résolution*

*En qualité d'organe participant à l'excédent de charges, le Conseil communal de Lausanne souhaite que la Municipalité lui remette un rapport substantiel évoquant les circonstances ainsi que les causes qui ont motivé de ne pas*



*remettre en service les trolleybus bimodes, et sur le montage financier qui a été mis en place pour prendre cette décision.*

**M. Daniel Brélaz, syndic :** – Tout d’abord, je ne tiens pas à refaire toute l’histoire des bimodes depuis le début, les explications vous sont données dans la réponse. En effet, le changement de constructeur en cours de route et, chez le constructeur, des fabricants d’une partie des installations, suite à diverses concentrations des marchés européens, n’a certainement pas facilité les choses. Après une à deux années d’exploitation déjà, on a vu que ces trolleybus vieillissaient beaucoup plus vite sur un certain nombre de points que les trolleybus normaux. En plus, de graves fautes se sont révélées par la suite dans le réseau à basse tension. Le constructeur a offert une remise en état. Rendue méfiante par des promesses assez diverses au cours du temps, l’entreprise tl – et non pas l’Administration communale lausannoise – s’est livrée à une analyse. Celle-ci a conclu qu’au jeu des risques, il était probable que l’espérance de vie de ces trolleybus, censée être d’une vingtaine d’années au moins, n’en dépasserait pas une grosse dizaine. Dans ces conditions, et vu les problèmes déjà rencontrés, la stratégie de l’entreprise a été de chercher une solution de remplacement.

La négociation a été extrêmement compliquée. L’entreprise Neoman et les tl ont été assistés par des avocats de renom pour le cas où on irait jusqu’au procès. Selon l’avocat des tl, un avocat de bonne réputation, il apparaissait que dans le meilleur des cas les tl pouvaient gagner Fr. 2 millions de plus en valeur – je vous expliquerai pourquoi, on a fait un échange – que ce qui avait été obtenu initialement. Mais dans le pire des cas, ils pouvaient perdre Fr. 10 millions. C’est pourquoi, à l’analyse des risques et après une négociation en comparaison de laquelle les discussions sur les tapis à Istanbul sont une aimable plaisanterie pour débutants, qui a duré des mois, nous sommes finalement arrivés à ce qui a fait l’objet du communiqué de presse.

Il ne s’agit pas de 20 autobus, mais de 22, c’est une nuance, pour un coût que nous avons estimé de toutes les manières possibles. Les deux bus bimodes incendiés seront remboursés au prix d’achat par l’assurance. Par rapport aux calculs de M. Cavin, il faut donc déduire à peu près Fr. 3 millions. En effet, nous sommes dans une zone où on peut discuter si, à Fr. 1 ou 2 millions près, on a perdu Fr. 1 à 2 millions dans l’opération ou pas, sachant que certains n’ont pas trois ans, mais quatre ans. Finalement, si on regarde les chiffres, on peut considérer que l’opération est assez correcte, en particulier compte tenu du vide juridique.

Alors pourquoi a-t-on fait un échange? C’est encore une autre complication. Les autobus que nous avons achetés frisent le Fr. 1 million pièce, si vous prenez le prix du catalogue. On pourrait se dire qu’on en a quasiment pour Fr. 22 millions. Mais on sait que dans les marchés particulièrement *hard*, certains sont descendus jusqu’à

Fr. 700’000.–! Donc si on prend ce chiffre bas, on est plutôt vers Fr. 15 à 16 millions. Mais tous ne les ont pas eus à ce prix. Certains les ont aussi payés Fr. 850’000.–. C’est donc extrêmement difficile, dans un système de marché, de déterminer quelle est la vraie valeur du bus de remplacement. Je vous donne la palette, entre Fr. 700’000.– et Fr. 950’000.–. Alors pourquoi un échange? Simplement à cause de la célèbre Loi sur les marchés publics. Pour y être conforme, comme ces trolleybus étaient considérés comme non adéquats – avec une réticence à le reconnaître de la part du fournisseur et une affirmation très claire de la part des tl – il était possible de les remplacer par des marchandises de valeur équivalente. On échange sans un franc échangé. Dès le moment où il y aurait eu, dans un sens ou dans l’autre, une soule<sup>25</sup> de quelques centaines de milliers de francs ou de Fr. 1 ou 2 millions, un éventuel concurrent aurait probablement fait appel aux marchés publics en disant qu’on n’avait pas le droit de s’arranger comme ça, parce qu’il pouvait fournir des autobus meilleur marché. Et on était repartis pour dix ans de procès. Donc, comme nous vivons sur un continent où la Loi sur les marchés publics vaut mieux que la Bible et les Tables de la loi, c’était la seule manière de procéder. Et celle-ci ne souffre aucun reproche juridique.

