

Bulletin du Conseil communal

N° 3



Lausanne

Séance du 13 septembre 2011 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 13 septembre 2011, à 18 h et à 20 h 30

3^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 13 septembre 2011, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M. Claude-Alain Voiblet, président

Sommaire

Deuxième partie	221
Réponse à une motion et quatre postulats concernant la Direction des travaux	
Rapport-préavis N° 2010/32 du 14 juillet 2010	221
Rapport.....	229
Discussion	232
Postulat de M. Jean-Charles Bettens : « Pour une amélioration de la circulation des transports publics à l'avenue du Théâtre »	
Développement photocopié.....	242
Discussion	242
Postulat de M. Mathieu Blanc et consorts : « Ecologique, économique et social : encourageons le <i>boat sharing</i> ! »	
Développement photocopié.....	243
Discussion	243
Interpellation urgente de M^{me} Françoise Longchamp : « Cambriolages et arnaques en hausse »	
Développement photocopié.....	244
Discussion	245
Interpellation urgente de M. Jean-Michel Dolivo : « Que compte faire la Municipalité pour assurer le bon fonctionnement de la Station d'épuration des eaux de Lausanne (STEP) ainsi que pour améliorer la protection de la santé et les conditions de travail du personnel de la STEP ? »	
Développement photocopié.....	254
Discussion	255

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{me} et MM. Benoît Biéler, Claude Bonnard, Cédric Fracheboud, Sébastien Guex, Philippe Jacquat, Christiane Jaquet-Berger, Fabrice Moscheni, Florian Ruf, Julien Sansonnens, Marlène Voutat.

Membres absents non excusés : M^{mes} et MM. Nicole Graber, Gilles Meystre, Laurent Rebeaud, Sandrine Schlienger.

Membres présents 86

Membres absents excusés 10

Membres absents non excusés 4

Effectif actuel 100

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

Réponse à une motion et quatre postulats concernant la Direction des travaux

Rapport-préavis N° 2010/32 du 14 juillet 2010

Direction des travaux

1. Objet du préavis

Comme elle l'a déjà fait à plusieurs reprises, la Municipalité a rassemblé, dans le présent rapport-préavis, ses réponses à plusieurs initiatives de conseillers communaux portant sur des objets divers mais partageant les caractéristiques communes, à ses yeux, d'être liés à la mobilité et de pouvoir être traités de manière relativement succincte.

2. Table des matières

[Supprimée]

3. Motion de M^{me} Magali Zuercher « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons »

Postulat de M. Jean-Charles Bettens « Pour un transfert du parking deux-roues de la place Pépinet à la rue Pépinet »

3.1 Rappel de la motion et du postulat

La Municipalité répond conjointement à la motion de M^{me} Zuercher et au postulat de M. Bettens car leurs propositions traitent de l'aménagement de la rue Pépinet avec comme objectif principal son intégration dans le réseau des zones piétonnes.

Le 3 octobre 2006, M^{me} Magali Zuercher déposait au Conseil communal une motion intitulée « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons ». En sa séance du 11 décembre 2007, le Conseil communal décidait de renvoyer cette motion à la Municipalité pour étude et rapport. La motionnaire désire l'amélioration de la situation de la rue Pépinet en la réaménageant en zone piétonne et en créant une liaison cyclable entre la rue Centrale et la place St-François.

Pour sa part, M. Jean-Charles Bettens a déposé, le 2 mars 2010, un postulat demandant la création d'environ 80 places deux-roues pour compenser les 46 places supprimées à la place Pépinet et le réaménagement en zone piétonne de la rue Pépinet. Lors de sa séance du 16 mars 2010, votre Conseil l'a pris en considération et renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport.

Il convient de rappeler qu'outre ces deux initiatives, une motion de M^{me} Géraldine Savary du 7 mai 2002 concernant le « réaménagement de la rue Centrale » demandait la fermeture de la rue Pépinet au trafic motorisé pour en faire un espace piétonnier convivial.

Dans sa réponse à M^{me} Savary, du 13 novembre 2003, la Municipalité proposait pour la rue Pépinet de limiter le trafic individuel motorisé et de maintenir les 25 places de parc. Au débouché avec la rue Centrale, la suppression du tourner à gauche était retenue afin de diminuer les conflits entre usagers dans le carrefour.

La Municipalité est bien consciente que depuis 2003, le quartier a évolué avec l'ouverture des « Portes St-François », l'arrivée du métro m2 et le réaménagement de la place de l'Europe et de la rue Centrale. Ces éléments et la fin des études des avant-projets relatifs aux Axes forts de transports publics urbains (AFTPU)¹ permettent dès lors de se reposer la question relative au maintien du trafic individuel motorisé à la rue Pépinet.

3.2 Réponse de la Municipalité

Un groupe de travail composé de représentants des services techniques concernés de la Direction des travaux s'est donné pour mission d'examiner les propositions de M^{me} Zuercher et de M. Bettens.

Dans ses réflexions, le groupe de travail s'est appuyé sur les principales données suivantes :

- les données et objectifs du Plan directeur communal ;
- la politique des déplacements planifiée dans le cadre du projet des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) ;
- les ordonnances fédérales en matière de signalisation et de circulation routière ;
- les résultats des comptages de trafic.

Le Plan directeur communal (PDC), dans son volet déplacements, adopté en septembre 1995 par le Conseil communal, a défini une hiérarchisation du réseau routier permettant une classification des différents axes selon leur fonction dans le trafic routier (réseau principal, réseau de distribution et réseau modéré). La rue Pépinet fait partie du réseau modéré.

L'étude menée en 2002 à la suite du dépôt de la motion de M^{me} Savary, avait montré que le trafic journalier moyen était d'environ 2000 véhicules à la rue Pépinet. Cette fréquentation est faible comparativement à la charge de trafic quotidienne à la rue Centrale, qui est d'environ 16 000 véhicules. Les conséquences au niveau trafic d'une fermeture de la rue Pépinet, unique liaison directe entre le plateau de St-François et le niveau inférieur de la rue Centrale, seraient limitées en regard de ces chiffres et les perturbations devraient rester mineures.

L'amélioration des conditions de progression des transports publics dans le cadre des AFTPU passera par la fermeture au trafic individuel de la rue des Terreaux, du Grand-Pont, de la rue de Genève entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe. Ces fermetures auront des conséquences importantes sur la circulation au centre-ville, y compris dans le périmètre de la rue Pépinet.

Les études AFTPU en cours montrent que la fermeture au trafic de la rue Pépinet est compatible, voire nécessaire en vue du réaménagement futur de la rue Centrale et de la place St-François. Ce réaménagement est par ailleurs conforme à la volonté municipale de développer les zones piétonnes au centre-ville. La transformation de la rue Pépinet en zone piétonne aura pour conséquence la suppression de 25 places de parc payantes, le maintien des accès de livraison et l'amélioration du confort des piétons, notamment aux deux extrémités de cet axe par la suppression des zones de conflit avec les automobilistes.

¹ Projet dont le rapport-préavis devrait être présenté au Conseil communal à l'automne 2010.

S'agissant de la proposition de M^{me} Zuercher d'une nouvelle liaison cyclable entre la rue Centrale et la place St-François par la rue Pépinet, la Municipalité relève que la mixité deux-roues piétons est possible dans des zones piétonnes et que cette proposition pourrait être retenue si sa compatibilité avec le projet AFTPU à la place St-François est confirmée.

En ce qui concerne le postulat de M. Bettens et la suppression du stationnement deux-roues à la place Pépinet, la Municipalité a déjà répondu à cet objet dans le cadre de sa réponse à l'interpellation ordinaire de M. Rossi et de M^{me} Mayor « Deux-roues motorisés : quelle politique de stationnement la Municipalité suit-elle ? Exemple de la place Pépinet ». En résumé, la présence d'un parking deux-roues motorisé dans une zone piétonne est source de conflits entre usagers motocyclistes et les piétons comme l'a démontré l'exemple de la place Pépinet. Suite à diverses observations réalisées ces dernières années, la Municipalité a décidé de ne plus autoriser du stationnement deux-roues motorisés dans une zone piétonne. Pour rappel, au niveau du bilan du stationnement deux-roues, dans ce secteur, il est prévu de créer 31 cases deux-roues à la place Centrale sachant que 24 cases supplémentaires ont déjà été créées à la rue du Grand-Chêne pour compenser la perte des 46 cases deux-roues de la place Pépinet. Au vu de ce qui précède, la Municipalité renonce à créer des places de parc deux-roues à la rue Pépinet.

4. Postulat de M. Guy Gaudard - Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson

4.1 Rappel du postulat

Le 1^{er} juillet 2008, M. Gaudard déposait au Conseil communal un postulat intitulé « Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson » demandant que les mesures de modération de trafic prises à Vers-chez-les-Blanc soient prolongées dans toute la traversée de Montblesson. Concrètement, il demandait la réalisation des mesures suivantes :

- Instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le territoire de Montblesson ;
- Construction de ralentisseurs « gendarmes couchés » utilisables comme passages pour piétons (aux sorties gauche et droite de chaque groupe de villas) ;
- Aménagement de ronds-points aux intersections majeures de la route principale ;
- Création d'un trottoir ou de zones de stationnement sur le côté droit « montée » du village, la densité de villas de ce côté étant de plus du double de celle de gauche.

Le postulant précisait par ailleurs que le comité de la Société de développement des Râpes, soucieuse d'assurer une sécurité optimale aux habitants et enfants de Montblesson, soutenait sa démarche.

Lors de sa séance du 7 octobre 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

4.2 Réponse de la Municipalité

Il convient de rappeler, en préambule que, depuis l'introduction du Plan directeur communal (PDC) en 1996, la Municipalité poursuit l'objectif de réduction des nuisances dues au trafic individuel motorisé dans les quartiers d'habitation. Grâce à la généralisation des zones 30 km/h, elle a permis d'améliorer globalement la sécurité de l'ensemble des usagers dans les secteurs sensibles. A cet égard, elle rappelle qu'un audit sur les zones 30 km/h a été réalisé au sein de la Direction des travaux et que les résultats de cette analyse montrent que les aménagements liés aux zones 30 km/h doivent être uniformisés sur le territoire communal. Il s'agit essentiellement de généraliser le principe de la priorité de droite et de supprimer les passages piétons, à l'exception de rares cas, autorisés par la législation fédérale. Il convient de rappeler que la Municipalité est tenue de se conformer aux ordonnances fédérales. Il convient également de rappeler qu'en dehors des zones 30, il existe d'autres outils à disposition (seuils, changement de revêtement, chicanes, etc.) permettant d'abaisser la vitesse sur le réseau de desserte et de tranquilliser des quartiers à l'instar de ce qui a été réalisé à l'avenue de Cour, à la rue Centrale, au chemin de Rovéréaz

ou à l'avenue du Mont-d'Or où des aménagements de modération ont permis d'atteindre les mêmes objectifs sans recourir à l'instauration d'une zone 30. La présence d'une ligne de transport public est souvent un élément prépondérant dans les choix d'aménagement et les contraintes liées à l'exploitation d'une ligne de bus sont souvent antagonistes avec les moyens à disposition pour modérer la vitesse.

Ceci étant, la Municipalité répond comme suit aux demandes du postulant :

4.2.1 Instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le territoire de Montblesson

Classée en réseau principal B, la route du Jorat est située entre la route d'Oron (entrée de ville) et la localité Vers-Chez-les-Blanc. Des aménagements de modération du trafic ont été réalisés en 2009 sur le tronçon de cette route compris entre la route d'Oron et la route d'Epalinges. Une succession de seuils (gendarmes couchés) limitent dorénavant physiquement la vitesse. Avant la construction des seuils, la vitesse V85, c'est-à-dire la vitesse respectée par 85 % des automobilistes, s'élevait à 56 km/h dans le sens de la descente et à 53 km/h à la montée. Le volume de trafic, en mai 2007, était d'environ 2200 véhicules par jour (vhc/j) en section. Après la construction des seuils, la vitesse V85 a été fortement abaissée et se situe à 41 km/h dans les deux sens pour un volume de trafic toujours stable à environ 2200 vhc/j en section. La ligne centrale a laissé la place à une bande cyclable à la montée, participant à la modération de vitesse par un resserrement visuel de la largeur de la voirie, en faisant de la place à la mobilité douce.

Le deuxième tronçon concerne la partie entre l'école de Montblesson jusqu'au panneau d'entrée de localité de Montblesson. Des mesures de vitesses et de comptage trafic, effectués sur une durée de 24 h en novembre 2009, ont montré que quelque 2300 vhc/j empruntent ce tronçon de route, avec une vitesse moyenne d'environ 48 km/h. Le V85 (vitesse respectée par 85 % des véhicules mesurés), qui est généralement admis comme indicateur de référence dans les analyses de vitesse, est de l'ordre de 55 km/h. La limitation de la vitesse légale étant de 50 km/h, l'objectif de modération des vitesses sur ce tronçon est justifié compte tenu de la configuration des lieux.

Actuellement, la route du Jorat est classée en réseau principal B, selon le Plan directeur communal de 1995. D'après les recommandations, il n'est pas envisageable de mettre en place une zone 30 km/h sur ce tronçon. En effet, ce type de mesure est recommandé pour le réseau de desserte. Dès lors, il y a lieu de trouver d'autres mesures que l'instauration d'une zone 30 pour tranquilliser le trafic.

4.2.2 Construction de ralentisseurs « gendarmes couchés » utilisables comme passage pour piétons (aux sorties gauche et droite de chaque groupe de villas)

La partie inférieure réaménagée en 2009 est pourvue d'une succession de seuils (gendarmes couchés). Quant à la partie supérieure, deux variantes ont été étudiées. Une première avec des seuils, une deuxième avec des chicanes. Du fait que les Transports publics lausannois (tl) empruntent cette rue, la création de seuils entrave la progression des bus, augmente l'usure des véhicules et gêne le confort des passagers. La variante avec des seuils a donc été écartée sur cette section. Le projet tel qu'il est étudié actuellement prévoit la mise en place d'une alternance de chicanes avec croisement à vue. Ce dispositif sera accompagné de la suppression de la ligne médiane et de la création d'une bande cyclable à la montée, permettant la réduction visuelle de la largeur de la voirie. Cet aménagement, avant d'être confirmé définitivement, fera l'objet d'un essai durant l'été 2010 par la pose d'éléments amovibles.

Ce tronçon de la route du Jorat possède un trottoir du côté droit en montant. Ce trottoir devrait être prolongé vers les nouveaux bâtiments en construction pour assurer la continuité des cheminements piétonniers, le passage piétons existant permettant de marquer la traversée vers les sentiers de la zone forêt. A ce titre, il est intéressant de rappeler que le balisage d'un passage piétons rend « hors la loi » toutes les personnes

traversant à moins de 50 mètres de celui-ci. Pour rappel, la loi sur la circulation routière précise que « les piétons utiliseront les passages pour piétons ainsi que les passages aménagés au-dessus ou au-dessous de la chaussée qui se trouvent à une distance de moins de 50 mètres » (LCR, art. 49, al. 2). A moins de faire des passages piétons au droit de chaque débouché privé, ce qui n'est pas réaliste, il n'est pas opportun de baliser d'autres passages piétons permettant de relier le trottoir est aux propriétés privées situées à l'ouest de l'artère, notamment en raison du risque d'incitation pour les habitants situés à moins de 50 mètres d'un passage pour piétons à traverser illégalement la chaussée.

4.2.3 Aménagements de ronds points aux intersections majeures de la route principale

La création d'un giratoire a pour effet de mettre au même niveau hiérarchique toutes les voies qui y sont connectées. Si ce type d'aménagement s'avère modérateur sur le plan de la vitesse, sa gestion a par contre tendance à fluidifier le trafic de manière uniforme, sans laisser la possibilité de contrôler certains mouvements de manière volontariste. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, la mise en place de giratoires aux intersections majeures d'une route principale, comme aux carrefours entre la route du Jorat et la route d'Epalinges, et la route du Jorat et la route d'Oron, pourrait paradoxalement engendrer une élévation du trafic sur certains mouvements. Par contre, les mesures prises en 2009 et qui seront entreprises en 2010 contribueront, elles, à la modération de vitesse et du trafic sur les deux axes susmentionnés de la route du Jorat.

4.2.4 Création d'un trottoir ou zones de stationnement sur le côté droit « montée » du village

Actuellement, la densité de villas sur le côté droit « montée » du village est plus du double que celle du côté gauche. La route du Jorat se densifiant, la réflexion porte sur la sécurisation des cheminements piétonniers et des itinéraires cyclables.

4.2.4.1 Sur la partie inférieure (de la route d'Oron à la route d'Epalinges)

La réalisation d'un trottoir supplémentaire demanderait un gabarit minimum de 2 mètres (entretien, déneigement). La largeur totale de la chaussée est aujourd'hui de 7,2 mètres. La chaussée est composée d'un trottoir de 1,5 mètre sur la partie gauche en montant et de 5,7 mètres pour la voirie restante. Selon les normes VSS, dans un régime de double sens, même limité à une vitesse de projet de 30 km/ par exemple, le gabarit minimum de la voirie pour permettre le croisement d'un camion et d'une voiture doit être encore de 5,5 mètres. L'emprise disponible sur le domaine public étant très limitée, la création d'un deuxième trottoir n'est pas possible sans une cession de terrains privés. C'est la raison pour laquelle elle a été écartée pour l'instant.

La route du Jorat reste un itinéraire vélo inscrit au Plan directeur communal. Le balisage d'une bande cyclable permet de sécuriser les cyclistes, notamment à la montée. Si les normes autorisent le franchissement ponctuel des bandes cyclables, celle-ci permettra de réduire visuellement la largeur de la chaussée et contribue ainsi à la réduction des vitesses.

4.2.4.2 Sur la partie supérieure (de la route d'Epalinges à la route du Vieux-Chalet)

L'aménagement de la voirie se fera en cohérence avec la partie inférieure. L'itinéraire cyclable inscrit au Plan directeur communal sera pris en compte en créant une bande cyclable à la montée. Pour les mêmes raisons que précédemment, il n'est pas possible de créer un trottoir supplémentaire.

5. Postulat de M. Thavathurai Kugathanan demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux

5.1 Rappel du postulat

Le 11 décembre 2007, M. Thavathurai Kugathanan déposait au Conseil communal un postulat demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux. Lors de sa

séance du 10 décembre 2008, le Conseil communal décidait de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

Dans son postulat, M. Thavathurai demande que la Ville de Lausanne prenne les mesures nécessaires afin de créer un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux, au niveau du passage des Jumelles. Il justifie notamment sa demande par l'accident mortel survenu à cet endroit en octobre 2007, impliquant un bus et un piéton.

