

Bulletin du Conseil communal

N°6



Lausanne

Séance du 8 novembre 2011 – Première partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 8 novembre 2011

6^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 8 novembre 2011, à 18 h et à 20 h 30

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

Sommaire

Ordre du jour 475

Première partie..... 481

Communications

Interventions orales des conseillers – version numérique 481

Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Conférence pour les nouveaux et nouvelles élue-s des communes signataires du SDOL et « Marché du SDOL » 2011 – Invitation 481

Réponse à la question N° 92 de M. Julien Sansonnens : « EMS de Bois-Gentil : nuisances sonores au petit-matin »..... 482

Les Fiches : parcelles N°s 7299, 7302, 7303 vers l'ancienne école de Petit-Vennes : organisation d'un concours pour la réalisation d'un équipement scolaire ; procédures de défrichage et de modification du plan général d'affectation ; ouverture d'un compte d'attente..... 483

Interpellation urgente de M^{me} Rebecca Ruiz : « La Ville laissera-t-elle couler la CGN ? ». Réponse à la résolution 484

Interpellations urgentes de M. David Payot et consorts : « La grasse matinée obligatoire : une nouveauté du système Mobilis ? » et de M. Claude-Alain Voiblet : « Nouvelle perte du pouvoir d'achat des aînés : les seniors devront-ils payer plus et attendre 9 h pour utiliser les transports publics en 2011 ? ». Réponse aux résolutions..... 485

Interpellation de M^{me} Françoise Longchamp : « Bus Pyjama : parent pauvre des transports publics lausannois ? » Réponse à la résolution 486

Invitation à la séance d'information sur le droit de superficie 486

Pétition des Amis de la Cité et consorts (308 signatures) : « Sauvons Looping » 487

Demandes d'urgence de la Municipalité pour les points R 22 : Rapport-préavis N° 2011/32, R 23 : Préavis N° 2011/35 et R 26 : Préavis N° 2011/15 488

Postulat de M^{me} Sarah Frund : « Pour une accessibilité des informations de la Ville de Lausanne à toutes et tous »..... 489

Communications – Dépôts

Motion de M. Julien Sansonnens : « Vers un soutien de la Ville à l'économie sociale et solidaire (ESS) » 489

Question écrite de M^{me} Sarah Frund : « Conditions de travail au sein de la Commune de Lausanne : les stagiaires »..... 489

Question écrite de M. Bertrand Picard concernant les nouvelles prestations sociales PC Familles 489

Question écrite de M. Henri Klunge concernant un vol à l'arraché..... 489

Interpellation de M. Philipp Stauber : « Policiers accusés à tort, quels dédommagements ? »..... 490

Interpellation de M. David Payot : « Entre le Théâtre des Roseaux et les Docks, quelle place ont trouvé les artistes de la région ? »..... 490

Interpellation de M. Valéry Beaud : « Autoroute de contournement : 45 secondes pour annuler l'effet du m3 et de la certification énergétique des bâtiments ».....	490
Interpellation de M. Philippe Ducommun : « Votations du 23 octobre 2011 : perte de crédibilité, d'image et financière ».....	490
Interpellation de M. Jean-Michel Dolivo : « Les contribuables lausannois sont-ils les vaches à lait de propriétaires imposant des loyers abusifs ? »	490
Interpellation de M ^{me} Rebecca Ruiz : « Restructuration d'Alpiq : quelles incidences pour les employé-e-s et pour Lausanne ? »	491
Interpellation de M ^{me} Eliane Aubert : « Le Service social de Lausanne accepte des loyers qui explosent »	491
Interpellation de M ^{me} Solange Peters : « Comment maintenir la terrasse à l'aube de l'hiver 2011 ? »	491
Questions orales	491
Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) – Etape A (2011-2014). Demande de crédits d'études et d'octroi de postes de travail provisoires supplémentaires (EPT) Réponse aux postulats de M^{me} Florence Germond « Pour la réaffectation des présélections en espaces pour les bus, piétons et vélos » et de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Bébox « Pour une boucle au centre-ville ? »	
Rapport-préavis N° 2011/32 du 25 mai 2011	495
Rapport.....	527
Discussion	530