Globalement, à propos de l’avenir. On a dû acheter des trolleybus de remplacement et des remorques avec traction électrique pour assurer ces prochaines années. A cette occasion – ça fera plaisir à certains d’entre vous – les particules fines ont fait plus d’effet sur le Conseil d’administration des tl que n’importe quel discours politique pendant trois ans! Suite à cette «ébranlée» générale, non seulement il a révisé les normes – il avait celles d’il y a trois ans, il a pris les plus récentes – mais ce qui paraissait impossible devenait tout à coup possible, à savoir la pose de filtres à particules sur la plupart des véhicules existants. Pas tous, mais l’essentiel. Alors bien sûr, avec 22 véhicules neufs équipés de filtres à particules – c’est un surcoût qu’il faut prendre en considération – les bus dont j’ai parlé, aux prix que j’ai donnés, sont sans filtres à particules. Et c’est quand même quelques dizaines de milliers de francs pièce. Mais ça rapproche encore les chiffres de la neutralité.

Dans la foulée – se rendant compte de la vétusté des véhicules et des problèmes évoqués par M. Cavin, notamment pour les handicapés – les tl ont également décidé que d’ici la fin de l’année, un plan d’achat assez massif de trolleybus serait approuvé. Des trolleybus modernes, pas forcément bimodes. Sur ce point, M. Cavin a certainement raison: on aurait peut-être pu se passer de bus bimodes, il faut avoir l’honnêteté de le dire. C’est vrai, il y a des dadas ici ou là, mais ça n’a rien de comparable, je le maintiens, avec la turbine à gaz, qui est le dada de M. Cavin. Indépendamment de cet aspect, malheureusement de nouveau, des trolleybus commandés aujourd’hui seront livrés à la fin de 2008!

<sup>25</sup> Soule: somme qui, lors de la conversion d’obligations, résulte de la différence entre le prix de remboursement des anciennes obligations et le prix des nouvelles, compte tenu, le cas échéant, des intérêts courus.

C'est comme ça, le marché. Il n'y a pas tellement de fabricants de trolleybus. Il y a trois ans à trois ans et demi de délai avant la livraison. En les commandant en fin d'année, ils seront livrés vers 2009. Et en 2010 pour les derniers. Ce n'est donc pas une volonté cynique des tl et de la Municipalité, ou de qui que ce soit, de faire rouler les Lausannois dans des monstres quasi préhistoriques et néanmoins électrifiés, mais la nécessité absolue d'avoir un délai de trois ans à trois ans et demi pour commander des trolleybus. Néanmoins, les options de base sont prises pour les filtres à particules et pour les trolleybus.

Nous allons donc vers un avenir parfaitement conforme à ce que tous les conseillers communaux ont souhaité ici avec plus ou moins de succès au cours du temps. C'est donc un renversement stratégique total! Mais il nécessitera trois à quatre ans pour être mis en place.

**M. Roland Rapaz (Soc.):** – Mon intervention s'éloigne légèrement du débat présent, tout en restant sur le sujet. M. Cavin me le pardonnera certainement. J'aimerais profiter de ce débat pour vous faire part de l'inquiétude du groupe socialiste quant à la situation actuelle. D'abord, quelques flashes, tirés aussi de la presse. On y lit: 27 bimodes, donc, retirés et remplacés principalement par des bus roulant au diesel, sans filtres contre les particules fines et quelques trolleys électriques seulement; achat de 22 autobus diesel, ceux-là équipés de filtres, donc moins polluants, mais toujours aussi bruyants. En 2006, le parc des tl se composerait de 87 trolleybus – 100 auparavant – de 25 à 32 bus à gaz – je n'ai pas réussi à déterminer réellement ce qu'il en était, 32, merci – et de 57 diesel; en 2009, nous venons de l'entendre, achat de 20 trolleybus. Nous pouvons donc constater que la traction électrique est en diminution. Et ce constat est visible chaque jour dans nos rues. Le groupe socialiste souhaite que nos représentants interviennent au Conseil d'administration des tl pour qu'ils reviennent rapidement à la part de 80%, voire au-delà, de traction électrique. Non seulement les trolleybus ne génèrent pas de particules fines, mais en plus ils sont nettement moins bruyants que les bus à diesel et à gaz.