5.2 Réponse de la Municipalité

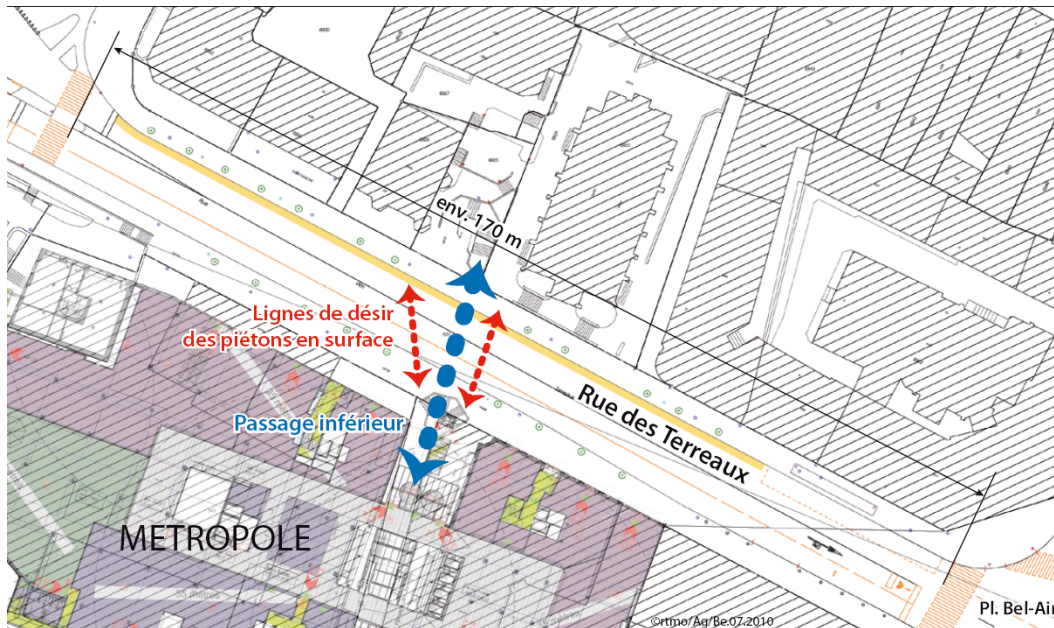
Il convient de rappeler, en préambule, que durant toutes les étapes de planification qui ont amené à la rénovation et à la transformation du bâtiment Métropole 2000, la Municipalité, consciente de la nécessité d'une liaison publique importante en traversée au centre de la rue des Terreaux, a toujours défendu l'exigence d'une servitude publique forte, sûre et confortable par le passage des Jumelles. En effet, tant au niveau de l'établissement du Plan partiel d'affectation (PPA), qui a fait l'objet d'un préavis ad hoc (préavis n° 2006/53), que lors l'attribution du permis de construire ou de l'établissement des conventions de vente entre les propriétaires concernés (dont la Commune), le passage public à pied au moyen d'escaliers, en grande partie mécaniques, a toujours été mentionné comme une contrainte particulière.

Par ailleurs, il est important de relever que dans le cadre des études des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) liées au projet du Plan d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), étape A (2011-2014), un axe fort de trolleybus passant par l'axe Chauderon-Terreaux-St-François est aujourd'hui à l'étude. Le dossier d'avant-projet a été déposé à Berne à la fin de l'année 2009. Dans ce cadre, la Municipalité a clairement pris position en faveur de la fermeture à la circulation automobile individuelle de l'axe Terreaux-Grand-Pont. De plus, dans la liste des projets connexes à prendre en compte, elle s'est prononcée pour une amélioration des liaisons transversales piétonnes, dont celle liée au présent postulat.

Aujourd'hui, la rue des Terreaux fait partie du réseau de distribution modéré et elle est empruntée par quelque 16 000 véhicules par jour, comprenant notamment 5 lignes de bus. Des comptages de piétons traversant en surface la rue des Terreaux ont été effectués principalement durant la période des travaux de rénovation du bâtiment Métropole 2000, période durant laquelle le passage public des Jumelles était temporairement fermé en direction de la rue de Genève. Quelque 1740 piétons ont été dénombrés, le jour des comptages, sur une période de dix heures, entre 8 h et 18 h.

Depuis le mois de novembre 2009, le passage des Jumelles, entièrement rénové et bénéficiant d'escaliers mécanisés, a été ouvert au public et reste accessible 24 h sur 24. De plus, dans le cadre de la rénovation du bâtiment, les deux entrées au centre commercial ont été regroupées en une unique entrée située au droit du passage des Jumelles, concentrant ainsi à cet endroit les flux piétonniers.

Au mois d'avril 2010, des comptages ont été à nouveau réalisés dans le but d'évaluer l'évolution du nombre des traversées en surface suite à la réouverture du passage inférieur des Jumelles. Sur une période de deux heures, 15 h à 17 h, ce sont quelque 590 traversées qui ont été dénombrées. Comparativement, de 15 h à 17 h en mai 2009, 740 passages avaient été mesurés. Cela signifie une diminution de l'ordre de 20 % des traversées en surface depuis la réouverture du nouveau passage.



La convention assurant la servitude de passage public 24 h sur 24 est soumise à des réserves, notamment au cas où des mesures de police nécessiteraient une fermeture nocturne du passage pour des raisons de sécurité publique. Aujourd'hui, il est heureux de constater, selon les observations faites par les représentants tant de la brigade Police Secours que du poste de police de quartier (Flon), que les conditions d'usage la nuit sont satisfaisantes.

Du point de vue de la sécurité routière, il est certain aujourd'hui que le conflit véhicules-piétons, tant par le nombre de piétons empruntant cet itinéraire que par les conditions de trafic (nombre de voies de circulation, importance du trafic individuel et collectif), associées parfois aux incivilités des piétons et à des comportements inappropriés, justifierait la nécessité de prendre des mesures pour assurer la sécurité de ces passages. En effet, selon l'application stricte des normes VSS (normes des professionnels de la route) relatives à l'étude des traversées piétonnières, les conditions rencontrées en termes de flux de trafic routier et piétonnier font entrer ce passage dans la catégorie des traversées à aménager avec l'équipement d'une régulation lumineuse.

Dès lors, si l'on devait aujourd'hui faire abstraction des grands projets Axes forts précités, un projet de nouvelle traversée piétonnière, régulée par des feux et coordonnée avec le passage des bus et les installations existantes devrait être planifié. Toutefois, l'investissement à consentir, de l'ordre de 150 000 francs, est jugé disproportionné compte tenu des grands changements qui vont survenir en terme d'exploitation de l'axe Chauderon-St-François et qui sont attendus d'ici 2014 au plus tard.

En résumé, il convient de retenir les éléments suivants :

- les traversées des piétons en surface au droit de l'entrée du Métropole 2000 et du passage des Jumelles sont importantes et correspondent à un usage des piétons qu'il s'agit de prendre en compte ;
- à court terme, la gestion des déplacements motorisés sur l'axe Chauderon-St-François va connaître des bouleversements significatifs avec la fermeture de cette liaison au trafic individuel motorisé ; de nouvelles possibilités de prise en considération des déplacements piétonniers en surface sont offertes ;
- la mise en place d'une solution provisoire à court terme par l'installation d'une signalisation lumineuse engendrerait un investissement disproportionné.

Au final, la Municipalité propose de donner suite à l'objectif du postulat visant à prendre en compte ce flux piétonnier par la confirmation de cet objectif. En conséquence, elle insistera auprès des mandataires et des services concernés pour qu'une attention toute particulière soit réservée au traitement de ce point dans le cadre des études finalisant les projets en cours.

6. Postulat de M^{me} Andrea Eggli demandant du stationnement pour vélos sur l'axe Chauderon-Bel-Air-Saint-François

6.1 Rappel du postulat

Le 6 mai 2008, M^{me} Andrea Eggli déposait au Conseil communal une motion demandant à la Municipalité d'installer rapidement des places de stationnement deux-roues équipées d'arceaux pour vélos sur l'axe Chauderon-Bel-Air-St-François.

Dans sa motion, M^{me} Eggli soulignait le fait que dans le cadre du PPA concernant les terrains compris entre la rue des Terreaux (parcelle n° 549) et la rue de Genève (parcelle n° 540), le PGA n'était pas respecté en ce qui concerne les places de stationnement pour les vélos. Elle constatait également l'augmentation régulière du nombre de vélos en ville et le manque de places de stationnement près des lieux les plus fréquentés.

Lors de sa séance du 20 mai 2008, le Conseil communal décidait de renvoyer la motion en commission. Lors de la séance de commission du 10 septembre 2008 traitant de cet objet, M^{me} Eggli a décidé de transformer cette motion en postulat. Le 24 mars 2009, le Conseil communal a décidé de prendre ce postulat en considération et de le renvoyer à la Municipalité pour étude et rapport.

6.2 Réponse de la Municipalité

La Municipalité est consciente de la nécessité d'aménager des aires de stationnement sécurisées pour vélos sur le domaine public. Elle est attentive au fait que le stationnement des vélos nécessite des mesures particulières afin de limiter les risques de vols et de dégradations. Elle rappelle qu'un montant spécifique a été attribué à cette mesure dans le cadre du préavis 2004/55 « Promotion du vélo à Lausanne ». Concrètement, à ce jour, ce sont quelque 450 places supplémentaires qui ont été créées pour les vélos depuis 2006 (équipées de supports spécifiques). L'offre en stationnement pour les vélos est ainsi passée de 300 places à fin 2005 à quelque 750 places à fin 2009 pour l'ensemble du territoire communal. A cela s'ajoute quelque 200 arceaux pour vélos installés sur des places deux-roues existantes pour permettre d'y sécuriser les vélos. Des efforts particuliers ont été réalisés dans le secteur de la Gare CFF ainsi qu'aux abords des stations du métro m2.

En ce qui concerne spécifiquement l'axe Chauderon-Bel-Air-St-François, les contraintes locales importantes (flux piétonniers, livraisons, accès privés) n'ont pas permis d'améliorer sensiblement l'offre dans ce secteur. Toutefois les dispositifs de stationnement pour vélos suivants y ont été ajoutés ou sont actuellement à l'étude :

- un support pour vélos de 8 places a été posé sous le bâtiment communal de Chauderon 7 ;
- trois arceaux pour vélos ont été ajoutés au bas de la rue du Petit-Rocher (place Chauderon) ;
- un emplacement avait été planifié en collaboration avec le propriétaire du bâtiment Métropole pour ajouter un support pour vélos à proximité immédiate du centre commercial. Malheureusement cette proposition a dû être abandonnée en raison des craintes émises par les tl au sujet des risques de conflits entre les bus et les vélos. En contrepartie, un support pour vélos sera mis en place du côté nord de la rue des Terreaux ;
- des emplacements supplémentaires dans le secteur de Chauderon et Bel-Air pourraient être envisagés sous réserve des analyses de détail.

Il convient également de mentionner l'étude en cours au sein du Service des routes et de la mobilité concernant le stationnement deux-roues au centre-ville. Cette étude vise à évaluer les secteurs les plus critiques en termes de stationnement deux-roues et vélos de l'hyper-centre. L'offre a été recensée et l'occupation a fait l'objet de plusieurs relevés au cours du printemps 2010. Cette étude permettra de définir les priorités en termes d'amélioration de l'offre de stationnement deux-roues et vélos à moyenne échéance.

Enfin, il est important de rappeler que dans le cadre des études des Axes forts de transports publics urbains (AFTPU) liées au projet du Plan d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM), l'axe Chauderon-Terreux-St-François sera entièrement réaménagé. La question de l'amélioration du stationnement pour les vélos sera prise en compte, en particulier près des interfaces importantes de transports publics. Il est notamment prévu de revoir l'aménagement de surface des places Chauderon, Bel-Air et St-François, ce qui offrira une opportunité nouvelle pour adapter l'offre en stationnement vélos aux besoins dans ce secteur.

En résumé, la Municipalité est consciente des besoins accrus en stationnement pour vélos dans le secteur Chauderon-Bel-Air-St-François. Elle est disposée à améliorer ponctuellement la situation à court terme par des mesures légères telles que celles décrites ci-dessus, ceci dans l'attente de projets plus importants à intégrer dans le cadre des réflexions liées aux Axes forts de transports publics urbains (AFTPU). Elle rappellera la problématique du stationnement pour vélos aux mandataires et acteurs concernés par les projets de réaménagement de l'axe Chauderon-Bel-Air-St-François.

7. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, monsieur le président, mesdames et messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2010/32 de la Municipalité, du 14 juillet 2010;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

- 1 D'adopter le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de M^{me} Magali Zuercher « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons », et au postulat de M. Jean-Charles Bettens « Pour un transfert du parking deux-roues de la place Pépinet à la rue Pépinet »,
- 2 d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Guy Gaudard « Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson »,
- 3 d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Thavathurai Kugathasan demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreux,
- 4 d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M^{me} Andrea Egli « Les vélos se parquent aussi ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Philippe Meystre*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Yvan Salzmänn (Soc.), rapporteur, Eddy Ansermet (LE), Jean-Charles Bettens (Soc.), Benoît Biéler (Les Verts), Guy Gaudard (LE),

Nicole Grin (LE), Isabelle Mayor (Les Verts), Esther Saugeon (UDC), Myriam Tétaz (AGT), Magali Zuercher (Soc.).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport polycopié de M. Yvan Salzmann (Soc.), rapporteur :

Votre commission, qui a siégé une séance (mardi 2 novembre 2010), est composée de M^{mes} et MM. Claude Nicole Grin (en remplacement de M. Matthieu Blanc), Isabelle Mayor, Esther Saugeon, Myriam Tétaz, Magali Zuercher, Eddy Ansermet (en remplacement de M^{me} Graziella Schaller), Jean-Charles Bettens, Benoît Biéler, Guy Gaudard et du rapporteur soussigné.

M. Olivier Français, directeur des Travaux, représente la Municipalité. Il est accompagné de MM. Laurent Duteil et Miguel Oro, chefs de section au Service des routes et de la mobilité, et de M. Patrick Jacomino, adjoint au chef de service, que la commission remercie pour l'excellente tenue des notes de séance.

Après la traditionnelle présentation des collaborateurs de la Municipalité, le directeur des travaux procède à un bref exposé du contexte et des réponses municipales à la motion et aux postulats examinés. Puis le débat s'ouvre sur le premier sujet traité, la réponse à la motion de M^{me} Magali Zuercher et au postulat de M. Jean-Charles Bettens.

La motionnaire se déclare insatisfaite de la réponse municipale, qui ne donne aucun engagement concret, ni calendrier, ni financement. Elle invite dès lors les membres de la commission à la refuser. Une commissaire soutient la restitution de la rue Pépinet aux piétons tout en s'opposant fermement à une mixité « vélos/piétons » pour des raisons de conflits entre piétons et cyclistes. Un commissaire se fait l'écho de l'appréhension de commerçants qui craignent la fermeture de la rue à la circulation et la suppression des places de parc existantes à proximité immédiate de leur commerce. L'auteur du postulat est quant à lui satisfait du projet de fermeture de la rue à la circulation automobile tout en regrettant que la Municipalité renonce à aménager le trottoir gauche descendant en zone de stationnement pour les véhicules deux-roues. Des commissaires sont quant à eux favorables au parcage des seuls vélos, mais s'opposent fermement à celui de véhicules motorisés à deux roues. La motionnaire précise qu'elle ne partage pas les craintes de mixité piétons/cyclistes et rappelle qu'elle prévoit la circulation des vélos dans le sens de la montée uniquement.

Le directeur des Travaux relève certaines contradictions dans la diversité des demandes. Il ne peut pas solliciter des crédits sans ligne directrice claire du Conseil communal. Un débat politique doit être mené sur la présence et le comportement des cyclistes dans les zones piétonnes. Quant au stationnement des véhicules deux-roues, motorisés ou non, dans ces zones, la Municipalité n'y est pas favorable. Un parking pour deux-roues se conçoit en bordure de la zone piétonne, mais pas à l'intérieur. Le débat demandé devrait apporter les précisions nécessaires à la mise en œuvre des mesures adéquates pour la rue Pépinet par la Direction des travaux. La fermeture de cette rue à la circulation automobile sera par ailleurs facilitée par la mise en œuvre des mesures liées aux Axes forts (notamment la valorisation des transports publics).

Un commissaire propose alors un amendement visant à modifier la conclusion N° 1 pour séparer la réponse à la motion de la réponse au postulat (point 1 motion Zuercher, point 1 bis postulat Bettens).

Cette proposition d'amendement est adoptée par 8 voix contre 1 et 1 abstention.

Au vote, la commission rejette la réponse à la motion de Magali Zuercher (point 1) par 8 voix et 2 abstentions et accepte la réponse au postulat de Jean-Charles Bettens (point 1 bis) par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

La discussion passe alors à l'examen de la réponse municipale au postulat déposé par M. Guy Gaudard, « Pour une qualité de vie conviviale à Montblésson ».

En résumé, les quatre demandes formulées dans le postulat en question (instauration d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur tout le territoire de Montblesson – construction de ralentisseurs utilisables comme passages pour piétons – aménagement de ronds-points aux intersections majeures de la route principale – création d'un trottoir ou zones de stationnement sur le côté droit « montée » du village) sont examinées et finalement écartées pour diverses raisons techniques dans la réponse de la Municipalité. Le directeur des travaux amène un certain nombre de précisions qui le conduisent à affirmer que la seule solution praticable, et dès lors privilégiée pour modérer efficacement le trafic en ce lieu, reste les chicanes. Il faudra peut-être en adapter le positionnement ; il faudra les compléter – comme le préconise l'auteur du postulat – d'un marquage routier particulier ; il faudra certes réaménager la voirie publique, mais sans aller jusqu'à créer une cunette centrale... Impossible dès lors de supprimer ces chicanes sur le tronçon supérieur comme le proposait initialement l'auteur du postulat.

Ce dernier déclare en fin de compte son intention d'accepter l'ensemble de la réponse municipale, même si le maintien de chicanes sur le tronçon supérieur continue à ne pas emporter son adhésion.

Au vote, la commission accepte la réponse au postulat de Guy Gaudard (point 2) par 9 voix et 1 abstention.

La commission passe ensuite à l'examen de la réponse municipale au postulat déposé par M. Thavathurai Kugathanan demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux.

Alors que la Municipalité était plutôt opposée à l'aménagement d'une traversée supplémentaire à l'époque de la prise en considération de ce postulat, elle est aujourd'hui favorable à une amélioration d'ensemble du confort des flux piétonniers sur cette rue. Avec la suppression de la circulation automobile individuelle prévue sur l'axe Chauderon-St-François, la traversée des piétons sera *de fait* largement facilitée sur cet axe, le plus souvent sans avoir recours à une multiplication de marquages au sol ou à des installations lumineuses, sauf à proximité des stations de bus où la régulation des traversées permettra de prioriser le flux des transports publics. Certains passages pour piétons actuellement peu commodes (forte affluence et étroitesse du trottoir) pourront aussi être améliorés dans le cadre de la mise en place prochaine de cet axe fort de transports publics. Ainsi, pas de solutions provisoires coûteuses à court terme, mais des mesures allant dans le sens du postulat seront intégrées dans la nouvelle exploitation de l'axe Chauderon-St-François d'ici 2014 au plus tard.

Au vote, la commission accepte la réponse au postulat de Thavathurai Kugathanan (point 3) à l'unanimité (10 oui).

Enfin, la commission examine la réponse municipale au postulat de M^{me} Andrea Eggli demandant du stationnement pour vélos sur l'axe Chauderon-Bel-Air-St-François.

Une commissaire regrette que la réponse municipale rejette tout aménagement immédiat de nouvelles zones de stationnement pour vélos sur cet axe en se reposant sur les grands projets à réaliser à moyen terme dans le cadre des Axes forts. Le directeur des Travaux répond en faisant valoir, d'une part, les 15 à 20 nouvelles places qui seront prochainement mises à la disposition des cyclistes en haut de la route de Bel-Air et, d'autre part, la consultation en cours avec les riverains en vue d'aménager un autre parking à proximité de l'église des Terreaux. Une autre commissaire aurait souhaité que ces informations orales figurent dans le rapport-préavis et demande que la commission prenne acte des engagements précis exprimés durant la séance de commission. Le directeur des Travaux ajoute que ces derniers projets de stationnement pour vélos n'ont pu être développés avec certitude qu'après la rédaction du rapport-préavis examiné ici.