Ordre du jour**A. OPERATIONS PRELIMINAIRES**

1. Communications.

B. QUESTIONS ORALES**C. RAPPORTS**

- R120. *Rapport-préavis N° 2010/55* : Réponse municipale à la pétition de l'Académie champignacienne demandant l'érection en ville de Lausanne d'un monument voué à la gloire du maire de Champignac (SI). CLAUDE GRIN (rapport de majorité); JACQUES-ETIENNE RASTORFER (rapport de minorité).
- R122. *Postulat de M. Xavier de Haller et consorts* : « Pour le prolongement des heures d'ouverture des établissements de nuit afin de limiter les nuisances en centre-ville » (SPS). ISABELLE MAYOR.
- R123. *Postulat de M^{me} Isabelle Truan* : « Pour une insertion significative du logement au Flon » (Trx). ULRICH DOEPPER.
- R124. *Motion de M. Jean Tschopp* : « Dimanche sur les quais » (Trx). JEAN-CHARLES BETTENS.
- R127. *Postulat de M^{me} Florence Germond* : « Pour un renforcement de la prise en charge extrascolaire des écolières et écoliers de 5^e et 6^e année primaire » (EJCS). MARLENE BERARD.
- R128. *Rapport-préavis N° 2010/61* : Des ludothèques à Lausanne ou comment mieux faire pour avoir une vie ludique ? Réponse au postulat de M^{me} Andrea Eggli. (EJE). MAGALI CRAUSAZ MOTTIER.
- R129. *Postulat de M. Jean-François Cachin et consorts* : « Une nouvelle réaffectation du P+R provisoire de Vennes » (Trx). MARTINE FIORA-GUTTMANN.
- R135. *Préavis N° 2010/50* : La société coopérative l'Habitation féminine. Prolongation de la durée d'un droit distinct et permanent de superficie. (CLP). EVELYNE KNECHT.
- R136. *Préavis N° 2010/67* : Plan partiel d'affectation au lieu-dit « La Grangette » concernant la parcelle N° 20382 et la portion de la parcelle N° 2394 permettant l'accès à l'avenue du Grey. (Trx). ALAIN HUBLER. (*En attente.*)
- R137. *Postulat de M. Philippe Clivaz* : « Bas les masques, la culture est en danger ! » (CL). THERESE DE MEURON.
- R138. *Motion de M. Claude-Alain Voiblet* : « Saine gestion des deniers publics : la Municipalité doit donner l'exemple ! » (AG, FIPAV). MARLENE BERARD.
- R141. *Postulat de M^{me} Isabelle Mayor* : « Bénévolat des jeunes pour les jeunes : pour un réel encouragement ! » (EJCS, AG). SUSANA CARREIRA.
- R1. *Pétition de LausAnimaliste et consorts (182 sign.)* : « Pour des cirques sans animaux ». (SPS) ; *pétition de LausAnimaliste et consorts (540 sign.)* : « Pour une interdiction du cirque Nock dans la commune de Lausanne » (SPS). COMMISSION DES PETITIONS (FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ).
- R2. *Pétition de M^{me} et M. Martine et Lova Golovtchiner et consorts (341 sign.)* demandant d'examiner la possibilité d'installer un ascenseur conduisant du Tunnel à la place de la Barre. (Trx). COMMISSION DES PETITIONS (FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ).
- R3. *Motion de M^{me} Evelyne Knecht* : « LACI 'mesure sparadrap' 1 : premier emploi » (AG). CLAUDE METTRAUX.

