

Bulletin du

Conseil communal

Lausanne

N° 3/I

Séance du mardi 28 septembre 2010, première partie

Présidence de M. Roland Rapaz (Soc.), président

Sommaire

| | |
|----------------------------------|-----|
| Ordre du jour | 122 |
| Ouverture de la séance | 128 |

Divers :

| | |
|--|-----|
| 1. Prestation de serment de M. Jean-Pierre Thurre (LE) remplaçant M. Serge Segura (LE), démissionnaire . . | 128 |
| 2. Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente de politique régionale, en remplacement de M. Serge Segura (LE), démissionnaire | 128 |

Communication :

| | |
|---|-----|
| Axe fort Nord: situation et perspectives 2010 | 129 |
| <i>Discussion</i> | 150 |

Ordre du jour

3^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 28 septembre 2010 à 18 h 00 et 20 h 30

A. OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES

1. Prestation de serment du/de la vient-ensuite (LE) remplaçant M. Serge Segura (LE), démissionnaire.
2. Communications.
3. Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente de politique régionale, en remplacement de M. Serge Segura (LE).

B. QUESTIONS ORALES

C. RAPPORTS

R90. *Postulat de M. Guy Gaudard*: « Bornes de charge pour véhicules électriques à quatre roues ». (SI). NICOLE GRIN.

R91. *Postulat de M^{me} Rebecca Ruiz*: « Pour une agriculture de proximité vivante et viable: la Ville de Lausanne soutient la production locale de lait. » (CLP). ANDRÉ MACH.

R94. *Pétition des Amis de la Cité et consorts (308 sign.)*: « Sauvons Looping. » (SSE). COMMISSION DES PÉTITIONS (FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ).

R95. *Postulat de M. Jean-François Cachin*: « Il ne s'agit pas de prévoir le futur, mais d'être préparé au futur. » (Trx). ALAIN HUBLER.

R96a. *Motion de M. Claude-Alain Voiblet*: « Renforcer la présence policière en ville par la création de huit nouveaux postes à Police-secours ». (SPS);

R96b. *Postulat de M. Fabrice Ghelfi*: « Pour une vision globale, prospective et sereine des effectifs de la police municipale lausannoise ». (SPS). BENOÎT BIÉLER.

R98. *Rapport-préavis N° 2009/65*: Piscines des centres omnisports. Réponse au postulat de M. Marc-Olivier Buffat. (SPS, EJE). BENOÎT BIÉLER.

R99. *Postulat de M. Claude-Alain Voiblet*: « La tranquillité de la vie nocturne lausannoise ne commence-t-elle pas déjà par une gestion professionnelle optimale de la sécurité dans les établissements qui ouvrent leurs portes à un nombreux public ? » (SPS). CLAUDE METTRAUX.

R100. *Postulat de M. Bertrand Picard* pour une meilleure information quant à l'hébergement de la personne âgée, entre les soins à domicile et l'hébergement en EMS, en ville de Lausanne. (SSE). MARLÈNE BÉRARD.

R101. *Postulat de M. Claude-Alain Voiblet*: « Règlement interdisant la mendicité en ville de Lausanne ». (SPS). YVES FERRARI.

R103. *Rapport-préavis N° 2010/3*: Réponse à une motion et à un postulat concernant la Direction des Services industriels. (SI). GIAMPIERO TREZZINI.

R106. *Postulat de M. Jean-François Cachin et consorts*: « Centre du village de Vers-chez-les-Blanc, < n'oublions pas la 3^e étape > ». (EJE). EVELYNE KNECHT.

R108. *Rapport-préavis N° 2010/1*: Réponse à trois postulats concernant la Direction de la sécurité publique et des sports. (SPS). VINCENT ROSSI.

R109. *Postulat de M. Guy Gaudard*: « SSL = Un seul toit ». (SSE, CLP). ALAIN HUBLER.

R110. *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller et consorts*: « Pour une étude du commerce indépendant à Lausanne ». (AGF). MYRIAM TÉTAZ.

R112. *Rapport-préavis N° 2009/64*: Réponse à la pétition de M^{me} Sandrine Ebassi-Egger et des habitants du quartier de la Colline. (Trx). CLAUDE GRIN.

R113. *Postulat de M^{me} Magali Zuercher*: « Quel avenir pour les quartiers de Sébeillon et Sévelin ? » (Trx). ROLAND RAPAZ.

R115. *Rapport-préavis N° 2010/5*: « Pour une meilleure équité dans la prise en charge des plans partiels d'affectation ». Réponse au postulat de M^{me} Sylvianne Bergmann pour la Commission de gestion. (Trx). ALAIN HUBLER.

R116. *Motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand* pour un Règlement lausannois sur les participations de la Ville – Plus de transparence et de responsabilités. (AGF). NICOLAS GILLARD.

R117. *Rapport-préavis N° 2010/8*: Réponse de la Municipalité au postulat de M. Jacques-Etienne Rastorfer intitulé: « Pour que le site internet www.lausanne.ch s'enrichisse de lettres d'information. » (AGF). COMMISSION DE GESTION (SYLVIANNE BERGMANN, PRÉSIDENTE).

R1. *Rapport-préavis N° 2010/2*: Réponse à deux motions, trois postulats et une pétition concernant la Direction des travaux. (Trx). AXEL MARION.

R2. *Postulat de M^{me} Natacha Litzistorf Spina*: «La santé des populations c'est aussi l'affaire des Villes!» (SSE). ROLAND PHILIPPOZ.

R3. *Pétition de l'Association Route du Signal et consorts* (207 sign.): «Pour une voie à sens unique à la route du Signal». (Trx). COMMISSION DES PÉTITIONS (NKIKO NSENGIMANA).

R4. *Rapport-préavis N° 2010/12*: Postulat de M. Roland Rapaz «Pour la construction d'une liaison praticable pour tout un chacun entre le Flon et Sévelin». Postulat de M. Charles-Denis Perrin «Pour l'étude d'une station du TSOL à Sévelin». (Trx). JEAN TSCHOPP.

R5. *Motion de M^{me} Natacha Litzistorf Spina*: «Pour une politique de sécurité urbaine à Lausanne». (SPS). NKIKO NSENGIMANA.

R6. *Postulat de M^{me} Elisabeth Wermelinger*: ««Espace Riponne»: la maison lausannoise des seniors et des organisations actives en faveur des aînés». (SSE). JEAN-LUC CHOLLET.

R7. *Postulat de M. Maurice Calame et consorts*: «Construire un quartier de forte densité en transformant et en remplaçant les bâtiments du quartier des SI. Demande d'une étude d'un plan partiel d'affectation». (Trx). JEAN MEYLAN.

R10. *Pétition de M. Basile Zweifel* (1 sign.) concernant les deux-roues en ville de Lausanne. (Trx). COMMISSION DES PÉTITIONS (JEAN-CHARLES BETTENS).

R11. *Préavis N° 2010/19*: Immeuble de la rue Curtat 14 à Lausanne. Constitution d'un droit distinct et permanent de superficie avec cession du bâtiment en vue de sa rénovation. (CLP). FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ.

R12. *Motion de M^{me} Elisabeth Müller*: «PPA Front Jomini: pour plus de participation!» (Trx). FRANÇOISE LONGCHAMP.

R13. *Postulat de M^{me} Isabelle Mayor et consorts*: «Pour une journée hebdomadaire sans viande ni poisson dans les réfectoires scolaires communaux lausannois: à la (re)découverte du goût en ménageant l'environnement!» (EJE). STÉPHANE MICHEL.

R14. *Motion de M. David Payot*: «La sécurité est l'affaire du public». (SPS). JEAN-LUC CHOLLET.

R15. *Préavis N° 2010/33*: Crédit complémentaire pour les extensions ordinaires 2010 du télé-réseau des Services industriels. (SI). COMMISSION DES FINANCES (JEAN-CHARLES BETTENS).

R16. *Préavis N° 2010/36*: Crédit complémentaire pour les extensions ordinaires 2010 du réseau de chauffage à distance des Services industriels. (SI). COMMISSION DES FINANCES (JEAN-CHARLES BETTENS).

D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX

INITIATIVE

INI5. *Postulat de M^{me} Florence Germond*: «Pour un renforcement de la prise en charge extrascolaire des écolières et écoliers de 5^e et 6^e année primaire». (2^e/14.9.10). DISCUSSION PRÉALABLE.

INTERPELLATIONS

INT3. *Interpellation urgente de M. Mathieu Blanc et consorts*: «La Municipalité lausannoise confie-t-elle le projet du bistrot social au Canton pour contourner la volonté populaire exprimée lors du vote du 8 juillet 2007?» (1^{re}/31.8.10). [SSE]. RÉPONSE MUNICIPALE.

INT38. *Interpellation de M. Cédric Fracheboud*: «Des artistes totalement allumés pas au fait des règlements communaux». (11^e/16.2.10) [SPS/3.3.10]. DISCUSSION.*

INT39. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet*: «Que fait le bureau d'intégration canine, avec ses missions de police, dans le Service du logement et des gérances?» (12^e/2.3.10) [CLP, SPS/31.3.10]. DISCUSSION.*

INT41. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet*: «Interdiction des fenêtres publicitaires suisses de la chaîne privée française M6, pourquoi une telle précipitation de nos Autorités municipales?» (10^e/2.2.10) [SI/21.4.10]. DISCUSSION.*

INT42. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet*: «La gauche offre une formation à plus de 400 collaborateurs de la Ville aux frais des contribuables.» (13^e/16.3.10) [SSE/21.4.10]. DISCUSSION.*

INT44. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet et consorts*: «Intégration du LEB aux tl, que doit-on penser?» (7^e/9.12.08) [AGF/21.4.10]. DISCUSSION.*

INT45. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet et consorts*: «Fonds mondial de solidarité numérique, où va l'argent de nos contribuables?» (7^e/9.12.08) [AGF/21.4.10]. DISCUSSION.*

INT46. *Interpellation de M^{me} Florence Germond*: «Péréquation financière fédérale: quels bénéfices pour Lausanne?» (7^e/9.12.08) [AGF/28.4.10]. DISCUSSION.*

INT50. *Interpellation de M. Pierre Santschi*: «Antennes de téléphonie mobile dans la commune». (9^e/19.1.10) [Trx/19.5.10]. DISCUSSION.*

*Développement et réponse envoyés aux conseillers communaux.

INT51. *Interpellation de M. Gilles Meystre*: « TSHM: HS HM? – Travailleurs sociaux hors murs: hors service hors murs? » (14^e/13.4.10) [EJE/19.5.10]. DISCUSSION.*

INT52. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet*: « La «Police urbaine de proximité» portait les fruits prometteurs d'une diminution de l'insécurité. » (3^e/6.10.09) [SPS/2.6.10]. DISCUSSION.*

INT1. *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet*: « Application de la Loi fédérale sur les étrangers et de la Loi d'application dans le canton de Vaud de la législation fédérale sur les étrangers ». (15^e/27.4.10) [SPS/21.7.10]. DISCUSSION.*

INT2. *Interpellation de M^{me} Nicole Graber*: « A propos de l'influence de la 4^e révision de la Loi sur l'assurance chômage sur le budget communal 2011 ». (16^e/11.5.10) [SSE/23.6.10]. DISCUSSION* (*Vote sur la résolution*).

INT4. *Interpellation de M^{me} Esther Saugeon*: « Accueil de jour, une pression supplémentaire sur les finances de la Ville à partir de 2011 ». (18^e/15.6.10) [EJE/25.8.10]. DISCUSSION.

INT6. *Interpellation de M. Johan Pain*: « Pour que la Direction du service des sports fasse une enquête administrative sur le management du personnel de la piscine de Mon-Repos. » (19^e/29.6.10) [SPS, AGF/8.9.10]. DISCUSSION.

Prochaines séances: 12.10 (18 h 00, séance double), **9.11** (18 h 00, séance double), **23.11** (19 h 30), **7.12** (18 h 00, séance double) et **8.12** (19 h 00).

Au nom du Bureau du Conseil:

Le président:
Roland Rapaz

La secrétaire:
Vanessa Benitez Santoli

POUR MÉMOIRE

I. RAPPORTS

23.6.09 *Projet de règlement de M. Pierre Santschi et consorts*: « Instauration d'une commission des tarifs et émoluments ». (AGF). NKIKO NSENGIMANA.

2.2.10 *Préavis N° 2009/66*: Centre intercommunal de glace de Malley SA (CIGM SA). Nouvelle convention entre les Communes de Lausanne, de Prilly et de Renens. (SPS). COMMISSION DE POLITIQUE RÉGIONALE.

16.2.10 *Postulat de M^{me} Françoise Longchamp*: « Un travail avant l'aide sociale: une mesure adéquate pour notre Commune ». (SSE). FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ.

*Développement et réponse envoyés aux conseillers communaux.

16.2.10 *Postulat de M. Claude-Alain Voiblet*: « Le quartier d'Ouchy et la zone verte de Vidy-Bellerive méritent une autre image que celle donnée par les incessants flots de véhicules aux heures de pointe et en fin de semaine. » (Trx). PHILIPPE MIVELAZ.

2.3.10 *Postulat de M. Charles-Denis Perrin*: « De la micro-informatique sans macro-crédit? » (AGF). OLIVIER MARTIN.

2.3.10 *Postulat de M. Philippe Mivelaz* pour une réduction des déchets ménagers à la source. (Trx). COMMISSION DE POLITIQUE RÉGIONALE.

2.3.10 *Postulat de M^{me} Florence Germond et consorts* pour l'étude d'un tunnel de profondeur nulle à Saint-François. (Trx). MAURICE CALAME.

2.3.10 *Motion de M. Gilles Meystre* demandant à la Municipalité d'augmenter la sécurité des habitants et des commerces par l'installation ciblée de caméras de vidéosurveillance sur les quartiers de la Riponne, Saint-Laurent, Bel-Air/Chauderon, Flon, Gare et les passages souterrains du centre ville. (SPS). FRANÇOISE LONGCHAMP.

16.3.10 *Rapport-préavis N° 2010/9*: Accès à la formation postobligatoire pour les migrants sans autorisation de séjour. Réponse à la motion de M. Alain Hubler intitulée « Une formation professionnelle pour les sans-papiers ». (EJE). NICOLAS GILLARD.

16.3.10 *Pétition de M. Carl K. Gosswiler (1 sign.)* pour la limitation de la circulation inutile et abusive dans les zones de loisirs et la mise de ces dernières sous la sauvegarde du public. (SSE, Trx, SPS, AGT). COMMISSION DES PÉTITIONS.

13.04.10 *Rapport-préavis N° 2010/11*: Avenue de Beau lieu-avenue Vinet: réduction de trafic. Réponse aux pétitions de M^{me} Tatiana Taillefert et de M^{me} Anne Decollogny et consorts. (Trx). FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ.

13.04.10 *Rapport-préavis N° 2010/13*: Règlement pour la Municipalité. Révision partielle. Réponse au postulat de M. Fabrice Ghelfi: « Rétrocession des indemnités perçues pour l'exercice d'autres mandats politiques ». (AGF). ROLAND OSTERMANN.

13.04.10 *Postulat de M^{me} Evelyne Knecht et consorts*: « Un Capitole pour une capitale ». (CLP). OLIVIER MARTIN.

13.04.10 *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller*: « Les DDPs à qui et pour quoi? » (CLP). SERGE SEGURA.

13.04.10 *Postulat de M^{me} Rebecca Ruiz*: « Pour des conditions de travail décentes sur les chantiers de la Ville. Vers un plan d'action communal de lutte contre la sous-enchère salariale en lien avec la sous-traitance ». (Trx). MURIEL CHENAUX MESNIER.

13.04.10 *Motion de M^{me} Elisabeth Müller*: «Le contournement de la place de la Sallaz: des millions dépensés sans raison?» (Trx). NICOLE GRIN.

11.05.10 *Postulat de M. Claude-Alain Voiblet*: «Réponse à la croissance de la mendicité, allons-y pas à pas...» (SPS, SSE, EJE);

Postulat de M^{me} Isabelle Mayor et consorts: «Mendicité à Lausanne: pour une étude approfondie du problème permettant d'apporter des solutions adéquates des points de vue de la protection de l'enfance, sanitaire, juridique, sécuritaire et humain». (SPS, EJE, SSE);

Postulat de M. Jean Tschopp: «Situation des Roms à Lausanne: quel dispositif face à la mendicité et aux travaux illégaux des mineurs?» (SPS, SSE, EJE);

Motion de M. Cédric Fracheboud demandant l'étude par la Municipalité d'un dispositif de signalement, d'encadrement, de coercition (dissuasion et interdiction) de l'aumône auprès d'enfants qui s'adonnent à la mendicité ou exercent des travaux illégaux en ville de Lausanne. (SPS, SSE, EJE). SERGE SEGURA.

1.6.10 *Rapport-préavis N° 2010/18*: Politique municipale en matière de vie nocturne: participation au PAct-Alcool cantonal, report, de 05 h 00 à 06 h 30, de l'ouverture, les samedis et dimanches matin, des établissements de jour servant de l'alcool, développement d'une approche pédagogique active au sein de la Brigade de la jeunesse, et réponses à la motion de M^{me} Françoise Longchamp «invitant la Municipalité à examiner la manière dont elle pourrait réaliser, en collaboration avec les institutions œuvrant en la matière et les entreprises locales, une grande campagne de prévention générale des problèmes d'alcool chez les jeunes», au postulat de M^{me} Florence Germond «Pour renforcer la prévention de la violence et celle liée à la consommation excessive d'alcool à Lausanne», ainsi qu'au postulat de M^{me} Françoise Longchamp «Incitons les établissements publics de nuit à signer la Charte de 2004.» (SPS, AGF, EJE). ELISABETH WERMELINGER.

15.06.10 *Rapport-préavis N° 2009/3bis*: Politique communale en matière de drogue. Réponse au postulat Françoise Longchamp et consorts «Pour une réorganisation du dispositif lausannois de prise en charge de la population toxicomane et marginalisée» et réponse au postulat Stéphane Michel «pour une prise en charge nocturne adéquate des personnes indigentes». Réponse à la pétition «Pas de bistrot social à César-Roux». (SSE, SPS, EJE). YVES FERRARI.

15.06.10 *Préavis N° 2010/22*: Lausanne, capitale olympique. Demande de crédit-cadre. (SPS). PHILIPPE MIVELAZ.

15.06.10 *Postulat de M. Charles-Denis Perrin et consorts*: «Restituons la place Saint-François aux piétons et aux bus.» (Trx). OLIVIER MARTIN.

15.06.10 *Postulat de M. Charles-Denis Perrin et consorts*: «Le Chalet-à-Gobet, la porte d'entrée de Lausanne». (AGF, Trx). GIANFRANCO GAZZOLA.

15.06.10 *Motion de M. Charles-Denis Perrin et consorts*: «Le développement durable, c'est aussi... une Administration qui peut travailler dans les meilleures conditions possibles... et des usagers satisfaits de leur Administration.» (AGF). PHILIPPE JACQUAT.

15.06.10 *Motion de M. Fabrice Ghelfi, pour la Commission des finances*: «Axes forts de transports publics: pour une information complète du Conseil communal». (Trx, AGF). PHILIPPE CLIVAZ.

15.06.10 *Postulat de M. Fabrice Ghelfi*: «Lutter contre le chômage et promouvoir l'économie lausannoise par un nouveau partenariat public-privé». (AGF, SSE, EJE). FLORIAN RUF.

15.06.10 *Rapport-préavis N° 2010/23*: Immeuble avenue des Toises 14. Pour un nouveau modèle de bibliothèque dans un jardin public. Demande de crédit d'ouvrage. Réponse aux motions, postulats et pétitions: Evelyne Knecht «Pour le maintien d'une bibliothèque dans le quartier de Mon-Repos», Caroline Alvarez et consorts «Une ouverture étendue, des espaces de rencontres et des outils modernes pour la Bibliothèque municipale lausannoise», Sylvie Pagano-Studer «Pour le maintien de la bibliothèque de Mon-Repos», Carl Kyril Gossweiler «Pour affecter l'immeuble des Toises 14 à des œuvres d'utilité publique ou de bienfaisance», Carl Kyril Gossweiler «Pour un jardin public à l'avenue des Toises 14». (CLP, Trx). CLAUDE BONNARD.