Par ailleurs, le directeur des Travaux précise qu'il n'est pas envisageable de créer un parking pour vélos sur la terrasse de la FNAC en raison des trop grands risques de conflits

avec les nombreux piétons qui fréquentent ce lieu. Quant au projet Métropole, il semble qu'il n'y est prévu aucun stationnement pour vélos. Le directeur des Travaux déclare vouloir contrôler son affirmation et renseigner la commission...

Au vote, la commission accepte la réponse au postulat de Andrea Egli (point 4) par 6 voix et 4 abstentions.

Discussion

M^{me} Isabelle Mayor (Les Verts), rapportrice-remplaçante : – Il s'agit de la réponse à une motion et à quatre postulats concernant la Direction des travaux.

La discussion est ouverte.

Motion de M^{me} Magali Zuercher « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons »

M^{me} Esther Saugeon (UDC) : – S'agissant de la motion Zuercher, le problème pour notre groupe réside en particulier dans le fait que la motionnaire veut fermer la rue Pépinet à la circulation automobile, alors que cela se fera de toute manière à plus ou moins brève échéance pour privilégier les deux-roues et les piétons alors que, pour le moment, tout le monde y trouve son compte. J'ajoute que les piétons, à qui notre collègue veut rendre la rue, empruntent les escaliers des Portes St-François. Cherchez l'erreur ! Nous acceptons dès lors la réponse municipale à cette question, tout comme les autres réponses, sans commentaire.

M^{me} Magali Zuercher (Soc.) : – Monsieur le président, allons-nous traiter les postulats ensemble ou les uns après les autres ? Vous ne l'avez pas précisé.

Le président : – En commission, j'ai constaté que vous aviez voté votre motion séparément du postulat de M. Bettens, alors que ces objets sont traités ensemble dans ce rapport-préavis. Je vais également procéder de la sorte ; nous voterons donc séparément votre motion et le postulat de M. Bettens, à moins que l'assemblée en décide autrement. Il me semble logique de faire comme la commission.

M^{me} Magali Zuercher (Soc.) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse. Comme je l'ai dit en séance de commission, je remercie aussi la Municipalité d'avoir enfin écrit noir sur blanc que les charges de trafic à la rue Pépinet sont faibles, et donc que le report de trafic serait, lui aussi, faible – on l'a plusieurs fois affirmé au sein de ce Conseil communal sans que cela soit vraiment entendu par les autres conseillers.

Par contre, en commission, j'ai relevé que, dans cette réponse, ne figure aucun calendrier ni budget pour faire ces aménagements ; même s'ils sont mineurs, on peut imaginer qu'il y aura besoin d'argent. Cela me semble indispensable d'avoir ces informations, alors, en l'état, j'ai refusé la réponse. Si, par contre, ce soir, M. Français pouvait s'engager et me dire que cette rue serait fermée d'ici la fin de l'année, ou l'année prochaine – puisque les reports sont négligeables et que cela ne mettrait pas en péril la gestion du trafic dans la ville – je pourrais revenir sur mon refus. Mais, en l'état, je refuse la réponse, puisque je n'ai aucune garantie sur quand cela se fera ni combien cela coûtera, donc sur le montant à réserver pour faire ces aménagements.

On pourrait fermer cette rue au trafic sans faire des aménagements particuliers – ce qui ne me semble pas être une chose disproportionnée –, et offrir ainsi un espace agréable aux piétons, qui utilisent peut-être les nouvelles galeries et leur escalator pour monter, mais qui profiteraient volontiers de cet espace en plein air à la descente.

Certains ont argué qu'on allait supprimer des places de parc, comme il est dit dans le préavis. Il s'agit de 25 places de parc. A titre de comparaison, on peut faire un bref calcul : il y a 25 places ; admettons qu'une voiture y reste une demi-heure ; cela fait 2 voitures par heure, donc 50 voitures – et 50 clients potentiels ; on imagine que les magasins sont ouverts environ dix heures par jour ; cela fait donc 500 clients potentiels. Si l'on compare ces chiffres à ceux des usagers du m2, on peut dire qu'il n'y aura pas une grosse perte pour

les commerces dans ce secteur. De plus, depuis le dépôt de ce postulat, le parking qui se trouve un peu plus haut a été ouvert ; le parking du centre fonctionne aussi très bien. Je vous invite donc à refuser cette réponse, sous réserve d'un engagement ferme de M. Français ce soir.

Le président : – Pour simplifier la discussion, je vous propose de discuter tout d'abord de la motion de M^{me} Zuercher et ensuite de prendre les postulats un à un. Cela sera plus simple pour la discussion.

M. Roland Ostermann (Les Verts) : – Le 23 novembre 2004², j'ai demandé à la Municipalité si la transformation annoncée du bâtiment de l'UBS en galeries marchandes – les Portes St-François – allait l'inciter à examiner la question de la largeur des trottoirs et du maintien des places de stationnement à la rue Pépinet. La Municipalité a alors cité les propos qu'elle avait tenus lors d'un débat : « Si cette rue devenait marchande, une révision pourrait intervenir sur ces places de parc, actuellement des deux côtés de la rue. » Ensuite, elle a dit attendre le résultat de la mise à l'enquête et la réaction de la population à l'égard de ce projet très important.

Le 21 novembre 2006³, j'ai demandé si la réflexion avait progressé. Je n'ai pas eu la moindre réponse – peut-être parce que le président a abruptement mis fin au débat. Aujourd'hui, 2485 jours après une première intervention, j'aimerais savoir si la réflexion de la Municipalité a progressé et, si oui, pourquoi elle a conduit au choix du statu quo en matière de stationnement jusqu'à la suppression lointaine de la circulation dans cette rue.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Je voulais juste compléter l'intervention de mon préopinant ; effectivement la réponse faite à la proposition de M^{me} Zuercher ne satisfait pas Les Verts. On nous dit : pourquoi pas, mais, attendez...

Comme l'a dit M^{me} Zuercher, nous trouvons la réponse trop légère pour cet objet déposé il y a cinq ans ; il n'y a pas de calendrier, pas de crédit d'aménagement, pas d'engagement concret. Pour nous, la circulation automobile sur la rue Pépinet est pénible pour les piétons et pour les autres usagers de cette rue ; nous demandons donc des actes. Nous ne voyons pas en quoi des places pour deux-roues non motorisés seraient un problème sur cette rue. Cela se fait abondamment sur le bas du Petit-Chêne, et le manque de places pour vélos est tel qu'on ne peut pas se permettre de délaisser ce genre d'occasion. Pour ces raisons, Les Verts refuseront largement cette réponse, en tout cas en l'état actuel.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Avant de fermer la rue Pépinet à la circulation automobile, nous devons attendre que les Axes forts soient réalisés, car certaines mesures qui pourraient être prises pourraient couper notre ville en deux ; c'est-à-dire, que la partie de la ville qui est – excusez-moi du terme – un peu plus favorisée, pourrait être coupée de l'autre partie de la ville, du côté de Chauderon. On ne doit donc pas prendre une telle mesure avant d'avoir vraiment réalisé les Axes forts de notre ville.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Le groupe LE est satisfait de la réponse de la Municipalité sur ce point ; cela n'est pas une surprise. Comme l'a dit ma préopinante, les nombreux projets et interventions que l'on nous promet dans ce quartier, et qui sont demandés par plusieurs groupes politiques de ce Conseil, font qu'il est nécessaire d'attendre encore un peu avant de réaliser les vœux prémonitoires qui nous sont soumis aujourd'hui.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Je suis étonné de la façon dont M^{me} Zuercher minimise la fermeture de cette rue. Elle parle de 500 clients journaliers qui feraient défaut aux commerces si on venait à supprimer ces places de parc. En admettant que chacun achète pour 50 francs, nous sommes à 25 000 francs de chiffre d'affaires par jour ; sur trois cents jours ouvrables, cela fait environ 7,5 millions de francs, ce qui représente une masse

² BCC 2004-2005, T. II (N° 13), p. 274.

³ BCC 2007, T. I (N°7/II), p. 628.

salariale d'à peu près une trentaine d'employés. Je ne pense pas que l'on puisse dire d'un coup de cuillère à pot, eh bien, on va *shooter* des places de parc, on les déplacera ailleurs et tout ira bien dans les commerces de cette région. Le débat n'est pas là. Nous devons être prudents quant à la fermeture de cette rue, notamment en ce qui concerne les commerces.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Il s'agit ici d'une décision de la Municipalité, donc le texte tel qu'il vous est proposé a, bien sûr, fait l'objet d'un débat.

Nous pouvons dire que 2000 véhicules par jour ne représentent pas beaucoup de trafic, madame Zuercher, mais ce sont quand même 2000 véhicules. Le report de ces 2000 véhicules sur une route déjà saturée, la rue du Grand-Chêne en particulier, où il y a 16 000 véhicules par jour ; ce n'est pas rien, c'est une augmentation du trafic nettement supérieure à 10 %. La surcharge qui se retrouve essentiellement aux nœuds de trafic – je pense aux feux rouges du Grand-Chêne et du Grand-Pont – pose problème. Si vous allez régulièrement dans cette partie de la ville, vous constaterez que, à certaines périodes de la journée – en fin de matinée en particulier ou en fin d'après-midi –, ces nœuds de trafic sont saturés, donc ils sont nettement au-dessus des capacités et des 100 % qui garantissent une certaine fluidité du trafic. Cela entrave la bonne circulation des trolleybus, qui sont la pièce maîtresse de cette partie du territoire.

Dans la réponse de la Municipalité à vos propositions, qui est complémentaire à une motion de l'époque de M^{me} Savary, qui avait été âprement discutée avec les groupes politiques – et le vôtre en particulier –, nous vous disons que nous entrons en matière sous certaines conditions. La condition principale serait une modification substantielle du réseau et pas seulement la fermeture d'une route ; il faut voir comment on pourra gérer la charge de trafic avec les Axes forts de transports publics urbains. Les Axes forts consistent en la suppression du trafic individuel, qui n'existera plus sur le carrefour précité et qui permettra de partir sur l'ouest en particulier. Donc, on vous explique notre position par rapport à cette problématique. Appliquer cette mesure tout de suite aurait des conséquences immédiates sur les transports publics et sur leurs performances, en particulier sur les nombreux clients qui les empruntent.

La deuxième raison que nous évoquons est le dialogue et l'échange que nous avons eus avec les personnes qui font vivre la ville – M. Gaudard y faisait référence –, les commerçants. Les commerçants entrent en matière, sous réserve de mesures d'accompagnement. Ces mesures d'accompagnement sont justement le projet des Axes forts, qui se mettra en œuvre progressivement, et aussi toute une série de mesures qui seront mises en place à la rue Pépinet – mais pas seulement –, où il y aura des modifications plus que substantielles sur notre réseau.

La Municipalité vous garantit que cette rue sera à terme accessible aux piétons ; et j'insiste, aux piétons et non aux vélos, parce que la problématique de la montée et de la descente dans les zones piétonnes pose des problèmes et crée un conflit certain. On aura peut-être, même certainement – et là, j'en assume l'entière responsabilité – la présence de places de stationnement pour vélos dans cette rue. Pour nous, il est exclu de créer une zone de stationnement pour vélos au milieu de la rue Pépinet ; par contre, on devra faire des aménagements de places de stationnement pour vélos dans la partie inférieure et dans la partie haute. Je n'en ai pas parlé en commission, mais je peux vous donner la garantie que nous irons dans ce sens. Il faut rappeler aussi que le stationnement de vélos dans notre tissu urbain pose des problèmes esthétiques, qualitatifs et autres ; il ne faut pas l'oublier.

Vous faites référence aux suppressions de « seulement » 25 places de parc. Mais, depuis cinq ou six ans, nous avons supprimé bien plus que 25 places de parc dans ce secteur. Vous faites référence au parking du Centre ; mais il n'y a pas eu de nouveau parking. Il y a moins de places de parc offertes sur ce secteur de la ville aux citoyens qui viennent à Lausanne. D'ailleurs, une grande partie des places de parc sont réservées aux citoyens qui habitent dans le secteur – dont la construction n'est pas encore finie, je le rappelle – et il y a quelques places de parc pour les visiteurs. Mais, le domaine public a vu une diminution

très sensible des places de parc. De plus, à terme, toutes les places de stationnement sur la place Centrale vont disparaître au profit, entre autres, du stationnement de quelques vélos. Nous avons mis en place des mesures et suivi vos recommandations. Nous avons mis à disposition des places de vélos supplémentaires sur deux places de parc, ce qui a fait l'objet – rarissime – d'une forte opposition d'un groupe de pression, qui est allé jusqu'au tribunal ; ce dernier nous a donné raison. Nous avons donc mis à disposition un nombre relativement important de places de parc sur cette partie du territoire, plus particulièrement pour la mobilité douce.

Les choses se font pas à pas, de manière coordonnée. Je peux comprendre qu'il y ait une certaine lassitude de votre Conseil mais, sur le chapitre du vélo, il faut aussi des moyens cantonaux, en particulier pour ces différents équipements qui seront mis en place. De même, il faudra une décision du Grand Conseil pour octroyer les crédits sur le fameux projet des Axes forts. Donc, comme je l'ai dit clairement lors de la dernière séance, je ne peux pas vous donner de calendrier parce que je n'ai pas le calendrier du Conseil d'Etat. Aujourd'hui, nous avons un peu plus de raisons d'espérer, mais le calendrier dépendra vraiment de l'expression du Conseil d'Etat sur le financement de ces différents projets. Lors de séances publiques, il a été dit que la mise à l'enquête est prévue pour fin 2012, début 2013. Donc, par la suite, ces travaux pourraient être engagés de manière coordonnée – j'insiste là-dessus –, en fonction du flux de trafic que l'on devra reporter. La toute première mesure importante qu'il y aura dans le secteur sera la rénovation du Grand-Pont ; ce n'est pas rien ! Donc il y aura des modifications et, progressivement, nous mettrons en place la totalité du système qui vous a été présenté l'automne passé.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Je salue les propos qui viennent d'être tenus à propos des places de parc sur le haut et sur le bas de la rue Pépinet ; c'est une très bonne nouvelle.

Je profite pour répondre à M. Gaudard : les cyclistes, contrairement à l'idée fortement ancrée chez certains, ne sont pas des personnes sans pouvoir d'achat. Au contraire, se libérant du coût d'entretien d'une automobile, les cyclistes sont potentiellement de très bons consommateurs pour les commerçants du centre-ville. C'est donc tout à fait intéressant de remplacer les 25 places de parc par 50 places pour vélos.

M. Roland Ostermann (Les Verts) : – Je n'ai malheureusement pas reçu de réponse à la question posée il y a 2485 jours et quelques minutes. A l'époque, je n'avais pas préconisé l'interdiction de la circulation automobile, qui semble poser des problèmes insurmontables. J'avais évoqué l'interdiction de stationner. J'imagine bien que les commerçants de la rue cherchent à nous arracher des larmes en nous disant que, si l'on ne peut plus parquer devant chez eux, on ne pourra plus y aller pour acheter quoi que ce soit. Cela me fait sourire, car la personne qui veut se rendre dans un de ces magasins a une probabilité assez faible de trouver une place de parc dans cette rue. Alors, la question persiste : est-ce qu'on ne peut pas dissocier, dans un premier temps, la suppression des places de parc pour l'agrément des piétons de la suppression de la circulation qui, j'imagine, pose des problèmes de report de trafic ?

M^{me} Magali Zuercher (Soc.) : – Je remercie M. Français pour ces informations, au vu desquelles je vous invite à refuser la réponse à la motion.

M. Nicolas Gillard (PLR) : – Au risque de tirer des larmes à M. Ostermann – je crois comprendre que le sort des commerçants et des petits artisans l'intéresse énormément ! –, je signale que cette zone n'est pas très loin de la rue Centrale. L'entreprise sanitaire bien connue Milliquet, qui emploie 70 personnes, a quitté le centre-ville de Lausanne pour des raisons qui ne sont pas éloignées de celles mises en avant par M. le municipal Français, c'est-à-dire la difficulté de plus en plus grande de trouver du stationnement et les problèmes de circulation.

On parle de mesures d'accompagnement ; il faut faire les choses lentement, il faut discuter et négocier avec les acteurs économiques de la zone. Avec le départ de l'entreprise

Milliquet, ce sont 70 emplois qui quittent la ville de Lausanne. Il faut prendre ce genre d'élément en considération.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je dois d'abord une réponse à M. Ostermann ; je suis désolé de ne pas lui avoir répondu depuis 2865 jours et quelques minutes – je ne sais même pas si le chiffre que je viens de donner est correct et j'en suis désolé.

L'entreprise Milliquet est partie ; j'étais invité pour sa nouvelle installation. Elle n'est plus à Lausanne et n'y paye plus d'impôts. Les entreprises de services doivent, à mon sens, mais aussi au sens de la Municipalité, rester dans la cité ; c'est une problématique. Externaliser les entreprises de la ville, c'est finalement reporter du trafic dans la ville. Soyons objectifs : le stationnement dans cette rue n'est pas vraiment la préoccupation première ; il n'y a pas d'artisans sur cette rue.

J'ai consulté mes collègues ; la nouvelle Municipalité est solidaire avec moi – je le dis publiquement. Nous pouvons prendre des mesures temporaires, comme vous dites, et supprimer un ou deux secteurs. Le problème sera d'ordre policier : si on ne prend pas de mesures d'accompagnement sur la rue, si on n'engage pas des travaux, la police devra régulièrement verbaliser des gens qui se mettront automatiquement sur un pseudotrottoir non matérialisé, et ce sera délicat. C'est pour cela que je ne vous ai jamais donné de réponse. Je n'aurai la solution qu'en fermant complètement la rue. Alors, je peux m'engager publiquement en vous disant que votre proposition est légitime, que vous représentez une force politique comme je l'entends, et qu'on doit vous donner réponse mais, ce soir, je suis très emprunté pour vous donner cette réponse, pour les raisons techniques que je viens d'évoquer. Je peux m'engager à vous donner une réponse dans les six mois, en collaboration avec mon collègue en charge de la gestion des stationnements au niveau de la police et voir quelles mesures on pourrait prendre. La solution la plus radicale serait la suppression totale des places de parc, j'en conviens. Mais je rappelle que la Municipalité se veut aussi à l'écoute des gens qui vivent et travaillent dans la cité. Nous essayons de trouver des compromis avec un parking, que nous aimerions bien voir achevé.

C'est un dossier ouvert depuis sept ou huit ans. La dernière lettre que j'ai reçue, la semaine passée, est assez rude. Les compromis avec les uns et les autres ne sont pas faciles. Cela peut être ressenti par certains comme un excès, d'autres refusent des mutations de leur patrimoine. C'est compliqué. Nous essayons en tout cas de ne pas monter les uns contre les autres ; nous essayons de mettre les uns avec les autres. En l'occurrence, l'intervention régulière de l'Association des commerçants auprès de la Municipalité, en particulier de cette partie de Ville, montre que nous devons aussi être à l'écoute pour conserver certaines enseignes. Ils sont vraiment entrés en matière sur l'évolution des Axes forts et sur la mutation forte de la circulation individuelle dans la ville ; ils ont même accepté le principe de la fermeture de Pépinet, mais ils ont demandé de mettre cette mesure en application le jour où les Axes forts seront appliqués.

Je vous ai donné l'état de la situation. Le représentant de la Municipalité est un peu emprunté sur ce dossier ; ceci est voulu par la majorité du Conseil, mais c'est difficilement applicable, pour les raisons que je viens d'évoquer.