- R4. *Postulat de M^{me} Natacha Litzistorf Spina* : « Intégration de l'écologie industrielle à Lausanne » (Trx, SI). SYLVIANNE BERGMANN.
- R5. *Rapport-préavis N° 2011/13* : Postulat de M^{me} Sophie Michaud Gigon et consorts : Pour améliorer la qualité de l'air : Lausanne prend des mesures. (Trx). MARLENE BERARD.
- R7. *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller* pour des entreprises écomobiles. (Trx). VINCENT ROSSI.
- R8. *a. Motion de M^{me} Sylvianne Bergmann* : « Du miel labellisé 'capitale olympique' » (FIPAV) ;
b. Motion de M^{me} Graziella Schaller : « Des toits publics pour 'Le miel des toits de Lausanne' ». (FIPAV). MANUELA MARTI.
- R9. *Motion de M. Pierre-Yves Oppikofer et consorts* : « Soutien de la Ville de Lausanne au projet pilote 'Mentorat Emploi Migrants' de l'EPER (Entraide Protestante Suisse) pour l'insertion professionnelle des migrantes et migrants » (EJCS, AG). MARIA VELASCO.
- R10. *Motion de M^{me} Isabelle Truan et consorts* : « Critères d'attribution et conditions locatives du patrimoine de la Ville de Lausanne » (CL). JEAN-MICHEL DOLIVO.
- R11. *Motion de M. Vincent Rossi et consorts* : « Pour le réaménagement de la baie d'Ouchy, afin d'y recréer des espaces naturels, de détente et de baignade » (Trx, SPS). MARTINE FIORA-GUTTMANN.
- R12. *Postulat de M^{me} Caroline Alvarez* : « Promotion de l'attribution de subventions pour l'édition d'œuvres littéraires d'auteurs lausannois » (CL). EDDY ANSERMET.
- R13. *Motion de M. Claude-Alain Voiblet* : « Suppression du remboursement des frais de garde des élus communaux » (Bureau du Conseil). MURIEL CHENAU MESNIER.
- R15. *Rapport bisannuel de la Commission permanente de politique régionale – juin 2009 à juin 2011*. COMMISSION DE POLITIQUE REGIONALE (NATACHA LITZISTORF SPINA, présidente 2009-2010, AXEL MARION, président 2010-2011).
- R16. *Motion de M. Guy Gaudard* : « Cautionnons... ce qui doit l'être » (CL). YVES-ANDRE CAVIN.
- R17. *Préavis N° 2011/19* : Plan partiel d'affectation concernant les terrains compris entre les avenues des Bergières, Antoine-Henri-Jomini et du Mont-Blanc et le centre de congrès et d'expositions de Beaulieu. (Trx, CLP). JEAN-FRANCOIS CACHIN (rapport de majorité), JEAN-MICHEL DOLIVO (rapport de minorité). (*En attente.*)
- R19. *Postulat de M. David Payot et consorts* : « Une solution lausannoise aux limitations d'horaires des abonnements tl des retraités : mobilisons-nous ! ». (AG). ELISABETH WERMELINGER.
- R20. *Motion de M^{me} Sophie Michaud Gigon et consorts* : « Qualité de vie en ville : pour une vraie place des Bergières » (Trx). BLAISE MICHEL PITTON.
- R21. *Motion de M. Pierre-Yves Oppikofer et consorts* : « Pour un plan d'action communal en faveur de l'emploi et de soutien à l'insertion professionnelle » (EJCS). ISABELLE MAYOR.
- R22. *Rapport-préavis N° 2011/32* : Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) – Etape A (2011-2014). Demande de crédits d'études et d'octroi de postes de travail provisoires supplémentaires (EPT). Réponse aux postulats de M^{me} Florence Germond « Pour la réaffectation des présélections en espaces pour

les bus, piétons et vélos » et de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Béboux « Pour une boucle au centre-ville ? » (Trx, SI, SSE). JEAN-LUC CHOLLET.

- R23. *Préavis N° 2011/35* : Plan partiel d'affectation « Jumelles – Bel-Air » concernant les terrains compris entre la rue des Terreaux, la place Bel-Air, les escaliers de Bel-Air, la rue de Genève et la parcelle N° 548. Addenda au plan partiel d'affectation N° 635 du 10 juin 1988. Convention avec vente, avec Genevoise compagnie immobilière SA. (Trx, CLP). PHILIPPE CLIVAZ.
- R24. *Motion de M^{me} Isabelle Truan* : « Introduisons du logement au centre-ville : le Flon (Déplacement de la caserne des pompiers) » (CL, SPS). JEAN-FRANCOIS CACHIN.
- R25. *Motion de M. Pierre-Yves Oppikofer* : « Des mesures pour lever les écueils persistants de l'évolution et de la mobilité professionnelle du personnel communal (ou de la parole aux actes) » (AG). GIANFRANCO GAZZOLA.
- R26. *Préavis N° 2011/15* : Recensement, contrôle et assainissement en vue de sécuriser les bâtiments communaux pouvant contenir de l'amiante. Demande de crédit-cadre (2^e étape). (Trx). GILLES MEYSTRE.
- R27. *Motion de M. Axel Marion* : « Un-e délégué-e à la politique familiale pour une meilleure coordination et un meilleur soutien aux familles lausannoises » (EJCS). CLAUDE GRIN.
- R28. *Motion de M^{me} Isabelle Truan* pour la réciprocité entre mesures énergétiques et taxes. (SI). MARTINE FIORA-GUTTMANN.