29.6.10 *Postulat de M. Alain Hubler*: «Et si on rétablissait la clause du besoin?» (SPS). PIERRE SANTSCHI.

29.6.10 *Postulat de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts* pour l'étude de mécanismes réglementaires modérant l'endettement lausannois. (AGF). CLAUDE METTRAUX.

29.6.10 *Motion de M^{me} Rebecca Ruiz et consorts*: «Places d'apprentissage: atteindre les 5%». (AGF). ALAIN HUBLER.

29.6.10 *Motion de M^{me} Isabelle Truan*: «Densification urbaine, un tout». (Trx). JEAN-LOUIS BLANC.

29.6.10 *Motion de M. Jean-François Cachin et consorts*: «Une allocation annuelle aux anciens sapeurs-pompiers volontaires oui, mais quel montant?» (SPS). BLAISE MICHEL PITTON.

29.6.10 *Postulat de M^{me} Nicole Graber*: «Pour la généralisation des toitures plates végétalisées à Lausanne». (Trx). BENOÎT BIÉLER.

29.6.10 *Postulat de M. Jean Tschopp*: «Favoriser l'intégration professionnelle des personnes handicapées». (AGF). YVAN SALZMANN.

29.6.10 *Motion de M. Claude-Alain Voiblet*: «La Cour des comptes met le doigt sur la très mauvaise gestion de la Caisse de pensions de la Ville et relève le problème du cumul des mandats entre la Municipalité et la gouvernance de la Caisse de pensions CPCL.» (AGF). NICOLAS GILLARD.

29.6.10 *Postulat de M. Cédric Fracheboud*: « Mettons des limites claires pour que les passages sous-voies et les escaliers de la ville ne deviennent pas des nids propices à un fort sentiment d'insécurité ! » (Trx, SPS). GÉRARD CHAPPUIS.

31.8.10 *Préavis N° 2010/26*: Plan partiel d'affectation au « Château Fallot ». Addenda au plan légalisé N° 713 du 23 janvier 2004. (Trx). MARTINE FIORA-GUTTMANN.

31.8.10 *Préavis N° 2010/27*: Remplacement des modules d'ultrafiltration, du matériel de supervision et des automates programmables de l'usine de production d'eau potable de Lutry. (Trx). JEAN MEYLAN.

31.8.10 *Motion de M^{me} Evelyne Knecht*: « Rétablir la ligne 2 jusqu'à la Bourdonnette ». (AGF). EVELYNE KNECHT.

31.8.10 *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller* pour une nouvelle réglementation du stationnement sur le domaine public. (Trx). ALAIN HUBLER.

31.8.10 *Postulat de M. Stéphane Michel* pour la promotion des itinéraires piétonniers à Lausanne. (Trx). SOPHIE MICHAUD GIGON.

31.8.10 *Postulat de M. David Payot*: « Rapport de la Cour des comptes sur la CPCL: pour un débat complet ». (AGF). JEAN-LUC CHOLLET.

31.8.10 *Motion de M. Claude-Alain Voiblet et consorts*: « La présence régulière d'armes dans les rues de la ville ne doit pas devenir une fatalité. » (SPS). THÉRÈSE DE MEURON.

31.8.10 *Préavis N° 2010/28*: Arsenic – centre d'art scénique contemporain. Rénovation de l'enveloppe, assainissement des installations CVSE, mise en conformité des sorties de secours et des dispositifs généraux de sécurité, surélévation de la toiture du corps central, réaffectation de l'étage des ailes nord et sud. (CLP, Trx). JEAN-LUC CHOLLET.

31.8.10 *Rapport-préavis N° 2010/29*: Politique municipale en matière de vidéosurveillance. Réponse à la motion Marc-Olivier Buffat demandant l'étude de l'opportunité de l'installation de caméras de vidéosurveillance en des endroits ciblés de Lausanne. Projet de règlement communal sur la vidéosurveillance. (SPS, AGF, CLP, Trx, EJE, SSE, SI). FRANÇOISE LONGCHAMP.

31.8.10 *Pétition de M^{me} Catherine Naouali et consort*: « Pour l'annulation du financement du Conseil des Jeunes ». (EJE). COMMISSION DES PÉTITIONS.

31.8.10 *Pétition de M. Carl K. Gossweiler*: « Pour une information des citoyens correcte et utilisant les technologies à disposition lors d'événements exceptionnels pouvant créer un sentiment de peur et/ou d'inquiétude au sein de la population. » (AGF). COMMISSION DES PÉTITIONS.

31.8.10 *Préavis N° 2010/30*: Société coopérative Cité-Derrière. Projet de construction d'un immeuble de 3 appartements sur la parcelle N° 1984 sise au chemin du Devin à Lausanne. Constitution d'un droit de superficie. (CLP, Trx). JACQUES PERNET.

14.9.10 *Rapport-préavis N° 2010/31*: Mesures urgentes pour favoriser le logement des personnes ou des familles à revenus modestes ou moyens. Mesures d'aides au logement pour les personnes au bénéfice d'un permis de type F. Réponse à la motion de M. Jean-Michel Dolivo et consorts. Réponse au postulat de M^{me} Anna Zürcher et consorts. (CLP, SSE). JEAN-LUC CHOLLET.

14.9.10 *Rapport-préavis N° 2010/32*: Réponse à une motion et à quatre postulats concernant la Direction des travaux. (Trx). YVAN SALZMANN.

14.9.10 *Préavis N° 2010/34*: Passage supérieur de l'avenue de Provence. Réfection de l'ouvrage. Assainissement du béton et mise en place d'une étanchéité. (Trx). ALBERT GRAF.

14.9.10 *Rapport-préavis N° 2010/35*: Réponse au postulat de M. Claude-Alain Voiblet « Les eaux usées lausannoises seront-elles sources d'énergie ? » (Trx, SI). CHARLES-DENIS PERRIN.

28.9.10 *Préavis N° 2010/37*: Octroi d'une subvention d'investissement à la paroisse catholique du Valentin pour la restauration de la basilique Notre-Dame du Valentin. (EJE). MAGALI CRAUSAZ MOTTIER.

II. INTERPELLATIONS

13.3.07 *Interpellation de M^{me} Rebecca Ruiz*: « Pénurie de salles à disposition des associations lausannoises: l'exemple du centre culturel chilien ». (12^e/13.3.07) [SSE]. DISCUSSION.

19.1.10 *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet*: « Quel avenir pour le Centre de détention de Bois-Mermet ? » (9^e/19.1.10) [Trx, CLP, SPS]. DISCUSSION.

13.4.10 *Interpellation de M. Fabrice Ghelfi*: « « la télé »: on y parle beaucoup de tout et on y encaisse peu. » (14^e/13.4.10) [AGF]. DISCUSSION.

11.5.10 *Interpellation de M. David Payot et consorts*: « Besoins en matière d'hébergement d'urgence de nuit: quelques éclaircissements ». (16^e/11.5.10) [SSE]. DISCUSSION.

11.5.10 *Interpellation de M. Mathieu Blanc*: « Pour que le municipal en charge de la police veille à l'application du Règlement de police... sous ses fenêtres et ailleurs. » (16^e/11.5.10) [SPS]. DISCUSSION.

11.5.10 *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet*: « Pourquoi toujours plus de mineurs participent aux manifestations violentes contre les représentants de l'ordre public ? » (16^e/11.5.10) [SPS]. DISCUSSION.

15.6.10 *Interpellation de M. Albert Graf et consorts*: «Violences et menaces contre la police aussi à Lausanne?» (18^e/15.6.10). [SPS]. DISCUSSION.

29.6.10 *Interpellation de M. Fabrice Ghelfi*: «Quel engagement lausannois en faveur de la «Carte culture»?» (19^e/29.6.10) [CLP]. DISCUSSION.

31.8.10 *Interpellation de M. Jean-François Cachin*: «Préavis N° 2007/24 – Renouvellement des logiciels de gestion des amendes d’ordre et des sentences municipales – état de la situation après plus de trois ans». (1^{re}/31.8.10) [SPS]. DISCUSSION.

31.8.10 *Interpellation de M. Jean-François Cachin*: «Des gitans au Chalet-à-Gobet – Quel est le coût pour notre Ville?» (1^{re}/31.8.10) [SPS]. DISCUSSION.

14.9.10 *Interpellation de M. Jean-François Cachin*: «Manque-t-il des candélabres à la route de la Claie-aux-Moines?» (2^e/14.9.10). DISCUSSION.

14.9.10 *Interpellation de M. Jean Tschopp*: «CIO, fédérations et organisations sportives internationales à Lausanne: quelles contributions au sport local et amateur?» (2^e/14.9.10). DISCUSSION.

14.9.10 *Interpellation de Mme Françoise Longchamp et consorts*: «Ecole à journée continue: où en est-on?» (2^e/14.9.10). DISCUSSION.

Séance

du mardi 28 septembre 2010, première partie

Membres absents excusés: M^{me} Marlène Bérard, M^{me} Magali Crausaz Mottier, M^{me} Marie Deveaud, M^{me} Martine Fiora-Guttman, M. Cédric Fracheboud, M. Gianfranco Gazzola, M^{me} Claude Grin, M^{me} Isabelle Mayor, M^{me} Gisèle-Claire Meylan, M. Jean M'Poy, M. Denis Pache, M. Johan Pain, M. Florian Ruf, M^{me} Graziella Schaller Curiotto, M. Namasivayam Thambipillai, M. Giampiero Trezzini, M^{me} Anna Zürcher.

| | |
|-------------------------|-----------|
| Membres présents | 83 |
| Membres absents excusés | <u>17</u> |
| Effectif actuel | 100 |

A 18 h, à l'Hôtel de Ville.

Le président: – Mesdames et Messieurs les Conseillers, chers Collègues, bonsoir. Il est 18 h passées de quatre minutes, le quorum est atteint, je vous prie de prendre place.

La première partie de cette troisième séance de notre Conseil communal est consacrée principalement à une communication de la Municipalité sur les axes forts des transports publics et à une discussion sur cet objet. Souhaitant ouvrir son information et la discussion aux élus nationaux et cantonaux lausannois, la Municipalité a invité nos collègues à participer à cette première partie de notre séance de Conseil communal.

Mesdames et Messieurs les Députés, les Conseillers nationaux, je vous souhaite la bienvenue. Je vous remercie de votre intérêt pour notre ville et vous prie de nous excuser pour le confort tout relatif de notre accueil. Malgré l'importance de la communication qui nous est présentée par la Municipalité, je me permettrai, puisqu'il s'agit d'une séance ordinaire de notre Conseil, de commencer par une prestation de serment, suivie d'une élection complémentaire à la Commission permanente de politique régionale. Puis je passerai la parole à la Municipalité.

A la clôture de cet objet, suivant l'heure, soit nous reprendrons notre ordre du jour, soit nous prendrons la pause à laquelle nos invités sont chaleureusement conviés.

Nous prendrons en premier lieu la prestation de serment. Messieurs les huissiers, s'il vous plaît. Nous allons procéder à la prestation de serment de M. Jean-Pierre Thurre.

Prestation de serment de M. Jean-Pierre Thurre (LE) remplaçant M. Serge Segura (LE), démissionnaire

Le président: – Monsieur Jean-Pierre Thurre, en tant que membre du Conseil communal, vous êtes appelé à prêter le serment que je vais vous lire. Après l'appel de votre nom, vous voudrez bien lever la main droite et répondre: «Je le promets.»

(Ainsi est-il fait. On procède alors à la solennisation de la promesse légale de M. Jean-Pierre Thurre.)

Je prends acte de votre serment, je vous félicite de votre accession au Conseil communal, vous remets le procès-verbal de l'assemblée de commune certifiant votre élection et vous invite à prendre place dans la salle au gré de votre convenance.

(Applaudissements.)

J'invite l'assemblée ainsi que le public à prendre place.

Le président: – Nous passons à l'élection d'un membre de la Commission permanente de politique régionale en remplacement de M. Serge Segura. J'attends vos propositions.

Election complémentaire d'un membre à la Commission permanente de politique régionale, en remplacement de M. Serge Segura (LE), démissionnaire

M. Pierre-Antoine Hildbrand (LE): – Au nom du groupe LausannEnsemble, et pour succéder à M. Serge Segura au sein de la Commission de politique régionale, nous vous soumettons la candidature d'une personne que vous connaissez bien. Il a été président du Conseil, président de la Commission des finances, président de la Commission de gestion. Par son parcours professionnel et même par la localisation de son domicile, il a une vision claire des problématiques liées à l'agglomération. Je vous propose M. Yves-André Cavin.

Le président: – Je vous propose de procéder à cette élection à main levée, si personne n'y voit d'objection. M^{mes} et MM. les conseillers qui acceptent la candidature de M. Yves-André Cavin à la Commission permanente de politique régionale le manifestent par un lever de main. Oppositions? Abstentions? A l'unanimité des personnes

présentes, vous avez accepté l'élection de M. Yves-André Cavin à la Commission permanente de politique régionale. Monsieur Cavin, mes félicitations.

Le président : – Nous en venons au point 2 de notre ordre du jour, Communications et, comme annoncé, je passe la parole à la Municipalité.

Axe fort Nord : situation et perspectives 2010

Communication

Administration générale
et Finances

Service du développement de la Ville
et de la communication



Lausanne, le 21 septembre 2010

Mesdames, Messieurs,
Les conseillers aux Etats,
Les conseillers nationaux,
Les députés lausannois,
Les conseillers communaux,

Le projet Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) prévoit dans un premier temps un tram qui reliera Renens à la place de l'Europe. La liaison entre le centre et la Blécherette interviendra en deuxième étape ; son tracé et ses caractéristiques techniques doivent encore être définis.

Le dossier AFTPU est désormais en phase de décision. A la fin septembre, le Conseil national se prononcera sur la libération des crédits concernant le trafic dans l'agglomération pour la période 2011–2014, destinés à financer le tram Renens–Flon. Il s'agira ensuite de définir le tracé et le mode de transport pour la desserte Nord, principalement en choisissant entre un tram et un métro (m3). Le groupe «Axes forts» de l'agglomération lausannoise s'est prononcé en faveur du métro. Le Conseil d'Etat vaudois, instance de décision, doit choisir l'option qui sera présentée à la Confédération d'ici 2012.

Des mesures de concertation et d'information des milieux concernés sont engagées dans cette perspective. Il s'agit en premier lieu de prendre connaissance de l'état des études, des variantes possibles et de leurs conséquences, sur la base des informations actuellement disponibles.

A cet effet, la Municipalité a le plaisir de vous convier à une séance d'information organisée à l'intention des milieux politiques directement concernés par le projet

mardi 28 septembre 2010, de 18 h à 19 h 30
à la salle du Conseil communal, Hôtel de Ville,
place de la Palud, Lausanne

Lors de cette séance seront évoqués les tracés possibles du métro et du tram, entre la gare, la place l'Europe et la Blécherette, ainsi que les conséquences de ces variantes sur les plans de la politique des transports, de l'urbanisme et de l'économie. Les conséquences financières des différents projets seront aussi abordées.

Dans l'attente du plaisir de vous rencontrer à cette occasion, nous vous prions de croire, Mesdames et Messieurs, à l'expression de nos sentiments distingués.

La Municipalité de Lausanne

Administration générale
et Finances

Développement de la Ville
et communication



Axe fort Nord : situation et perspectives 2010

Mardi 28 septembre 2010, salle du Conseil Communal

Déroulement de la présentation :

1. Introduction générale et problématique :
Olivier Français, conseiller municipal
2. Présentation technique : Patrick Etournaud,
chef de projet AFTPU desserte Nord Ville
3. Urbanisme : Patrice Bulliard,
chef du Service d'urbanisme
4. Synthèse : Daniel Brélaz, syndic de Lausanne

Axe fort Nord : situation et perspectives | 2010

1. Rappels sur le Fonds d'agglomération

Le fonds d'agglomération a été mis en place par la Confédération afin de soutenir la réalisation **d'investissements de transports** dans les agglomérations concernées au premier chef par la croissance de la population et des activités. Il obéit notamment aux règles suivantes :

- L'intervention du fonds est subordonnée à la mise en œuvre d'un **Projet d'agglomération**, document réalisé pour l'agglomération Lausanne-Morges – le PALM – et transmis à la Confédération à fin 2007 ;
- Le Projet d'agglomération doit présenter une **vision cohérente** de l'aménagement du territoire et des transports mettant en avant la **densification** et la valorisation – non exclusive – des **transports publics**. Il s'accompagne d'un **plan des investissements** en matière d'infrastructures de transports.
- L'appréciation du Plan d'agglomération par les services fédéraux conduit à déterminer un **taux de subventionnement** pour les objets retenus. Pour l'agglomération Lausanne – Morges, le plan a été jugé de très bonne qualité et l'agglomération bénéficie d'un taux de 40%, l'un des plus élevés de Suisse pour les grandes agglomérations.
- Les projets retenus sont répartis en trois catégories :
 - **Mesures A** : projets prêts à être réalisés entre 2011 et 2014, au bénéfice d'un **montant garanti** par le fonds d'agglomération, sous réserve de validation finale par les Chambres fédérales en 2010 ;
 - **Mesures B** : projets dont la réalisation est prévue pour la période 2015 – 2018, au bénéfice d'un **financement réservé**, sous réserve de validation finale par les Chambres fédérales d'ici 2014 ;
 - **Mesures C** : projets dont la réalisation est pour l'instant suspendue, **sans financement fédéral garanti ou réservé**. Leur impact est généralement estimé insuffisant au regard des objectifs fédéraux (terme trop lointain, densification insuffisante, etc.). Leur éventuelle intégration dans les mesures finançables, à long terme, dépendra d'études complémentaires destinées à démontrer leur adéquation avec la politique des agglomérations.
- Pour le PALM, la réalisation des axes forts – tram ou métro – figure parmi les mesures retenues par la Confédération, avec :
 - Le **tram sur le tracé Renens – place de l'Europe en liste A**, avec des subventions fédérales pour un montant de 73.9 millions
 - **L'Axe fort Nord** : place de l'Europe – Rionzi avec des subventions de 51.9 millions, auxquelles s'ajoutent 4.9 millions pour un tunnel Gare – Saint-François en liste B.

Axe fort Nord : situation et perspectives | **2010**

- Le **tram Renens – Bussigny** figure quant à lui en liste C, la densification escomptée ne justifiant pas, à ce jour une intervention sous forme de tram. Elle ne bénéficie pas d'un montant réservé.

En septembre 2010, la situation est la suivante :

- Les **crédits fédéraux concernant les mesures A ont été votés le 21 septembre 2010** par le Parlement fédéral, assurant les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre des mesures de la liste A.
- De ce fait, le **financement du tramway Renens-Flon ne saurait en aucun cas être remis en question**, sauf refus du crédit de construction par le Grand Conseil (le crédit d'étude a été accepté à la quasi unanimité du Grand Conseil).
- En francs 2010, les **montants réservés** le 21 septembre par le Parlement pour l'axe Gare-Flon (escalier roulant : 4.9 millions sur 14) et pour le tracé Flon-Blécherette (51.9 millions), seront adaptés au coût de la vie. Ils sont basés sur les infrastructures les moins chères connues il y a deux ans. Ces montants seront **confirmés en 2014**.
- Le **taux de subventionnement** fédéral (40%) porte sur les infrastructures de base (voies). Les dépôts et le matériel roulant ne sont de toute manière pas subventionnés.

Les projets figurant en **liste C** pourront en principe bénéficier de financements fédéraux, pour autant que leur utilité au regard des objectifs fédéraux soit démontrée le moment venu. Cela dit, leur financement dépendra alors de plusieurs conditions. Outre la **démonstration de leur utilité**, il faudra aussi que les financements fédéraux à disposition au moment de leur prise en considération soient suffisants, le solde non attribué du fonds fédéral devant aussi servir à financer les projets d'agglomérations encore non servies (projets non présentés en 2008 ou dont la qualité a été jugée insuffisante).