Postulat de M. Jean-Charles Bettens « Pour un transfert du parking deux-roues de la place Pépinet à la rue Pépinet »

M. Roland Rapaz (Soc.) : – M. Bettens m'a demandé de vous communiquer sa détermination relative à cette réponse. Je vous la lis à la troisième personne :

Dans sa réponse commune à la motion Magali Zuercher et à son postulat, la Municipalité laisse entendre qu'elle est favorable à la fermeture de la rue Pépinet au trafic motorisé et à restituer cette rue aux piétons. Cette partie de la réponse le satisfait, puisque c'est à partir de cette intention qu'il a rédigé son postulat visant à utiliser une partie de l'espace libéré pour l'aménagement d'un parking deux-roues. La demande de fermeture de la rue Pépinet

a été exprimée à plusieurs reprises devant ce Conseil ; comme plusieurs d'entre vous, il attend avec impatience sa mise en œuvre. Dès lors, une fois la rue fermée au trafic, il lui paraît opportun d'utiliser une petite partie de cette rue – du côté gauche, descendant le long du bâtiment des Portes St-François – pour y créer un parking deux roues. La façade de ce bâtiment côté rue Pépinet n'est ni attractive, ni intéressante, hormis deux portes d'accès peu utilisées. Elle ne comporte aucune vitrine, et ne serait donc pas dévalorisée ni pénalisée par le stationnement de deux roues. M. Bettens abonde dans le sens de la Municipalité et des remarques de quelques commissaires en ne tolérant pas en zone piétonne la cohabitation des deux roues non motorisés avec les deux roues motorisés. En revanche, il maintient sa demande d'envisager des places de parc pour les deux-roues non motorisés sur le côté ouest de cette rue. En conclusion, il vous invite à refuser la réponse de la Municipalité en la forme soumise à la commission.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure et je fais mon mea culpa par rapport à la réponse donnée par votre serviteur lors des travaux de la commission.

M. Bettens demande très formellement, comme cela vient d'être exprimé, de placer le parking deux-roues le long du bâtiment des galeries St-François, dans la face pente. Si vous avez un vélo, vous constaterez que ce n'est pas évident de stationner un vélo dans une pente, et celle-ci est forte. Donc, je réponds non à M. Bettens, dans cet espace, ce n'est pas possible. Par contre, je complète la réponse que j'ai donnée en commission : nous étudierons la possibilité de mettre des places de parc deux-roues en bas et en haut de la rue, mais sous condition : que cela n'entrave pas la circulation principale des piétons, ce qui pose un léger problème sur la partie de la rue Centrale – mais on peut réfléchir à aménager une surface plus plate sur la partie inférieure ; il s'agit de le faire à côté d'un bâtiment de qualité reconnue. Notre idée est d'utiliser la suppression des places de stationnement pour voitures dans la partie inférieure de la rue Pépinet pour faire un grand parking deux-roues. Mais, dans la partie haute, cela nous pose un problème.

Je vous ai promis qu'on étudierait les possibilités ; je ne vous dis pas qu'on a la solution. Tout d'abord, on a un flux très important de piétons, et cela nous pose un problème de mettre un stationnement de véhicules deux-roues dans une zone de fort passage. Et puis, la notion d'espace, de stocker des vélos est délicate ; regardez ce qui se passe à la gare et aussi ce qui se passe devant le bâtiment UBS, dans la partie inférieure. Ce n'est pas très agréable à regarder. La notion qualitative, esthétique, est aussi à prendre en considération, compte tenu du patrimoine bâti que nous avons.

Voilà, je ne peux pas vous dire plus aujourd'hui. Cela nécessitera quelques propositions mais, aujourd'hui, la proposition telle que formulée par M. Bettens, sur la partie descendante de la rue, nous paraît peu réaliste en raison de la pente. Par contre, oui, il faut trouver des solutions pour ce secteur de la ville.

M^{me} Magali Zuercher (Soc.) : – Notre groupe peut entendre les arguments de M. Français concernant la pente et accueille volontiers les propositions de stationnement qui pourraient se situer dans le haut et dans le bas de la rue Pépinet. Dans ce sens, en commission, nous avons accepté la réponse faite au postulat de M. Bettens.

Postulat de M. Guy Gaudard « Pour une qualité de vie conviviale à Montblesson »

M. Guy Gaudard (PLR) : – Je décline mes intérêts : j'habite à Vers-chez-les-Blanc. L'urbanisation des Râpes provoque une augmentation constante du trafic routier à travers Montblesson, notamment par les pendulaires qui empruntent régulièrement cette artère pour éviter la route de Berne. Il en résulte une vitesse parfois excessive de certains usagers mettant en danger les riverains. Mon initiative émane en partie des habitants ; elle propose de limiter la vitesse à 30 km/h à travers le village, ou de construire des ralentisseurs utilisables comme passages piétons et, éventuellement, de créer des zones de stationnement sur le côté montant, ou d'aménager trois ronds-points aux intersections majeures du village

de Montblesson – au sud, au centre et dans sa partie nord – pour modérer la vitesse du trafic routier.

Ces propositions n'ont pas trouvé grâce auprès du service concerné, semble-t-il pour des raisons techniques. Dès lors, l'installation de chicanes semblerait la seule solution que privilégie le Service des routes et de la mobilité. Empruntant quatre fois par jour ce tronçon, je vous assure que, lors de la phase de test qui a duré jusqu'au début de l'hiver, et pendant six mois, je n'ai pas été convaincu ; je me réjouis de ne pas l'avoir proposé dans mon postulat, tant cette solution est insatisfaisante. Je ne me suis pas opposé à la réponse, car il n'est pas mentionné le nombre de chicanes ni leur dimensionnement. J'espère seulement que le Service des routes et de la mobilité saura se montrer raisonnable et, pourquoi pas, qu'il installera, peut-être, une chicane inversée.

Postulat de M. Thavathurai Kugathasan « Pour un troisième passage piétons à la rue des Terreaux »

M^{me} Magali Zuercher (Soc.) : – Le groupe socialiste regrette qu'on ne puisse rien entreprendre, mais comprend effectivement que de gros travaux seront menés sur ce tronçon et qu'il est prématuré de vouloir entreprendre quelque chose aujourd'hui ; mais il regrette que rien ne puisse se faire de manière provisoire. Le dépôt de ce postulat a fait suite à un grave accident qui a eu lieu à cet endroit, et qui a causé le décès d'une personne. Notre ancien camarade était très préoccupé de la question des traversées à cet endroit de la ville.

Postulat de M^{me} Andrea Egli « Les vélos se parquent aussi »

M. Alain Hubler (La Gauche) : – J'ai entendu le municipal des Travaux mettre en doute l'esthétique des vélos deux fois ; pour moi, un vélo – même si je n'en fais pas – est plus petit qu'une voiture et ce n'est pas plus moche. Donc, si on pouvait remplacer quelques places de parc pour voitures par des places pour vélos, on y gagnerait. M^{me} Egli demande des places de parc pour vélos supplémentaires sur l'axe Chauderon-Bel-Air-St-François ; il y a une ouverture du côté de la rue Pépinet, c'est déjà une bonne chose. Elle a fait remarquer que le Plan général d'affectation n'est pas respecté ; c'est un monde ! Nous sommes à l'origine de ce genre de document et la Municipalité se dit consciente du problème ; c'est bien d'être conscient, c'est déjà cela. Elle promet de faire des études pour d'éventuelles places supplémentaires, quelques-unes en attendant la fameuse grande réflexion qu'on nous ressort à chaque occasion, celle liée aux Axes forts des transports publics.

Une place vélo c'est un peu de peinture blanche, voire un arceau ; ce n'est pas un parking comme le Rôtillon, ou un grand parking comme vous l'attendez, monsieur Français. Je vous ai déjà offert une fois un pot de peinture jaune et un pinceau, je ne sais plus à quelle occasion, pour faire un passage piétons ; je peux passer au pot blanc, si vous voulez. Pour La Gauche, installer des places de parc deux-roues c'est relativement modeste, peu coûteux et cela apporte un grand gain en matière de mobilité. Donc, nous trouvons important que vous répondiez à ce postulat de M^{me} Egli de manière un peu plus convaincue et convaincante. Pour nous, une place de parc pour vélo vaut mieux que deux tu l'auras jamais demain.

Pour encourager la Municipalité à mieux chercher des endroits pour des places de parc sur cet axe, je vous demande de refuser la réponse municipale. Bien entendu, ce refus est d'autant plus justifié que l'on voit une ouverture sur Pépinet. Cela pourrait faire l'objet d'une nouvelle réponse municipale ; il y aurait Pépinet et quelques autres endroits, peut-être même en pente parce que, finalement, en bas du Petit-Chêne, si je ne m'abuse, il y a des places de parc pour vélos qui sont en pente. Cela fait longtemps qu'il y a des vélos. Peut-être pourrions-nous imaginer des parcs pour vélos en pente ; cela doit être faisable techniquement.

M^{me} Magali Zuercher (Soc.) : – Pour toutes les raisons invoquées par M. Hubler, nous vous proposons également de refuser la réponse à ce postulat. J'aimerais poser une question à M. Français : dans le rapport rédigé par M. Salzmann, il est indiqué que le directeur des Travaux voulait contrôler son affirmation et renseigner la commission ; cela concernait le projet Métropole, où il nous informait qu'il n'y avait aucun stationnement pour vélos de prévu ; est-ce qu'il peut nous renseigner ce soir sur les places de stationnement prévues dans ce projet ?

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Les Verts ne se satisfont pas de ce manque de volonté municipale. Pratiquement aucune place de vélo n'est prévue dans le cadre du réaménagement de la Tour Bel-Air. On se demande ce que deviendra l'espace mort qui était auparavant l'entrée principale de Métropole 2000. Il y avait une entrée principale, qui a été déplacée ; maintenant, on a un espace mort. Est-ce qu'on ne peut pas utiliser cet espace pour parquer des vélos ?

On nous parle de 15 à 20 places pour vélos par-ci par-là ; nous avons l'impression que c'est en dessous de ce qui peut être attendu par ceux qui voient et vivent le développement du vélo à Lausanne. Donc, les vélos – pardon, c'est un lapsus révélateur –, Les Verts refuseront cette réponse ou s'abstiendront.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : – *Ne varietur !* Rien ne change puisque, quand j'ai quitté ce Conseil, la dernière commission que j'ai présidée, je crois, a traité une motion de M^{me} Zuercher concernant le problème de la fermeture de Pépinet et les questions d'emplacements de vélos. Je suis heureux de revenir dans ce Conseil, de vous retrouver et de reprendre exactement la même discussion, ce qui me permet d'entrer tout de suite dans le vif du sujet, sans avoir rien raté – en tout cas sur ce sujet.

Effectivement, comme l'a dit clairement la Municipalité, il était déjà question de ce problème il y a quatre ans ; on se demandait s'il fallait autoriser les vélos à monter et à descendre, ou ne les autoriser qu'à monter ou qu'à descendre – grande question existentielle ! Aujourd'hui, on nous parle de places de parc. Cela fait, bien entendu, partie d'un tout. La circulation des vélos fait partie d'un système de circulation routière et du système de circulation des piétons ; il y a des problèmes de mixité à régler. A juste titre, que ce soit sur la motion de M^{me} Zuercher, ou s'agissant du postulat de M^{me} Egli, la Municipalité doit attendre de voir ce qui va se développer à cet endroit, dans ce quartier, avant de prendre des décisions pouvant influencer sur ce type de trafic.

Comme l'a justement relevé M. le municipal Olivier Français, cela ne dépend pas que de nous ; cela dépend aussi du Canton. Des sommes très importantes seront débloquées par le Canton ; nous ne sommes pas seuls, des décisions doivent être prises par les autorités cantonales et par les autorités communales. A ce stade, les réponses données par la Municipalité – je ne suis pas intervenu s'agissant de la motion de M^{me} Zuercher – doivent être acceptées ; il en va de même pour la réponse au postulat de M^{me} Egli.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je rassure M. Buffat : depuis son départ, et son retour, des choses ont été faites pour le vélo. C'est d'ailleurs très clairement exprimé dans le préavis.

Je m'étonne des constats de la gauche de ce Conseil en particulier. Mais je rappelle toujours ce principe : quand vous êtes devant une boulangerie avec un jeune enfant, vous ne le gavez pas automatiquement de pâtisseries s'il le demande. Il y a la notion de raison, mesdames et messieurs. La première raison est exprimée dans le préavis ; il s'agit du flux piétonnier. Je peux mettre toutes les places vélos que vous voulez sur le trottoir, il n'y a aucun problème. Demain, je fais cette proposition à mes collègues. Vous me demanderez : où iront les piétons ? Après, j'aurai une nouvelle proposition parce qu'un piéton qui n'a plus de place va sur la route. Il y a des bus et, malheureusement, on aura un autre accident dramatique, comme nous avons eu, et qui a été décrit par M^{me} Zuercher. Voilà deux bonnes raisons pour vous dire qu'il faut se calmer un peu.

Nous disons dans le préavis que, partout où nous pouvions faire quelque chose, nous l'avons fait. Maintenant, vous en demandez un peu plus. Eh bien, il faut élargir les trottoirs et trouver d'autres solutions de-ci de-là ; et vous aurez la réponse avec les Axes forts. Si vous attendez un tout petit peu, vous aurez votre sucre et votre glace. Cela peut arriver. Vous êtes ici pour prendre des décisions guidées par la raison. Je comprends votre passion ; nous avons déjà dépensé pas mal d'argent pour améliorer la situation. Ce n'est de loin pas parfait, mais cela nécessite des décisions relativement lourdes.

Je ne suis pas ici pour faire de grandes déclarations. Une personnalité vaudoise a dit, il y a une année, qu'il allait débloquer de l'argent pour les vélos. Est-ce que vous avez vu un exposé des motifs sur ce sujet ? Non. Parce qu'il se rend compte qu'entre la déclaration et la mise en œuvre, il faut faire des études et trouver la solution. Je peux vous faire une grande déclaration politique et vous dire qu'il n'y a pas de problème, que tous ces vélos pourront être répartis entre Chauderon et St-François. Mais la raison me dit que ce n'est pas possible. Alors, je demande à ce nouveau Conseil d'avoir un état d'esprit positif et constructif, d'être raisonnable par rapport à nos grands engagements financiers dans les équipements sur le domaine public. Les promesses politiques vous sont faites aujourd'hui ; nous avons répondu à la motion, nous vous disons qu'elles sont faites. Le calendrier dépendra des mises à l'enquête. Vous pouvez secouer la tête, monsieur, mais c'est comme cela ! Dans ce cas, je peux prendre n'importe quelle rue et vous dire que je fais telle ou telle chose, que je veux tel gâteau, puis je vous le donne ; politiquement, je n'ai pas de problème. Par contre, il y a la notion de raison. Je vous conseille d'être juste raisonnables. Vous avez le rôle de défendre votre passion ; elle a été entendue et la raison permettra son application dans cette législature, j'ose espérer, si, bien sûr, les bienfaits cantonaux arrivent dans la crousille.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Monsieur le municipal, je n'ai pas du tout aimé votre métaphore sur l'enfant et la boulangerie. Nous ne sommes pas des enfants et vous n'êtes pas mon papa – et j'en suis assez content. (*Rires.*)

Quant aux grandes déclarations, je ne sais pas à qui vous faites allusion. Je vous parle de petites places de parc ; on ne vous demande pas de remplir tous les trottoirs de places de parc pour vélos, mais de faire un effort. Nous sommes le Parlement, nous parlementons ; vous êtes l'exécutif et vous exécutez. Ai-je été clair ?

Le président : – Je vous demande de rester calmes dans les débats.

M^{me} Magali Zuercher (Soc.) : – J'ai posé une question à M. Français concernant les places de parc dans le projet Métropole. Est-ce qu'il peut me répondre ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Excusez-moi, j'ai oublié de vous répondre. Le Plan partiel d'affectation (PPA) vous sera soumis tout prochainement ; dans ce PPA, il y a l'obligation de respecter ce chapitre-là spécifiquement, suite aux décisions du Conseil dans le cadre du Plan général d'affectation (PGA). Donc, tout nouveau plan mis en œuvre aujourd'hui a l'obligation de respecter cette contrainte exprimée dans le cadre du PGA. La réponse est donc oui.

La discussion est close.

Le président : – Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous allons passer au vote point par point. Pour les deux premiers points, nous voterons à l'électronique.

M^{me} Isabelle Mayor (Les Verts) rapportrice remplaçante : – La commission a rejeté la réponse de la Municipalité à la motion de M^{me} Zuercher par 8 voix et 2 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse de la Municipalité à la motion Magali Zuercher est refusée par 45 voix contre 35.

M^{me} Isabelle Mayor (Les Verts) rapportrice-remplaçante : – La commission a accepté la réponse de la Municipalité au postulat de M. Bettens par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse de la Municipalité au postulat Jean-Charles Bettens est acceptée par 64 voix contre 11 et 6 abstentions.

M^{me} Isabelle Mayor (Les Verts) rapportrice remplaçante : – La commission a accepté la réponse de la Municipalité au postulat de M. Gaudard par 9 voix et 1 abstention.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse de la Municipalité au postulat Guy Gaudard est acceptée à une très large majorité et 2 abstentions.

M^{me} Isabelle Mayor (Les Verts) rapportrice remplaçante : – La commission a accepté la réponse de la Municipalité au postulat de M. Kugathasan à l'unanimité, c'est-à-dire, par 10 voix.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse de la Municipalité au postulat Thavathurai Kugathasan est acceptée à une très large majorité, avec 1 avis contraire et 2 abstentions.

M^{me} Isabelle Mayor (Les Verts) rapportrice-remplaçante : – La commission a accepté la réponse de la Municipalité au postulat de M^{me} Egli par 6 voix et 4 abstentions.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La réponse de la Municipalité au postulat Andrea Egli est acceptée par 37 voix contre 35 et 10 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2010/32 de la Municipalité, du 14 juillet 2010 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. de refuser le rapport de la Municipalité en réponse à la motion de M^{me} Magali Zuercher « L'ouverture des "Portes St-François", l'occasion de redonner la rue Pépinet aux piétons » ;
- 1.^{bis} d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Jean-Charles Bettens « Pour un transfert du parking deux-roues de la place Pépinet à la rue Pépinet » ;
2. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Guy Gaudard « Pour une qualité de vie conviviale à Montblésson » ;
3. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M. Thavathurai Kugathasan demandant un troisième passage pour piétons à la rue des Terreaux ;
4. d'adopter le rapport de la Municipalité en réponse au postulat de M^{me} Andrea Egli « Les vélos se parquent aussi ».

Postulat de M. Jean-Charles Bettens : « Pour une amélioration de la circulation des transports publics à l'avenue du Théâtre »

Développement polycopié

Lors de la reconstruction totale de l'avenue du Théâtre, durant l'été 1997, un soin tout particulier a été apporté à la circulation des transports publics, bus et trolleybus entre autres. A cet effet, une piste réservée leur a été aménagée dans le sens montant, entre le carrefour de Georgette et l'îlot protégeant le passage à piétons sis au droit du débouché du chemin des Magnolias. Le couloir réservé aux transports publics reprend sitôt le passage à piétons franchi.