D. DROITS DES CONSEILLERS COMMUNAUX

INITIATIVES

- INI14. *Postulat de M. Valéry Beaud* : « Zones de rencontre : vers un partage plus équitable de l'espace public » (5^e/11.10.11). DISCUSSION PREALABLE.
- INI15. *Postulat de M. Mathieu Blanc* : « Le nord de la place de la Riponne doit aussi être protégé ! » (5^e/11.10.11). DISCUSSION PREALABLE.
- INI16. *Postulat de M^{me} Elisabeth Müller* : « Vers une éco-ville. Pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne » (5^e/11.10.11). DISCUSSION PREALABLE.

INTERPELLATIONS

- INT1. *Interpellation de M. Cédric Fracheboud* : « Gestion des billets issus de la taxe sur les divertissements » (15^e/12.4.11) [SPS/18.7.11]. DISCUSSION.
- INT5. Interpellation de M. Cédric Fracheboud : « Quel avenir pour les locaux de Rataboum ? ». (18^e/31.5.11) [EJCS/31.8.11]. DISCUSSION.

Prochaines séances : 22.11 (18 h et 20 h 30), 6.12 (18 h et 20 h 30) et 7.12 (19 h), 17.1 (18 h et 20 h 30), 31.1 (18 h et 20 h 30), 14.2 (18 h et 20 h 30), 6.3 (18 h et 20 h 30), 20.3 (18 h et 20 h 30), 24.4 (18 h et 20 h 30), 8.5 (18 h et 20 h 30), 22.5 (18 h et 20 h 30), 5.6 (18 h et 20 h 30), 19.6 (18 h et 20 h 30) et 20.6 (19 h 30), 4.9 (de 18 h à 20 h), 25.9 (18 h et 20 h 30), 9.10 (18 h et 20 h 30), 30.10 (18 h et 20 h 30), 13.11 (18 h et 20 h 30), 27.11 (18 h et 20 h 30), 11.12 (18 h et 20 h 30) et 12.12 (19 h 30).

Au nom du Bureau du Conseil:

Le président : *Claude-Alain Voiblet*

Le secrétaire : *Frédéric Tétaz*

POUR MEMOIRE**I. RAPPORTS**

- R95. *Postulat de M. Philippe Mivelaz pour une réduction des déchets ménagers à la source (Trx). COMMISSION DE POLITIQUE RÉGIONALE (AXEL MARION, PRESIDENT).*
- 15.6.10 *Motion de M. Fabrice Ghelfi, pour la Commission des finances : « Axes forts de transports publics : pour une information complète du Conseil communal » (Trx, AG). PHILIPPE CLIVAZ.*
- 12.10.10 *Postulat de M^{me} Natacha Litzistorf Spina : « De l'éolien bon pour le paysage et la qualité de vie ! » (SI). ALAIN HUBLER.*
- 18.1.11 *Motion de M. Mathieu Blanc et consorts : « Pour l'instauration de mesures d'éloignement permettant aux Lausannois de se réappropriier le domaine public ! ». (SPS, AG). NATACHA LITZISTORF SPINA.*
- 10.5.11 *Préavis N° 2011/24 : Société coopérative Cité-Derrière. Projet de construction de quatre bâtiments, comprenant au total 104 logements, un commerce, des espaces communautaires, un parking souterrain de 49 places et 7 places de parc extérieures, sis à l'avenue de Morges 139 et à la rue Couchirard 6. Constitution d'un droit de superficie. Octroi d'un cautionnement solidaire. Octroi d'un financement du Fonds communal pour le développement durable pour la réalisation d'une installation de production de chaleur donnant lieu à un contracting énergétique. Octroi d'une subvention du Fonds pour l'utilisation rationnelle de l'électricité. (CLP, SI, EJE). GUY GAUDARD.*
- 24.5.11 *Préavis N° 2011/26 : Centre intercommunal de glace de Malley S.A. (CIGM S.A.). Nouvelle convention entre les Communes de Lausanne, Prilly et Renens. Préavis intercommunal présenté aux Conseils communaux de Lausanne, Prilly et Renens. (SPS). COMMISSION DE POLITIQUE REGIONALE.*
- 31.5.11 *Postulat de M. Jean Tschopp : « Aux urnes citoyens ! » (AG). XAVIER DE HALLER.*
- 31.5.11 *Préavis N° 2011/30 : Parcelle N° 20349 à l'avenue de Valmont. Constitution d'un droit distinct et permanent de superficie en faveur de Grisoni-Zaugg S.A. et Boas Immobilier S.A. pour la construction d'un écomusée (AquaEcopôle) et d'un bâtiment commercial. (CLP, Trx). MATHIEU BLANC.*
- 30.8.11 *Motion de M. Roland Ostermann et consorts : « Quel avenir pour le domaine agricole de Rovéréaz ? » (FIPAV). MARTINE FIORA-GUTTMANN.*
- 30.8.11 *Rapport-préavis N° 2011/34 : Aménagement de la place de la Sallaz. Crédit d'investissement. Réponse à deux observations et six oppositions déposées pendant l'enquête publique. Réponse aux résolutions du Conseil communal concernant la route de contournement de la Sallaz (conclusions 7bis, 7ter et 7quater du rapport-préavis N° 2005/83 du 24 novembre 2005). (Trx, SSE, SI). CLAUDE BONNARD.*
- 30.8.11 *Pétition de M. Julien Sansonnens et consorts (507 sign.) : « Non à une antenne-relais de téléphonie mobile au Pavement 19 ! » (Trx). COMMISSION DES PETITIONS (MARIE-ANGE BRELAZ-BUCHS).*
- 13.9.11 *Préavis N° 2011/36 : Plan de renouvellement du réseau de distribution électrique des Services industriels. Crédits de réalisation pour la phase III. (SI). ANDRE MACH.*
- 13.9.11 *Préavis N° 2011/37 : Ancienne Ecole Piotet, rue de la Pontaise 15. Cession du bâtiment en vue de sa rénovation. Constitution d'un droit de superficie distinct et*