Le tronçon Renens-Bussigny, classé C, car insuffisamment densifié avant 2020, n'a pratiquement que de faibles chances de remonter en B et de bénéficier de financements fédéraux de ce fait. Il devrait tabler sur un financement uniquement cantonal, sans participation fédérale. **L'abandon, parfois évoqué par certains, du projet Flon – Blécherette ne serait en particulier d'aucune utilité pour le tram Renens – Bussigny.** En effet, le fonds fédéral ne fonctionne pas comme un système de vases communicants au sein d'une agglomération. Dans cette hypothèse, les 51.9 millions prévus pour l'axe Nord retourneraient au fonds d'agglomération fédéral pour être réattribués selon les critères de la Confédération à l'un ou l'autre des projets en attente de nombreuses agglomérations suisses, non retenues pour les mesures A et qui vont tenter d'accéder aux mesures B. Il n'est en aucun cas garanti que ces montants pourraient être réaffectés au sein de l'agglomération lausannoise. Les personnes qui espéreraient éliminer l'axe Flon-Blécherette pour promouvoir Renens-Bussigny n'ont pas compris le mécanisme du fonds d'agglomération et se berceraient d'illusions si elles tablaient sur un tel report.

2. Evolution des projets vers la Blécherette

La **desserte Nord** fait l'objet d'études de variantes afin de déterminer le tracé et le mode de transport optimal. Dans un premier temps, deux variantes de desserte par tram ont été étudiées :

- **Variante N1-N2** avec tracé par St-Roch, St-Martin, place du Tunnel, Borde, Casernes, Pontaise, Blécherette, Rionzi ;
- **Variante N5**, par Beaulieu, Casernes, Pontaise, Blécherette, Rionzi.

Dans un deuxième temps, une **variante supplémentaire** a été élaborée par une **liaison métro (m3)** reliant la Gare à la place de l'Europe, puis à Chauderon, Beaulieu et à la Blécherette. Cette variante par métro prévoit un terminus à la Blécherette et non au Rionzi, la densification de la zone Blécherette – Rionzi ne justifiant pas un métro sur ce tronçon.

La variante m3 a été développée en raison des **faiblesses démontrées** par les études en ce qui concerne les **variantes tram**. Il s'agit en particulier des points suivants :

- La **variante N5 (tram par Beaulieu) est abandonnée**. Son tracé est trop difficile et conduirait à prévoir des stations d'une profondeur excessive. Cette variante n'est pas réaliste et ne saurait encore entrer en considération.
- Le **tramway Flon-Rionzi** (variante N2 avec tunnel sous la Cité et au bout de la Borde) **ne gagne qu'une minute** sur le trajet Blécherette – Gare par rapport aux bus actuels. L'investissement paraît lourd pour une amélioration de la desserte très relative.
- En cas de réalisation du tramway, il est indispensable, sauf à accepter une situation très dégradée à la rue Centrale, de **fermer le tronçon Rôtillon-Flon à la circulation routière**. Compte tenu des autres fermetures nécessaires au tramway T1 et aux axes forts trolleybus (rue de Genève entre la place de l'Europe et le parking du centre, axe Chauderon-St-François), cette fermeture génère des problèmes de report de trafic importants. Elle se heurte de plus à une très forte opposition de milieux prêts à aller au référendum cantonal et aptes à influencer quasiment une majorité du Grand Conseil, voire du Conseil d'Etat.
- Dans les prochaines années, une telle opposition ne pourrait probablement être levée, que moyennant une **compensation lourde de type tunnel routier sous Saint-François**, générant un investissement supplémentaire de plusieurs dizaines de millions pour la Ville. Le tunnel en question est aussi susceptible de générer d'autres risques de référendum, provenant d'autres milieux que ceux évoqués au point précédent. Les risques de paralysie du dossier sont donc réels du fait de la combinaison de ces oppositions.

Axe fort Nord : situation et perspectives | 2010

- Mené jusqu'au Rionzi, le m3 entièrement en site propre de la Gare au Rionzi, coûterait 504 millions. Pour une infrastructure aussi lourde, **le tronçon Blécherette-Rionzi n'est pas justifiable** et une desserte par bus apparaît plus raisonnable. En s'arrêtant à la Blécherette, **le coût du m3 passera à 424 millions.**
- La comparaison du coût des variantes aboutit au tableau suivant :

| Tronçons et coûts (millions) | Tram N2 | Méto m3 |
|------------------------------|--------------|--------------|
| Tronçon Gare – Flon | | 50.0 |
| Tronçon Flon - Blécherette | 241.7 | 374.6 |
| Tronçon Blécherette - Rionzi | 31.6 | X |
| Total | 273.3 | 424.6 |

La comparaison des modes de desserte fait apparaître une **qualité de desserte** – vitesse, capacité de transport, désengorgement du m2 – **nettement en faveur du métro face au tram**. En revanche, le métro génère un **surcoût d'investissement** de l'ordre de 150 millions et des coûts d'exploitation (y compris les amortissements) de l'ordre de 5 millions par année. Toutefois, **cette différence de coût diminue** si l'on considère que le tram engendrerait des investissements directs supplémentaires inévitables qui devraient être pris en considération dans la comparaison des projets. Il s'agit des éléments suivants :

| | |
|---|--------------------|
| • Tunnel Gare – Flon (désengorgement du m2) : | 14 millions |
| • Tunnel sous Saint-François : | 80 millions |
| Total | 94 millions |

A ces chiffres s'ajoutent encore des surcoûts liés au remplacement des infrastructures souterraines (réseaux techniques) qui ne sont intégrés au projet que pour la part non amortie de ces réseaux. Ainsi, par exemple, le tram Renens-Flon présente un coût de 406 millions auxquels s'ajoutent 40 millions pour les infrastructures techniques à changer (remplacement des canalisations déjà amorties non intégré au coût du projet), sans compter les mesures de requalification urbaine au-delà des seules rues parcourues par le tram.

Dans ces conditions, le coût supplémentaire du métro par rapport au tram (150 millions selon le tableau ci-dessus) se trouve fortement réduit, une fois l'ensemble des charges considérées (tunnels Gare-Flon et St-François + réseaux techniques et requalification). Il devrait ainsi être évalué aux alentours d'une trentaine de millions au plus.

Ajoutons encore que la réalisation du **m3 pourrait bénéficier des subventions fédérales prévues pour l'Axe fort Nord** (51.9 millions) auxquels s'ajoutent les **4.9 millions prévus pour le tunnel Gare-Flon**, destiné à soulager le m2 et dont la réalisation ne serait plus nécessaire, le m3 desservant aussi la gare et contribuant de ce fait à améliorer la situation sur l'axe Gare – Flon, déjà proche de la saturation. Ce sont donc au total 56.8 millions (valeur 2010) qui pourraient être envisagés au titre des subventions fédérales au projet.

3. Coût par « voyageur installé »

Afin de comparer divers projets réalisés ou en planification, nous introduisons la notion de « **voyageur installé** ». Celle-ci revient à diviser le coût de réalisation du projet par le nombre de voyageurs annuels existant ou prévu. Il donne une estimation de la justification économique du projet en relation avec d'autres projets. Les chiffres ci-après se basent sur les fréquentations simulées par les services cantonaux des différents modes de transport. Ils ont été établis sur des bases strictement comparables :

- Le tramway Renens-Flon devrait, suivant les études, attirer 11 millions de voyageurs par an.
- Le fait de le prolonger jusqu'au Rionzi rajouterait 6 millions de voyageurs par an pour un total de 17 millions.
- Le m3 Gare – Blécherette - Rionzi devrait attirer 13 millions de voyageurs par an.
- A titre de comparaison, on a introduit les valeurs se rapportant au m2 avec sa fréquentation actuelle.

Notes :

- Tous ces chiffres s'entendent avec un **projet Métamorphose Nord entièrement construit**. Sans la réalisation de ce projet, ni le tramway, ni le m3 ne sont justifiables à court ou moyen terme et seule est envisageable le maintien ou l'amélioration de la desserte actuelle par bus.
- Celle-ci ne pourrait résulter que d'une amélioration de la cadences des bus, l'augmentation de leur vitesse commerciale étant plafonnée par la difficulté, voir l'impossibilité, de prévoir un axe fort bus entre la Blécherette et la Gare ou le Flon.

Axe fort Nord : situation et perspectives | 2010

Coût par « voyageur installé » selon les simulations comparées des variantes

| Objet | Coût (millions) | Nombre de voyageurs annuels (millions) | Coût par « voyageur installé » (francs) |
|-----------------------------------|--------------------|---|--|
| m2 | 740 | 23 | 32.17 |
| t1 (Renens-Flon) | 406 | 11 | 36.90 |
| t1 (Flon-Rionzi) | 273 | 6 | 45.55 |
| t1 (Renens-Rionzi) | 679 | 17 | 39.94 |
| m3 (Gare- Blécherette) | 424 | 13 | 32.61 |

Le m3 est presque aussi compétitif que le m2, le segment de tram Flon-Rionzi a un coût par voyageur installé, de 40% supérieur à celui du m3. Cet élément permet de justifier le coût supplémentaire du m3 et les charges annuelles qu'il génère.

4. Mesures de requalification urbaine immédiates (années 2010) et à moyen terme

Le but premier de la réalisation d'un axe fort de transports publics reste la **nécessité de desservir un quartier en développement** (condition essentielle posée par la Confédération pour l'obtention des subventions fédérales) donc de rendre possible et d'accélérer un développement urbain par la mise en œuvre d'équipements de transports performants. La **requalification urbaine** qui en découle reste un objectif important mais il s'agit toutefois d'une conséquence de l'objectif principal. On peut donc souligner que :

- Les Axes forts visent d'abord à **développer les transports** ;
- Par là, ils constituent un **outil** permettant de concrétiser et d'accélérer le développement de la ville ;
- Enfin, ils offrent l'**opportunité** de requalifier les tronçons qu'ils desservent.

Dans tous les cas, les **mesures de requalification** urbaine qui accompagnent tout projet de transport public d'importance seront importantes. Parmi celles qui sont d'ores et déjà décidées et qui accompagneront la réalisation du tram Renens – Flon en première étape (2011-2014), on peut mentionner :

- La fermeture au trafic individuel et le réaménagement de l'axe **Chauderon-St-François** ;
- La fermeture au trafic individuel de la **rue de Genève, du parking du Flon à la place du Flon** (environ 200 mètres) ;
- Le réaménagement de l'axe entre **Malley et la Parking du Flon** (le long de t1) ;
- Le réaménagement de l'axe **avenue de Morges-Chauderon** avec axe fort trolleybus et passage dans le tunnel de Chauderon ;
- Le réaménagement de la **Place Chauderon** et en particulier de l'interface transports qui s'y trouve.

Globalement, ces mesures de requalification urbaine à réaliser dans les cinq à sept ans ont un **coût compris entre 50 et 100 millions** (ordre de grandeur comparable à toutes les mesures d'accompagnement du m2 y compris celles de la Sallaz).

Le choix d'une technologie de transports pour la liaison Nord a des conséquences variables sur la problématique de la requalification urbaine :

- Un tram **oblige à des travaux de requalification importants** dans la mesure où les rues traversées sont fortement transformées et que le trafic individuel doit obligatoirement laisser la place au tram.
- Ces réaménagements s'étendent fréquemment **au-delà des seules rues traversées** alors que seuls les coûts de transformation de ces axes sont pris en considération dans le budget du projet (travaux de façade à façade). Le calendrier des travaux oblige aussi à une réalisation simultanée de tous les travaux de réaménagement, entraînant un pic d'investissements concentré sur quelques années. L'attractivité commerciale et résidentielle des secteurs concernés peut également en souffrir pendant la durée des travaux ;
- Enfin, le tram **oblige au changement complet de tous les réseaux techniques** sur le parcours du tram, indépendamment de leur état de vétusté. Ces investissements ne sont considérés par le projet que pour la part non encore amortie de ces réseaux admise actuellement en 1^{ère} approximation à 50% des coûts.
- Le métro **donne la possibilité d'une requalification urbaine** sans la rendre immédiatement incontournable. La Municipalité va établir et publier un programme des requalifications accompagnant le projet m3 afin de préciser ses intentions en la matière, notamment dans le secteur de la Pontaise ;
- Il permet de **procéder de façon plus graduelle** en étalant les investissements nécessaires sur quelques années ;
- Il **limite les besoins en changements de réseaux techniques**, son passage en tunnel limitant les charges à ce titre. De même, il **réduit les nuisances** pour les axes concernés, leurs habitants et les entreprises qui y sont installées.

Axe fort Nord : situation et perspectives | **2010**

En résumé, le tram oblige à la requalification immédiate alors que le métro en donne l'opportunité. Le métro permet ainsi de mieux **cibler les interventions** sur les points et tronçons qui en ont le plus besoin. La mise en œuvre de ces opérations est alors une question de choix politiques et urbanistiques. L'exemple du m2 est là pour montrer l'efficacité de telles mesures ciblées et la transformation de la ville qui en découle, au bénéfice de la qualité de la vie et de l'attractivité de la ville notamment. En effet, celui-ci a engendré d'importantes opérations de requalification, tant publiques (Coulée verte, place de la Sallaz, interface du Flon, Marterey-Bugnon) que privées (escalator vers la Riponne, parking Saint-François, ascenseur de Bessières, passage du Liseron vers la Navigation) ou encore impliquant une collaboration public – privé (station Fourmi, cheminements piétons aux Boveresses).

Il serait donc **faux de prétendre opposer tram et métro sur ce plan. Les deux contribuent à l'amélioration de la ville et de son pouvoir d'attraction**, mais à des conditions différentes et selon des modalités variables. L'argument d'un moindre impact sur la requalification urbaine ne peut donc pas être utilisé au détriment d'une solution de desserte par métro.

5. Le tram Renens – Flon, et après ?

La **première étape** prévoit la construction d'un tram Renens – Flon. Prolonger la liaison vers le Nord avec un métro ne signifie pas que les lignes de tram dans l'agglomération se limiteront au seul tracé Renens – Flon. En effet, il s'agit de placer cette première réalisation dans une **perspective élargie**. A terme, le système de tram devrait comprendre :

- La liaison de base **Renens – Flon** prévue en étape A (2011-14)
- Son prolongement direction de **Bussigny**, soit avec contribution fédérale (en cas d'utilité démontrée au regard des objectifs de densification), soit avec un financement cantonal uniquement ;
- Un ou des prolongements possibles :
 - **Vers l'Est en direction de Pully et Lutry**, dans la mesure où la zone desservie peut faire l'objet de densifications suffisantes pour justifier l'investissement. Dans ce cas, le tram remonterait Saint-Martin pour partir en tunnel vers Mon-Repos à la hauteur de Bessières.
 - **Vers le Nord en direction de Bellevaux** par St-Martin, la place du tunnel et la Borde.
- Ces étapes ultérieures ne peuvent pas figurer au premier catalogue des mesures soutenues par la Confédération, car :
 - La **densification de l'Est** est à l'heure actuelle encore insuffisante ;

- La Confédération soutient les projets visant à permettre une **accélération des projets de développement urbain**, ce qui n'est pas le cas de la desserte de Bellevaux, qui vise à desservir un quartier existant et non de nouvelles réalisations.
- Dans tous les cas, ces **extensions**, compatibles l'une avec l'autre, devront être envisagées à **moyen – long terme** (au-delà de 2020). A ce moment, il sera probablement plus facile de fermer au trafic privé l'axe rue Centrale – Saint-Martin, sans susciter d'oppositions excessives.
- Le financement de ces axes devra être examiné, le moment venu, avec les moyens qui seront alors en place.

Ce projet à moyen et long terme permet à l'agglomération de constituer un **réseau de transports publics performant**, doté de moyens adaptés à la **vocation de desserte** de chaque zone : **axe fort vertical à forte capacité** (métro) et **axe horizontal et vers le nord-est** avec une capacité de desserte accrue mais mettant l'accent sur la **proximité** (tram). Le tram construit en première étape constitue donc la première pièce d'un **ensemble cohérent**, comme le m2 l'est pour la réalisation d'un réseau de métro performant.

6. Position de la Municipalité

Liaison tram vers le Nord

L'ensemble des études menées et des comparaisons précédentes montre que l'idée de **relier le Flon au Rionzi par un tramway passant par la rue Centrale était une erreur**, cela sans même évoquer la quasi-impossibilité d'une desserte par Beaulieu. L'axe naturel au-delà de la place du Tunnel est Bellevaux, subsidiairement l'Est lausannois, et non la Blécherette pour lequel des méandres et des détours compliqués sont nécessaires. Ces **contraintes techniques** (pente et aménagements urbains) se traduisent par des temps de parcours peu attractifs au regard de la situation actuelle. Elles limitent fortement de ce fait l'intérêt de la desserte envisagée et sa fréquentation.

La Municipalité constate également que le passage sous la Cité balafrerait de manière inacceptable la place du Tunnel, portant gravement atteinte à la requalification de cette partie de la ville. Un tracé de tramway par Saint-Martin doit donc s'envisager en surface sous le Tunnel et aboutir ensuite à Bellevaux. Le coût d'une liaison Flon-Bellevaux est d'environ 150 millions.

Toutefois un tel tracé **ne correspond manifestement pas aux critères du Fonds d'agglomération** (densification urbaines nouvelles).

Axe fort Nord : situation et perspectives | **2010**

Projet de métro

La **desserte du quartier de la Blécherette et du projet Métamorphose**, qui correspond aux **critères du Fonds d'agglomération**, est **urgente** et ouvre des perspectives à terme sur l'axe Blécherette-Cheseaux.

Elle permet **d'accélérer la réalisation de Métamorphose** et de ses équipements. Elle ouvre aussi la perspective de densifications ultérieures dans cette zone.

Les calculs précédents montrent que le m3, qui dessert la Gare et contribuera à la résolution du problème créé par le doublement des voyageurs CFF à cet endroit d'ici 15 à 20 ans, est parfaitement justifiable. Il égale le coût par « voyageur installé » du m2, surpasse légèrement le tramway t1 Renens-Flon et décline le tramway Flon-Blécherette de ce point de vue.

Le m3 ne signifie ni marginalisation du tramway, ni abandon d'objectifs supplémentaires de requalification urbaine

De **nombreuses requalifications urbaines** ont été effectuées en marge du m2 et seront réalisées en parallèle au t1 et aux axes forts trolleybus, elles ont été énumérées précédemment.

Pour la Municipalité, il n'est pas question de maintenir durablement un axe « exotique » de tramway entre Renens et Flon (moins de 5 km). La Municipalité soutient le tronçon Renens-Bussigny à échelon de temps 2020 (mesures C). Elle soutient également les **poursuites de la ligne à travers Lausanne** :

- A échelon d'environ 15 ans, la Municipalité soutient et est persuadée de la **réalisation du tronçon Flon-Belleaux** (beaucoup plus justifiable économiquement que Flon-Blécherette-Rionzi).
- Les études ont également montré que depuis la station Bessières, un tram pourrait s'enfoncer au sud de Langaller e, se diriger vers Mousquines, Pully et Lutry. La **desserte par tramway de Pully et Lutry** est toutefois « difficile » sans nouvelles densifications et l'axe fort trolleybus prévu pourrait durer.
- A terme toutefois, il est très vraisemblable qu'une ligne Bussigny-Belleaux et une ligne Renens-Lutry existent avec tronçon central commun entre Renens et Bessières.

D'ici là (une quinzaine d'années) l'on peut espérer que la fermeture de la rue de Genève et de l'axe St-François-Chauderon puisse être digérée et que la fermeture vers 2020-25 de la rue Centrale puisse se faire sans nécessiter la réalisation d'un ouvrage lourd sous Saint-François.

Ce choix ne sera de toute manière pas pour les deux prochaines législatures et l'acceptation et la prolongation du m3 reportent à au moins 10 ans le débat du Tunnel sous Saint-François.

Quant au troisième volet des mesures de requalification urbaine, il se déroulera, de l'avis de la Municipalité, dans le courant des années 2020. La Place du Tunnel sera toutefois réalisée auparavant et réservera le futur passage d'une ligne de tramway.