Si la solution retenue en 1997, et qui prévaut encore à ce jour, semblait bonne à l'époque, il faut admettre qu'aujourd'hui la situation n'est plus acceptable et gêne considérablement la fluidité du trafic et des transports publics en particulier. En effet, pour permettre la création d'un passage à piétons au débouché du chemin des Magnolias et le sécuriser par la construction d'un îlot central, il a fallu réduire l'avenue du Théâtre à deux pistes à cet endroit, soit une piste montante et une piste descendante. Cette conception, avalisée lors de la reconstruction de cette avenue, est aujourd'hui dépassée et provoque un goulet d'étranglement qui perturbe le trafic, du fait que les véhicules des transports publics sont pris dans les colonnes de voitures et n'avancent plus, d'où mécontentement justifié des usagers. L'augmentation du parc de véhicules individuels entraîne une dégradation générale du trafic et les bouchons que l'on pouvait constater aux heures de pointe apparaissent maintenant à toute heure de la journée.

Pour remédier à cette situation et dans le but de favoriser les transports publics, afin qu'ils puissent tenir leur horaire et conserver une certaine fluidité, nous proposons de modifier l'avenue du Théâtre à l'endroit cité en aménageant un couloir réservé et continu dans le sens montant de ladite avenue. A notre avis, il conviendrait de reprendre constructivement le bas du chemin des Magnolias, éliminer le goulet d'étranglement en supprimant l'îlot central, maintenir le passage à piétons en le protégeant et le sécurisant au moyen de feux à la demande. Ces feux seraient bien entendu synchronisés avec différentes phases des feux du carrefour de Georgette.

Nous sommes convaincus qu'en étudiant et développant cette proposition, qui devrait se situer dans un cadre financier raisonnable, la circulation des transports publics à l'avenue du Théâtre serait sensiblement améliorée et permettrait de résoudre, en grande partie, les problèmes récurrents de fluidité et de mobilité que l'on connaît aujourd'hui.

Discussion

M. Roland Rapaz (Soc.) : – Je me fais ici le relais de M. Bettens, qui a déposé ce postulat le 29 juin dernier. Je n'ai aucun commentaire à faire à son postulat. Sans qu'il l'ait spécifié, si personne ne demande un renvoi en commission, il sera renvoyé directement à la Municipalité.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le postulat de M. Jean-Charles Bettens : « Pour une amélioration de la circulation des transports publics à l'avenue du Théâtre » :
- ouï la discussion préalable ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

de renvoyer ce postulat directement à la Municipalité pour étude et rapport.

Postulat de M. Mathieu Blanc et consorts : « Ecologique, économique et social : encourageons le *boat sharing* ! »

Développement polycopié

Tout au long de l'année, mais encore plus en période estivale, les Lausannois apprécient de naviguer sur le lac Léman.

Or l'achat ou la location d'un bateau sont des solutions coûteuses. Partant de ce constat, l'idée de partager l'utilisation d'un bateau (*boat sharing*) s'est développée, à l'instar du partage de voitures et du modèle Mobility.

Cette solution présente plusieurs avantages. Elle permet notamment aux personnes qui viennent de passer leur permis et à celles qui sont en liste d'attente d'acquérir de l'expérience. Elle offre aussi aux personnes ou familles à revenus modestes la possibilité de naviguer.

Enfin, le partage de bateaux diminue l'impact sur l'environnement puisque plusieurs personnes utilisent le même bateau. En effet, comme le relevait le magazine *Skippers* dans sa dernière parution, cette pratique s'inscrit parfaitement « dans une logique de développement durable puisque les bateaux ainsi mis à disposition ont un ratio utilisateurs/jours de navigation nettement supérieur (jusqu'à 100 jours par an) à la moyenne des sorties sur nos lacs (3 à 4 jours par an), bateaux ventouses compris ».

Malgré tous ces avantages, la presse a relaté au cours des dernières semaines que la Police du commerce s'opposait à cette pratique en se fondant sur la problématique de la gestion des amarrages. Or, le partage d'un bateau qui dispose déjà d'une place n'équivaut pas à mettre à disposition la place d'amarrage.

Des solutions doivent donc être trouvées afin de concilier la pratique du *boat sharing* qui correspond à de nombreux objectifs prônés par la Ville dans d'autres domaines (mobilité douce, développement durable, qualité de vie) et les règles communales en matière d'amarrage.

Pour toutes ces raisons, le présent postulat demande à la Municipalité d'étudier toutes les possibilités permettant de favoriser la pratique du *boat sharing* dans les ports lausannois tout en adoptant des mesures propres à maîtriser la gestion des amarrages.

Discussion

M. Mathieu Blanc (PLR) : – Le titre du postulat – « Ecologique, économique et social : encourageons le *boat sharing* ! » – parle de lui-même. Ce postulat est soutenu non seulement par le PLR, mais aussi par des représentants du groupe Socialiste et des Verts. Vu les récentes discussions que nous avons eues avec des gens pratiquant le *boat sharing* et les articles parus dans la presse, il nous semblait adéquat que l'on ait une discussion sur le sujet et que la Municipalité étudie tous les moyens pour favoriser cette pratique à Lausanne. Au vu du consensus que l'on peut avoir sur l'avancement de ce sujet, il nous semble adéquat de renvoyer directement cette proposition à la Municipalité.

La discussion est ouverte.

M. Philipp Stauber (UDC) : – L'UDC s'étonne un peu de cette démarche. En effet, les trois partis cosignataires de cette interpellation urgente, à savoir le PLR, le Parti socialiste et Les Verts réunissent 6 municipaux sur 7 et 73 conseillers communaux sur 100. Alors, est-ce que les rapports dans ce petit monde sont devenus si compliqués qu'il faut passer par une interpellation pour se faire comprendre ? Ceci dit, l'UDC est tout à fait d'accord et soutient le postulat, mais c'est quand même une curieuse façon d'agir.

M^{me} Marlène Bérard (PLR) : – En réponse à M. Stauber, dont l'intervention m'étonne quelque peu, nous n'avons pas déposé une interpellation urgente, mais un postulat. Il s'agit donc d'un texte qui permet de demander l'accomplissement d'un vœu à la Municipalité.

Le but de tout texte déposé au Conseil communal est de réunir une majorité pour qu'il passe ensuite directement à l'exécutif. C'est donc ce que nous recherchons à travers ce texte, et ce que tout conseiller communal, me semble-t-il, recherche lorsqu'il dépose un objet, sauf s'il part perdant. Sur ce texte, nous avons essayé d'être aussi larges que possible pour essayer de rassembler une majorité de conseillers communaux, dès le départ, autour de cette idée, qui nous paraît tout à fait raisonnable. Alors, plutôt que de déposer un texte à titre individuel, donc au nom d'un seul parti, nous avons ouvert cette démarche et pris contact avec d'autres partis. Nous regrettons si l'UDC s'est sentie écartée, ce n'était absolument pas notre volonté. Nous sommes ravis d'entendre que l'UDC soutiendra ce texte interpartis.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Les choses n'étant pas forcément aussi simples que le texte du postulant, je demande le renvoi à une commission.

La discussion est close.

Le postulat Mathieu Blanc est renvoyé en commission.

Interpellation urgente de M^{me} Françoise Longchamp : « Cambriolages et arnaques en hausse »

Développement polycopié

Au cours du printemps de cette année, le SCRIS publiait une carte des rues de Lausanne, les classant selon le revenu de ses habitants. Cette information, reprise par la presse, a surpris et irrité plus d'un Lausannois.

Selon les statistiques de la Police cantonale, le nombre de cambriolages d'habitations en ville de Lausanne aurait fortement augmenté durant l'été 2011.

En effet, si l'on étudie ces dernières statistiques, et que l'on compare quatre semaines entre juillet et août, on constate que le nombre de cambriolages d'habitations a plus que doublé, passant de 45 en 2010 à 108 en 2011. Par exemple, durant la seule semaine 32, du 8 au 15 août 2011, on dénombre 35 cambriolages contre 14 pour la même période en 2010.

Des personnes âgées ont également été victimes de vol à l'astuce perpétré par des personnages se faisant passer pour des collaborateurs des SI et de la police municipale.

Cette situation ne saurait durer.

Je désire donc, selon l'art. 68 de notre règlement, poser les questions suivantes à la Municipalité :

1. La Municipalité confirme-t-elle les chiffres énoncés ci-dessus ?
2. La Municipalité avait-elle autorisé le SCRIS à publier les statistiques également mentionnées ci-dessus ?
3. Suite à cette publication, la Municipalité a-t-elle reçu des messages de mécontentement de la part de citoyens ?
4. La Municipalité peut-elle nous dire si les nombreux cambriolages dénombrés ont été perpétrés majoritairement dans des maisons ou appartements situés dans les rues à « fort revenu » par habitant ?
5. Qu'entend faire la police, outre augmenter ses effectifs, pour protéger ses concitoyens ?
6. Les collaborateurs de l'Administration communale, qui ont un contact externe avec la population, ont-ils tous une carte de légitimation signifiant leur appartenance à l'administration ?
7. Si oui, pourrait-on envisager de donner une information, par exemple lors de l'envoi

des factures des SI, afin que les Lausannois soient aptes à différencier une vraie d'une fausse carte de légitimation ?

8. Si non, serait-il possible d'en fournir une à chaque collaborateur ayant un contact externe avec la population ?
9. Un nombre toujours plus important de vendeurs de tapis sévit sur notre commune, harcelant certains citoyens, souvent âgés, augmentant ainsi un sentiment d'insécurité. La police lausannoise, ou cantonale, a-t-elle un contrôle sur ce genre de vendeurs ?
10. Depuis 1992, suite à une recrudescence de cambriolages dans l'ouest du Canton, la Police cantonale a lancé un concept de prévention basé sur les relations de bon voisinage. En 2010, plus 89 communes, réparties dans tout le Canton, ont adhéré au concept de Surveillance Mutuelle des Habitations (SMHab). Ce concept, qui n'est ni un transfert de tâches ou de compétences, ni la constitution de milices ou de groupes de délateurs, est basé sur la solidarité entre citoyens.

Durant l'été, et pour la première fois, la Police cantonale, avec l'accord du procureur général, a utilisé le réseau des abonnés du concept SMHab. Elle leur communiquait la photo, prise par une caméra de vidéosurveillance, d'une personne qui avait subtilisé, au bancomat, une carte bancaire, et leur demandait, avec conseils à la clé, s'ils reconnaissaient cette personne.

La Municipalité envisage-t-elle d'adhérer à ce concept ?

Je remercie d'ores et déjà la Municipalité pour ses réponses.

Discussion

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Cette interpellation urgente a été suscitée par le nombre de cambriolages de plus en plus important durant cet été et par le mécontentement de bien des citoyens. Au vu des statistiques que j'ai pu prendre sur le site de la Police cantonale, j'interpelle la Municipalité. La Municipalité confirme-t-elle les chiffres énoncés ci-dessus ? Je rappelle que j'ai énoncé des chiffres comparatifs de la même période, en 2010 et en 2011.

Réponse de la Municipalité

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – La Municipalité dit que l'interpellatrice fait référence à des statistiques émises par le Service de recherche et informations statistiques (SCRIS), d'une part, et à des chiffres émanant de la Police cantonale, d'autre part, le lien entre les deux n'étant pas forcément évident. En préambule, la Municipalité est d'avis que les statistiques, par exemple dans le domaine de la criminalité – mais pas seulement – doivent être analysées sur le long terme afin d'en tirer des tendances ; la comparaison entre deux courtes périodes n'est généralement pas très significative de ladite tendance. La Municipalité répond ainsi à la question N° 1.

Les chiffres mentionnés font référence aux cartes émises par la Police cantonale de manière hebdomadaire. L'évolution relevée entre 2010 et 2011 se retrouve d'ailleurs également au niveau cantonal ; il ne s'agit donc pas d'une exception lausannoise. Entre 2008 et 2010, les cambriolages d'appartements et de villas ont évolué de la manière suivante : entre 2008 et 2010, il y a eu une diminution, d'abord en 2009, de 7 %, puis en 2010, de 18 % par rapport à 2008. Il est vrai – l'interpellatrice le dit de manière adéquate – que, malheureusement, juillet et août ont été de mauvais mois. Par contre, les mois de janvier et de février 2011 ont vu une diminution très sensible du niveau de cambriolages ; voilà pourquoi, si on veut prendre des mesures, il est intéressant d'analyser tout cela sur le long terme et non seulement sur deux mois. Le nombre de cambriolages de commerces a, quant à lui, diminué de 17 % entre août 2010 et août 2011.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – La Municipalité avait-elle autorisé le SCRIS à publier les statistiques mentionnées ci-dessus ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Oui. Le SCRIS est un service de l'Etat qui dispose d'une totale liberté éditoriale. La Ville est consultée parfois sur les thèmes faisant l'objet de publication, mais pas sur le contenu de celle-ci.

Le président : – Je rappelle aux deux intervenants que les autres personnes dans la salle peuvent aussi participer à la discussion ; ce n'est pas simplement entre vous deux. Alors, on ouvrira la discussion à la fin des questions.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Suite à cette publication, la Municipalité a-t-elle reçu des messages de mécontentement de la part de citoyens ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Non, elle n'a pas reçu de lettres de mécontentement à ce sujet.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Cela m'étonnerait beaucoup ! (*Hors micro.*) C'est n'importe quoi, excusez-moi.

Le président : – S'il vous plaît, je vous prie de poursuivre avec la question N° 4.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – La Municipalité peut-elle nous dire si les nombreux cambriolages dénombrés ont été perpétrés majoritairement dans des maisons ou des appartements situés dans les rues à fort revenu par habitant, tel que mentionné dans les statistiques du SCRIS ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Les cambriolages sont effectivement répertoriés géographiquement, mais ne sont pas répertoriés en fonction du revenu des victimes. Les cartes montrent un grand éparpillement de ce genre de délit sur la commune ; toute la ville est touchée, mais, bien sûr, comme pour tous les délits, il y a un nombre plus important de ces délits en plein centre-ville.

M^{me} François Longchamp (PLR) : – Qu'entend faire la police, outre augmenter ses effectifs, pour protéger ses citoyens ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – La police agit de manière ciblée selon l'évolution de la situation, que ce soit au niveau opérationnel ou au niveau préventif. Ainsi, elle accentue sa présence de manière « uniformée » ou avec des policiers en civil dans les zones les plus touchées, bien que la dispersion que je viens de signaler complique quelque peu la situation. En matière préventive, la police lausannoise est incroyablement active puisque, en quelques années elle a publié de nombreux dépliants ciblés et édité des communiqués afin de renseigner les citoyens à ne pas faciliter l'action des cambrioleurs. J'ai toutes les brochures ici, je peux les montrer à M^{me} Longchamp si elle le souhaite. La collaboration entre les diverses polices – et cela sera probablement encore plus fructueux à l'avenir avec la réforme policière vaudoise qui vient d'être admise par le Grand Conseil cet après-midi – devrait encore mieux permettre de suivre ce phénomène et de prendre les mesures adéquates pour essayer de l'enrayer.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Les collaborateurs de l'Administration communale qui ont un contact avec la population ont-ils une carte de légitimation signifiant leur appartenance à l'administration ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Les collaborateurs de l'administration ayant un contact régulier avec le public disposent, notamment lorsqu'ils vont à domicile, d'une carte de légitimation avec leur nom, leur photo et leur fonction. Dans la législature précédente, environ 700 cartes ont été émises pour les divers collaborateurs allant à domicile, notamment ceux des Services industriels, du Service social, du cadastre, de la Police du commerce et de la Commission de police.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Si oui, pourrait-on envisager de donner une information, par exemple lors de l'envoi des factures des Services industriels, afin que les Lausannois soient aptes à différencier une vraie d'une fausse carte de légitimation ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – La Municipalité est d’avis que la publication de la carte de légitimation pourrait au contraire pousser certains à la falsifier et à en faire un mauvais usage. L’usage de fausses cartes est d’ailleurs très marginal ; même la police ne fait pas de publication à ce sujet lorsqu’elle vient d’introduire de nouvelles cartes, afin d’éviter leur falsification.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Un nombre toujours plus important de vendeurs de tapis sévit sur notre commune, harcelant certains citoyens, souvent âgés, augmentant ainsi un sentiment d’insécurité. La Police lausannoise, ou cantonale, a-t-elle un contrôle sur ce genre de vendeurs ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Je ne sais pas sur quelles données se base l’interpellatrice pour affirmer qu’il y a toujours plus de vendeurs de tapis à Lausanne, mais j’en prends acte. La vente de tapis est soumise à la loi fédérale sur le commerce itinérant et les autorisations sont délivrées par les préfetures. Selon les cantons, et quand les cantons ont cette prérogative, elles peuvent aller jusqu’à cinq ans pour les ressortissants suisses et de trois mois à une année pour des ressortissants étrangers. Avec cette autorisation, les vendeurs de tapis peuvent pratiquer leur commerce dans tout le pays et non seulement dans le canton où a été délivrée l’autorisation.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Depuis 1992, suite à une recrudescence de cambriolages dans l’ouest du Canton, la Police cantonale a lancé un concept de prévention basé sur les relations de bon voisinage. En 2010, plus de 89 communes réparties dans tout le Canton ont adhéré au concept de Surveillance Mutuelle des Habitations (SMHab). Ce concept, qui n’est pas un transfert de tâches ou de compétences, ni la constitution de milices ou de groupes de délateurs, est basé sur la solidarité entre citoyens. Durant l’été, et pour la première fois, pour citer un exemple, la Police cantonale a utilisé le réseau des abonnés du concept SMHab avec l’accord du procureur général. Elle leur a communiqué la photo, prise par une caméra de vidéosurveillance, d’une personne qui avait subtilisé une carte bancaire à un bancomat en leur demandant, avec conseils à la clé, s’ils reconnaissaient cette personne. La Municipalité envisage-t-elle d’adhérer à ce concept ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Pour l’heure, la Municipalité n’envisage pas d’adhérer à ce dispositif. Les contextes urbains et villageois sont très différents. Par contre, le concept de police urbaine de proximité tente de rapprocher la population de la police et va dans le sens de l’interpellatrice. Les nombreuses rencontres entre les milieux associatifs, les comités de quartiers et la police en sont l’illustration. Cette politique doit être renforcée.

La discussion est ouverte.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Je remercie quand même M. le municipal pour ses réponses – sarcastiques – à un problème que j’estime grave, tout comme certains de nos concitoyens. Il y a des rues, notamment dans mon quartier, où il n’y a pas eu de cambriolage pendant des années et, durant l’été, plusieurs personnes, notamment des personnes âgées, en ont été victimes. Elles ont été également victimes d’arnaques ; des personnes se sont présentées à leur domicile avec une carte soi-disant de légitimation, d’abord des Services industriels, puis de la police. Je peux vous citer un cas des Services industriels, monsieur le municipal – vous semblez particulièrement intéressé : le 3 août, un individu s’est présenté chez mon voisin en lui disant qu’il y avait de l’eau contaminée, que des chiens étaient morts à Ouchy et qu’il fallait ouvrir tous les robinets ; pendant ce temps, trois autres individus sont venus et ont cambriolé la maison ; la deuxième vague a présenté une carte de légitimation soi-disant de la police. C’est pour cela que j’estime que la population devrait être mieux informée quant à la qualité de ces cartes de légitimation. Vous le dites, monsieur le municipal, elles peuvent être falsifiées ou photocopiées. Il y a maintenant des moyens techniques ; il n’y a qu’à voir les cartes d’identité que l’on nous donne maintenant, qui ne peuvent plus être falsifiées. Il y a certainement moyen d’équiper les collaborateurs de la commune avec des cartes de légitimation qui ne peuvent pas être

falsifiées et de donner une information importante à la population pour qu'elle soit mise en garde sur ce genre d'arnaque.