- permanent en faveur de la coopérative en formation « P15 ». (CLP). MAURICE CALAME.
- 13.9.11 *Rapport-préavis N° 2011/38* : Réponse à la motion de M. Ulrich Doepper – « Des vues sur nos poubelles » (Trx). FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ.
- 13.9.11 *Préavis N° 2011/39* : Autorisation générale de plaider. (FIPAV). JEAN TSCHOPP.
- 13.9.11 *Préavis N° 2011/40* : Autorisation générale de constituer des associations et des fondations ou d’y adhérer, de constituer des sociétés commerciales ou d’acquérir des participations dans ces sociétés (article 20, lettre g du Règlement du Conseil communal). (AG). CHRISTIANE JAQUET-BERGER.
- 27.9.11 *Postulat de M^{me} Magali Zuercher* demandant une étude pour le réaménagement du secteur des rives du lac et ses abords entre Ouchy et Bellerive ainsi que la définition d’une vision directrice de l’ensemble des rives de la piscine de Bellerive à la tour Haldimand intégrant des étapes de réaménagement (Trx). NICOLE GRABER.
- 27.9.11 *a. Postulat de M^{me} Rebecca Ruiz* : « Trafic de rue à Lausanne : entraver les zones de deal durables dans les quartiers d’habitation » (SPS, EJCS, SI) ;
- b. Postulat de M. Mathieu Blanc et consorts* : « Plus de paix pour les Lausannois et plus de pression sur les dealers ! » (SPS). YVES FERRARI.
- 27.9.11 *Postulat de M. Yves-André Cavin et consorts* relatif à l’aménagement des chemins de desserte du quartier forain de Bois-Genoud – Le Taulard et l’étude d’un bassin de rétention pour les eaux claires. (Trx). FLORIAN RUF.
- 11.10.11 *Rapport-préavis N° 2011/41* : Réponses à trois initiatives portant sur des objets relatifs à la politique municipale en matière de sport, n’appelant pas de longs développements. (SPS). FRANCISCO RUIZ VAZQUEZ.
- 11.10.11 *Préavis N° 2011/42* : Acquisitions d’immeubles, de droits réels immobiliers et d’actions ou parts de sociétés immobilières et aliénations d’immeubles et de droits réels immobiliers. Acquisition de patrimoine vert. Transfert de la SILL SA du patrimoine administratif au patrimoine financier. (CL, FIPAV). PHILIPP STAUBER.
- 11.10.11 *Postulat de M. Mathieu Blanc et consorts* : « Ecologique, économique et social : encourageons le *boat sharing* ! » (SPS). ELISABETH MÜLLER.
- 8.11.11 *Préavis N° 2011/43* : Agrandissement du collège de Vers-chez-les-Blanc. Demande de crédit d’ouvrage. (EJCS, Trx). GUY GAUDARD.
- 8.11.11 *Postulat de M. Julien Sansonnens* : « Vitrites : trop d’éclairage (la) nuit » (SI). MARIE-ANGE BRELAZ-BUCHS.
- 8.11.11 *Motion de M. Pierre-Antoine Hildbrand* : « Neutralité du réseau internet lausannois » (SI). VALERY BEAUD.
- 8.11.11 *a. Postulat de M. Charles-Denis Perrin et consorts* : « Encourager la production d’électricité solaire photovoltaïque redevient une priorité absolue » ;
- b. Motion de M. Charles-Denis Perrin et consorts* : « Encourager la pose de panneaux solaires photovoltaïques sans rachat au prix coûtant » (SI). PHILIPPE JACQUAT.
- 8.11.11 *Préavis N° 2011/44* : Fixation des plafonds d’endettement et de risques pour cautionnements (et autres formes de garanties) pour la législature 2011-2016. (FIPAV). COMMISSION DES FINANCES.
- 8.11.11 *Pétition de M^{me} et M. Josiane et Luigi Maistrello et consorts (127 sign.)* contre le projet de construction au ch. de Villardin 14 et pour le maintien de l’unité

architecturale d'ensemble du quartier des Bergières, à Lausanne (Trx).
COMMISSION DES PETITIONS.

II. INTERPELLATIONS

- 13.3.07 *Interpellation de M^{me} Rebecca Ruiz* : « Pénurie de salles à disposition des associations lausannoises : l'exemple du centre culturel chilien » (12^e/13.3.07) [EJCS]. DISCUSSION.
- 19.1.10 *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet* : « Quel avenir pour le Centre de détention de Bois-Mermet » (9^e/19.1.10) [Trx, CL, SPS]. DISCUSSION.
- 11.5.10 *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet* : « Pourquoi toujours plus de mineurs participent aux manifestations violentes contre les représentants de l'ordre public ? » (16^e/11.5.10) [SPS]. DISCUSSION.
- 12.4.11 *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet* : « Contrairement à de nombreux fêtards noctambules, les habitants voisins des parcs publics lausannois ne sont pas toujours à la fête ! » (15^e/12.4.11) [SPS, FIPAV]. DISCUSSION.
- 10.5.11 *Interpellation de M. Claude-Alain Voiblet et consorts* : « Quand culture et politique partisane ne font pas très bon ménage ! » (16^e/10.5.11) [AG]. DISCUSSION.
- 10.5.11 *Interpellation de M. Fabrice Ghelfi* : « Les Zurichois ne veulent pas de La Télé, va-t-elle mourir ? ». (16^e/10.5.11) [AG]. DISCUSSION.
- 30.8.11 *Interpellation de M. Daniel Bürgin* : « Les ressources de notre police municipale ne sont pas inépuisables ! ». (2^e/30.8.11) [SPS]. DISCUSSION.
- 27.9.11 *Interpellation de M. Nicolas Gillard* : « Combien de logements du marché libre de la location sont vendus chaque année à Lausanne ? » (4^e/27.9.11) [CL]. DISCUSSION.
- 27.9.11 *Interpellation de M. Pierre Oberson* : « Commerce de détail : enfin des mesures identiques pour tous les commerces lausannois » (4^e/27.9.11) [SPS]. DISCUSSION.
- 11.10.11 *Interpellation de M. Mathieu Blanc et consorts* : « La Municipalité doit faire plus et mieux pour rendre Lausanne accueillante » (5^e/11.10.11) [SPS]. DISCUSSION.
- 11.10.11 *Interpellation de M^{me} Florence Bettschart-Narbel* : « Parents taxis : une campagne de prévention à réitérer » (5^e/11.10.11) [SPS]. DISCUSSION.