Pour ces motifs, la Municipalité soutient :

- La réalisation de l'axe fort Nord Flon – Blécherette par la **construction du m3** en priorité immédiatement après la construction du tram Renens – Flon.
- Les études et démarches visant à **prolonger le tram Renens – Flon** :
 - En direction de l'**Ouest** vers Bussigny
 - En direction du **Nord-est** vers Bellevaux (dès 2020)
 - En direction de l'**Est** (dès 2020 pour autant que les conditions de densification le justifient)
- Un **programme ambitieux de requalification urbaine** en parallèle avec la réalisation du tram Renens – Flon puis du métro m3 ;
- Le **report des autres mesures lourdes d'investissement après 2020**, notamment en ce qui concerne la fermeture de l'axe rue Centrale – St-Martin et le tunnel sous Saint-François.

La Municipalité a pris acte avec satisfaction de la **prise de position de la délégation politique des axes forts (DEPOL) en faveur du m3**.

Elle souhaite enfin engager rapidement des discussions avec le Conseil d'Etat afin de définir les **modalités financières de réalisation du métro**, notamment la question du financement du coût supplémentaire que cette variante représente par rapport au tram initialement envisagé.

La Municipalité précise enfin qu'attendre pour réaliser le m3 revient à **perdre les subventions fédérales** réservées pour le projet sur la liste B. Une telle décision aurait en outre toutes les chances de **casser la dynamique** de modernisation des transports publics de la région lausannoise, voire celle du développement de l'agglomération et de son centre, les axes forts trolleybus étant beaucoup moins rentables, économiquement et en termes de transport, que le m3 soutenu par la Municipalité.

Lausanne, septembre 2010

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux :

– Mesdames et Messieurs les membres du Conseil, Mesdames et Messieurs les Députés, il y aura quatre intervenants ce soir. Personnellement, je serai très bref. Mon intervention sera suivie par celle d'un collaborateur du Service des routes et de la mobilité, chef de projet, M. Etournaud, avec un intermède du chef du Service d'urbanisme, M. Bulliard. M. Brélaz clôturera la présentation de ce sujet.

Très rapidement : l'agglomération montre une bonne croissance, on attend dans la région entre Morges et Lutry, jusqu'à 70'000 habitants et emplois. Si nous ne faisons rien, si nous ne prenons pas des mesures actives, nous devons nous attendre à une augmentation de 42 % du trafic individuel et une légère augmentation dans les transports publics, de l'ordre de 17 %. (*Des documents sont affichés à l'écran.*) Vous voyez la belle image, avec de la fumée, c'est sans commentaire. Il est vrai que notre agglomération aura de la peine à fonctionner.

Aussi, il y a déjà quelques années, les Autorités cantonales et communales de cette vaste région ont-elles entrepris une réflexion, en particulier sur la mobilité, mais aussi sur l'urbanisme et tout ce qui va « avec ». Nous traiterons ce soir essentiellement, et même exclusivement, la problématique de la mobilité.

L'objectif, c'est d'augmenter très sérieusement la fréquentation des transports publics. En effet, avec cette croissance de population, qui est de l'ordre de 2 % par an ces dernières années, même si tout est calculé sur 1 % – c'est-à-dire entre la prévision et ce qui se passe réellement –, nous observons une augmentation du trafic individuel de l'ordre de 20 %. C'est le scénario le plus pessimiste, et dans le plus optimiste, une fréquentation de quelque 44 %. C'est le scénario qui a été retenu dans le cadre des études. Vous avez tous entendu parler de la petite ceinture, ici représentée par un pseudo-cercle ou une ellipse. Et vous avez ici le trafic est-ouest et tout le trafic à l'intérieur de cette couronne.

Nous allons parler de cette évolution. Des décisions ont été prises par l'Exécutif, qui ne sont pas encore validées par votre Conseil : la fermeture du trafic individuel sur le Grand-Pont jusqu'à Chauderon, la fermeture aussi du trafic individuel entre le secteur « Métropole 2000 » et la place de l'Europe. Cela pose évidemment un problème en termes d'évolution du trafic et nécessite une correction structurelle de ce dernier.

Il y a quelques années nous avons informé la presse, qui a bien relayé, que nous avons fait une étude « origine – destination ». Nous sommes allés auprès des gens dans la ville et nous avons fait un sondage grandeur nature. Ce genre de choses ne se fait que rarement, ce ne sont pas de petites opérations. M. Etournaud y reviendra. Nous constatons que 51 % du trafic est de l'échange avec le centre ville, dont 1 % seulement à l'intérieur de la petite ceinture. Le reste, soit environ 50 % du trafic journalier total, ce sont des gens qui ne font que transiter à travers la petite ceinture. En

fermant le trafic est-ouest, l'objectif est de diminuer la circulation d'environ 23'000 véhicules. Cette diminution de 23'000 véhicules dans le transit est un défi important. Vous allez voir les résultats de ces études pour les projets présentés. Vous le retrouvez sur ce *slide*, en bas.

J'en profite pour vous informer que tous les *slides* présentés ici sont sur le site Internet de la Ville où ils peuvent être téléchargés. Encore une information d'ordre général : vous avez ici – ce *slide* vient du message adopté par l'Assemblée fédérale mardi passé – l'état du fonds des infrastructures, tel qu'il a été présenté au Conseil national et au Conseil des Etats. La ligne là, c'est l'état du fonds, c'est-à-dire les liquidités dont dispose ce fonds, M. Brélaz y reviendra. On constate qu'en 2015, il n'y a plus d'argent. De petites mesures correctives ont été prises, bien soutenues par vos deux représentants de la Municipalité au Conseil national. Ça n'a pas été facile, mais nous avons pu trouver une petite solution à ce problème de liquidités.

Quels sont les projets en cours ? Ici, cela a aussi été voté la semaine passée au Conseil national, c'est la problématique des goulets d'étranglement. Vous voyez en hachuré l'achèvement du réseau des routes nationales. Le projet a été lancé à la fin des années 1950 et mis en œuvre au début des années 1960, voire déjà à la fin des années 1950 pour certains projets comme l'autoroute Lausanne – Genève pour ouvrir cette première autoroute dans le cadre de l'Exposition nationale. Ce réseau n'est toujours pas achevé et l'Assemblée fédérale a poussé un « coup de gueule », en son temps, pour faire aboutir la stratégie définie dans les années 1950.

Vous voyez le projet de trafic d'agglomération, on y reviendra, c'est celui-là. Et vous avez également les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, qui sont en blanc ; c'est difficile à lire, c'est un trait très faible, tout en bas. La compensation en faveur des Cantons en l'absence d'augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP), dite marginale, est aussi indiquée.

Comment ce fonds est-il alimenté ? Il y a plusieurs apports, d'inégale importance. La vignette autoroutière, presque marginale, la surtaxe sur les huiles minérales et l'impôt sur les huiles minérales pour 50 % entrent dans ce fonds. La Confédération redistribue de l'argent pour l'aménagement et l'entretien des routes nationales, pour leur exploitation, c'est un gros paquet. Ce sont par exemple tous les travaux d'entretien que vous voyez ces temps sur les autoroutes entourant Lausanne. Un versement a été décidé sur le fonds annuel des infrastructures. M. Brélaz y reviendra et vous donnera beaucoup plus de chiffres. Il y a aussi la répartition d'une manne financière assez importante au profit des Cantons, dans le cadre de la péréquation. Ce qui suscite d'ailleurs un débat assez nourri quand on commence à en parler, en particulier au ministre des finances vaudois. Je dis cela avec un petit sourire en regardant les députés... enfin, il y a encore d'autres mesures techniques.

Vous avez en gros tout cela, c'est un peu complexe. Mais grâce à ces *slides*, vous comprendrez peut-être que c'est assez simple. De l'argent arrive, il faut le redistribuer. La chance que nous avons, c'est que, sous l'impulsion du Conseil fédéral, les agglomérations se sont vu imposer l'obligation de trouver des solutions à la densification des villes. Il faut densifier, et il faut trouver des solutions pour améliorer la mobilité dans l'agglomération.

On peut se réjouir, les projets vaudois ont reçu un excellent accueil. Ils sont au nombre de trois. C'est le projet valdogenevois, dans la région de Gland et Nyon en relation avec la France voisine et surtout Genève. C'est pour ça que vous voyez Genève dans le *slide*. Il y a également la région d'Yverdon, et la région Lausanne – Morges, qu vous voyez ici, entourée en rouge. Les spécialistes des offices fédéraux, en particulier l'Office fédéral des transports, l'Office fédéral des routes et l'Office en charge de l'aménagement du territoire, ont analysé les dossiers. En fonction du résultat atteint, c'est-à-dire une densification de la ville et des moyens de transports, nous pouvons nous attendre à un financement de l'ordre de 40% des projets présentés – pas des projets dans l'état actuel. M. Brélaz y reviendra plus précisément.

Bref, nous faisons partie des bons élèves. Lorsqu'il a été traité à Berne, ce dossier n'a pas été modifié, malgré la tentative de deux Cantons d'y ajouter des projets et d'en changer un peu l'ordonnancement. Vous voyez les mesures A, B et C. Pour la procédure A, cela correspond à un déblocage d'argent dans la période 2011 plus quatre ans. La procédure B, c'est quatre ans plus tard et la procédure C, encore quatre ans plus tard. Pour tous ceux qui ont oublié de s'inscrire et de présenter des projets retenus par les offices fédéraux et par le Conseil fédéral, ça va être difficile et nous devons penser un peu à certains de nos collègues vaudois qui n'ont pas abouti à un projet. Je pense essentiellement à la région de Vevey–Montreux.

Cela représente des sommes assez importantes par rapport aux autres régions, comme vous pouvez le voir tout à droite du *slide* pour Genève et, tout à gauche, pour Zurich. Toutes proportions gardées, l'agglomération lausannoise n'est pas trop mal servie. Mais nous y reviendrons tout à l'heure.

Je rappelle rapidement quels sont les projets en liste A, donc cette législature 2011 plus quatre ans. En vert, c'est une chose sûre, ce sont tous les projets admis à Berne, l'argent est déblocqué. Il est vrai qu'il faudra aussi le financement du Canton et des Communes, nous y reviendrons. En vert, c'est le tram depuis la place de l'Europe en direction de la place de la gare de Renens. Nous vous montrerons tout à l'heure les projets lausannois. En bleu plutôt clair, c'est toute l'amélioration des transports publics lausannois. On appelle ça AFTPU, c'est un peu obscur. Gardez en tête que la priorité sera donnée aux bus, au détriment des piétons en particulier, pour garantir un déplacement le plus rapide d'un point A à un point B pour le client. Cela nécessitera des aménagements assez importants, en particulier

aux carrefours, voire en donnant un aspect nouveau à plusieurs parties de l'agglomération. Certains de ces projets vous ont déjà été présentés, mais maintenant que celui-ci a été admis par l'Autorité fédérale, nous allons entrer dans la phase d'exécution. Nous mettrons sur pied une démarche participative dans les divers quartiers de la ville pour présenter ces projets et recueillir la réaction des habitants, et la vôtre. A un moment donné, en effet, le Conseil communal sera aussi appelé à débloquer des crédits substantiels. Je rappelle aussi que si le Conseil communal devra prendre sa décision, il en ira de même pour la députation vaudoise.

Ce projet se poursuit avec l'étape B, vous avez vu tout à l'heure que jusqu'à présent ce n'est pas contredit. Ce qui reste en réserve dans la liste B, c'est de savoir si on passait par un tram ou par un autre système de transport pour aller sur le plateau de la Blécherette. On y reviendra, plusieurs variantes ont été étudiées et c'est ce qui va vous être présenté maintenant.

Le président : – Merci, Monsieur le Directeur des travaux. Pour la présentation suivante, les aspects techniques, je passe la parole à M. Patrick Etournaud, chef de projet AFTPU, desserte Nord Ville.

M. Patrick Etournaud, chef de projet AFTPU desserte Nord ville : – Je vous propose un déroulé technique de toutes les variantes de desserte Nord prévues dans l'étape B. Vous avez tous à disposition une copie papier qui vous permet de mieux suivre le détail d'insertion. Toutes les variantes et sous-variantes étudiées comme avant-projets sont soumises à une analyse multicritères.

Vous retrouvez la famille N, qui représente des variantes tram, la famille N1, en rouge, qui correspond au tram en surface par la Borde. Elle est jumelée à une sous-famille N2, qui cumule deux variantes souterraines, un tracé plus direct sous la Cité et un autre tracé sous les Plaines-du-Loup.

La variante N5 est une variante souterraine d'insertion tram, c'est le tracé en vert. Toutes les variantes tram sont des prolongements du tram en étape 1, qui s'arrêtera à la place du Flon. La variante m3 démarre en connexion à la gare CFF et, selon ce tracé, vient rejoindre les Plaines-du-Loup. Tout ce qui est en trait plein est en surface et tout ce qui est en pointillé est en souterrain. Toutes ces variantes d'aménagement ont été étudiées comme des avant-projets jusqu'à la connexion de Métamorphose, la suite devant être évidemment étudiée en lien avec ce projet, avec un tracé identique. La seule différence réside dans le fait que le m3 reste souterrain, alors que les variantes tram sont en surface.

Je vous propose de commencer directement par la variante de tram N5 en souterrain par Beaulieu. Vous voyez ici son développé: prolongement du tram en liste A au droit de la place de l'Europe, souterrain jusqu'à Saint-Roch, Beaulieu, Liberté, Casernes, Marronniers, avec sortie en surface

sur les Plaines-du-Loup. Cela équivaut à un dénivelé de 120 mètres, une limitation technologique du système à 7 %, cinq stations en surface, quatre stations souterraines profondes, une interstation moyenne de 490 mètres, une vitesse de parcours de 17 km/h, une cadence calculée à cinq minutes. Le coût est estimé à Fr. 300 millions et la couverture territoriale à environ 27'000 habitants/emplois.

Vous voyez la représentation du profil en long de cette variante. Je vous propose de ne pas trop nous étendre, celle-ci ayant été écartée par l'étude multicritères, essentiellement parce qu'elle a des stations trop profondes (d'une moyenne de 16 mètres), une limitation technologique trop contraignante (qui nécessite de faire des détours et des contours). Cela allonge trop son tracé, augmente son coût, crée des difficultés de réalisation des travaux de génie civil, notamment sur la Pontaise. Elle offre également une couverture territoriale plus faible que ses consœurs et son insertion urbanistique sur la place de l'Europe est assez complexe.

Je poursuis sur les variantes tram N1 et la sous-famille N2 de tracés en surface par la Borde. Vous avez ici les caractéristiques de ces deux variantes Flon-Rionzi, avec le même dénivelé de 120 mètres, la même limitation technologique, mais des tracés qui diffèrent. La variante N2 est plus courte, puisqu'il y a des raccourcis souterrains plus directs. La variante N1 a essentiellement des stations en surface, la variante N2 a trois stations souterraines. La vitesse de parcours est inférieure au tram N5, puisqu'on est inséré en site mixte transports publics – transports individuels. Les cadences sont identiques, à cinq minutes. Je vous laisse lire les couvertures territoriales et le nombre de voyageurs attendus à l'horizon 2030, ainsi que les coûts. La variante N2 est évidemment plus chère à cause des parties en souterrain, plus coûteuses à réaliser.

Je vous propose de zoomer sur l'insertion, tronçon par tronçon, de chaque variante. Nous sommes sur la rue Centrale. Ici vous avez la place de l'Europe, vous découvrez le m2 avec le pont Bessières et vous devinez la première station Bessières du tram. En raison du gabarit très restreint de cet endroit, le projet prévoit l'insertion d'un site mixte intégral, transports individuels – transports en commun, avec un partage de la voirie avec un trafic journalier ouvert moyen attendu de 10'000 véhicules/jour à l'horizon 2020, ce qui correspond plus ou moins au trafic actuel des Bergières. La progression du tram est assurée par priorité aux feux, notamment au droit des passages piétons, un stationnement des livraisons est prévu sur des trottoirs élargis par rapport à la situation actuelle – c'est ce que vous voyez par exemple ici – et l'impossibilité d'insérer des bandes cyclables montantes ou descendantes en raison du défaut du gabarit, mais un site mixte élargi par rapport à la situation minimale qu'exige l'insertion d'un tram qui permet de dégager une marge de mouvement aux cyclistes en bordure de chaussée. Tous les mouvements de tourner à gauche sont interdits – c'est général pour des insertions de tram –, avec une gestion du parking du Rôtillon par un tourner à gauche

indirect et l'insertion de ce giratoire pour venir s'insérer dans le parking. Une voie de stockage dénivelée du parking et des rebroussements possibles au droit du giratoire de Bessières sont prévus pour éviter de bloquer le tram lors de sa progression.

La variante N1a est une sous-variante à cette variante, avec le même tracé, et une rue Centrale fermée aux transports individuels. Avec les fermetures cumulées de la liste A, on aurait une fermeture des axes rue de Genève, de l'axe Chauderon–Saint-François et de la rue Centrale. Ce système n'est pas possible sans la construction d'un tunnel routier sous Saint-François, pour permettre le transfert des charges de véhicules individuels. La circulation motorisée individuelle est interdite entre la place de l'Europe et le parking du Rôtillon, l'accès au parking du Rôtillon se fait uniquement depuis le haut de Saint-Martin. En revanche, l'aménagement urbain est dédié au tram, aux piétons et aux cyclistes, avec évidemment des aménagements pour les ayants droits, notamment la police, les pompiers. Le tram, dans ce cas de figure, est évidemment complètement en site propre central, ce qui provoque une amélioration de la vitesse commerciale attendue pour ce type d'insertion.

On poursuit par la rue Saint-Martin. On retrouve le pont Bessières avec le m2, la station Bessières et la station Saint-Martin, comme prévu, le site tram est central avec des stations à quais latéraux, qui est l'aménagement le plus profitable à l'insertion d'un tram. Dans ce cas de figure, les gabarits sont un peu plus généreux, permettant de trouver une solution de compromis entre la progression des transports publics et celle des transports individuels. Dans ce cas, on a un tram en site propre partiel alterné entre les sens entrée et sortie de ville. Nous parvenons à conserver trente-six cases de stationnement sur les nonante-et-une actuelles pour les transports individuels sur le domaine public et à insérer une contre-allée, dessinée ici, pour permettre la poche de stationnement, comme indiqué. Une bande cyclable montante – il n'est pas possible d'insérer une bande cyclable descendante –, l'accès montant Curtat – Couvaloup est maintenu par un tourner à gauche au droit de ce carrefour; la giration est aussi possible au droit de ce carrefour. C'est le statu quo pour les espaces dédiés aux piétons par rapport à la situation actuelle.

Je passe au franchissement de la Cité. Une première variante est privilégiée, qui consiste à insérer le tram dans le tunnel de la Barre. Cela impacte la petite ceinture, les calculs de capacités des carrefours ont été effectués, c'est jouable. Le tram assure sa progression par une priorité aux feux, le passage par le tunnel de la Barre se fait en site mixte intégral, évidemment, pour des raisons de défaut de gabarit, qui ne permet pas d'avoir un site propre complet. Nous proposons d'élargir la galerie piétonne pour insérer une bande cyclable ouest – est, et une gestion du carrefour en croix, beaucoup plus lisible que la situation routière actuelle. Le rebroussement est possible par l'insertion d'un giratoire tout en bas de la Borde. Les mandataires proposent d'élargir les zones piétonnes au droit des fronts bâtis

Est. Ce n'est qu'une proposition, évidemment un concours d'architecture sera lancé pour le réaménagement de cette place. Vous remarquerez que les quais sont beaucoup plus longs que ceux dessinés sur Saint-Martin. Dans ce cas de figure, le tram se cumule avec la progression de deux lignes de bus. Il est donc nécessaire d'avoir un tram et deux bus, qui s'arrêtent de manière simultanée à la station Tunnel.