Si j'ai fait un parallèle avec les chiffres évoqués par le SCRIS sur le revenu par habitant dans telle et telle rue, c'est qu'effectivement, même si vous n'avez pas eu de lettre de réclamation de citoyens, eh bien, en tout cas moi, conseillère communale, j'en ai reçu de citoyens qui trouvent cette démarche assez particulière et qui estiment que s'ils ont été cambriolés cet été, c'est en relation avec les chiffres publiés par le SCRIS. Donc, vous m'avez répondu avec sarcasme, mais je pense que c'est un sujet grave et qui interpelle une partie de la population. Vous vous dites proche de la population ; alors, je ne vois pas pourquoi vous répondez avec sarcasme à cette préoccupation de la population.

Je ne sais pas si d'autres collègues veulent prendre la parole. Je vous annonce déjà que je ne déposerai pas de résolution, mais je déposerai un postulat la prochaine séance pour demander à la commune d'adhérer au concept de SMHab.

M^{me} Martine Fiora-Guttmann (PLR) : – J'ai devant moi un courrier daté du 31 août ; l'Hôtel Cristal a déposé plainte et vous a envoyé personnellement une lettre. Ne dites donc pas que vous n'avez pas reçu de lettre. Vous êtes mal tombé, j'ai le mail devant moi et je sais qu'on a déposé plainte pour le vol du sac de notre réceptionniste. Alors, ne dites pas que vous n'avez pas reçu de plainte. J'en ai déposée une, je l'ai devant moi et j'imagine qu'il y en a d'autres. Mais si vraiment vous ne les recevez pas, ou que vous n'ouvrez pas votre courrier, je pense que le PLR est prêt à recevoir les plaintes et à vous les transmettre.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Je réagis sur deux points, notamment sur le sous-entendu selon lequel il y aurait des quartiers plus touchés que d'autres. Nous pouvons y aller de tous de nos témoignages personnels ; mon appartement a été cambriolé il y a environ deux ans et il se trouve qu'à la même période, une collègue du Conseil communal n'habitant pas dans le même quartier a aussi été cambriolée. C'était donc une vague comme cela. Il faut se garder de tirer des conclusions générales sur les échos que l'on a de son propre quartier.

Quant aux sarcasmes que vous attribuez à M. le municipal, en tout cas sur la question des cartes falsifiées, quand vous dites qu'il y a des cartes impossibles à falsifier, le problème est de savoir si les victimes elles-mêmes sont capables de vérifier si elles sont fausses ou non ; c'est là le problème. Donc, publier ces cartes et montrer comment elles sont faites peut être une manière d'inciter des gens à les falsifier. Cela me semble marqué du sceau du bon sens, même s'il y a eu quelques rires dans la salle.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Le ton émotionnel utilisé de part et d'autre démontre que si nous nous rejoignons dans l'émotionnel, la perception des choses n'est pas franchement la même selon notre vision politique. Il demeure tout de même un certain nombre de faits. Notre police municipale fait largement ce qu'elle peut, mais elle a un net sentiment de frustration, de fatigue, en constatant que des voleurs qu'elle attrape sont souvent relâchés le lendemain, ou quarante-huit heures plus tard. La révision du Code pénal impose maintenant le flagrant délit, permet à la personne d'avoir recours à un avocat dès les premiers interrogatoires et interdit une garde à vue qui dure plus qu'un certain nombre d'heures – mon collègue Dolivo pourrait me donner le nombre, je ne le connais pas.

Tout le monde, tous les intervenants et les maillons de cette chaîne s'accordent à dire que le policier doit consacrer un nombre d'heures très important à son bureau plutôt qu'à son véritable travail, qui est d'être sur le terrain et de courir après les voleurs, qui ne sont plus des voleurs de pommes. C'est pourquoi on ne peut que retransmettre cette inquiétude. Un vol, au-delà de la perte matérielle – très difficilement réparable d'ailleurs, parce que, plus on est attaché affectivement à un objet, plus difficile est d'estimer sa valeur financière –, donne un sentiment de viol d'une certaine intimité. Pour ceux qui en ont été victimes, il y a le sentiment que tout ce qu'on a de plus précieux « immatériellement » n'est plus à l'abri. Je ne l'ai pas encore vécu, tout est ouvert chez moi, et c'est vrai qu'on ne m'a pas encore volé de vache ; cela pourrait venir.

Il y a donc véritablement lieu de prendre ce que nous dit M^{me} Longchamp au sérieux, mais d'être absolument conséquent au niveau fédéral et, par cascade, au niveau cantonal, en donnant à la chaîne pénale les moyens qu'elle requiert. Ce que nous dit M^{me} Longchamp est un élément d'une longue chaîne, et il faudra que nous ayons le courage et la volonté politique, à tous les niveaux, tous partis confondus, de faire le travail sur la totalité, étant donné que c'est par le maillon le plus faible que la chaîne la plus solide pourrait se rompre.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – La Municipalité ne voulait pas être sarcastique dans ses réponses, exception faite peut-être des marchands de tapis. C'est vrai qu'il s'agit d'un problème tout à fait sérieux et inquiétant. Pendant les mois de juillet et d'août, il y a effectivement eu un nombre de cambriolages nettement supérieur à la moyenne du début de l'année ; c'est vrai que c'est inquiétant. Je fais aussi partie du club de ceux qui y ont passé il y a quelque temps. Comme l'a dit M. Chollet, ce n'est pas agréable du tout !

Effectivement, il faut le plus possible mettre en place des dispositifs avec les polices avoisinantes, avec la police d'ici, ainsi que des mesures de prévention. On est aussi incroyablement étonné de voir la naïveté de beaucoup de citoyens par rapport à l'accueil qu'ils réservent à certaines personnes, d'où l'importance de les informer au travers notamment des brochures dont j'ai parlé tout à l'heure.

Dans ses questions, M^{me} Longchamp me demandait – c'est en tout cas comme cela que je l'ai compris – si la Municipalité avait reçu des courriers par rapport à la publication du SCRIS, qui relatait les cambriolages selon les revenus des habitants. Alors, je n'ai pas reçu de lettre sur ce sujet précis mais, bien évidemment, on reçoit de nombreuses lettres sur d'autres délits, sur des problèmes de sécurité de quartier, de deals, etc. ; on reçoit aussi des remerciements parfois. C'est clair que, sur la sécurité en général et sur tel ou tel délit en particulier, la Municipalité, moi-même et le Corps de police recevons des lettres auxquelles nous nous dépêchons de répondre ; d'ailleurs, une très grande partie passe par le déontologue pour qu'on puisse expliquer aux personnes que des relations avec la police ont été plus ou moins difficiles. C'est une question de justice, et moi, je n'ai pas pour habitude de me mêler des problèmes de justice. Chacun fait son travail, j'imagine au mieux de sa conscience, mais c'est vrai qu'il est relativement rare, selon ce que j'entends, de voir des cambrioleurs, même récidivistes, avoir beaucoup de jours d'arrêt.

M. Jean-Yves Pidoux, municipal, Services industriels : – Je profite de ma taille plutôt petite par rapport à celle de mes collègues pour me lever et vous parler, en espérant que chacun d'entre vous pourra m'entendre. Je préfère vous voir tous, comme une assemblée.

Je voudrais obtenir des renseignements plus précis de M^{me} Longchamp, qu'elle pourra me donner bilatéralement si elle le souhaite, et je voudrais aussi participer un peu à l'information sur les cartes de légitimation puisque, après tout, il est important que, lorsque des gens se prévalent de leur appartenance à l'administration, les Lausannois soient au courant de la qualité de ces personnes et qu'ils puissent la vérifier.

M^{me} Longchamp a parlé tout à l'heure de personnes qui se sont présentées au nom des Services industriels en se référant à un problème d'eau. Soit ils ne connaissaient pas très bien l'organisation de l'Administration communale, soit ils pouvaient se référer au fait que la facturation de l'eau se fait encore à travers les Services industriels. Quoi qu'il en soit, sa présentation de la situation n'était pas très précise puisqu'elle a parlé de personnes qui se sont présentées avec une carte de légitimation de la police au moment où ils se réfèrent à une tâche des Services industriels. Je voudrais savoir si elle s'est référée à une carte de légitimation des Services industriels ou de la police. Elle pourra me le dire tout à l'heure.

Pour ceux qui présentent une carte de légitimation des Services industriels, je peux confirmer qu'une telle carte existe, mais elle est en principe quasi exclusivement réservée aux releveurs, c'est-à-dire des gens qui relèvent les compteurs, dans le meilleur des cas dans les communs, mais parfois aussi, dans les appartements ou dans des endroits qui sont sous clé ; c'est la raison pour laquelle ils doivent parfois pénétrer dans des espaces privés.

Mais, la plupart du temps, lorsque les gens des Services industriels pénètrent dans des espaces privés, par exemple, pour aller plomber ou déplomber des prises de télé-réseau, ils le font sur rendez-vous préalable. Il n'y a donc pas, en principe, de possibilité d'être la victime d'un employé des Services industriels factice ou malveillant.

Evidemment, M. Mivelaz a raison, le problème est au moins autant dans la falsification que dans la confiance : comment savoir qu'un document qui vous est présenté et qui a une apparence officielle est le bon ou non ? C'est extrêmement difficile. Les seules précautions que nous puissions prendre et pour lesquelles nous pouvons apporter des garanties, c'est de prendre un rendez-vous au préalable avec les personnes concernées lorsqu'il s'agit d'entrer dans un espace privé.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Le vol à l'astuce et les marchands de tapis, ou les gens qui abusent de la confiance, c'est quelque chose d'assez ancien. Même ma grand-mère s'était fait refiler à l'époque je ne sais plus combien de litres de vin en bouteille, alors qu'elle ne buvait plus depuis bien longtemps. C'est un phénomène de société et une question de déontologie de ces vendeurs. Nous avons aussi eu à Lausanne un marchand de télévisions assez connu qui profitait des personnes âgées. C'est regrettable et c'est bien que ces gens-là soient traités comme il se doit, c'est-à-dire, avec fermeté.

J'ai deux questions à poser. La première concerne le SCRIS et les statistiques lausannoises. Lausanne donne des chiffres au Canton ; je viens d'entendre M. Vuilleumier nous dire qu'on n'avait pas de maîtrise sur le contenu éditorial de ces chiffres. Est-ce que Lausanne donne vraiment ces chiffres, gratuitement, sans avoir plus rien à dire sur le contenu éditorial ? C'est une question que le syndic devrait peut-être pouvoir débroussailler.

Concernant le vol à l'astuce, j'ai été intéressé par ce qu'a dit M^{me} Longchamp ; petite parenthèse, je ne pense pas que ce soit une bonne idée d'envoyer une copie de la carte officielle des employés de la Ville de Lausanne avec la facture des Services industriels, car, à ce moment, il n'y a presque plus qu'à la découper, la coller sur un bout de plastique, mettre sa photo et hop !, on a une vraie fausse carte. Par contre, j'ai vu dans le journal une annonce signalant qu'il y avait un type de vol, le coup de la bague en or qui est en laiton – que tout le monde connaît, je pense. Est-ce que la Police de Lausanne le signale systématiquement quand elle est au courant d'une de ces vagues de vols à l'astuce ? Est-ce qu'elle communique cela à la presse ou via son site internet, ou via Dieu sait quel moyen ? Cela pourrait être déjà un premier pas vers l'alerte, plutôt qu'un système SMHab.

M. Mathieu Blanc (PLR) : – Je souhaitais réagir sur trois points. Premier point : par rapport à la réponse à la question 7 et ces fameuses cartes de légitimation, je comprends mal la réponse catégorique de M. le municipal Vuilleumier qui, me semble-t-il, a été légèrement nuancée par la réponse de M. le municipal Pidoux. Espérons que la Municipalité revienne sur sa réponse catégorique.

Deuxième point : je voulais dire à M. Hubler qu'au fond, c'est comme pour les billets de banque ; on a souvent vu des exemples de billets de banque avec des points dessus, ou n'importe quoi, qui permettent de montrer qu'il ne s'agit pas d'un véritable billet, qu'on ne pourrait pas simplement le copier. Fournir les informations sur la carte de légitimation aux habitants me semble être un souci tout à fait noble ; il y a des moyens efficaces pour à la fois informer les citoyens et, en même temps, éviter les risques de reproduction.

Troisième point : je souhaite réagir par rapport au service de SMHab. M. le municipal Vuilleumier nous a dit que cela ne s'appliquait sans doute pas dans le cadre d'une ville, mais peut-être d'une commune. J'ai lu avec intérêt ce qui est écrit sur le site du Canton à ce propos, qui dit que l'ambition de ce programme est de permettre à chaque citoyen d'apprendre à détecter les situations à risque, à adopter quelques réflexes de base lui permettant d'éviter des problèmes de vol et lui assurant une meilleure sécurité. Donc, au fond, le concept est noble. En Angleterre, à la suite des différentes émeutes, David Cameron a décidé de lancer un programme ambitieux pour des villes d'une autre importance en faisant appel aux sentiments des citoyens et en leur demandant justement de

réagir à titre personnel, de se sentir impliqués dans leur surveillance. Il me semble que ce type de concept va tout à fait dans ce sens ; j'espère que la Municipalité saura répondre positivement au postulat que déposera ma collègue Françoise Longchamp.

Enfin, dernier point à l'attention de mon collègue Chollet : je le rassure par rapport au groupe PLR. A Berne, et à tous les échelons, nous demandons déjà la suppression des jours-amende. Nous le ferons aussi ici. Nous demandons aussi l'augmentation des effectifs policiers à Lausanne ; nous sommes cohérents. Le Parti Libéral-Radical veut plus de sécurité.

M. Marc-Olivier Buffat (PLR) : – Le problème de la sécurité est effectivement extrêmement complexe et grave de par l'acuité que ressentent nos concitoyens qui sont victimes de tels agissements. En ce sens, c'est vrai, monsieur le municipal Vuilleumier, qu'on ne peut que s'étonner de la façon un peu ironique et légère avec laquelle vous répondez à des questions légitimes qui vous sont posées, donnant par là l'impression d'un : « circulez, il n'y a rien à voir ! »

Cela a déjà été dit, il y a eu des expériences législatives relevant de la Confédération qui ont été désastreuses. On espère que la question des jours-amende sera résolue prochainement dans le cadre d'une révision législative. Malheureusement, l'entrée en vigueur du nouveau Code de procédure pénale suisse démontre que, là encore, on a fait la part un peu trop belle à certains récidivistes. Mais laissons à Berne ce qui est à Berne et revenons au Canton de Vaud.

Monsieur le municipal, j'ai été extrêmement surpris de votre réponse à la question 10 – encore une fois catégorique –, s'agissant du concept SMHab. Nous venons d'adopter la loi sur la Police cantonale. C'est une avancée considérable, nous a-t-on dit. Je crois que vous étiez très partisan de cette réforme ; on vous a beaucoup entendu à ce sujet. J'avais cru comprendre – en tout cas, c'est ce que j'ai lu tout à l'heure – qu'il y avait une volonté de coordination dans les moyens mis en œuvre par les différentes polices, qu'elle soit cantonale, coordonnée ou municipale. A quelques heures de cette votation au Grand Conseil, vous nous donniez un signe exactement contraire en nous disant que nous, finalement, ne sommes pas intéressés par ce que préconise le Canton et qu'on va faire autrement. Je suis donc quelque peu surpris. Je sais que vous êtes peu favorable à tout ce qui se rapproche, de près ou de loin, de la vidéosurveillance – vous avez une sorte d'allergie – mais, tout de même, il me semblait que, dans le cadre de l'évolution législative cantonale, un assouplissement, ou en tout cas une participation des forces de police lausannoises à un concept cantonal devait s'imposer.

Je suis aussi surpris que mes collègues s'agissant de votre réponse sur les cartes d'identification. Tout de même, monsieur le municipal, on possède aujourd'hui des moyens techniques suffisants pour déposer des systèmes clairs d'identification, que ce soit pour les cartes d'identité, pour les billets de banque, ou d'autres, sans avoir besoin de grande complexité ; cela peut être aisément mis en place. Ou alors il faut supprimer tout problème de sécurité. Affirmer qu'on ne fait pas de cartes d'identité parce qu'elles peuvent être falsifiées c'est une tautologie inacceptable. A ce moment, il faut supprimer tout système de contrôle, puisque l'on sait qu'il existe des faussaires dans à peu près tous les domaines possibles et imaginables. Encore une fois, les questions qui ont été posées méritaient une autre réponse. J'invite la Municipalité à apporter une réponse à ces deux questions plus cohérente et conforme aux préoccupations de nos concitoyens.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – J'aimerais revenir sur un ou deux éléments que M. Vuilleumier a abordés. Oui, monsieur Vuilleumier, c'était par rapport aux chiffres publiés dans la presse venant du SCRIS que je vous demandais si vous aviez eu des réclamations de citoyens. J'en ai reçu en tant que conseillère communale ; je sais que d'autres conseillers communaux ont reçu aussi des réclamations de la part de citoyens qui étaient vraiment étonnés et surpris de cette publication.

Concernant les marchands de tapis, ce n'est pas une blague, ce n'est pas léger ; je vous invite à venir chez moi (*rives*), à venir dans mon quartier toute une journée et vous verrez le trafic des marchands de tapis qu'il y a dans notre rue. J'ai téléphoné à la police à plusieurs reprises pour le signaler. Ils m'ont remerciée parce que nous avons relevé les plaques – ce sont toujours des plaques françaises – et, un jour, la police a même envoyé une patrouille parce que nous avons peur pour un de nos voisins ; c'est une personne âgée qui se fait harceler quotidiennement par des marchands de tapis, deux ou trois fois par jour. Donc, ce n'est pas une chose à prendre à la légère, monsieur le municipal.

Concernant les cartes d'identification des Services industriels et de la police, je vous expliquerai en détail comment la chose s'est passée. Et il n'y a pas que le cas que j'ai décrit ; certains cas se sont renouvelés à plusieurs reprises durant l'été dans notre quartier. Il y a quand même un problème, qui devient grave. Quand, dans mon interpellation, j'ai comparé les chiffres sur quatre semaines en juillet et août, vous avez dit qu'en juillet et août il y avait effectivement eu une recrudescence de cambriolages. Eh bien, la semaine dernière, toujours selon les chiffres de la Police cantonale, en comparant une même période, en 2010 il y a eu 17 cambriolages et cette année il y en a eu 30. Donc, quoi que vous disiez, il y a quand même une sacrée recrudescence des cambriolages.

M. Philipp Stauber (UDC) : – L'UDC constate qu'en ce qui concerne ce sujet, nous arrivons toujours à la même situation : on fait des propositions, on transmet des plaintes et on est reçu avec une certaine légèreté. Je me réfère ici à des chiffres de l'Office fédéral des statistiques, de la Statistique policière suisse, de l'Eurostat et d'une étude faite en Allemagne concernant 93 villes. On constate que, pour les vols par effraction mesurés par 100 habitants, les villes suisses comme Genève, Lausanne et Zurich arrivent très loin en tête en Europe et également aux Etats-Unis. Je vous donne quelques chiffres : Singapour est 80 fois plus sûre de ce point de vue que Lausanne ; dans l'absolu, cette ville de plus 4 millions et demi d'habitants a nettement moins de cambriolages ou de vols par effraction que Lausanne ; Berlin, Cologne, Hambourg – les villes les moins sûres en Allemagne – sont quand même 4 ou 5 fois plus sûres que Lausanne ; Paris est 3 fois plus sûre que Lausanne ; Los Angeles est 3 fois plus sûre que Lausanne, etc. C'est un sujet sur lequel vous déniez toujours la réalité. Vos sourires vont exactement dans le sens de ce que j'ai dit, vous ne voulez pas prendre en compte les simples faits.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – J'apporterai quelques réponses à deux ou trois interventions. J'ai même entendu, il n'y a pas très longtemps, que Rio était beaucoup plus sûre que Lausanne ; si on regarde les statistiques, il y a des dizaines de meurtres quotidiens à Rio ; alors, les chiffres, voilà, on en tire chacun avantage. Par contre, ce que je constate, et ce sont des chiffres suisses – l'Office fédéral de la statistique publie toutes ces données sur l'évolution de la criminalité –, c'est que les délits commis à Lausanne entre 2009 et 2010 ont diminué de 14 %. Ce sont les chiffres venant de Berne. On peut, bien sûr, dire que ceux-ci ne sont pas corrects et que les autres le sont. Toujours est-il que ce sont des chiffres fiables, qui viennent de Berne.