**M. Daniel Brélaz, syndic:** – M. Rapaz oublie juste une chose à propos des voyageurs/kilomètre: en 2008 il y a le m2, qui est électrique! Avec 25 millions de voyageurs/kilomètre. Pour les kilomètres généraux des tl, ça a une certaine importance.

Les bus diesel restants vont être équipés de filtres à particules, ce qui est déjà un progrès. Quant au bruit, je n'ai pas fait de mesures récentes, mais à ma connaissance, les nouveaux modèles, ceux de l'année prochaine, sont un peu moins bruyants que les anciens. Cela dit, honnêtement, je n'ai pas les normes techniques sur ce point. On peut vérifier. Il y a une décision d'achat de trolleybus vers 2009, y compris des options d'équipement de ligne électrique dans l'Ouest lausannois, qui sont en études avancées pour la fin de l'année. Je crois réellement que le déclenchement et le changement de direction ont eu lieu.

Malheureusement, comme je vous l'ai expliqué, il faut attendre à peu près jusqu'en 2009 pour que ça se mette en place. Je vous rappelle aussi qu'en 2011 au plus tard, peut-être en 2010 déjà, on aura la desserte de Bussigny et celle du Mont, déjà évoquée tout à l'heure. Tout cela va ajouter encore des kilomètres et ceux-ci seront, en principe, électriques.

**Le président:** – Je vois que la parole n'est plus demandée. Je vous relis le projet de résolution de M. Cavin.

#### *Résolution*

*En qualité d'organe participant à l'excédent de charges, le Conseil communal de Lausanne souhaite que la Municipalité lui remette un rapport substantiel évoquant les circonstances ainsi que les causes qui ont motivé de ne pas remettre en service les trolleybus bimodes et sur le montage financier qui a été mis en place pour prendre cette décision.*

Celles et ceux qui acceptent cette résolution lèvent la main. Avis contraires? Deux avis contraires. Abstentions? Un certain nombre d'abstentions, mais très largement, cette résolution a été acceptée. L'objet est liquidé.

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

- vu l'interpellation de M. Yves-André Cavin et consorts: «Trolleybus bimodes ou l'histoire d'un ratage»;
- vu la réponse municipale;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

#### *adopte*

la résolution de l'interpellateur, disant:

«En qualité d'organe participant à l'excédent de charges, le Conseil communal de Lausanne souhaite que la Municipalité lui remette un rapport substantiel évoquant les circonstances ainsi que les causes qui ont motivé de ne pas remettre en service les trolleybus bimodes et sur le montage financier qui a été mis en place pour prendre cette décision.»

**Le président:** – Dernier point, on va le liquider aussi, interpellation de M<sup>me</sup> Adèle Thorens et consorts, «Pour une journée <En ville sans ma voiture> à Lausanne le 22 septembre 2006». J'appelle à la tribune M<sup>me</sup> Thorens.

**Interpellation ordinaire de M<sup>mes</sup> Adèle Thorens  
et Florence Germond: «En ville sans ma voiture»  
à Lausanne le 22 septembre 2006<sup>26</sup>**

*Développement polycopié*

Le 22 septembre 2005, il ne s'est rien passé de particulier en ville de Lausanne, si ce n'est un parcours cycliste organisé par des associations. C'était pourtant la journée internationale «En ville sans ma voiture», point culminant de la semaine européenne de la mobilité, consacré cette année aux pendulaires, sous le slogan «Au travail autrement». A cette occasion, près d'un millier de Villes dans le monde ont organisé des manifestations d'information et de sensibilisation sur les moyens de transport alternatifs. On évalue le nombre d'Européens concernés à plus de 70 millions. En Suisse, où la manifestation est soutenue par l'OFEN depuis 2002, plus de 190 communes ont participé à la semaine de la mobilité et plus de 100 à la journée «En ville sans ma voiture».