Une sous-variante à cette variante est un tracé souterrain plus direct, dans le but d'améliorer la vitesse commerciale de ce tram et d'éviter la petite ceinture. Cela nécessite l'insertion et la sortie du tram par le biais de deux trémies de 120 mètres de long, ce qui pose le problème de l'intégration architecturale et de la coupure de l'espace. Il y a aussi un impact sur la Louve, qu'il faudra déplacer, et l'insertion de deux stations souterraines, avec des émergences d'ascenseurs et d'escalators. Cela provoque un surcoût de l'ordre de 17 %, cette solution étant plus chère que par le passage par le tunnel de la Barre.

La rue de la Borde, c'est la section où les gabarits sont les plus généreux, ils permettent d'insérer le tram sur 40 % de site propre intégral central. C'est cette partie que vous voyez au centre, en orangé foncé. Vous reconnaissez la station Borde, avec des quais latéraux, et la station Vieux-Moulin, tout en haut, au droit de la jonction avec les Oiseaux. Donc 40 % de site propre intégral central, 60 % en site mixte à la montée et en site propre à la descente. A cela se cumule un trafic journalier moyen d'environ 17'300 véhicules/jour, les mouvements de tourner à gauche sont toujours interdits. Les traversées de site tram sont interdites ; pour assurer sa progression, des giratoires régulés, au nord et au sud, sont prévus. Nous avons vu précédemment celui prévu au sud, nous voyons maintenant celui au nord, qui permet les rebroussements de circulation. Une bande cyclable continue montante de Tunnel à Crêtes, un arrêt-station Vieux-Moulin, malheureusement qui ne peut pas être de vis-à-vis en raison des gabarits restreints, et que nous avons dû décaler. Et le quai montant Vieux-Moulin, qui ne respecte pas, dans sa longueur, les exigences des tl, puisque nous devons assurer l'accessibilité à Bégonias. Si cette contrainte devait être respectée, il faudrait revoir le schéma de circulation de l'accès à Bégonias. Quarante-et-une places de stationnement sont conservées sur l'offre actuelle de cent huitante et le trottoir ouest est élargi à 3 mètres, depuis le Tunnel jusqu'au chemin des Crêtes.

Le dernier tronçon, Vieux-Moulin–Plaines-du-Loup : nous retrouvons le tram au droit des Oiseaux. Une première variante s'insère en souterrain à cet endroit et ressort de manière rapide en bas du pré des Casernes, de manière à se rapprocher de la station de Beaulieu. Donc nous n'avons aucun impact sur les capacités du carrefour des Plaines-du-Loup, puisque nous sommes en souterrain. La suite de l'implantation de cette variante doit évidemment être coordonnée avec le projet Métamorphose. Dans le cadre de l'étude de l'avant-projet, nous avons décidé de rejoindre les Plaines-du-Loup, comme toutes les autres variantes, ce qui détermine cette boucle. Et sur les Plaines-du-Loup, tout est

à inventer. Nous avons dessiné, et le mandataire a proposé un site propre intégral central avec des vitesses commerciales supérieures à ce que nous avons vu précédemment.

Il y a une sous-variante à cette variante, avec un prolongement de la tranchée couverte directement sur les Plaines-du-Loup, de manière à augmenter la vitesse et le temps de parcours. La station Casernes devient souterraine, avec des liaisons par escalator et escaliers, toujours sans impact sur la capacité du carrefour des Plaines-du-Loup. La limitation technologique des 7 % est proche de la pente en long des Plaines-du-Loup. Du coup, il faut passablement de temps pour ressortir avec cette trémie de 155 mètres, qui pose un problème d'intégration architecturale. Le tram poursuit en site propre intégral, comme la variante précédente, sur les Plaines-du-Loup.

J'ai terminé avec les variantes tram, je vous propose de passer maintenant à la variante métro. Ici, vous avez son déroulé, avec sa jonction à la gare, un tracé à l'est du m2 actuel entre la gare et le Flon. On vient tourner à l'ouest pour rejoindre la station Chauderon puis on remonte sur Beaulieu, Casernes avant de reprendre le même tracé que les variantes précédentes sur les Plaines-du-Loup. Il est envisagé d'arrêter à la station Blécherette et de proposer une desserte par trolleybus, comme c'est le cas pour la station Vennes dans le cas du m2. L'intégration d'un garage-atelier lié avec les projets de Métamorphose et les aménagements de la Tuilière sont prévus à cet endroit, en lien avec le nouveau P+R.

Si on reprend ses caractéristiques, cette variante a le dénivelé le plus important, puisqu'on part de plus bas, de la gare. La limitation technologique de pente est plus importante vu que l'Office fédéral des transports (OFT) assimile le métro à un train à crémaillère. La technologie serait identique au m2, donc un système totalement automatisé. Toutes les stations sont souterraines et peu profondes, à une moyenne de 7 mètres, la vitesse de parcours est de 21 km/h, en site propre complet, avec une technologie plus performante. On peut réaliser une origine – destination gare–Blécherette sans aucun transbordement, une cadence à cinq minutes identique au tram, une exploitation totalement indépendante des conditions météorologiques – je pense principalement au plateau de la Blécherette –, 13,2 millions de voyageurs attendus à l'horizon 2030, une couverture territoriale d'environ 34'000 habitants/emploi et un coût de Fr. 425 millions, infrastructures transports et garage-atelier compris.

Vous voyez ici la représentation du profil en long de cette variante. La géologie a été confirmée par l'exécution de quatre forages de reconnaissance, de manière à cibler le mieux le niveau de la molasse et, par là même, les coûts de la variante. L'optimisation du tracé a été conçue pour avoir des stations les plus hautes possible. Donc tous les sous-sols des bâtiments le long du tracé ont été vérifiés. Vous retrouvez la jonction à la gare CFF, la jonction au Flon – on reviendra sur les profondeurs –, la jonction à Chauderon.

Ce qui est en saumon représente les tronçons en tunnel ; en jaune vous avez les tronçons en tranchée couverte. On poursuit avec la station Beaulieu et les stations Casernes, avec un tracé qui est le plus haut possible, entièrement en tranchée couverte, jusqu'à Marronniers et la Blécherette.

Si on zoome sur chaque station, vous voyez la station Gare, qui peut être comparée à l'équivalent m2 Gare actuel, des niveaux de quai à 5,5 mètres en dessous du niveau de la surface, et une interface entre le réseau tl, le m2 et le m3. Il est proposé de placer cette station dans le prolongement du passage souterrain est CFF, avec une liaison piétonne entre le m2 et le m3, d'où une distance de 55 mètres entre les deux axes. Vous voyez ici les propositions de nouvelles émergences liées avec la surface, ce sont des ascenseurs et les escaliers de secours. Vous voyez ici un éclaté de ce que cela pourrait donner : nous avons le passage souterrain, la liaison entre le m2 et le m3, le m3 et ses connexions à la surface. La station Gare gagne en attractivité. En effet, les CFF prévoient d'ici à vingt ans un doublement du flux de passagers piétons, qui va passer de 80'000 à 160'000 voyageurs par jour. Cette offre supplémentaire m3 permettra d'absorber les pics de fréquentation aux heures de pointe et de soulager le tronçon m2, actuellement le plus chargé de cette ligne. Cela permettra aussi d'économiser la liaison piétonne Gare-Flon, appelée « tripôle », prévue dans l'étape 2 du PALM. Sur ce dessin, le point C représente le décalage du centre de gravité de la Gare, prévu par le prolongement des quais à l'ouest et, depuis ce point C, une attractivité avec deux rayons de 300 à 400 mètres. Vous voyez qu'on arrive à englober à la fois les propositions de nouveau Musée cantonal des beaux-arts et le bâtiment de la Poste, avec ses futurs développements.

La station Flon, équivalente à la station du m2 : le niveau des quais à moins 7 mètres, une interface entre les réseaux tl, le LEB, le m1, le m2, le T1 – le tram étape A qui s'arrête au Flon – et le m3, avec la volonté d'avoir des quais à niveau et la meilleure connexion possible. D'où la proposition d'inverser les flux entre le m2 et le m3 pour avoir la meilleure connexion possible sur ce quai commun. Sur cette coupe transversale, vous voyez reproduits, le m2, le m3, le LEB et cette proposition de connexion entièrement à niveau.

La place Chauderon : une interface entre le réseau tl – M. Français l'a dit, avec les bus en haut niveau de service (BHNS) prévus en étape 1 de la Confrérie à Saint-François, qui utiliseront la trémie routière actuelle –, connexion avec le LEB et le m3. La place Chauderon sera entièrement dédiée aux piétons et aux transports publics, puisque le transport individuel est supprimé sur cette place. La volonté est d'insérer le m3 directement en lien avec le LEB et les BHNS. Vous voyez une desserte au niveau du passage inférieur actuel pour trouver l'accès LEB, les quais latéraux du m3 et les émergences prévues en surface avec la station. Des quais à moins 8 mètres, équivalents à ceux du m2 à la Riponne en termes de profondeur. Voilà un éclaté de ce que cela peut donner avec le m3 et la desserte en mezzanine.

Station Beaulieu : un équivalent m2 en termes de fonctionnement par rapport à la Sallaz, des quais à moins 11 mètres, une interface avec le réseau tl et évidemment avec Beaulieu. C'est la station la plus profonde du tracé. Il faut savoir toutefois que la station Fourmi du m2 est à 25 mètres de profondeur. La volonté est de diminuer au maximum les émergences en surface, en lien avec le projet immobilier de Beaulieu et un dédoublement des émergences en attente avec les flux piétonniers qu'on peut imaginer sur cette place. Vous voyez qu'avec une profondeur de 11 mètres, on arrive encore à créer un lien avec la surface, avec cette proposition de puits de lumière, et ce quai central.

On remonte à Casernes. C'est l'équivalent m2 Sallaz en termes de profondeur : niveau des quais à moins 5 mètres, une interface tl avec la ligne 1 et le bus à haut niveau de service prévu sur la Borde. Avec la volonté d'installer les émergences le plus près possible des densités habitants/emplois de ce quartier. Vous retrouvez donc le Mont-Blanc, les Plaines-du-Loup et le Vieux-Moulin.

Les deux dernières stations, Marronniers et Blécherette sont l'équivalent m2 de la Coulée verte, avec la volonté d'avoir les stations les plus hautes possible, un niveau des quais à moins 5 mètres, évidemment une interface avec le projet Métamorphose et l'objectif de minimiser l'empreinte en surface, l'impact foncier et la volonté de sortir le tracé m3 du tracé routier, de manière à ne pas impacter les réseaux souterrains, qui sont tous au niveau routier. Voilà une image de la station Marronniers-Blécherette comme elle est prévue, avec ce lien direct avec la surface.

J'en ai terminé avec le descriptif technique de toutes ces variantes d'insertion. Je vous indique seulement quelques temps origine – destination qui ont été calculés par l'EPFL sur la modélisation Emme utilisée en son temps pour calculer le m2. Cela intègre le réseau actuel boosté avec les fréquences du réseau 14 prévues par les tl, le tram N1, totalement en surface, la variante N2 avec ses deux sous-variantes en souterrain sous la Cité et plus directe au niveau des Plaines-du-Loup et le métro m3. Entre la gare et la Blécherette, vous voyez un gain de 40 % entre le réseau R14 la proposition du m3, un gain d'environ 1 minute avec les variantes tram. En ce qui concerne le trajet Flon-Borde, deux remarques intéressantes : en impactant la petite ceinture par un passage en souterrain, on ne gagne pas grand-chose, par conséquent le souterrain sous le tunnel ne se justifie pas. On a un gain de l'ordre de la minute pour passer du Flon à la Borde avec le tram. Pour information, les temps d'accessibilité aux stations, y compris celles du m3, ont été pris en compte dans cette modélisation.

M. Patrice Bulliard, chef du Service d'urbanisme : – J'ai reçu l'ordre d'être bref, donc je vais essayer de m'y tenir. J'ai sept minutes.

Je désire vous faire part d'un certain nombre de considérations complémentaires à ce que vient de dire M. Etournaud

sur la problématique d'insertion urbaine des divers modes de transport. Je souhaite aborder quatre éléments.

Le premier, c'est la question d'un des tracés sur un point essentiel pour la Ville et pour le Service d'urbanisme, soit la place du Tunnel. Le deuxième, c'est la problématique de l'insertion d'une des variantes tram en surface sur la rue Centrale. Le troisième, c'est une considération sur la problématique du métro. Et la dernière, c'est de vous parler du projet lauréat sur les Plaines-du-Loup et de vous donner mon sentiment par rapport à la desserte dont il devrait pouvoir jouir.

Nous sommes en train de travailler sur la place du Tunnel, en l'occurrence sur l'organisation d'un concours pour le réaménagement complet de la place. Nous avons toutefois interrompu le processus, puisque nous attendons impatiemment la décision du Conseil d'Etat sur le choix de la variante retenue. Est-ce que ce sera un tram ? Est-ce que ce sera un métro ? Si oui, de quel type ? Ce que je voulais vous montrer, c'est que cette place du Tunnel a une longue histoire, même si elle ne date en fait que de 150 ans. Elle a une origine ouvrière, puisque, dès le milieu du XIX^e siècle, on y trouve ce qu'on appelle les « casernes ouvrières », les premiers bâtiments d'habitation collective de Lausanne. Ils se sont installés à cet endroit, dans la foulée de la réalisation de cette place, à partir de la couverture de la Louve. Aujourd'hui, cette place – je vous le montrerai tout à l'heure – a une certaine homogénéité et des qualités que nous souhaiterions maintenir. Nous voudrions surtout éviter qu'un projet de tram, de transport public, vienne défigurer ces réaménagements que nous essayons de présenter et de planifier au mieux.

Ce que vous pouvez observer sur la petite image en bas à droite, c'est la place du Tunnel avec les premiers trams, qui sont apparus à la fin du XIX^e siècle, en 1896. Ils sont les successeurs directs de ces véhicules tirés par les chevaux. En effet, les premiers trams étaient tirés par des chevaux. Ce n'était pas le cas à Lausanne, mais ce sont des véhicules construits à leur image : ils sont petits, ils sont sans concurrence, puisque nous sommes toujours dans une ville préindustrielle, où le piéton domine. Cet aspect est assez important, et il ne faut pas l'oublier lorsqu'on dit réfléchir à l'insertion d'un tram aujourd'hui. Qu'est-ce que cela veut dire dans une ville ?

En effet, cette place du Tunnel a des atouts aux niveaux historique et patrimonial. Et ce qui nous a choqué dans les propositions de tram faites dans le cadre des études, c'est la manière dont on allait impacter d'une part la place elle-même, et elle limitera son potentiel de réaménagement – signalé ici en rouge – et ces casernes ouvrières qui forment un ensemble assez cohérent sur la face sud-est.

Une première variante a consisté à percer cette rangée de bâtiments au niveau du rez-de-chaussée en traversant la place sur la portion centrale. Je vous rappelle pour la petite histoire que percer signifie aussi détruire le bâtiment à

l'inventaire situé juste derrière cette rangée de maisons. Cette situation nous paraissait inacceptable, c'est pourquoi la Municipalité a proposé de ne pas retenir cette variante, trop péjorative pour le réaménagement de cette place. D'autre part, celle-ci est actuellement un carrefour routier. Notre espoir, notamment fondé sur la motion Junod, est de réaménager cette place en donnant aux habitants ce à quoi ils ont droit, c'est-à-dire un espace public de qualité. Nous avons estimé qu'ici nous étions dans une situation extrêmement péjorative, et qu'il ne fallait par conséquent pas admettre cette variante.

Considérant les problèmes que je viens d'évoquer, cette variante a un peu évolué et nous sommes arrivés à une autre proposition, qui elle a fait l'objet de l'analyse ELECTRE. La réflexion a été d'éviter de péjorer la place du Tunnel et de passer en souterrain, ce qui nécessite toutefois une trémie. La première lecture que l'on peut faire est d'imaginer que l'on aurait pu implanter cette trémie, qui constitue une grosse balafre, plus en haut sur la rue de la Borde. Non. Pourquoi ? Parce qu'on n'a pas la place pour faire une trémie plus haut ; donc on doit poser cette balafre – j'utilise ce terme, et je pèse mes mots – au milieu de la place. Pour les potentiels de réaménagement de cet espace, c'est très péjorant. Cela conditionne complètement les circulations piétonnes. Nous voulions redonner ces espaces aux piétons. Si c'est cette variante qui est retenue, nous aurons de la peine à réaliser un réaménagement de l'espace public de qualité. Donc là aussi, préavis défavorable de notre part et avis négatif de la Municipalité.

Le deuxième point que je souhaiterais évoquer, c'est l'insertion d'un tram dans une ville. Vous le savez, surtout ceux qui sont allés récemment à Lisbonne, les premiers trams, c'est assez sympathique et assez petit, c'est une petite camionnette. Aujourd'hui, un tram, c'est un objet plus grand que le métro m2 que vous connaissez, qui fait trois mètres de large et quarante mètres de long. C'est un sacré bahut qu'il s'agit de faire circuler correctement dans la ville. Notre problème, c'est que contrairement aux premiers trams qui se sont implantés en parallèle avec le processus d'urbanisation, maintenant nous avons une ville qui, pour sa portion centrale, est une ville finie. Donc à moins de pousser les bâtiments de côté... – je vous mets au défi d'aller voir les propriétaires pour en discuter avec eux –, il faudra bien le faire passer au centre, avec tout le reste. Idéalement, vous le voyez dans le gabarit type, pour qu'un tram fonctionne rapidement, il faudrait pouvoir lui donner un site propre, c'est-à-dire qu'il puisse rouler de manière séparée du réseau des véhicules individuels motorisés, des vélos et, bien sûr, des piétons. Or, sur le tronçon de la rue Centrale, voire de Saint-Martin – c'est le graphique que vous avez à droite –, les gabarits disponibles sont beaucoup plus faibles et nous sommes obligés de fonctionner dans un système mixte. Comme urbaniste, je vous dirai que la mixité est plutôt une bonne chose, mais à un moment donné elle a aussi ses limites. Dans ce cas particulier, il y a des espaces à prédominance piétonne qui devront être partagés avec des zones de stationnement, et des espaces pour les trams qui

sont aussi partagés avec les véhicules motorisés. Par conséquent, en tram, vous êtes coincés avec les voitures. C'est assez problématique, mais malheureusement, dans ce secteur, on ne peut pas faire autrement. Mais plus globalement, nous devons nous questionner sur ce qui se passe lorsqu'il faut tout mettre sur la même surface dans des lieux contraints spatialement. Je pense que c'est la loi du plus fort qui s'applique ; et le plus fort, ce n'est pas le piéton. De ce que j'ai vu du projet N1 en surface sur la rue Centrale, sur la rue Saint-Martin et sur la rue de la Borde, nous pensons que le piéton est perdant et que ce n'est pas une bonne chose pour un centre ville.

Troisième élément, le métro. Vous avez ici une image de la station Chauderon. A priori, on pourrait se dire qu'on fait un métro, un tunnel, et on ne se préoccupe pas de ce qui se passe au-dessus. La variante métro semble séduisante parce qu'elle gravit la pente dans une ville où celle-ci est très forte, donc c'est une approche assez courageuse, qui a un coût, certes, mais la situation permet de creuser un tunnel et de ne pas se préoccuper de ce qui se passe au-dessus. Or nous pensons que séparer ces flux et faire passer la circulation des transports publics en souterrain offre une occasion de travailler l'espace public en surface. C'est bien là que devraient être les piétons la plupart du temps, et non dans les couloirs du métro. On voit donc, avec le projet qui vous a été présenté sur Chauderon, qu'il y a un potentiel assez important pour réaménager les espaces publics. On voit aussi que dans le cadre du m2, tout ce qu'on appelle aujourd'hui la Coulée verte entre la Gare et Ouchy, est une structure couverte qui a permis de créer un espace extraordinaire. Cela découle d'une opportunité, évidemment, d'une volonté de faire passer des transports publics en souterrain, d'accord, mais aussi d'une réelle volonté d'oser aller plus loin que la réalisation d'une infrastructure souterraine performante et de profiter de cette opportunité pour réaménager les espaces publics en surface. Les deux choses peuvent et doivent être liées.