Pour répondre à M. Hubler, la Police cantonale vaudoise fait une carte de l'évolution des délits toutes les semaines sur la base du journal des événements de police. Cela est sur leur site ; je l'ai ici et j'imagine que M^{me} Longchamp l'a aussi. J'ai la carte des cambriolages à Lausanne entre août 2010 et août 2011 ; je pourrais vous montrer, madame Longchamp, si vous voulez voir l'évolution, la carte de Chailly, par exemple. Ceci est dans le domaine public, n'importe quel citoyen peut aller voir ces cartes de l'évolution des phénomènes sur le site de la Police cantonale vaudoise. Par contre, les bilans et les statistiques annuelles de la sécurité sont, depuis 2009, de la compétence exclusive de la Confédération pour les raisons suivantes : un certain nombre de cantons et de villes ne prenaient pas en compte les mêmes délits ; lorsqu'il y avait quatre délits commis – effraction, vol, kidnapping, etc. – certains ne comptaient qu'un délit, alors que Berne en compte quatre ou cinq. L'idée était simplement d'uniformiser le comptage de ces délits. Depuis 2009, donc depuis deux ans, il n'y a que l'Office fédéral de la statistique qui peut communiquer ces chiffres. Les

conférences de presse de la Police cantonale vaudoise et de la police municipale se font uniquement après la publication de ces statistiques fédérales.

En ce qui concerne la réforme policière, monsieur Buffat, personnellement, au nom de la Municipalité et des communes, je me suis engagé pour la réussite de cette réforme, d'abord sur le maintien des polices municipales par rapport à leurs spécificités, mais aussi très fortement pour la collaboration entre les diverses polices, qu'elles soient cantonales ou municipales. On va au-devant d'une organisation policière qui devrait être encore plus efficace que celle d'aujourd'hui. Ensuite, eh bien, chacun garde ses prérogatives. J'ai entendu tout à l'heure ce qui est écrit sur le site par rapport au dispositif que M^{me} Longchamp souhaiterait voir s'établir ici ; à Lausanne, nous prévenons tout simplement les gens sur les mesures à prendre pour éviter des cambriolages. J'ai des brochures ici ; ce sont des conseils tout à fait basiques du style, quand il fait chaud en été et que l'on part faire des commissions, on ne laisse pas une fenêtre ouverte. Car, effectivement, quand la police fait ses patrouilles, elle constate qu'il y a des portes ouvertes à des rez-de-chaussée. Le b.a.-ba c'est de commencer à prendre des mesures toutes simples. On voit encore des quantités de fois des clés dans les boîtes aux lettres ou sous les tapis ; c'est beaucoup trop fréquent. Cela commence aussi par des conseils basiques. C'est ce que vous venez de dire au niveau des conseils de ce dispositif, c'est ce qui se fait par des discussions dans les quartiers, des brochures, des dépliants et aussi des communiqués.

Un mot encore sur les cartes. On m'a confirmé encore aujourd'hui qu'entre 2010 et 2011 il y a eu deux cas – je ne sais pas si ce sont les mêmes dont parle M^{me} Longchamp – qui ont été communiqués à la police. Effectivement, deux personnes qui avaient des cartes des Services industriels, je crois, ont sonné chez quelqu'un et ensuite de faux policiers sont arrivés avec de fausses cartes d'identification en disant que les autres étaient des voleurs et qu'il ne fallait pas les laisser entrer. Les policiers sont entrés ensuite dans l'appartement et ont volé ces personnes. Voilà, cela s'est passé deux fois, une fois en 2010, à notre connaissance, et une fois en 2011, le 3 août ; je n'ai pas l'heure.

M. Pierre Oberson (UDC) : – J'aimerais demander à M. Vuilleumier qu'il approfondisse un peu plus le parallèle entre les cambriolages à Lausanne et les meurtres à Rio.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Je n'ai pas obtenu la réponse que j'espérais concernant l'avertissement pour les vols à l'astuce ou la publication d'une alerte éventuelle ; est-ce que cela se fait ou non ? Est-ce que la police informe par je ne sais quel moyen qu'il y a, par exemple, une équipe de personnes qui font l'astuce de la bague en laiton-or, ou les tapis, ou Dieu sait quoi ?

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sécurité publique et sports : – Je pensais l'avoir dit, mais apparemment je ne l'ai pas fait. Par rapport au vol à l'astuce et au vol à la tire, il y a eu une campagne de prévention importante, qui s'est faite notamment au niveau des commerces et des établissements publics, avec des affiches sur cinq situations délicates – j'ai les affiches ici. En plus de ces campagnes de prévention, il y a effectivement l'édition de communiqués lorsqu'il y a une vague de tel ou tel style de vol à l'astuce ; leur but est de mettre en garde les citoyens par rapport à des comportements à adopter pour essayer d'éviter le plus possible d'être victime de tels actes.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – A l'attention de M. Hubler : c'est justement le principe du SMHab ; c'est-à-dire que, si une commune adhère à ce concept, les personnes qui s'annoncent reçoivent l'information de la part de la police : « attention, dans votre quartier il y a une recrudescence de cambriolages ». Les personnes qui se sont annoncées diffusent cette information dans leur rue et dans leur quartier. C'est le principe du SMHab ; j'espère que vous soutiendrez l'objet que je vais déposer à ce propos.

M. Jean-Luc Chollet (UDC) : – Cher collègue Hubler, j'aimerais que l'on soit cohérent et qu'on aille jusqu'au bout de la démarche. La démarche que vous proposez et à laquelle vous semblez souscrire écorne sérieusement la protection des données. Je vous rappelle

une affaire il y a un certain nombre d'années, qui était portée par des gens de votre sensibilité politique et qui était remontée sous forme d'interpellation au Grand Conseil, où la gendarmerie cantonale avait eu le tort de dire aux gens de la région de Versoix qu'il y avait un certain nombre de ressortissants de l'Europe de l'Est, de type masculin, âgés de 30 à 45 ans, dormant dans des champs, qui se livraient à des vols. Si les habitants signalaient ces choses, alors ils feraient les vérifications habituelles. Des gens ont porté l'affaire jusqu'au Grand Conseil en disant que c'était scandaleux, qu'on n'aurait jamais dû dire que c'étaient des hommes, et surtout pas des gens d'Europe de l'Est ; on aurait dû dire qu'il s'agissait de femmes appenzelloises, cela aurait peut-être passé ! Eh bien, cela a fait un binz pas possible à propos de la protection des données. Alors, je veux bien, mais il faudra être cohérent jusqu'au bout.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M^{me} Françoise Longchamp et consorts : « Cambriolages et arnaques en hausse » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

Interpellation urgente de M. Jean-Michel Dolivo : « Que compte faire la Municipalité pour assurer le bon fonctionnement de la Station d'épuration des eaux de Lausanne (STEP) ainsi que pour améliorer la protection de la santé et les conditions de travail du personnel de la STEP ? »

Développement photocopié

Les installations de la Station d'épuration des eaux de Lausanne (STEP) présentent des signes inquiétants de vieillissement que le remplacement récent de la chaudière et de la cheminée d'un des deux fours n'a pas réussi à compenser.

Chacun des deux fours est prévu pour brûler de 120 à 150 tonnes de boues par jour. En réalité, en raison de défaillances techniques qui n'ont pas été résolues à ce jour, les fours fonctionnent largement en dessous de leurs capacités théoriques (environ 60 %). L'objectif fixé en 2005 d'augmenter de 60 % la capacité d'incinération de la STEP est loin d'être atteint. Les boues non encore incinérées s'accumulent dans les fosses de stockage et le personnel doit inventer des solutions de fortune pour gérer cette surabondance de boues. Il a fallu déverser des boues dans la fosse normalement réservée au stockage des cendres. Le problème a donc été reporté sur les cendres pour lesquelles les emplacements de stockage manquent avant leur évacuation définitive vers la décharge de Teuftal (BE) ou Cridec à Eclépens (entreprise de traitement et de valorisation des déchets spéciaux).

En raison du manque de dépression dans les fours, ceux-ci rejettent odeurs et poussières à l'intérieur du bâtiment et le filtrage est insuffisant. La climatisation en boucle fonctionne mal et le système n'élimine pas les odeurs, comme initialement prévu. L'arrivée d'air extérieure dans les couloirs de l'usine est située à l'endroit où les camions déchargent et donc des gaz d'échappement sont aspirés à l'intérieur du bâtiment. Vu les mauvaises conditions de ventilation, le personnel est tenu de porter des masques de protection, ce qui est parfois difficile à respecter lorsque l'on travaille dans la chaleur près des fours (la température des fours est de 750/790 degrés).

Le personnel d'exploitation (une quarantaine d'employé-e-s) est donc exposé à des atmosphères polluées mal contrôlables. Les informations sur les risques à long terme pour la santé de ces cocktails de microparticules sont encore peu connues.

Il n'y actuellement aucun dispositif efficace permettant de protéger les personnes contre les odeurs pestilentielles à l'intérieur des bâtiments. La centrifugeuse (boues secondaires) en particulier répand des odeurs totalement insoutenables à l'intérieur de l'usine.

Il n'y a pas d'eau potable au robinet sauf dans le bâtiment administratif. Les tuyaux d'alimentation de l'eau potable vétustes sont devenus insalubres (ils passent par des endroits où la température est de 40 degrés et plus). Plusieurs employés ont eu des problèmes de santé après avoir ingéré l'eau du robinet. Des analyses ont ensuite été faites et la consommation de l'eau du robinet est maintenant prohibée. Après réclamation par un délégué syndical relayée par le responsable MSST, des bouteilles d'eau minérale ont été mises à disposition.

Les effectifs du personnel d'encadrement sont insuffisants. Suite à quelques départs, le recrutement s'est avéré extrêmement difficile. En conséquence, on assiste à un affaiblissement de la capacité à maîtriser le bon fonctionnement des installations.

Toutes ces difficultés entraînent :

- Un sentiment de perte de la maîtrise du maniement des installations ;
- l'impression pour le personnel d'être pris dans un cercle vicieux infernal ;
- une certaine démotivation et démoralisation au sein du personnel car aux facteurs énumérés ci-dessus s'ajoute le fait que le traitement des boues et eaux usées produit par la population est en soi une activité ingrate.

Une pétition est actuellement en train de circuler parmi le personnel pour demander notamment une revalorisation des inconvénients de fonction (horaires irréguliers, travail de nuit et du dimanche) et afin que la Municipalité prenne toute la mesure des conditions de travail délétères dans lesquels il doit œuvrer et se donne rapidement les moyens d'améliorer sa situation.

Dès lors, nous posons les questions suivantes à la Municipalité :

1. Qu'entend faire la Municipalité pour assurer le bon fonctionnement des installations actuelles de la STEP en attendant la construction d'une nouvelle usine ?
2. Quelles mesures la Municipalité envisage-t-elle de prendre pour protéger la santé du personnel, en particulier s'agissant de l'exposition du personnel aux poussières et microparticules rejetées à l'intérieur des bâtiments ?
3. Quelles mesures la Municipalité envisage-t-elle de prendre pour protéger la santé du personnel, en particulier contre les émanations constantes d'odeurs insoutenables à l'intérieur des bâtiments ?
4. Quelles mesures la Municipalité envisage-t-elle de prendre pour que l'accès à l'eau potable soit rétabli dans tous les bâtiments ?
5. La Municipalité envisage-t-elle de répondre favorablement à toute demande du personnel visant à revaloriser les indemnités pour inconvénients de fonction, comme elle l'a fait pour d'autres catégories du personnel communal ?

Nous remercions la Municipalité pour ses réponses.

Discussion

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – Cette interpellation urgente a été rédigée par le groupe La Gauche et cosignée par les socialistes et les Verts. Premièrement, le fonctionnement même de la STEP et de ses installations pose problème, puisque les personnes qui travaillent à l'intérieur constatent des défaillances importantes empêchant

les objectifs fixés en matière d'incinération d'être atteints. Il y a aujourd'hui des dysfonctionnements importants en matière d'incinération des déchets. Ces dysfonctionnements ont aussi des effets importants concernant les conditions de travail et la santé de celles et ceux qui travaillent à la STEP, car ils doivent supporter de mauvaises odeurs particulièrement pénibles du fait des mauvaises conditions de ventilation et des dysfonctionnements des différentes formes de climatisation, qui n'éliminent pas ces odeurs comme c'était prévu au départ.

Deuxièmement, les odeurs pestilentielles à l'intérieur du bâtiment : c'est un problème lié au rejet de particules et de poussières à l'intérieur des bâtiments. On ne connaît pas exactement le cocktail de ce qui est rejeté mais, à terme, il peut mettre en danger la santé de ces personnes.

L'interpellation se termine par des éléments concrets, comme l'absence d'eau potable au robinet, sauf dans le bâtiment administratif. Toutes ces difficultés entraînent la perte de maîtrise du maniement des installations et l'impression, pour le personnel, d'être pris dans un cercle vicieux infernal démoralisant. Une pétition circule parmi le personnel pour demander au moins une revalorisation des indemnités pour inconvénients de fonction et pour que la Municipalité prenne toutes les mesures par rapport à ces conditions de travail délétères.

Les questions posées à la Municipalité sont les suivantes : Première question posée par les signataires de l'interpellation : qu'entend faire la Municipalité pour assurer le bon fonctionnement des installations actuelles de la STEP, en attendant la construction d'une nouvelle usine ?

Réponse de la Municipalité

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – En préambule, il est bon de rappeler que la STEP a été conçue dans les années cinquante et mise en service en 1964. Deux secteurs d'activités composent la STEP depuis 1964, à savoir un secteur pour le traitement des eaux et un – très novateur à l'époque – pour le traitement des boues, en les épaississant puis en les brûlant. Une valorisation thermique de ces boues a permis en son temps la réalisation du chauffage à distance dans ce quartier. La chaîne du traitement des eaux n'a pas été modifiée fondamentalement depuis, et seule une adjonction au traitement a été réalisée en 1976. Depuis, la STEP a bénéficié de nombreuses améliorations et mises à jour des installations pour le traitement des boues. J'insiste, il y a le traitement des eaux et le traitement des boues, donc traitement et incinération de ces dernières. On notera en particulier le traitement des graisses en 2002, la désodorisation de la zone des boues en 2003, le traitement des fumées, en particulier des monoxydes de carbone et d'azote en 2003, puis, récemment, le remplacement de la chaudière du four N° 2, en 2008, en cours d'essai pour les micropolluants et la mise en service d'une centrifugeuse. Si vous avez tout compris, vous avez bien retenu. Je suis désolé, c'est un peu technique.

Les installations de traitement des eaux et des boues d'épuration sont vétustes. Elles sont contenues avec tout le soin nécessaire par le personnel de la STEP depuis 1964, pour un coût resté constant tout au long de ces dernières années. L'augmentation qualitative attendue par la Municipalité et, nous semble-t-il, par la population est d'améliorer la chaîne du traitement des eaux. Sachant que, dans un avenir proche, les normes de rejet seront plus contraignantes, nous devons concevoir un renouvellement performant de la filière du traitement des eaux et indirectement de celle des boues. Aussi, tout le site sera repris dans sa conception ; par exemple, sur la chaîne du traitement des boues, le bâtiment des fours 1 et 2 bénéficiera d'améliorations profitant des synergies techniques rendues possibles grâce au renouvellement des filières du traitement des eaux. Il en sera sans doute de même pour le bâtiment administratif, qui subira une autre rénovation dans le respect de son architecture ; il est, rappelons-le, classé. Les études de faisabilité et de conception des nouveaux ouvrages de traitement des eaux et des boues sont lancées actuellement. Elles se poursuivront en 2012, et vous devriez vous prononcer sur ce projet fin 2012, début 2013. Il

fera suite au dépôt d'une demande de permis de construire, en principe en 2013, et ce en coordination avec le projet des Prés-de-Vidy et le projet Métamorphose. Les travaux pourront ainsi démarrer au plus tôt en 2013 et se dérouleront sur une période d'au moins deux ans ; donc, on peut estimer qu'en 2015, voire 2016 au plus tard, ces travaux seront achevés.

La STEP est équipée d'une cheminée et de deux fours d'incinération des boues. L'un est très ancien, de faible capacité, et est peu, voire pas du tout, utilisé, ne pouvant techniquement être exploité en parallèle à l'autre four, car il n'y a qu'une seule cheminée. Le second four, en service actuellement, sert à incinérer les boues produites à Vidy, mais également celles produites par de nombreuses autres STEP du Canton de Vaud. Il est bien de rappeler que, suite à une décision d'arrêter l'épandage complet des boues dès 2008, la seule solution autorisée à ce jour est celle appliquée à Lausanne depuis 1964. Ce faisant, l'incinération permet non seulement d'incinérer des boues dans le strict respect de la législation, à savoir l'interdiction de l'épandage des boues en agriculture depuis 2008, dans le respect des normes de rejet dans l'air, mais permet également l'alimentation du réseau de chauffage à distance avec la chaleur qui, sans cela, aurait été produite par la combustion de carburants d'origine fossile.

Novatrice avant l'heure, attentive à l'environnement, Lausanne a une structure et des compétences sur le traitement des eaux et des boues qui sont reconnues depuis près de cinquante ans. Toutefois, nous sommes quelque peu victimes de notre histoire tant la conception est ancienne. Je m'explique : la capacité d'incinération d'un four dépend directement de la qualité des boues. Celles produites à Vidy sont à incinérer en raison de leur forte teneur en énergie ; cela est dû à la conception du traitement des eaux, ce qui produit une forte teneur en matière organique dans les boues issues de la STEP de Lausanne. Celles en provenance des autres STEP, qui sont plus modernes, contiennent donc moins de matière organique. Ces boues des STEP plus modernes que celle de Lausanne sont plus faciles à incinérer en raison de leur faible teneur en énergie, donc de faible teneur en matière organique. Une bonne homogénéisation des deux types de boues – celles de Lausanne et celles des autres STEP – permet généralement d'atteindre un débit moyen élevé d'incinération des boues bien supérieur à la centaine de tonnes par jour. De plus, ces quantités sont en forte progression depuis le remplacement récent de la chaudière attenante à ce four. Le four N° 2 et ses équipements annexes sont entretenus en continu et font l'objet d'un arrêt annuel planifié. En 2011, celui-ci a duré sept semaines et il a été réparti sur les mois de mai et de juin. Durant cet arrêt, les boues produites à Vidy ont été stockées sur place. Celles en provenance d'autres STEP ont été délestées vers l'incinérateur de SAIDEF – l'équivalent de TRIDEL à Fribourg – ou réceptionnées à Vidy pour être stockées. En 2011, la quantité de boues en provenance des autres STEP a été supérieure à la normale en raison d'un incident sur les STEP de Gland et de Nyon. Normalement ces boues sont acheminées à la cimenterie d'Eclépens, mais celles-ci ont dû être reçues à Vidy en raison de défaillances techniques, entre autres de ces deux STEP. Dès juin 2011, après l'arrêt du four N° 2, il s'agissait d'incinérer en priorité les boues d'origine lausannoise en raison de la grande quantité accumulée, ce qui a initialement entraîné un débit inférieur à la moyenne car, comme je l'ai dit, leur pouvoir calorifique est plus fort, donc cela ralentit la combustion. Les stocks n'étant actuellement plus remplis à leur capacité maximale, l'homogénéisation des boues en fonction de leur provenance est à nouveau possible et le débit moyen atteint sa valeur usuelle et nominale. Il est utile de rappeler que si des boues ont effectivement été stockées à l'emplacement normalement dévolu aux cendres humides – quand vous avez un four, vous avez des cendres ; l'interpellateur fait référence au fait qu'on a stocké des boues dans la zone des cendres humides –, cela n'a en rien perturbé l'acheminement des cendres sèches à Teufthal et des cendres chargées en métaux lourds à Cridec.