Pour rappel, les objectifs de cette journée sont les suivants :

- encourager l'usage des modes de transport et de déplacement alternatifs à la voiture particulière;
- sensibiliser et informer les citoyens sur les enjeux liés à la mobilité durable en ville et sur les risques liés à la pollution;
- montrer la ville sous un autre jour, notamment grâce à un trafic motorisé réduit au sein de périmètres réservés.

Dans cette optique, le 22 septembre est l'occasion de restituer aux citoyens des lieux occupés par les voitures, comme le précise l'ARE dans sa brochure *Journées sans voitures, historique, exemples et mise en œuvre*: «Durant la journée «En ville sans ma voiture», des zones habituellement réservées à l'automobile devront être fermées au trafic motorisé (voitures, motos et scooters). D'autres activités devront y être proposées, permettant la réappropriation de ces espaces par les piétons, les vélos et autres mobilités douces.»

Pendant quatre ans, la Ville de Lausanne a effectivement respecté ces directives: un tronçon de rue a été fermé au trafic et animé ce jour-là. En 2004, elle a cependant décidé de renoncer à l'événement pour des raisons financières. Un certain nombre d'associations a alors pris le relais et organisé, pour un budget de quelques milliers de francs, une manifestation à l'avenue Dapples. L'expérience n'a pas été répétée en 2005. Une journée «En ville sans ma voiture» digne de ce nom n'a donc tout simplement pas eu lieu cette année.

Alors que Lausanne s'apprête à soumettre à notre Conseil les derniers volets de son Agenda 21, cette situation est difficilement acceptable. En 2004, les associations ont montré qu'il n'était pas nécessaire d'investir une somme à cinq zéros pour réaliser une manifestation réussie. En

2006, la Ville devrait donc s'impliquer à nouveau et organiser une journée «En ville sans ma voiture», afin d'offrir aux Lausannois et aux visiteurs de notre ville ce moment nécessaire de réflexion et d'ouverture aux moyens de transports respectueux de l'environnement.

Un montant raisonnable pourrait être prélevé sur le Fonds du développement durable. En effet, dans le préavis 2005/36 du 26 mai 2005, la Municipalité annonce qu'«un certain nombre d'études, de réalisations et de campagnes d'information concernant la mobilité douce, des projets expérimentaux novateurs ou encore des solutions originales en matière de transports (funiculaire de Sauvabelin, par exemple) devraient être financées à travers le Fonds du développement durable». Elle propose d'ajouter au règlement du fonds une nouvelle lettre allant dans ce sens et citant «des études, réalisations ou campagnes d'information concernant la mobilité douce ou des systèmes de transports publics non conventionnels en ville de Lausanne». L'organisation d'une journée «En ville sans ma voiture» en 2006 pourrait tout à fait entrer dans ce cadre.

Nous posons dès lors les questions suivantes à la Municipalité :

1. La Municipalité est-elle satisfaite de la manière dont la journée «En ville sans ma voiture» s'est déroulée à Lausanne le 22 septembre 2005 ?
2. Pense-t-elle mettre sur pied en 2006, avec la collaboration des associations, une manifestation correspondant aux directives citées ci-dessus, à savoir comprenant la fermeture d'un tronçon routier à la circulation motorisée et la sensibilisation du grand public au thème de la mobilité douce ?
3. Considère-t-elle que cette manifestation pourrait effectivement être financée par un prélèvement sur le Fonds du développement durable, conformément à la modification de son règlement validée par le préavis 2005/36 du 26 mai 2005 ?

Nous remercions d'ores et déjà la Municipalité pour les réponses qu'elle voudra bien apporter à cette interpellation.

*Réponse polycopiée de la Municipalité*

La journée européenne «En ville sans ma voiture!» est une manifestation destinée à promouvoir l'usage de modes de déplacement peu ou pas polluants.

Lausanne a été la 2<sup>e</sup> Ville de Suisse à organiser cette action de sensibilisation dès l'année 2000, en fermant successivement la rue Centrale, la place de la Gare, les quais d'Ouchy et la rue des Terreaux à la circulation.

Elle a essayé d'y intéresser les associations et mouvements concernés, mais aussi les autres entités territoriales – Communes, région, Canton, Confédération – parfois sans succès.