Le dernier élément, c'est un clin d'œil au projet lauréat que j'affectionne particulièrement, le projet ZIP, un projet de couture dans la ville. Certains dans cette salle le connaissent mieux que moi. C'est un projet courageux, qui propose une densification plus importante que ce que nous avons imaginé au départ. C'est un vrai morceau de ville, qui est engageant, qui va très loin en termes de mixité des activités et qui propose évidemment de se raccorder de manière importante au réseau de transports publics. Nous avons proposé que ce soit le tram qui soit pris comme variante la plus péjorative, puisqu'elle est en surface, comme modèle de branchement sur les transports publics. C'est ce qui a été fait par les lauréats, et on voit que cela fonctionne. Ce que vous avez sur la planche de droite, c'est la situation si nous devons avoir une station ou des stations de métro, que nous pourrions calquer ou ajuster au projet. Ce que je veux dire par là, c'est que par rapport au début de mon exposé, où j'ai dit que si, à la fin du XIX^e siècle, où nous étions dans un monde sans concurrence et sans partage entre les piétons et le tram, nous devons aujourd'hui être attractifs pour les

nouveaux quartiers que nous créons. M. Français vous a dit que nous voulons avoir une approche ambitieuse sur le transfert modal, nous devons donc être attractifs avec nos modèles de transports. Demain, je vous le donne en mille, nous aurons des voitures propres, recyclables. Par conséquent, si nous voulons réellement opérer un transfert modal, nous devons proposer un modèle de transports « sexy » et extrêmement attractif, qui dise aux clients piétonniers : « Prenez ce modèle, c'est celui-là qui vous amènera le plus rapidement, de manière fonctionnelle, là où vous voulez aller dans cette ville pour qu'elle continue à bien fonctionner. » Et de ce point de vue, seul le m3 permet, à mes yeux, de porter cette ambition et de nous projeter loin devant.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Pour la Municipalité, il y a ici des enjeux fondamentaux. Mais pour la ville aussi, comme nous allons le voir.

Tout d'abord, quelques rappels techniques. M. Français l'a dit, nous avons obtenu un taux de subvention de 40 % pour le PALM. Mais attention, ce 40 % est calculé sur les projets déposés et ne couvre pas tout. Par exemple, aussi bien pour un métro que pour un tram, il ne couvre ni les véhicules ni les dépôts. Pour d'autres types de mesures, seule une partie est prise en compte et le montant est forfaitaire. C'est donc un 40 % de principe, qui est élevé, mais ne couvre pas tout.

Pour les mesures A, le montant est attribué depuis le 21 septembre. Je le sais parce que j'étais rapporteur de la commission pour une réalisation 2011–2014, donc on ne peut pas me dire que je ne sais pas de quoi je parle. Pour ce qui nous concerne, et nous le verrons après, cela ne correspond pas à l'ensemble du financement, c'est celui des mesures A pour la partie fédérale. Il faudra y ajouter la partie cantonale et la partie communale. Pour les mesures B, nous avons aussi le financement, cette fois-ci réservé, mais il devra être confirmé par le Parlement en 2014. Nous devons entamer la réalisation entre 2015 et 2018, sinon la subvention est perdue. Pour les mesures C, il n'y a pas de financement réservé à ce stade, les projets devant démontrer à nouveau leur pertinence pour le troisième échelon, dès 2019.

Fr. 73,9 millions ont été réservés pour le tram Renens – place de l'Europe. Mais ce n'est pas 40 % du tout, c'est 40 % des coûts estimés à l'époque, à l'exclusion de ce qui n'en faisait pas partie. Le coût global, c'est Fr. 404 millions. C'est donc plus près de 20 % du coût global que de 40 %. En revanche, sur les infrastructures ordinaires, la voie, les routes, les modifications qu'il faut introduire au projet déposé, en francs de 2005 – c'est un peu plus aujourd'hui, – c'est bien Fr. 73,9 millions. Pour l'axe fort Nord, sans prendre le tunnel Gare–Saint-François, ce sont Fr. 51,9 millions, aussi en francs 2005, qui devront être confirmés à l'échéance 2014. On peut y ajouter Fr. 4,9 millions, qui étaient la part réservée pour le tunnel escalator entre la gare CFF et le Flon, dont on a déjà parlé. On peut légitimement plaider que ces deux projets seraient en train de fusionner. Dans ce cas, la part fédérale correspond à Fr. 56,8 millions, qui sont à confirmer en 2014. C'est moins

que Fr. 73,9 millions, mais ce n'est pas considérablement moins en pourcents. Le tram Renens–Bussigny est inscrit en liste C, ce qui veut dire qu'il se discutera en principe plus tard, sauf si nous pouvons prouver des densifications beaucoup plus rapides que prévu au départ.

Les crédits sont votés par le Parlement objet par objet. C'est la pertinence du projet qui est le critère déterminant. Il n'y a pas d'enveloppe d'agglomération, il y a simplement une addition de projets. Il n'y a donc pas de transferts de crédits possibles entre projets, surtout s'ils ne sont pas dans la même catégorie de priorités. On ne peut pas dire, par exemple, qu'on a de la sympathie pour un projet de la liste C, en éliminer un de la liste B et mettre celui de la liste C à la place, ça ne marche pas. Simplement, si on vire un projet de la liste B, la Confédération récupère l'argent pour l'ensemble des agglomérations candidates au niveau suisse.

La variante tram par Beaulieu, on vous l'a dit, est abandonnée. Il reste donc en concurrence, à ce stade et pour la réflexion de la Municipalité que nous vous énumérerons tout à l'heure, le tram Saint-Martin–Borde et le m3. Le tram, honnêtement, souffre de plusieurs faiblesses montrées tout à l'heure, en particulier pour aller dans la direction de la Blécherette. Sur certains tronçons on ne gagne rien en temps de desserte, et sur d'autres un tout petit quelque chose. La fermeture de la rue Centrale au trafic individuel semble la seule solution raisonnable par rapport à tout ce qu'on a vu auparavant. L'autre solution n'est pas impossible, mais quasi impraticable. Il y a le report de trafic, mais aussi les oppositions qu'on entend déjà sur un bord de l'échiquier politique. Tout le monde n'a pas la même opinion, évidemment, mais, au niveau cantonal, diverses associations ont clairement dit qu'elles avaient déjà un peu de peine, mais qu'elles étaient prêtes à encaisser la fermeture au trafic de Chauderon–Saint-François et de la rue de Genève. En revanche, s'il s'y ajoutait la rue Centrale, c'était une déclaration de guerre absolue. Autrement dit, tout serait fait pour empêcher le projet. Si donc on veut amadouer ces gens, pour pouvoir fermer la rue Centrale, il est nécessaire – même pas d'un point de vue technique, mais politique – de réaliser le tunnel sous Saint-François. Avec un certain risque que le Conseil communal s'y oppose, d'après ce qu'on connaît de ses positions. Et, si ce n'est pas le cas, qu'un sous-ensemble lance un référendum. Nous sommes donc dans une situation à haut risque politique, où la probabilité première, c'est qu'à la fin, comme on dit dans le canton de Vaud, «le statu quo en sorte», c'est-à-dire rien du tout.

La variante m3, quant à elle, ne se justifie pas jusqu'au Rionzi. Elle a toujours été présentée par les instances cantonales comme allant jusque là-bas, pour un coût de Fr. 504 millions. Ce qui a été retenu, et dont nous parlerons plus tard, c'est un projet allant jusqu'à la Blécherette, d'un coût de Fr. 424,6 millions. Blécherette–Rionzi–Cheseaux, avec tous les déplacements nouveaux, les implantations nouvelles, méritera dans tous les cas une ligne de bus assez

efficace ou, un jour, dans vingt ou trente ans, une dérive du LEB. Mais chaque chose en son temps.

Le tram, il faut le dire aussi, va générer de manière indirecte des coûts supplémentaires. Le tunnel évoqué entre la gare et le Flon, si on fait le m3, on n'en a plus besoin. L'autre paquet, c'est le fameux tunnel sous Saint-François. Si on fait le m3, il sera réintroduit dans la réflexion au moment où nous envisagerons de fermer la rue Centrale, c'est-à-dire dans une dizaine d'années. Il faut aussi tenir compte du remplacement des infrastructures souterraines, qui seront beaucoup plus lourdes dans le cas d'un tram – que celui d'un métro, car il faudra changer tous les tuyaux. On peut donc estimer que le vrai surcoût du projet pour la Ville est plus près de Fr. 30 millions que de Fr. 150 millions, comme annoncé au départ (différence entre 270 millions et 424 millions). J'ai déjà dit qu'on était à Fr. 56,8 millions de subvention fédérale.

Il est intéressant de s'occuper du coût par voyageur. Treize millions de voyageurs sont prévus sur le m3, suivant les études de l'EPFL. Pour un coût de Fr. 424 millions, cela représente Fr. 32,61 par «voyageur installé». Si je prends le tram global Renens–Rionzi, on est à Fr. 39,94, et à Fr. 45,55 pour le tronçon Flon–Rionzi. Si je prends le tram Renens–Flon, cela se situe autour de Fr. 36.–. C'est plus haut par voyageur que ne l'est le coût du m3, qui plus est pour 11 millions de voyageurs. On ne peut pas dire que le m3 est un gaspillage financier eu égard à l'efficacité du transport. Il a presque celle du m2, puisque ce dernier a un coût par «voyageur installé» de Fr. 32,17 aujourd'hui, soit Fr. 740 millions pour 23 millions de voyageurs/année. C'est une très grande surprise pour nous, je ne vous le cache pas. Nous ne nous attendions pas à de si bons chiffres, nous avions des craintes, et de ce point de vue, nous sommes dans des coûts économiques comparables au m2.

La requalification urbaine est un chapitre très important pour la Municipalité. Nous sommes conscients que pour une bonne part des partisans du tram, ce facteur a presque autant d'importance que le système de transport lui-même. Nous ne sommes pas bornés, nous ne sommes pas sourds, nous entendons tout ce qui se dit autour de nous. Et dans cette perspective, nous allons émettre quelques considérations sur cette requalification urbaine et les mesures à venir.

D'abord, c'est une conséquence obligatoire dans certains cas, moins dans d'autres, de l'objectif principal. Celui-ci reste, jusqu'à preuve du contraire, la mise en œuvre d'un système de transports performant, permettant d'accélérer le développement urbain et de transporter des gens. Les mesures décidées en lien avec le tram Renens–Flon représentent un gros paquet de requalification urbaine. L'axe Chauderon–Saint-François en est, comme la fermeture de la rue de Genève, l'axe Malley–Flon, l'axe avenue de Morges–Chauderon et la place Chauderon. Le coût, nous ne l'avons pas encore complètement estimé, mais la fourchette se situe entre Fr. 50 millions et 100 millions, soit l'équivalent de l'ensemble des mesures d'accompagnement du m2.

Le tram oblige à la requalification immédiate. Vous ne pouvez pas changer les tuyaux après coup sinon vous interrompez la circulation. Le périmètre touché déborde les seules rues traversées. Il en résulte une obligation de concentration des investissements. Tout doit être fait en même temps, les décalages temporels ne sont pas possibles. Le changement des réseaux techniques est obligatoire, il faut ensuite qu'on ait la paix pour les décennies suivantes – pas les siècles, mais presque.

Le métro donne une possibilité de requalification en choisissant les lieux d'intervention. La Municipalité établira le programme des priorités en la matière. Mais on peut dire que les travaux peuvent être étalés dans le temps et que la partie la moins gratifiante, les changements de tuyaux, pourront être évités. Parce que personne a priori ne considère que les changements de tuyaux – du moins je l'espère – sont de la requalification urbaine. Seules les autres mesures en sont. Le changement des réseaux techniques est plus limité et les nuisances sont réduites. Dans le cas du m3, s'il se fait, la Municipalité procédera évidemment à un train immédiat de mesures de requalification urbaine. Spécialement dans deux secteurs. Le premier, on l'a dit, c'est Chauderon, le deuxième c'est le quartier de la Pontaise, en bordure de la station du BAP. Il est évident que si nous ne faisons pas le m3, il n'y aura pas, a priori, dans les quinze ou vingt prochaines années, de requalification dans ce quartier.

La requalification est une obligation avec le tram, une possibilité avec le métro. Mais sans les tuyaux, ce qui n'est pas mal non plus. Le m2 montre des possibilités de requalification : on a fait la Coulée verte, la Sallaz – qu'on soit pour ou contre le projet, c'est une requalification – l'interface du Flon, Marterey, Bugnon. Des travaux privés ont été réalisés : l'escalator de la Riponne, le parking de Saint-François – on peut être pour ou contre, mais ça s'est fait –, les ascenseurs de Bessières, le Liseron. Plusieurs partenariats ont eu lieu, les cheminements aux Boveresses, la Fourmi, pour ne prendre que quelques exemples. Il y a donc eu, malgré que ce soit un métro, un gros paquet de requalification urbaine. Ce sera la même chose pour le m3.

Où en est-on aujourd'hui ? Renens–Flon est assuré d'un point de vue fédéral. Renens–Bussigny est en liste C. On peut avoir un prolongement à terme vers l'Est, Pully–Lutry, par un tunnel depuis Bessières. Ou vers le nord-est, c'est cumulatif, pour Bellevaux par Saint-Martin–Borde. On pourrait très bien, dans vingt ans, avoir une ligne qui va de Bussigny à Bellevaux et une autre qui va de Renens à Pully ou à Lutry. Pour le tram, les prolongements sont à prévoir en phase ultérieure, la densification de l'Est doit d'abord être accentuée. Il faut le dire, ça a été notre principal problème depuis le début avec ce projet, le fonds fédéral vise en priorité des zones de développement urbain, pas la desserte des zones déjà construites. C'est le problème de Bellevaux. Les extensions prévues seront réalisables à moyen terme, en cas de choix du m3, c'est-à-dire après 2020. Il y n'aura vraisemblablement plus de financement fédéral à ce moment-là. Ce seront donc le Canton et la Commune.

Les Axes forts, en général, constituent un réseau cohérent et performant, une desserte verticale à forte capacité et une desserte horizontale et vers le nord-est mettant l'accent sur la proximité. La réalisation par étapes sera adaptée aux besoins et aux moyens.

Vous connaissez la position de la Municipalité, mais je vais réargumenter. La Municipalité a constaté tout d'abord – c'est unanime et c'est après trois ou quatre ans d'études constantes – que la desserte nord par le tram, donc la Blécherette, se révèle une erreur. Manifestement, il fallait trouver une autre solution. Nous n'avons pas cessé de chercher des solutions pour aller à la Blécherette, en prolongation de Renens–Flon. Nous nous sommes heurtés à des murs plus ou moins infranchissables, plus ou moins difficiles, avec plus ou moins de problèmes. Même si nous n'étions pas d'accord avec lui sur un certain nombre de points, M. Ribi a toujours cherché à faire partir ce tram à Bellevaux. Nous pouvions objecter que la Confédération ne mettrait pas un sou, donc que ça n'allait pas et que la priorité de Lausanne, c'était la Blécherette à cause du développement potentiel de Métamorphose. Cela pèse lourd et c'est une réalité.

Pour la Municipalité, la priorité doit être donnée au m3 Gare–Blécherette. Pour quelles raisons ? D'abord, la Blécherette est très difficile à desservir par un moyen de transport lourd, qui est contraint par des pentes de 7%. C'est l'autre endroit, avec l'accès m2, où un axe qui peut aller au-delà de 7% se justifie. Si on réalisait quand même un tram, qui passe par Saint-Martin et le Tunnel pour finir à la Blécherette, celui-ci serait d'une grande inefficacité pour le quartier Métamorphose. Tous ceux qui seraient au bout de Métamorphose prendraient le bus 21 et il n'est pas exclu que les autres prennent la ligne 3 ou une autre. C'est aussi pour cela que son coût est si élevé. Malgré Métamorphose, et contrairement au m3 pour lequel les études de l'EPFL montrent 13 millions de voyageurs potentiels, le rajout pour le tram T1, entre Flon et Blécherette, n'est que de 6 millions de voyageurs. Moins de la moitié.

Les contraintes techniques militent en faveur du métro dans cette étape. Si nous allions à la Blécherette, il serait ensuite exclu d'aller à Bellevaux. Le tram vers Bellevaux est intéressant, mais ne peut pas bénéficier du financement fédéral. Il faut le réaliser à terme, si le m3 se fait, dans la période 2020–2030. Pour la Municipalité, c'est maintenant un objectif, le Canton est aussi un partenaire. S'il se réalise, le m3 serait inauguré vers 2020 ou 2021. C'est toujours la phase des projets.

La réalisation du métro correspond aux critères fédéraux. C'est un projet qui permettra d'accélérer, s'il se fait, la mise en œuvre de Métamorphose. Il faut aussi être très clair : si Métamorphose ne se faisait pas, il n'y aurait ni m3 ni tram. Il y aurait les bus actuels. Par rapport aux pronostics de population et de fréquentation des deux moyens de transport, les deux seraient injustifiables sans le projet.

Le métro ne se réalise pas au détriment du tram et de son prolongement, ni à celui de la requalification urbaine. Il y aura des requalifications supplémentaires à Chauderon et à la Pontaise. Si la Municipalité parvient à mener son plan en matière de transports publics à terme, toutes les requalifications urbaines que nous aurions pu avoir avec le tram viendront dans dix à quinze ans.

La Municipalité soutient donc ces prolongements de tram aussi bien vers Bellevaux que vers l'est. A l'est, il faudra prouver une certaine densification pour convaincre les instances cantonales. Flon-Bellevaux coûte environ Fr. 150 millions. On n'est plus dans les ordres de grandeur précédents, c'est potentiellement faisable financièrement. Ce ne sera pas le prochain Conseil communal, élu en 2011, ni le suivant, mais le troisième, celui qui sera élu en 2021, qui devra prendre ces décisions. Idem pour la Municipalité. Vous comprendrez donc que, dans ma modestie, je ne puisse pas complètement lier ces instances politiques ! Il est donc possible qu'entre 2021 et 2026, les Autorités du moment décident de ne rien faire, ou décident, comme je le souhaite, de faire aller un tram jusqu'à Bellevaux. Il est même peut-être possible qu'elles y ajoutent un tunnel sous Saint-François ! Ce que je sais, c'est que lorsque nous avons fermé Haldimand, il a fallu trois ou quatre ans pour digérer les phénomènes liés. Si nous devons fermer simultanément Chauderon-Saint-François, la rue de Genève et la rue Centrale, nous avons un très gros problème. Pas seulement politique, mais aussi de report. Mais si dix ans séparent les deux premiers et le troisième, il est possible – pas certain, parce que je n'ai pas la preuve que cela se produira – qu'avec les nouvelles habitudes, les reports des 50% dont a parlé M. Etournaud sur l'autoroute de contournement, en bordure de Lausanne, puissent se produire sans tunnel. C'est en tout cas beaucoup plus plausible comme hypothèse que si c'est dans trois ans. Mais, encore une fois, ce sont les Autorités du moment, le cas échéant, qui prendront ces décisions.

La Municipalité est donc pour le tram Renens-Flon. Certaines gens l'ont mis en doute, je ne sais pas pourquoi, pour le m3 entre la gare et la Blécherette. La Municipalité ne tient pas à bloquer définitivement le tram Renens-Flon au Flon. Ce ne serait pas totalement absurde, parce que le LEB arrive au centre ville et personne n'a dit que cela rendait impossible son fonctionnement, puisque dans la pratique, cela fonctionne. Mais il nous paraît souhaitable de prolonger ce tram au-delà de la place de l'Europe dans les années 2020. La Municipalité émettra un programme ambitieux de requalification lié au tram d'abord, au m3 ensuite et, dans dix à quinze ans, au T1 prolongé. Pour être clair, une décision de type m3 permet de reporter d'autres investissements lourds, ceux liés à la fermeture de la rue Centrale et un éventuel tunnel sous Saint-François, au-delà de 2020.