Les perceptions olfactives sont difficilement quantifiables, elles sont variables et dépendent de plusieurs facteurs. Des efforts considérables sont entrepris par la STEP afin

d'objectiver les émissions de mauvaises odeurs et d'attester le bon fonctionnement des systèmes de désodorisation. A aucun moment on ne saurait attribuer la cause d'émissions d'odeurs à un équipement distinct tel que la centrifugeuse située dans le local de stockage des boues, déjà à l'origine d'odeurs très désagréables apparues lors de sa mise en place. Au contraire, la centrifugeuse permet de déshydrater les boues de façon entièrement automatisée, donc sans présence continue d'un collaborateur de la STEP, ce qui améliore la qualité du travail de nos collaborateurs. Mais il reste encore deux filtres exploités en parallèle qui requièrent toujours la présence permanente d'un collaborateur. Si la première mesure, souvent impossible à réaliser, consiste à éviter l'émanation d'odeurs, la seconde consiste à ne pas exposer inutilement les collaborateurs à de mauvaises odeurs. Néanmoins, après quelques mois d'exploitation, la centrifugeuse a été couverte et ventilée ; dès lors, le mal a été supprimé. On peut envisager à terme de remplacer les deux filtres de presse restants par une deuxième centrifugeuse, améliorant en cela le processus de travail. Toutefois, cet équipement n'est pas encore prévu dans notre budget.

Il est également utile de préciser que les collaborateurs sont astreints au port systématique d'un masque de protection respiratoire lors de travaux d'entretien lourds dans les fours, comme ce fut l'occasion lors du récent arrêt du four N° 2. Ce matériel de protection est mis à disposition de chacun sur les autres zones de la chaîne du traitement des boues afin de pouvoir avoir de meilleures conditions de travail. Tous les équipements individuels de protection sont à disposition des collaborateurs et il est sans cesse rappelé l'obligation de leur port par les cadres de la STEP. Dès lors, nous pouvons répondre à la première question. Je la rappelle – oui, je suis désolé, mais il faut un préliminaire (*rires dans la salle*). Ben oui, c'est mon papa ; après on va m'appeler grand-papa – j'ai bientôt les cheveux blancs et, bientôt, je n'aurai plus de cheveux, vous verrez, c'est terrible. (*Le président cadre le débat.*) C'était pour détendre l'atmosphère après ces aspects techniques, monsieur le président.

Qu'entend faire la Municipalité pour assurer le bon fonctionnement des installations actuelles de la STEP en attendant la construction d'une nouvelle usine ? Les investissements de maintien et les dépenses d'entretien via les budgets annuels sont maintenus à un niveau constant et suffisant depuis plusieurs années. Des montants supérieurs à ceux consentis ne peuvent être raisonnablement envisagés sur des équipements dont la durée de vie prévue jusqu'au renouvellement des filières de traitement des eaux et des boues n'excède pas trois ans. Pour le maintien des bâtiments de déshydratation et d'incinération, des montants sont prévus dans le cadre des travaux de renouvellement des filières de traitement des eaux de la STEP. Les adaptations nécessaires dans les bâtiments pourraient être planifiées, puis exécutées dès le choix définitif de la future filière de traitement des eaux et donc celle des boues. Cette étude est en cours.

La réhabilitation du bâtiment administratif est également prévue dans le cadre des travaux de reconstruction de la STEP. Néanmoins, un montant de l'ordre de 250 000 francs est d'ores et déjà prévu au budget 2012, afin de rénover les douches, les vestiaires et le réfectoire du personnel ; ce sera à vous d'en décider au mois de décembre, lors des débats sur le budget. Cet investissement améliorera les conditions d'hygiène et de confort du personnel en attendant des lourdes rénovations du bâtiment administratif.

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – La deuxième question est courte, et peut-être que la réponse sera aussi un peu plus courte : quelles mesures la Municipalité envisage-t-elle de prendre pour protéger la santé du personnel, en particulier s'agissant de son exposition aux poussières et microparticules rejetées à l'intérieur des bâtiments ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Un suivi de l'air ambiant est en place depuis le début des années 2000, ce qui a permis à votre Conseil d'octroyer un investissement de plus de 5 millions pour améliorer le traitement de l'air dans les bâtiments de la chaîne de traitement des boues. Par la suite, le médecin de la Ville, le D^r von Rotz – médecin du travail et responsable à l'unité santé et sécurité au travail de la

Ville – a réalisé, en mars et avril 2011, une étude sur le travail en rotation du personnel de la STEP. Les mesures analytiques de poussières, aérosols, etc. ont été effectuées in situ avec du matériel porté par les collaborateurs et avec du matériel stationnaire. Les conclusions finales de cette étude sont en cours de rédaction. Mais, à ce jour, le D^f von Rotz n'a pas prononcé de mesures immédiates confirmant les analyses du début des années 2000, qui se sont d'ailleurs poursuivies durant toutes ces années. Ainsi, à la connaissance de la Municipalité, il n'y a pas de mesures urgentes à prendre du point de vue médical. Une séance de mise au point sur les éventuelles mesures complémentaires à prendre à la STEP est prévue pour le 11 octobre prochain. Le personnel sera ensuite informé par le D^f von Rotz des résultats de l'étude et des éventuelles mesures de protection individuelle à mettre en œuvre.

Il faut rappeler que la STEP met à disposition du personnel tout le matériel de protection individuel – casque, tampons auriculaires, lunettes, gants, chaussures de sécurité, tenue de travail, etc. – en vue de préserver la santé de ses collaborateurs. Il existe des rappels et des formations régulières par les cadres de la STEP, ou par des intervenants extérieurs, sur la nécessité et le devoir de chacun de se protéger. Finalement, le D^f von Rotz suit médicalement et annuellement l'ensemble du personnel de la STEP. Entre 2010 et 2011, tous les collaborateurs de la STEP ont subi des examens médicaux, quel que soit le poste occupé.

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – Troisième question : quelles mesures la Municipalité envisage-t-elle de prendre pour protéger la santé du personnel, en particulier contre les émanations constantes d'odeurs insoutenables à l'intérieur des bâtiments ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Il y a des installations de ventilation et de désodorisation par lavage chimique de l'air vicié et des contrôles par un mandataire extérieur spécialisé, réalisés tous les deux ans depuis la mise en service en 2003. Ces contrôles permettent de prendre d'éventuelles mesures correctives, si nécessaire, comme le réglage des billes, le dosage des réactifs chimiques, les changements de filtre et autres. Les prochains contrôles auront lieu en automne 2011, comme prévu au budget. Dans le cadre des travaux de renouvellement des filières de traitement des eaux et des boues, un audit sera réalisé sur les équipements électromécaniques de traitement de l'air vicié. A l'issue de cet audit, les éventuelles adaptations techniques et mises en conformité seront, si nécessaire, intégrées dans les travaux réalisés. Dans l'intervalle, des mesures de délestage des boues d'épuration vers d'autres lieux de traitement sont à l'étude, au cas où le stock principal existant d'émanations d'odeurs ne pourrait être entièrement éliminé à Vidy.

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – Quatrième question : quelles mesures la Municipalité envisage-t-elle de prendre pour que l'accès à l'eau potable soit rétabli dans tous les bâtiments ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Dans les bâtiments de la chaîne du traitement des boues en particulier, une contamination du réseau d'eau potable a été constatée ; j'insiste bien : dans les bâtiments industriels. Ce constat ne concerne pas le bâtiment administratif, qui regroupe également les vestiaires et sanitaires. Un mandat a été attribué à un bureau spécialisé d'ingénieurs-conseils sur recommandation de nos services. Les spécialistes ont pour mission de déterminer l'origine d'une éventuelle contamination du réseau d'eau potable dans les bâtiments d'exploitation. En l'état actuel des connaissances, la seule vétusté des tuyauteries ou une erreur d'interconnexion du réseau lors des travaux d'entretien ne pourraient en être la cause. Une fois l'origine de la contamination identifiée, les travaux nécessaires de mise en conformité seront réalisés. Dans l'intervalle, le personnel dispose d'eau en bouteille durant ses activités dans les bâtiments d'exploitation. Il est utile de rappeler que l'eau du bâtiment administratif, régulièrement analysée par vos services, n'a jamais été contaminée.

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – Dernière question : la Municipalité envisage-t-elle de répondre favorablement à toute demande du personnel visant à revaloriser les

indemnisés pour inconvénients de fonction, comme elle l'a fait du reste pour d'autres catégories du personnel communal ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – La Municipalité est sensible depuis plusieurs années aux conditions de travail de la STEP. Je me suis régulièrement rendu sur le site ces dernières années pour écouter les différents intervenants et anticiper certaines mesures. J'insiste sur l'anticipation de ces mesures. Ainsi, les principales mesures d'accompagnement ces dernières années – depuis 2008 – sont les suivantes : depuis mars 2009, une indemnité de site d'un montant annuel de 1200 francs est octroyée à chaque collaborateur et collaboratrice de la STEP ; à ce montant vient s'ajouter une indemnité d'horaire variable d'un franc de l'heure pour tout travail effectué dans les zones les plus malodorantes ; dès lors, l'indemnité mensuelle s'élève environ à 200 francs par mois et par collaborateur ; une prime unique de 500 francs a été versée à chaque collaborateur au vu des excellents résultats réalisés en 2010.

La décision d'augmenter les effectifs de la STEP dans les prochaines années a été acceptée sur le principe et il sera à vous d'en décider lors du budget 2012. Ainsi, un poste d'électricien de maintenance a été créé pour être occupé dès le 1^{er} janvier 2012, sous réserve de votre décision. Quant aux autres postes, ils sont repourvus au gré de l'évolution des futurs travaux, dans le but de disposer de personnel qualifié et formé en nombre suffisant dès la mise en service des nouvelles installations. D'autre part, et depuis plusieurs décennies, la STEP offre à ses collaborateurs des prestations visant à amoindrir les difficultés inhérentes à un travail dans ce milieu spécifique : lavage sur le site des habits de travail et des effets personnels, comptabilisation comme heures de travail du temps quotidien pour la douche, mise à disposition de savon pour l'hygiène corporelle et de lessive pour habits, thé chaud, pause matinale, etc. Finalement, une consultation en vue de la revalorisation des indemnités pour inconvénient de fonction de service irrégulier est en cours. Les augmentations variant, je ne peux pas vous donner les chiffres envisagés par rapport aux indemnités existantes. Le personnel de la STEP, comme sans aucun doute d'autres membres de l'administration qui sont dans des conditions délicates, pourrait bénéficier au même titre de ce type d'avantages.

La discussion est ouverte.

M^{me} Thérèse de Meuron (PLR) : – Je n'ai pas l'interpellation sous les yeux ; je crois que c'est la troisième question qui concerne la protection des travailleurs. Si j'ai bien compris la réponse de M. Français, il y a tout un éventail de mesures de protection mises à disposition du personnel. Ma question est simple. C'est très bien de mettre ce matériel à disposition des travailleurs, mais on sait aussi qu'ils ont la propension à ne pas l'utiliser ; ce n'est pas très agréable d'avoir un masque, d'avoir des « trucs » sur les oreilles, etc. Alors, dans le cadre de ces mesures de protection, est-ce que le médecin chargé des mesures de santé et sécurité au travail, pour lesquelles la Commune de Lausanne a une délégation de compétences, se préoccupe de vérifier de temps en temps si ces mesures de protection sont prises ? C'est facile à faire et cela répondrait peut-être partiellement aux préoccupations de l'interpellateur.

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – Je remercie la Municipalité et M. le municipal pour sa réponse complète et détaillée. Je lui demande d'ailleurs, puisque j'ai vu qu'il l'a lue, s'il peut m'en faire parvenir une copie ; peut-être que cela intéresse l'ensemble des conseillers communaux.

Cela a été assez touffu et important ; je retiens qu'un certain nombre de mesures seront ou devraient être prises, et qu'on est dans une situation transitoire jusqu'aux nouvelles constructions et aux nouveaux investissements qui seront consentis. Je peux entendre ce discours, mais il y a des urgences. De ce point de vue, je suis d'accord avec M^{me} de Meuron : la protection de la santé, dans tous ses aspects, est décisive. Une quarantaine de personnes travaillent dans des conditions parmi les plus pénibles. Ceux et celles qui sont dans le quartier savent ce que cela signifie en ce qui concerne les odeurs, mais il est sûr

que quand on travaille à l'intérieur des bâtiments, c'est véritablement un problème en termes de santé au travail à cause des odeurs et des particules des poussières rejetées. Même si je ne présenterai pas de résolution, compte tenu des intentions que la Municipalité a exposées ce soir, il faut vraiment que, par l'intermédiaire des chefs de service et de l'ensemble des responsables, elle veille à prendre toutes les mesures utiles en termes de santé au travail, car c'est un point particulièrement sensible dans ce contexte.

Dernière remarque qui me semble importante : vous avez ouvert la porte aux revalorisations des indemnités pour inconvénient de fonction ; vous avez donné une prime, si j'ai bien entendu, de 500 francs en début d'année, ce qui montre bien que vous êtes sensible à la dureté des conditions de travail. Ce type de personnel, qui travaille dans des conditions très ingrates et dures, doit effectivement pouvoir obtenir une compensation financière, surtout que certains d'entre eux n'ont pas de hauts salaires, puisqu'ils ne sont pas dans des classes de traitement très élevées. Donc, j'insiste sur ces deux aspects, c'est-à-dire santé au travail, contrôle des mesures prises et de leur effectivité, et une compensation liée aux conditions de travail particulièrement dures. Je ne présenterai pas de résolution vu les intentions affirmées dans la réponse, en souhaitant que cette réponse nous soit distribuée – en tout cas à moi, interpellateur, ainsi qu'aux groupes qui ont signé l'interpellation.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je réponds à M^{me} de Meuron, même si j'avais déjà répondu à sa question. C'est le rôle du médecin ; le médecin est là pour prescrire des mesures de sécurité, le personnel sur place doit les mettre en application et les chefs, en particulier, doivent régulièrement rappeler ces recommandations. Je l'ai dit dans la réponse : les cadres rappellent régulièrement ces mesures.

Il faut aussi se mettre à la place du travailleur, particulièrement avec les étés pénibles qu'on a eus. Le travail est à faire. C'est le moment où l'on n'utilise pas l'eau chaude, donc on fait ces travaux d'entretien plutôt en période estivale. C'est vrai que les conditions sont difficiles. Parfois, on regrette que certains collaborateurs négligent leur santé en n'utilisant pas les mesures de protection. Donc, c'est un travail au quotidien. Je peux vous donner l'assurance que le chef de la division de la STEP, ainsi que ses plus proches collaborateurs, insiste sur les mesures de précaution auprès des collaborateurs. Il n'y a pas que sur ce site que nous avons ce type de problème ; c'est exactement le même problème à Tridel, où il y a le même rythme d'entretien ; des entretiens lourds se font à l'intérieur du four tous les ans. La Municipalité se préoccupe vraiment de la santé de ses collaborateurs.

L'interpellateur fait référence aux poussières qu'il y a sur le site. Si vous allez dans une usine moderne, comme Tridel à Lausanne, et que vous comparez cette usine à une construite la même année dans d'autres pays européens, vous verrez le temps et le personnel mis à disposition pour réduire la présence de poussières dans tous les endroits de l'usine, pour qu'au moindre courant d'air celles-ci ne se remettent pas en suspension et ne puissent pas atteindre les gens qui font de la gestion courante à l'intérieur de l'usine. Sachez qu'on se donne les moyens. Le Conseil communal et la Municipalité n'ont jamais limité ces moyens. Ici, nous avons une usine de conception ancienne. J'ai essayé de vous expliquer – le texte était un peu long – que le traitement des boues dépend du traitement des eaux et que, plus on a un traitement des eaux qui traite ces boues, qui les digère un peu pour avoir moins de matière organique, plus on aura cette présence d'odeurs fortes de boues « pas assez digérées » ; eh bien, cela devrait diminuer, l'un apportera la réponse à l'autre. Ce qui est sûr, c'est que tous les moyens qu'on a pu engager pour traiter les odeurs à l'intérieur du bâtiment – ce qui a un effet automatique à l'extérieur – ces dernières années, depuis 2003, représentent des sommes conséquentes. Mais il y a eu l'ordonnance interdisant l'épandage dans toute la Suisse ; cette usine existant, le Canton a demandé si l'on pouvait prendre d'autres boues. C'est vrai qu'aujourd'hui on a de nouveau la manipulation de boues de commune à commune. C'est notre rôle de les prendre. Nous avons augmenté légèrement les performances de l'usine, et demain on pourra faire encore plus, à condition d'avoir des boues de meilleure qualité qu'aujourd'hui.

C'est un long travail. Je confirme que la Municipalité est soucieuse de son personnel, et en particulier des gens qui sont dans des conditions difficiles, comme c'est le cas ici. Vous l'avez dit, monsieur Dolivo, c'est ingrat. Mais je pourrais dire que ce sont des conditions difficiles régulières pour les gens qui y travaillent, tant pour le personnel administratif que pour les gens qui font de l'entretien, pour les cadres, les fonctionnaires formés avec ou sans CFC ; ils tiennent cette usine à bout de bras et la Municipalité essaie de donner tous les moyens au service pour que ces études s'achèvent et pour qu'on puisse faire cette rénovation dans les plus brefs délais. C'est en tout cas l'affirmation que l'on peut faire ce soir.

M. Jean-Yves Pidoux, municipal, Services industriels : – Vu l'enthousiasme général, je serai bref. Je voudrais compléter la réponse donnée par mon collègue directeur des Travaux, en informant ce Conseil que la Municipalité a récemment pris une décision concernant le personnel en horaire atypique et qui est dans des conditions de grande pénibilité, décision qui revoit les suppléments accordés pour les horaires irréguliers ou les travaux pénibles. L'horaire atypique concerne les services de piquet. Outre cette dimension chronologique, cela concerne les gens qui font des travaux physiquement pénibles ou dangereux, ou avec des outils d'usage délicat. La Municipalité a décidé – vous le verrez au budget – d'améliorer les indemnités pour inconvénients de fonction et de service dans des conditions particulières de pénibilité.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- ouï l'interpellation urgente de M. Jean-Michel Dolivo et consorts : « Que compte faire la Municipalité pour assurer le bon fonctionnement de la Station d'épuration des eaux de Lausanne (STEP) ainsi que pour améliorer la protection de la santé et les conditions de travail du personnel de la STEP ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,
prend acte
de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

La séance est levée à 22 h 50.

Rédaction et mise en page : *Patricia Pacheco Delacoste*

Abonnements :

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