<sup>26</sup>BCC 2005-2006, T. II (N° 13/I), p. 361.

Dès 2004, l'Administration n'a plus pu dégager les forces nécessaires pour organiser le même type d'évènement que pour les précédentes éditions, mais a cependant soutenu et collaboré avec les associations qui ont manifesté un intérêt pour poursuivre l'expérience. C'est ainsi qu'en 2005, un tronçon de l'avenue Dapples a été fermé à la circulation pour permettre un pique-nique avec les élèves du collège de Montriond. Une section du boulevard de Grancy a également été neutralisée en fin de journée pour permettre un pique-nique d'habitants. Lausanne a également collaboré à la rédaction du journal «Des idées mobiles» édité par l'OFEN (Office fédéral de l'énergie), distribué à tous les ménages de Lausanne Région, ainsi que dans les lieux publics de la ville. Enfin, comme les années précédentes, les transports publics étaient gratuits.

Cela étant, la Municipalité répond comme suit aux questions des interpellatrices:

1. *La Municipalité est-elle satisfaite de la manière dont la journée «En ville sans ma voiture!» s'est déroulée à Lausanne le 22 septembre 2005?*

En 2005, la journée du 22 septembre a reflété les aspirations exprimées par les sociétés de quartier ou associations concernées. Cependant, la Municipalité estime que la promotion des modes de déplacements éco-compatibles n'a pas été négligée puisqu'une grande partie des moyens dont elle dispose y a été consacrée à longueur d'année, que ce soit la construction et la communication liées aux m2, au futur réseau 08 et aux mesures qui l'accompagneront, à la mise en place des pistes ou bandes cyclables, à l'amélioration et à la sécurisation des trajets piétons, à la promotion des vélos électriques et des véhicules peu polluants.

2. *Pense-t-elle (la Municipalité) mettre sur pied en 2006, avec la collaboration des associations, une manifestation correspondant aux directives citées ci-dessus, à savoir comprenant la fermeture d'un tronçon routier à la circulation motorisée et la sensibilisation du grand public au thème de la mobilité douce?*

En 2006, les associations sont comme les années précédentes invitées à participer à la journée du 22 septembre. L'Administration apportera les contributions nécessaires. De la même manière, elle continuera à collaborer avec d'autres collectivités (région, Canton, Confédération) ou avec les entreprises de transport intéressées.

3. *Considère-t-elle (la Municipalité) que cette manifestation pourrait effectivement être financée par un prélèvement sur le Fonds du développement durable, conformément à la modification de son règlement validée par le préavis 2005/36 du 26 mai 2005?*

Le financement de campagnes destinées à promouvoir la mobilité douce entre dans les objectifs du Fonds du développement durable. Dès lors cette manifestation sera soutenue par ce biais.

**Le président:** – J'ouvre la discussion sur la réponse municipale à l'interpellation de M<sup>me</sup> Thorens. Madame l'interpellatrice, vous avez la parole.

*Discussion*

**M<sup>me</sup> Adèle Thorens (Les Verts):** – Je remercie tout d'abord la Municipalité pour sa réponse. J'aimerais cependant y apporter quelques compléments et manifester mon inquiétude ainsi que celle de M<sup>me</sup> Germond sur certains points de cette réponse.

Deux précisions, tout d'abord, concernant l'édition 2004 de «En ville sans ma voiture», décrite dans l'introduction de la réponse municipale. Cette description comprend une première inexactitude. En 2004, l'avenue Dapples n'a pas été fermée à la circulation – je cite – *«pour permettre un pique-nique avec les élèves du collège de Montriond»* – fin de citation. Elle a été occupée par des animations réalisées par les associations et les habitants du quartier, tels que des stands d'information ou des espaces de rencontre ou de jeux. Il n'y a pas eu de lien spécifique ou prioritaire avec le collègue de Montriond, à notre connaissance du moins. Cette année-là, si la Ville a soutenu les associations et collaboré avec elles, c'est de manière relativement limitée. Elle a autorisé la manifestation, elle a bloqué la rue, elle a mis gratuitement à disposition des associations du matériel, notamment des bancs ou des tables, ce pour quoi nous la remercions vivement. Cependant le concept de l'évènement, son lancement, son financement, son organisation et sa coordination sont entièrement dus aux associations.