La Municipalité est satisfaite du vote de la délégation politique pour le m3. Etant donné sa position unanime, ses deux représentants ont évidemment pris la même position. Mais ils sont minoritaires dans cette délégation, ce qui signifie que bien d'autres ont soutenu le projet. Elle veut

engager des négociations financières avec l'Etat pour essayer de boucler ce projet. C'est très important : que ce soit le tram ou le métro qui finisse par l'emporter, la réalisation de Métamorphose est indispensable au projet des Axes forts, quel qu'il soit. Sinon, l'argent retourne dans le fonds fédéral. Toute attente, c'est-à-dire l'impossibilité de commencer avant 2018, ferait perdre les subventions fédérales liées et casserait la dynamique de modernisation des transports et peut-être même celle de croissance de la ville. La stratégie de la Municipalité vise donc à ne pas s'engouffrer dans le projet de tram jusqu'à la Blécherette, qui lui paraît très aléatoire du point de vue politique, même s'il est un peu moins cher. Elle préfère dans un premier temps le m3 et, dans un deuxième temps, prolonger le tram jusqu'à Bellevaux. Du point de vue des infrastructures de transports publics, c'est manifestement ce que les Anglais appellent une méthodologie *win-win*, parce qu'à la fin, on a davantage d'axes lourds de transports publics, de type métro et tram, que si on avait fait l'autre choix.

Voilà pour ce qui concerne la déclaration de la Municipalité. Quelle que soit votre opinion – je sais que certains tiennent beaucoup au tram sur la rue Centrale, et que d'autres semblent tenir beaucoup au tunnel sous Saint-François, d'après certaines affiches que j'ai vues en ville samedi passé –, la solution que nous amenons avec le m3 ne tue pas toute hypothèse de tunnel sous Saint-François. C'est simplement une décision des années 2020, dans un sens ou dans l'autre. Elle ne tue pas le tram par la rue Centrale, elle le reporte de dix à quinze ans pour permettre la desserte, efficace pour les Lausannois et la région, que représenterait le m3, dans l'hypothèse où le quartier Métamorphose se développe. Dans l'autre hypothèse, toutes nos discussions sont vaines, car il n'y aura ni tram ni métro.

Le président : – Je vais maintenant passer la parole aux conseillères et aux conseillers, ainsi qu'à nos invités, éventuellement, pour des questions ou des commentaires. Je me propose de réunir les questions par trois ou quatre avant de redonner la parole à la Municipalité pour répondre et expliquer.

Discussion

M. Ulrich Doepper (Les Verts) : – J'éprouve un curieux sentiment par rapport à cette présentation, dont vous avez dit, Monsieur le Président, que c'était une séance ordinaire de notre Conseil. On nous assène une opinion en disant qu'une opinion contraire est une erreur. Je suis un peu choqué, et je suis encore ému par cette manière de faire.

J'ai une question de détail à poser à M. Etournaud. Lorsqu'il a présenté le tram à la Borde, il a parlé d'une réduction du trafic de 5%. Cela me paraît étonnamment peu.

M. Patrick Etournaud, chef de projet AFTPU desserte Nord ville : – Oui, c'est vrai...

(Rumeurs.)

Le président : – S’il vous plaît, je dirige le débat. (*Rires.*)

M. Roland Ostermann (Les Verts) : – La Municipalité a lourdement insisté sur le fait que les projets ne sont pas réalistes pour la population actuelle. Vous les avez justifiés en déclarant qu’ils étaient rendus indispensables par l’augmentation considérable et annoncée de la population. Comme on se plaint par ailleurs de la baisse de la natalité, j’imagine donc que la Municipalité s’est livrée à une analyse critique approfondie des perspectives apparemment inéluctables tracées par les statisticiens. Est-ce que cette étude est accessible ?

A-t-on envisagé l’hypothèse que c’est la création de toutes ces structures d’accueil qui engendrerait l’augmentation de la population ? Ce qui permuterait les causes et les conséquences. Je n’insiste pas sur le fait qu’on nous affirme qu’il faut réaliser Métamorphose pour mettre en place les structures de transport, parce que je vois là plus de propagande que de science...

M. Jean-Michel Dolivo (AGT) : – J’ai une question à M. Bulliard. Je n’ai pas vu de schéma de passage du tram par le tunnel, en lien avec l’aménagement de la place du Tunnel. M. Bulliard a mentionné la possibilité de couper les immeubles, celle d’une tranchée souterraine, il a présenté ce passage de manière générale, mais il n’a pas montré la place du Tunnel avec un tram qui passerait par la rue de la Borde. Enfin, je n’ai pas vu.

Au niveau de la circulation automobile et des fermetures d’axes de circulation, la variante prévoyant le tram a des effets que la présentation de la Municipalité n’a pas du tout mis en évidence, au niveau de la qualité de l’air, de la qualité de vie des habitants de cette ville, du point de vue aussi de la possibilité de développer des aménagements – pas seulement deux qui ont été présentés – de plusieurs endroits du centre de la ville. Il me semble qu’aucun rapport n’est fait entre ce qui peut être gagné par une variante tram et le réaménagement urbanistique du centre de la ville. Cela me paraît très important, et je ne parle pas seulement en termes d’axes de circulation mais de conditions de vie des habitants de la cité.

M. Benoît Biéler (Les Verts) : – Si le m3 se réalise, que se passe-t-il à la rue de la Borde ? Y a-t-il un projet axe fort trolleybus, donc un bus à haut niveau de service, à cet endroit ? Si oui, est-ce qu’il conduira à une requalification de la Borde ? Et quel est son coût s’il est intégré ?

Le président : – La parole est demandée par une de nos invitées, M^{me} Valérie Schwaar. Vous pouvez venir à la tribune, Madame.

M^{me} Valérie Schwaar, députée : – Nous avons vu l’évaluation chiffrée des deux variantes, m3 et tram, sous-variantes N1 et N2. Le m3, selon le projet, dessert de la gare jusqu’à la Blécherette et on nous a expliqué que le prolongement jusqu’au Rionzi ne se justifiait pas. Néanmoins, dans

l’évaluation chiffrée du tram, nous voyons qu’elle comporte une desserte jusqu’au Rionzi. Le prolongement se justifie-t-il pour le tram et pas pour le m3, le cas échéant ? Est-ce qu’une évaluation financière a été faite pour le tram s’arrêtant à la Blécherette ?

Ma deuxième question concerne un prolongement éventuel du tram en direction de Bellevaux à l’horizon 2025 ou plus tard. Un intervenant nous a présenté les problèmes techniques que le tram allait rencontrer dans une desserte par rue Centrale–Saint-Martin–Tunnel. Au-delà de 2025 ces problèmes techniques seraient-ils moindres ou une autre variante de desserte de Bellevaux, ne passant pas par la rue Centrale–Saint-Martin–Tunnel, est-elle envisagée par la Municipalité de Lausanne ?

Le président : – J’interromps là les questions pour le moment et je donne la parole à la Municipalité. Qui veut la prendre ?

M. Patrick Etournaud, chef de projet AFTPU desserte Nord ville : – Sur quel point voulez-vous que je réponde ? (*Rires, rumeurs.*) La question sur les diminutions de trafic.

Les diminutions de trafic sur la rue Centrale sont de l’ordre de 50 % et sont liés évidemment à la fermeture de l’axe de la route de Genève, avec une déviation sur la petite ceinture. A la Borde, c’est vrai qu’il n’y a pas de mesures prévues pour faire diminuer le trafic journalier moyen de manière sensible. Ce sont des résultats de modélisation qui prévoient une diminution de l’ordre de 35 % sur la Borde.

M. Patrice Bulliard, chef du Service d’urbanisme : – Si j’ai bien compris, il y avait une question sur la variante tram par le Tunnel. Ça tombe bien ! C’est la variante N1. J’ai cru par ailleurs comprendre qu’il y avait une question sur la croissance démographique.

En effet, nous sommes en contact assez étroit avec les statisticiens du Canton. La croissance de l’agglomération est plus importante que prévu, on devrait arriver à davantage que les 70’000 habitants/emplois prévus à l’horizon 2020. On devrait être au-delà de 100’000 d’après les pronostics. La question est de savoir où mettre ces gens et ces emplois. Le pari, c’est que ces gens s’installent dans l’agglomération, à la fois pour y vivre et pour y travailler. A ce titre, la capitale que vous représentez, qui constitue la moitié de l’agglomération en termes de population et plus de la moitié des emplois, doit aussi assumer son rôle d’accueil. Dans ce cadre, il faudra proposer de la densification, de la ville, de la mixité. C’est le but du concours des Plaines-du-Loup. Et pour ce faire, il faut transporter ces gens avec des moyens efficaces.

M. Patrick Etournaud, chef de projet AFTPU desserte Nord ville : – Je reviens à la première question. Ça, c’est la variante qui passe dans le tunnel. Il faudra l’affiner, parce que si vous regardez les réseaux de transports véhicules individuels et les réseaux tram, l’utilisation de cette place

est encore importante. Mais cela nous évite, dans ce cas particulier, de toucher fortement la portion sud avec les bâtiments recensés et le potentiel de réaménagement lié, tout en évitant au mieux de créer des coupures trop importantes.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Pour la gare de Lausanne, les statistiques des CFF sur les voyageurs montrent un doublement d'ici une vingtaine d'années. L'augmentation de la population vaudoise y est aussi prise en compte, mais heureusement, l'engouement pour les transports publics reste le facteur principal. D'ici une vingtaine d'années, on peut imaginer une croissance de la population vaudoise d'à peu près 15 %, mais ce n'est pas un doublement, contrairement au nombre de voyageurs prévu à la gare CFF.

Nous sommes en train de tenir le même débat que celui que nous avons eu sur Métamorphose. Je comprends parfaitement que ceux qui espèrent toujours couler le projet – même si la population lausannoise a émis un autre avis – et considèrent que tous ces habitants n'ont qu'à aller ailleurs, aient envie de continuer. Les conséquences, on les connaît. Elles ont été exposées très largement à la population et font l'objet de positions inverses de la part de toutes les grandes associations suisses de protection de l'environnement. Parce que la conséquence, c'est beaucoup plus de gens qui habitent à l'extérieur, beaucoup plus de bouchons, beaucoup plus de gens qui viennent en voiture en ville et beaucoup moins de transports publics. Je ne vous demande pas de le croire – c'est la vérité, mais je ne vous demande pas de le croire – parce que quand on a une opinion, comme disait M. Doepper... Je n'ai pas critiqué les opinions, j'ai critiqué les variantes, ce n'est pas la même chose. Chacun peut avoir l'opinion qu'il a, dans ce pays, heureusement.

Dans cette optique, et pour éviter de devoir construire une route à bouchons qui entre en ville pour les emplois, il apparaît préférable d'avoir des transports publics. Et si on en a, c'est que ça correspond à des densifications. Donc tout cela se tient. Mais si un mouvement inverse de la population lausannoise venait bloquer tous les projets en question, il va de soi que ni le tram ni le métro ne se justifieraient. C'est tout. Et c'est tout simplement démocratique d'en prendre acte. Je vous rappelle que les décisions cantonales doivent se prendre au plus tard vers 2016–2017, si on ne veut pas prendre de risques, parce que nous devons avoir commencé au plus tard en 2018 et que d'ici là nous connaissons de manière évidente si ces projets sont en train d'avancer ou de se bloquer. C'est donc conditionnel.

En ce qui concerne la logique de la Borde, d'Aloys-Fauquez, d'un tram vers Bellevaux, les problèmes techniques ne vont pas changer, évidemment. Simplement, nous aurons déjà résolu un premier problème, parce qu'à ce moment-là, dans le cadre de la requalification urbaine, si on veut faire aller le tram jusqu'à Bellevaux, il faudra fermer, la rue Centrale. J'ai dit que cela m'apparaissait un problème des années 2020. Si les citoyens lausannois disent que tout cela coûte trop cher et qu'ils n'en veulent pas, ils

ne feront pas le tunnel sous Saint-François et ils ne feront pas le tram. Si c'est possible de le faire à ce moment sans tunnel sous Saint-François, ou si la population ou le Conseil communal refuse ce tunnel, il n'y aura que le tram. Mais je ne pense pas qu'il n'y aura que le tunnel, parce que je ne vois pas à quoi cela correspondrait, comme schéma. Voilà ce qui va se passer, le cas échéant.

Est-il possible d'anticiper un peu ? En tout cas, un axe fort trolleybus est prévu sur Aloys-Fauquez, au milieu des années 2010. Il est parfaitement possible, mais la Municipalité n'est pas encore allée jusque là dans ses réflexions, d'imaginer de faciliter l'arrivée du futur tram en réalisant un axe fort trolleybus qui descendrait jusque vers le Tunnel. Mais cela, Madame Schwaar, ce n'est pas encore décidé, donc je ne peux pas engager la Municipalité. Au plan des investissements, nous avons déjà inclus Aloys-Fauquez, la région de Bellevaux, pour un axe fort trolleybus. Pourquoi pas, si on va dans cette logique, anticiper un certain nombre des travaux du futur tram par la Borde.

Discussion

M. Nkiko Nsengimana (Les Verts) : – Je n'ai pas bien compris pourquoi le m3 abandonnait le Rionzi. D'autre part, on nous a présenté un indicateur de coût par voyageur. Je m'interroge sur la pertinence de cet indicateur qui pour moi ressemble un peu à une pétition de principe. On prouve que ce qui est doit être prouvé au départ pour justifier un projet. Le coût par voyageur, les personnes à transporter, j'ai envie de dire : « Bien évidemment ». Parce que l'on part de l'hypothèse qu'il y aura une plus grande population, qui n'existe pas aujourd'hui ! Si tous les projets doivent se justifier par rapport à ce coût par voyageur évident parce qu'hypothétique, l'indicateur devrait être utilisé dans l'évaluation *ex post* du projet et non dans sa justification *ex ante*. Ou alors il aurait fallu que les projets qui nous sont aujourd'hui présentés, nous donnent la garantie qu'ils ont été élaborés à partir de situation de populations couvertes réelles. Peut-être faudrait-il faire intervenir plutôt le coût par habitant lausannois en fonction des différents projets ; le coût par voyageur représente pour moi une pétition de principe.

M. Charles-Denis Perrin (LE) : – J'aimerais savoir si la Municipalité a fait quelques calculs sur le coût économique du déploiement des solutions. Si par exemple, réaliser un tram engendrerait des perturbations, des bouchons, des déviations, etc., pendant toute la période des travaux. Est-ce que cela a été chiffré pour une variante plutôt qu'une autre ou le coût de ces perturbations ? Je sais qu'on est capable d'avancer des chiffres sur des kilomètres de bouchons, sur des déviations de route, alors je pose la question : sur Lausanne, pour les Lausannois, qu'est-ce que cela voudrait dire en perturbations, en temps supplémentaire de déplacement ?

M. Pierre-Antoine Hildbrand (LE) : – Je commence par remercier les intervenants qui m'ont précédé pour leurs

longues explications. Je constate avec un peu de détachement qu'à une exception, toutes les interventions proviennent des rangs de la majorité et que la présentation de ce soir répond pour l'essentiel de manière négative aux propositions de ces derniers mois. Je m'arrêterai là.

S'agissant de la prolongation du tram sur Pully et Lutry, je me demande dans quelle mesure la variante m3, qui semble remporter la plupart des suffrages, pourrait être positionnée pour sa gare de départ à l'est du m2, dans une configuration permettant un éventuel prolongement sur Pully.

M. Claude-Alain Voiblet (UDC) : – Au nom de mon groupe, je remercie la Municipalité pour la qualité de l'information et le travail accompli par la Ville et ses services. Nous apprécions cette information.

Notre parti, l'UDC, soutiendra la démarche et les choix de la Municipalité, qui semble repousser les visions exprimées par la gauche lors des dernières séances de ce Conseil.

Nous avons cependant encore une question concernant les coûts d'exploitation des différentes variantes en fonction de leur durée de vie. M. le syndic a présenté des coûts par « utilisateur installé », ce serait intéressant qu'il nous dise exactement ce que c'est. Mais nous avons compris qu'il s'agissait des coûts d'investissement pris en compte dans ce coût. Nous souhaiterions savoir où nous allons, en fonction de ces coûts de fonctionnement dans le cadre des variantes, au niveau de l'exploitation et du fonctionnement surtout, avec une charge pérenne pour les finances des tl, donc pas de répercussion pour la Ville.

L'UDC, bien entendu, malgré cette question, soutiendra à l'avenir le projet de la Municipalité.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux : – M. le syndic complètera. La manière dont le coût vous a été présenté est un peu trop rapide pour pouvoir faire les soustractions en ce qui concerne Rionzi. Ce n'était pas clairement exprimé sur la *slide*. Madame Schwaar, le différentiel est de Fr. 32 millions, très exactement, entre la Blécherette et Rionzi.

Pourquoi n'avons-nous pas pris Rionzi ? Parce qu'en discutant avec les habitants du Nord, ceux qui sont dans la région de Romanel, Cheseaux et Le Mont, nous avons constaté que la direction de l'extension de ce projet n'est de loin pas définie. Elle dépendra aussi de l'évolution des autres projets. Aujourd'hui, nous aurions plutôt tendance à partir en direction du Mont, puisque divers projets sont proposés. En ce qui concerne le Rionzi, il y a aussi un PAC, voire un PPA, ce n'est pas encore défini, sur la commune du Mont et plus particulièrement sur nos parcelles où il y a des jardins familiaux. Tout cela dépendra des décisions du Conseil communal sur le futur des projets qui pourraient se mettre en place sur ces parcelles. Elles appartiennent à la Ville de Lausanne mais sont sur la commune du Mont.

La question sur le coût des voyageurs et celui par habitant est tout à fait pertinente. Nous nous sommes basés essentiellement sur les coûts d'exploitation. Cela répond également à M. Voiblet. Pour la différence entre le tram et le m2, on est à peu près au même prix pour le coût voyageur, c'est-à-dire de Fr. 9.05 pour le tram et Fr. 8.95 pour le métro.

A la question posée par le représentant des Verts : tout dépend des personnes transportées. Dans un cas, c'est de l'ordre de Fr. 9,6 pour le tram et Fr. 13,2 pour le métro. Cela a été calculé sur la base de l'expérience des Transports publics lausannois et, pour le métro, ils ont repris exactement le même calcul que celui fait pour le m2. On voit que les chiffres sont plus élevés, donc ils sont restés prudents. L'étude sur le nombre de voyageurs par an a été pilotée par l'Etat et non par la Ville de Lausanne. Nous vous donnons les chiffres bruts fournis par les professionnels qui accompagnent le projet.

L'extension du m3 vers Pully ne se justifie pas aujourd'hui, parce qu'il n'y a pas de projet de densification suffisant pour la justifier dans cette direction. En revanche, on peut penser qu'à terme, les Communes qui ont de la peine à procéder à une densification parce qu'elles ont un bâti déjà important, voire ont subi un échec assez récent à ce propos de la part de leur population, choisiront de réserver des espaces pour des transports publics à haute performance. Elles pourraient les occuper par un tram et supprimer toutes les infrastructures dans le sous-sol pour éviter les surcoûts dans le futur.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Rionzi–Blécherette, en technique lourde du type m3, ce sont des voyageurs terminaux sur une ligne. Manifestement, par rapport à une variante aussi lourde qu'un m3, cela ne peut pas se justifier économiquement. La variante initiale du tram allait au Rionzi parce qu'à l'époque, nous imaginions que depuis Bellevaux, dans vingt ou trente ou cinquante ans, on pourrait avoir une station finale là-bas. C'était le tout début du projet des axes forts. Ensuite, ces réflexions ont été abandonnées, mais le terminus à Rionzi est resté. Dans le cas du tram, pour une trentaine de millions par rapport au coût global de ce dernier, nous avons quelque chose qui peut se justifier. Fr. 80 millions pour le nombre marginal de voyageurs transportés dans le cas d'un métro, qui est une technologie lourde, cela ne se justifie pas. Dans les deux cas, il faut introduire à l'horizon 2020 une ligne de bus efficace entre Cheseaux et la Blécherette. Ou le Rionzi. Ces voyageurs seront transportés dans les deux cas. Ce quartier commence à se construire, il est encore au début de son urbanisation.

Je ne sais plus qui a soulevé la logique de la poule et de l'œuf, à savoir s'il y aura des habitants supplémentaires. La réponse est que la demande est très forte. La question est de savoir si ces habitants vivent à Lausanne ou si Lausanne n'hérite que des nuisances des transports privés que ces habitants seront contraints d'acheter pour venir à Lausanne. Mon choix est vite fait. Mais un choix malthusien consistant à dire qu'on serait plus heureux si on était 10'000 habitants, ou si on gardait 100'000 habitants, ou

130'000 comme aujourd'hui, est aussi possible. Tout est possible. Le choix de Métamorphose vient du constat que l'attractivité de l'arc lémanique est très grande, que celle de la ville olympique, du CIO, mais aussi de l'EPFL et des Hautes écoles, avec tout ce que cela génère comme activité, est très grande aussi, et du constat que des gens arrivent. Il faut seulement savoir ce qu'on veut faire. Est-ce qu'on veut, comme on le voit de plus en plus, que de nombreux habitants d'Annecy viennent en voiture jusqu'ici en passant par Genève? Ça existe de plus en plus. Ou veut-on essayer de résoudre le problème sans avoir de gros coûts en transports et en pollution due à la benzine? C'est ça, la nature du choix. On peut considérer qu'on est bien comme on est et que tout le reste, on n'en a rien faire. C'est un choix. Ce n'est pas le mien, ce n'est pas celui de la Municipalité. Mais si nous voulons faire notre part, c'est bien par des projets du type Métamorphose, qu'il vaut mieux bien desservir, qu'il faut passer.

Calculer un coût par habitant, ça veut dire que quel que soit l'objet, un tram qui passerait au milieu des Bois du Jorat, mais coûterait Fr. 10 millions de moins, serait préférable à un métro qui transporterait 25 millions de voyageurs parce qu'il coûterait Fr. 10 millions de moins, c'est-à-dire moins par habitant. Vous admettez, Monsieur Nsengimana, que toute personne percevrait un tel raisonnement comme absurde. C'est pourquoi la Municipalité ne l'a pas fait. Elle a essayé de mesurer le quotient entre le coût de l'investissement, ce qu'on a appelé «voyageur installé», et le nombre de voyageurs. Ce quotient est du même ordre de grandeur que pour le m2. Cela ne veut pas encore dire qu'il faut réaliser le projet. C'est une indication que nous vous donnons pour vous montrer que ce n'est pas une absurdité, puisqu'on l'a fait pour le m2.

Le m3 a un coût d'exploitation, tout compris, de Fr. 18,8 millions par an, le tram de Fr. 14,3 millions. Cela ne comprend pas seulement la part communale, mais l'ensemble, et c'est donc une différence de Fr. 4,5 millions. Elle doit se répartir entre différentes instances cantonales et communales. Nous espérons bien sûr que le Canton, le cas échéant, prendra sa part. Mais je vous rends attentifs au fait que mille habitants supplémentaires, entre la péréquation, Fr. 1 million, et les impôts, un peu plus de Fr. 3 millions, cela fait à peu près Fr. 4,5 millions. En outre, si vous prenez des quartiers type Métamorphose, ce ne sont pas des habitants qui émargent à l'aide sociale. Ou alors, ceux qui prétendent cela ont fait leur doctorat d'économie ailleurs que dans les grandes écoles que j'ai l'habitude de fréquenter. Donc si on a mille habitants correspondant à des contribuables lausannois moyens, ni supérieurs ni inférieurs, cela efface déjà la différence. Ça fait partie des raisonnements économiques que la Municipalité a tenus pour estimer que cette différence était raisonnable.

Discussion

M. Laurent Guidetti (Soc.): – Est-ce qu'une variante de bus en site propre, ou bus à haut niveau de service, a été

étudiée par un tracé, celui du 3 par exemple, et tournant à gauche vers les Plaines-du-Loup, c'est-à-dire Gare-Beaulieu-Casernes-Plaines-du-Loup? Et si c'est le cas, est-ce qu'elle a été évaluée? Comment a-t-elle été comparée avec la variante m3? Et sinon, pourquoi?

On voit qu'il y a un doublement du m3 par rapport au m2 entre la gare et le Flon. Pourquoi de ce côté de la gare, puisqu'on sait que celle-ci va se développer plutôt à l'ouest, avec la création d'un troisième passage sous-voie, avec la création du nouveau Musée des Beaux-Arts, à un endroit où on pourrait bénéficier des mêmes synergies? Sans forcément un conflit – j'anticipe déjà les réponses négatives à ce sujet – au Flon, ni avec le m2 ni avec le LEB.

Si la variante m3 est choisie, est-ce que la Municipalité confirme – c'est ce que j'ai compris – qu'il n'y aura pas de tunnel sous Saint-François?

J'ai bien compris que la part de financement de la Confédération était liée à un développement urbain. Est-ce qu'un autre développement urbain, type Métamorphose, par exemple à la vallée du Flon, à l'endroit de l'ancienne usine d'incinération, a été envisagée? Cela pourrait justifier par exemple de monter la variante tram en tout cas jusqu'au Tunnel, voire la faire monter en direction du Vallon du Flon pour les développements urbains suivants, qui garantiraient un financement de la Confédération et permettraient de faire aller le tram jusqu'à la Sallaz par exemple.

M. Fabrice Ghelfi (Soc.): – Il me semble que quand on construit un métro, on creuse un trou. Et que quand on installe un tram quelque part en ville, on creuse aussi un peu et on solidifie le dessous. Donc dans les deux cas, les tuyaux doivent être déplacés. J'aimerais savoir pourquoi, dans la variante tram, il faut faire des aménagements immédiats, alors que dans la variante métro, où on creuse à je ne sais combien de mètres, on peut planifier ces travaux. Est-ce à dire que le métro passe sous les tuyaux? C'est peut-être la réponse, mais j'aimerais qu'on m'explique concrètement comment on peut faire avec un métro qui navigue entre un ou deux et onze mètres. Cela m'intéresse de le savoir.

On nous parle des axes forts, mais les axes collatéraux m'intéressent aussi. Dans l'hypothèse du choix de la variante m3 – visiblement, il semble qu'on s'oriente gentiment vers celle-ci, en tout cas au niveau des décideurs, pas dans cette salle –, qu'en est-il du plan de bus qui va accompagner... On a eu le réseau 08 avec le m2, on aura le réseau 14 avec le m3. Quand aurons-nous une image complète de la recomposition des lignes de bus à Lausanne?

Tout cela coûtera des sous, on a beaucoup parlé des fonds de la Confédération. Il m'intéresserait de savoir comment le solde du dispositif sera financé, à savoir la part dévolue probablement aux Cantons, aux Communes, à la Commune. Qu'est-il envisagé? Est-ce que ce seront les tl qui emprunteront, avec des cautions et des garanties passant par les différents échelons politiques? Est-ce que les

Communes mettront la main à la poche? L'agglomération Lausanne doit-elle payer toute seule? Est-ce qu'il faut s'attendre à un vote cantonal avec une contribution, à l'image de ce que les Vaudois ont accepté de payer pour Beaulieu il y a une dizaine d'années? Le financement de tout ceci m'intéresse.

M^{me} Evelyne Knecht (AGT): – Mes questions portent sur les subventions nationales. J'ai souvent du mal avec la logique de certaines instances, mais là, cela dépasse mon entendement. Je désire savoir pour quelle raison les instances fédérales ne peuvent participer financièrement qu'à un tracé qui dessert un quartier qui n'existe pas encore, Métamorphose, donc, et devrait un jour, si tout va bien, abriter un nombre hypothétique de X habitants. Et les instances fédérales ne peuvent pas participer à un projet concernant un quartier déjà construit, Bellevaux par exemple, qui abrite sauf erreur le même nombre X d'habitants, et qui, eux, attendent depuis vingt ou quarante ans.

Ensuite, une information nous vient: mais dans dix ans, ce sera possible! Alors si on ne l'a pas fait avant, il faut attendre cinquante ans? Quelle est la logique, là-dedans?

M. Philippe Jacquat (LE): – J'aimerais une confirmation concernant l'efficacité. On a parlé d'un trajet du bus de 23 minutes, bout à bout, en l'état actuel. Pour le tram, de 22 minutes. Etaient-ce bien les chiffres indiqués sur le *slide*? En revanche, avec le m3, on baissait de manière claire et nette à 14,5 minutes, si j'ai bien relevé. Donc il y a deux possibilités. Nous en avons une, qui est chère, mais efficace, l'autre qui est moins chère, mais dont l'efficacité peut être moindre, avec un gain de temps de transport vraiment médiocre. C'est dans l'amélioration du transport des personnes que va se jouer l'efficacité et l'attrait de ce moyen de transport. Donc nous avons un choix qui est une vraie solution potentielle, avec un coût non négligeable. Et un autre qui n'apporte pas grand-chose pour un coût qui sera alors beaucoup trop cher.

Le président: – Après cette dizaine de questions, je redonne la parole à la Municipalité. Il y aura encore plusieurs alternances puisque ma liste de demandes de parole est encore passablement longue.

M. Olivier Français, municipal, directeur des Travaux: – Des questions assez importantes ont été posées, je vais essayer d'y répondre le plus synthétiquement possible.

Un projet de bus haut niveau de service depuis la gare en passant par Beaulieu a-t-il été envisagé? Non. Nous avons trois gros problèmes, même si deux seront résolus dans le cadre de l'étape A, sur les carrefours de Cécil-Mercier, et celui de Chauderon-avenue d'Echallens. Le point bloquant, c'est l'avenue de Beaulieu, vu sa dimension. M. Bulliard y a fait allusion avec un autre exemple, mais nous avons un problème d'espace pour donner à ce bus la possibilité de monter. C'est ce qui avait d'ailleurs été démontré dans l'étude de M. Ribi. Donc ça n'avait pas été privilégié,

mais plutôt de monter sur la partie supérieure du plateau par un autre système, qui était le tram, voire le m2.

A propos du doublement du m3: pourquoi sommes-nous à l'est et pas à l'ouest? La première étude a été faite en partant de l'ouest. Il y aurait un léger déplacement du centre de gravité de la place de la gare, de quelques mètres, je vous rassure. On reste au niveau de la gare et non à celui du Musée cantonal des beaux-arts, qui est un client «marginal». Même si on prenait le musée, la distance serait de 220 mètres exactement. Un piéton qui sort d'une gare pour rejoindre une station de transports publics performants peut marcher 220 mètres. D'ailleurs tous nos calculs sont faits sur des distances à plat, normalement de 500 mètres, et quand on est en pente, de l'ordre de 300 mètres. Donc nous y sommes. Les transports publics recommandent aussi, à la sortie d'un train, avec un flux qui représente facilement 500 à 1000 personnes, de laisser les gens marcher un peu pour ne pas arriver d'un seul coup sur les transports publics. De ce côté, nous avons une réponse.

Il y a encore un autre problème, purement technique: quand on arrive sur la place de l'Europe et qu'on veut aller plus haut, sur Saint-Roch ou sur Chauderon, on rencontre des obstacles. Le premier, c'est le Flon. Mais ce n'est pas grave, on pourrait passer dessus. Ensuite, il faut passer dessus ou dessous le LEB et éventuellement dessus ou dessous le m2. C'est là que les mandataires sont arrivés avec une solution originale: arriver au niveau du LEB, du m2 et du m3. Mais au lieu de rouler à droite, comme dans le m2, le m3 pourrait rouler à gauche et les gens arriveraient au même niveau de quai. C'est une possibilité, on peut étudier bien sûr toutes les sous-variantes, parce qu'il peut naturellement y avoir des critiques. Mais si on prend les flux de trafic qui partent de la gare et s'il y a un problème de capacité entre ces deux stations, cela pourrait être une réponse. Peut-être pas la meilleure, mais c'en est une. Ainsi, on évite encore un autre point bloquant que sont les fondations du Grand-Pont. En mettant tout à l'est, on n'a plus que la problématique des fondations du Grand-Pont et on peut arriver tranquillement sur Chauderon. C'est géométrique, on peut prendre un peu de temps pour vous montrer toutes ces variantes et sous-variantes, qui ont été étudiées par les techniciens.

Y aura-t-il ou pas un tunnel dans le cas de l'acceptation du projet m3? Le syndic répondra directement.

A propos de la densification. Le plateau de la Blécherette, c'est 400'000 à 450'000 mètres carrés de plancher qui peuvent être mis à disposition. Au Vallon, il n'y a pas ces capacités. On peut rêver, on peut aussi songer à urbaniser complètement le Vallon jusqu'à la Sallaz. Vous avez accepté plusieurs PPA, dont deux en particulier, qui garantissent la forêt dans la vallée. D'ailleurs nous sortons d'une séance, qui a eu lieu pas plus tard qu'hier, dans laquelle nous parlions de l'espace végétal dans la ville, de pénétrantes végétales, et je nous vois mal revenir en arrière aujourd'hui pour cet espace. D'ailleurs, les discussions que nous avons pu avoir avec les habitants du Vallon, dans le cadre de la

démarche participative que nous avons lancée il y a six ou huit mois, montrent l'intérêt de ces derniers de conserver cet espace végétal.

Monsieur Ghelfi, oui, le métro a moins d'incidences sur les tuyaux. Ceux-ci se situent en moyenne entre 1,50 et 2,50 mètres de profondeur, sauf certains pour les eaux usées, qui sont des grands transits. Le métro passe dessous et le tracé – qui ne vous a pas été montré sur les *slides* – passe essentiellement sur la molasse. Il a donc très peu d'incidence sur les tuyaux de surface, à part, évidemment, au droit des stations, où le site est complètement revu. Il est aussi demandé que le tram n'ait aucun fluide dans son axe pour des questions d'entretien et de sécurité, en particulier par rapport au gaz, au chauffage à distance, voire à l'électricité.

Oui, il y a un plan d'accompagnement pour l'arrivée des axes forts, ce qu'on appelle le réseau 14, donc l'étape A. Il y aura une restructuration du réseau des transports publics. Quand le m3 ou l'autre système de transport sera mis en place, il s'appellera r18 ou r20. Les tl, en collaboration avec l'EPFL, ont modélisé cette restructuration et en ont tiré les conséquences. Cette étude est d'ailleurs dans le dossier technique du projet.

Le montage financier est complexe, vous avez raison, très complexe. Aujourd'hui, nous sommes en discussion avec le Canton, tant pour le projet du tram dans l'étape A que pour le financement pour les lignes à haut niveau de service... Je n'arrive jamais à le dire, je trouve incompréhensible. Appelons ça le réseau T avec les bus. Il faut faire un montage financier. Depuis très longtemps, je dis aux Communes et au Canton que toutes ces études vont générer des projets, pour lesquels il faudra trouver un financement. Comme par hasard, aujourd'hui certaines Communes découvrent qu'elles toucheront des participations financières très importantes pour la mobilité douce, qui a aussi fait l'objet d'un financement très conséquent de la part de l'Autorité fédérale dans la région de Lausanne à Morges. C'est un financement dont personne ne parle, mais ce sera quand même une amélioration sensible pour le réseau. Ici, on ne parle que des transports publics, mais on oublie complètement l'évolution de l'équipement de la mobilité douce. Et les Communes aujourd'hui réclament une participation financière du Canton assez conséquente, en particulier pour la voirie et les routes cantonales dans leur localité. Les Communes demandent même de revoir la loi cantonale et la redistribution financière qu'elle prévoit. C'est un vaste sujet et les Communes de Lausanne Région ont approché le Conseil d'Etat. Je vous donne déjà l'appréciation de ce dernier sur cette demande : c'était un peu froid.

M^{me} Knecht parle de la subvention nationale. Votre question est très pertinente et elle a été posée plusieurs fois à ce jour. Je vais tenter de vous répondre. Quand ce projet a été mis en œuvre, les Autorités fédérales ont rendu les agglomérations attentives au fait qu'elles devaient prendre une

responsabilité en termes d'aménagement du territoire. M. Rumley, à l'époque chef de l'Office, a clairement exprimé son inquiétude sur le développement du territoire helvétique. Il a dit, en substance : « Les villes centre, en particulier, doivent maintenant participer à cette croissance et ne pas avoir d'excroissance du bâti sur le paysage, sur la partie agricole et la partie végétale du territoire helvétique. » Il a demandé cet effort. Il a obtenu de la part de la Confédération et du Département des finances en particulier, ainsi que du département de M. Leuenberger, l'OfROU et l'OFT, la volonté de trouver des solutions dans les villes, sous condition qu'elles apportent une réponse à la densification. C'est vrai que la priorité porte davantage sur les projets futurs que sur les compléments d'équipement dans les villes, puisque c'était de leur responsabilité première d'anticiper ce développement. Donc on pense plus au futur qu'au passé. Cela n'empêche pas que demain, quoi qu'il arrive, toutes les villes qui ont des déficits de transports publics sur certaines portions de leur territoire, devront en assumer la responsabilité et améliorer sensiblement le tout.

Monsieur Jacquat, vous avez très justement lu les chiffres, les 22 et 23 minutes, et l'interprétation des 14 minutes indiquées sur le tableau. Je rappelle ce qu'a dit M. Eturnaud : c'est une étude réalisée par un institut de l'EPFL. Tout peut être critiqué, mais ce sont des personnes extérieures à toute attache partisane.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Certaines questions n'ont pas été traitées...

D'abord, s'il y a le m3, il n'y aura pas de tunnel sous Saint-François. Tout ce débat, rue Centrale, tunnel de Saint-François, est gelé jusqu'aux années 2020. Et je ne sais pas ce que dans quinze ans les gens feront, parce que ce ne sera plus moi. C'est sûr. (*Exclamations. Rires.*)

Ensuite, Bellevaux : s'il y avait un subventionnement fédéral, à l'aune de ce que je vous ai dit, avec Fr. 73 millions sur Renens, Fr. 56 millions sur la Blécherette, on serait dans l'ordre de grandeur de Fr. 20 à 30 millions. Même s'il n'y a pas de financement fédéral dans les années 2020, est-ce que ce chiffre est déterminant pour le Canton et les Communes ? J'ai tendance à penser que non. Mais tant qu'il y a les subventions fédérales, les autres projets sont évidemment prioritaires. Je peux comprendre votre étonnement, Madame Knecht, mais ça correspond à la réalité de la loi telle qu'elle existe.

Le plan des bus m3 n'est évidemment pas encore fait. On peut être à peu près certain que la partie de la ligne N° 1 qui couvre Casernes et Blécherette n'existera plus. Quelles seront les restructurations pour l'horaire 2021, puisque c'est à peu près de cela qu'on parle ? Je ne peux évidemment pas vous le dire aujourd'hui. Mais nous avons toujours fait attention au cours du temps à ce que ce ne soit pas péjorant pour les citoyens. Même si nous avons dû rattraper un ou deux petits problèmes.

Les sous de l'agglomération, M. Français en a parlé. Aujourd'hui, tout ce qui est voirie, c'est les Communes avec l'aide fédérale; tout ce qui est axes forts de transports publics, c'est-à-dire – même si ce n'est pas subventionné fédéralement – l'achat du tram, de l'axe des voies, du dépôt, du m3, c'est 70% le Canton et 30% les Communes du bassin de l'agglomération Lausanne-Echallens-Oron. C'est la loi actuelle. Et tout ce qui est mobilité douce, c'est les Communes et la Confédération. Soit le Canton change les règles, soit il essaie de demander encore plus aux Communes. L'hypothèse – vous le savez, c'est pour ça que nous l'avons évoqué – n'est pas complètement égale à zéro, qu'en cas de passage du tram à un m3 plus cher, le Canton demande une participation supplémentaire de la Ville pour réaliser le projet. Ce sont des hypothèses à vérifier dans le futur.

Le président: – Il est 20 h 25. J'avais fantasmé que nous pourrions terminer ce débat à 20 h. J'ai encore cinq demandes de parole. Je vous propose que nous prenions la pause, puis que nous reprenions avec les urgences. Nous en avons quatre à traiter. Je suggère que nous reprenions cette discussion après les urgences. (*Intervention du syndic hors micro, incompréhensible.*) Seulement en présence de la Municipalité, mais je crois qu'elle peut faire face.

Je vous invite donc à passer à la collation, ainsi que ceux de nos invités qui auront eu la patience de rester.

Nous reprenons à 20 h 45.

La séance est levée à 20 h 15.

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