Je passe maintenant aux réponses à nos questions. Dans sa réponse à la question numéro 1, la Municipalité nous dit qu'*«en 2005, la journée du 22 septembre a reflété les aspirations exprimées par les sociétés de quartier ou associations concernées»*. En est-on si sûr? Florence Germond et moi-même pouvons vous assurer que les associations auxquelles nous sommes liées ne sont pas satisfaites et regrettent qu'une journée «En ville sans ma voiture» digne de ce nom n'ait pas eu lieu à Lausanne l'an passé. L'équipe qui avait pris en charge l'édition 2004 a en effet décidé de ne pas s'engager au-delà de l'organisation d'un simple parcours cycliste, en l'absence d'une implication sérieuse de la Ville. La mise sur pied d'une véritable manifestation correspondant aux directives de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) demande un engagement conséquent, principalement au niveau des ressources humaines. Pour les associations impliquées en 2004, un tel engagement n'était pas envisageable une seconde fois. Plus fondamentalement, les associations considèrent que ce n'est pas à elles de reprendre le rôle de la Ville en tant qu'initiateurs et coordinateurs d'une telle manifestation qui, partout ailleurs, à notre connaissance, est pilotée par les Communes. En assumant l'organisation de la journée «En ville sans ma voiture» de 2004, les associations voulaient avant tout prouver que c'était possible avec un budget restreint. Elles attendent désormais que la Ville reprenne son rôle de leader, tout en se réjouissant de collaborer à nouveau avec elle.

C'est pourquoi nous avons demandé, à la question numéro 2 de notre interpellation, si la Municipalité pensait mettre une telle manifestation sur pied en 2006, avec la collaboration des associations. La réponse qui nous est donnée est malheureusement peu explicite. Les associations sont – je cite – « *invitées à participer à la journée du 22 septembre* ». Fin de citation. Et – je cite – « *L'Administration apportera les contributions nécessaires.* » Fin de citation. Les associations au sein desquelles Florence Germond et moi-même sommes actives ont en effet reçu un courrier leur demandant ce qu'elles comptaient faire à l'occasion du 22 septembre et si elles avaient besoin de l'aide ou d'une contribution de la Ville. Mais qu'entend-on par contribution? A vrai dire, ce ne sont pas des contributions que les associations appellent de leurs vœux, mais un avant-projet, éventuellement lié à un groupe de travail mixte dans lequel elles pourraient s'insérer, et en fonction duquel elles pourraient planifier leur participation à cette journée. Cet avant-projet pourrait préciser les autres collaborations possibles, notamment avec les transports publics lausannois, ainsi qu'un montant raisonnable, à prélever sur le Fonds du développement durable pour financer la manifestation.

Je réitère donc notre demande. La Ville de Lausanne entend-elle reprendre son rôle de direction et de coordination dans l'organisation de cette manifestation, tout comme le font d'autres Communes? Si c'est bien le cas, les associations impliquées dans les éditions précédentes de « *En ville sans ma voiture* » se réjouiront de s'y engager à nouveau. C'est dans cette perspective que je désire déposer la résolution suivante – je vous la lis tout de suite :

#### Résolution

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité soit à l'origine d'un projet de manifestation pour le 22 septembre, correspondant à la définition qu'en fait la Confédération, à savoir comprenant la fermeture d'une rue du centre à la circulation et la mise sur pied d'événements liés à la promotion des transports publics et de la mobilité douce, manifestation à laquelle les associations seraient conviées à participer. Le Conseil communal souhaite également que la Municipalité intervienne auprès des tl pour que les transports publics soient gratuits ce jour-là.*

**M<sup>me</sup> Florence Germond (Soc.) :** – J'interviendrai rapidement en cette fin de soirée, comme co-signataire de cette interpellation. Comme Adèle Thorens l'a dit, nous ne sommes pas complètement satisfaites de la réponse, qui comporte plusieurs inexactitudes, pour ne pas dire plus! On l'a vu ce soir, plusieurs interpellations ont reçu des réponses pas tout à fait correctes sur certains points. J'estime que nous avons droit à des réponses qui « *tiennent la route* », au moins sur les faits.

Sur le fond: la réponse est timorée, elle ne prend pas de risques, elle reste floue. On ne sait pas si un tronçon sera fermé au trafic, il n'y a aucune position sur les concepts majeurs de la journée « *En ville sans ma voiture* », on ne sait pas si la Municipalité veut promouvoir la gratuité des

transports publics, etc. Pour nous, cette journée est très importante. C'est un exemple, une journée qui peut provoquer un déclic, susciter de nouveaux réflexes de déplacement chez les pendulaires. Depuis deux ans, rien ne se passe à Lausanne. Une année, les associations ont complètement pris en charge l'organisation; l'an dernier, nous avons seulement appelé à une manifestation, il n'y a pas eu d'organisation plus large. Cette année, à notre avis, la Municipalité doit faire quelque chose. Les moyens financiers ne doivent pas forcément être énormes. Nous avons prouvé qu'on pouvait faire quelque chose de bien avec pas grand-chose. Nous, les associations, ne voulons plus être seules à aller au front. Nous demandons un engagement de la Ville, par un geste symbolique, notamment la fermeture d'une rue du centre au trafic. La résolution va dans ce sens.

**Le président :** – La discussion se poursuit. Monsieur le directeur des Travaux... Vous n'êtes pas obligé de prendre la parole! Je vous la donne, Monsieur le Directeur.

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

– Ce n'est qu'une redite de ce qui a été exprimé par la Municipalité par la voix de votre serviteur. Pendant quatre années, un travail très important a été mis en œuvre par la Ville de Lausanne. Elle a essayé de faire des petits frères dans la région. On ne peut que constater que rien ne bouge dans la région. Contrairement à ce que disent les deux personnes qui ont pris la parole auparavant, les Communes de la région, Mesdames, Messieurs, ne font rien! Il faut appeler un chat un chat! L'appel au peuple, lancé par votre serviteur auprès de ces Communes et de différentes associations, autres que celles défendues par les deux conseillères communales – que je félicite d'ailleurs pour l'immense travail qu'elles ont fait – n'a pas eu d'écho. Je vous lis un extrait d'une lettre, datée du 30 mars de cette année – c'est vraiment récent – reçue suite à l'appel au peuple de travailler, de mettre des moyens, de coordonner, etc., au sein de la région: « *Malheureusement, Lausanne Région n'envisage pas d'organiser une opération 2006...* » A croire qu'ils ont pris la même lettre que les années précédentes. Fin de non-recevoir. Lausanne Région souhaite uniquement organiser une distribution de la dernière édition de son guide P+R. Hormis une, voire deux communes qui font partie de Lausanne Région, je cherche les P+R de ces fameuses régions. C'est un peu surprenant. Et les intérêts développés avec nos correspondants... Une autre association, qui nous répond exactement la même chose, a une grande préoccupation...

Nous n'avons rien contre cette journée, à condition qu'elle soit coordonnée au niveau régional et que les flux de trafic soient organisés. Mais comme personne ne bouge dans la région, rien n'évolue.

Une bonne nouvelle néanmoins. Enfin! Enfin, l'Etat commence à bouger. Il vient de faire un appel du pied pour que nous puissions travailler ensemble. Sur la base de ce courrier – tout récent, puisqu'il date de la semaine passée

et qu'il a été écrit après la réponse de la Municipalité – il n'est pas impossible que la Municipalité aille un peu plus de l'avant pour organiser une journée avec un certain éclat le 22 septembre. Elle nécessitera cependant des moyens financiers relativement importants, Mesdames et Messieurs. Nous vous proposerons tout prochainement une manifestation à caractère particulier mettant en avant les transports publics.

Je suis fort aise de parler de la gratuité, puisque c'est votre serviteur qui a fait les différentes propositions pour l'obtenir. Nous les réitérons, année après année, comme l'a relevé M. le syndic préalablement. Mais, que vous le vouliez ou non, nous ne sommes pas seuls au Conseil d'administration des tl. Jusqu'à présent, nous avons eu d'assez bons succès sur cette gratuité grâce au fait que nous sommes dans la communauté tarifaire. Cela pose quelques problèmes conséquents, particulièrement pour notre commune. Néanmoins, nous émettrons cette demande pour cette année, et j'ose espérer qu'en 2006 nous aurons cette gratuité.

Je rappelle – puisque nous l'avons déjà dit – les engagements de la Ville de Lausanne. Assumer seuls la charge de cette organisation au sein de la région demande des moyens en personnel considérables: plus d'une vingtaine de fonctionnaires se réunissent semaine après semaine depuis le mois de janvier pour parvenir à quelque chose de conséquent et atteindre ces fameux objectifs.

Cela dit, la Communauté européenne est un peu revenue sur l'objectif qu'elle s'était donné au départ. Pour signer cette charte, il fallait vraiment fermer une rue. Il y a eu un certain élan dans certaines villes, voire dans certains pays. L'Espagne était relativement brillante il y a quatre ou cinq ans, puisque plus de 500 Villes avaient signé cette charte. Les Espagnols se sont ensuite rendu compte que l'écho dans la population était faible. Dès lors ils sont revenus en arrière. Au niveau de la Communauté européenne, certains pays sont sortis de l'obligation de fermer la rue, préférant mettre sur pied une «semaine de la mobilité» permettant aux Autorités communales et régionales d'inciter avec force la population à utiliser les transports publics. Pour cette raison, la Municipalité insiste pour que cette action soit coordonnée et que les moyens soient mis en commun pour la réaliser. Nous avons appris que le Canton était prêt à engager des moyens. Il n'est donc pas impossible qu'en 2006, nous allions un peu plus loin. Peut-être pas jusqu'à fermer une rue, mais si une ou des associations font des propositions raisonnables dans ce sens, nous l'accepterons, comme nous l'avons toujours fait.

Excusez-moi de vous le dire, mais suite à votre demande nous avons vraiment fermé l'avenue Dapples; pas toute la journée, mais au moins une partie. Nous avons essayé de vous accompagner autant que possible, mais nous n'avons pas voulu non plus nous ingérer dans votre manifestation, c'était la vôtre. Il nous semblait très important que vos associations puissent s'exprimer.

Maintenant, vous faites une autre demande. Suite à la décision de l'Etat, nous reprendrons contact avec vous. Peut-être pas pour la manifestation de 2006, parce que c'est un très gros travail, comme je vous l'ai dit. Mais quelque chose se passera de toute façon. Ensuite, nous reverrons notre copie pour les années futures, nous pouvons vous le promettre. Nous interviendrons sous une autre forme, à condition évidemment qu'il y ait continuité de cette action du côté du Canton.

**Le président:** – Merci, Monsieur le Conseiller municipal. La discussion se poursuit. Il n'y a pas de demande de prise de parole. Je vous relis la résolution déposée par M<sup>me</sup> Thorens.

#### *Résolution*

*Le Conseil communal souhaite que la Municipalité soit à l'origine d'un projet de manifestation pour le 22 septembre, correspondant à la définition qu'en fait la Confédération, à savoir comprenant la fermeture d'une rue du centre à la circulation et la mise sur pied d'événements liés à la promotion des transports publics et de la mobilité douce, manifestation à laquelle les associations seraient conviées à participer. Le Conseil communal souhaite également que la Municipalité intervienne auprès des tl pour que les transports publics soient gratuits ce jour-là.*

Celles et ceux qui acceptent cette résolution lèvent la main. Avis contraires? Abstentions? Avec une abstention, mais je crois à une nette majorité, cette résolution a été acceptée. Cet objet est liquidé. Nous sommes arrivés au terme de notre ordre du jour. La séance est levée.

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

- vu l'interpellation de M<sup>me</sup> Adèle Thorens et consorts pour une journée «En ville, sans ma voiture!» à Lausanne le 22 septembre 2006;
- vu la réponse municipale;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

#### *adopte*

la résolution de l'interpellatrice, disant:

«Le Conseil communal souhaite que la Municipalité soit à l'origine d'un projet de manifestation pour le 22 septembre, correspondant à la définition qu'en fait la Confédération, à savoir comprenant la fermeture d'une rue du centre à la circulation et la mise sur pied d'événements liés à la promotion des transports publics et de la mobilité douce, manifestation à laquelle les associations seraient conviées à participer. Le Conseil communal souhaite également que la Municipalité intervienne auprès des tl pour que les transports publics soient gratuits ce jour-là.»

La séance est levée à 22 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