Première partie

Membres absents excusés : M^{mes} et MM. Caroline Alvarez Henry, Christiane Blanc, Cédric Fracheboud, Sarah Frund, Nicole Graber, Sophie Michaud Gigon, Sandrine Schlienger, Elisabeth Wermelinger, Diane Wild.

Membres absents non excusés : M^{mes} et MM. Samuel Bendahan, Marie-Ange Brélaz-Buchs, Marc-Olivier Buffat, Philippe Clivaz, Isabelle Paccaud.

Membres présents 86

Membres absents excusés 9

Membres absents non excusés 5

Effectif actuel 100

A 18 h, à l'Hôtel de Ville.

Le président : – J'ouvre cette sixième séance publique du Conseil communal, en espérant que vous avez profité des vacances automnales. Il semble que ce soit le cas, vu les nombreuses interpellations urgentes que nous avons reçues et que nous traiterons ce soir.

Nous allons procéder de la manière suivante : tout d'abord, nous traiterons les opérations préliminaires avec les communications et, ensuite, les questions orales ; nous traiterons après les trois urgences demandées par la Municipalité puis, jusqu'à la pause, nous traiterons les rapports. Après la pause, nous traiterons les interpellations urgentes et, si nous avons encore le temps, les rapports.

Communication

Interventions orales des conseillers – version numérique

M. Frédéric Tétaz, secrétaire : – Les conseillères et conseillers qui ont des versions Word de leurs interventions orales peuvent les envoyer au secrétariat du Conseil, ceci afin de faciliter le travail de la rédactrice du Bulletin.

Communication

Schéma directeur de l'Ouest lausannois

Conférence pour les nouveaux et nouvelles élu-e-s des communes signataires du SDOL et « Marché du SDOL » 2011 – Invitation

Lausanne, le 6 octobre 2011

Madame la Conseillère communale,

Monsieur le Conseiller communal,

Nous avons le plaisir de vous inviter à une conférence sur les enjeux du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) version 2012 pour l'Ouest lausannois. Cette conférence, réservée aux élu-e-s des neuf communes signataires du Schéma directeur de l'Ouest lausannois, s'ouvrira aux questions et à la discussion sur des projets phares et des échéances importantes pour les infrastructures et l'urbanisme au cours de cette législature. Elle aura lieu le

vendredi 11 novembre 2011, de 18 h 30 à 20 h (ouverture dès 18 h pour la visite des stands du Marché du SDOL)

au Polydôme de l'EPFL (route de la Sorge, station m1 EPFL)

selon programme disponible sur www.ouest-lausannois.ch

Cette conférence s'inscrit dans le cadre du « Marché du SDOL » auquel vous êtes également invité-e-s le

samedi 12 novembre 2011, de 9 h à 13 h,

également au Polydôme de l'EPFL.

Ouvert au public, le « Marché du SDOL » offre une vue d'ensemble sur l'état d'avancement des différents chantiers et études en cours. Stands d'information, maquettes, affiches et plans y sont commentés par les responsables de ces projets.

Une conférence-débat, à 10 h 30, animera le marché du SDOL. Son thème, en lien avec l'attribution du Prix Wakker 2011 aux communes signataires du SDOL, portera sur le rôle du patrimoine dans la transformation de l'Ouest lausannois.

Un apéritif clôturera le « Marché du SDOL » en toute convivialité. Le programme détaillé de cette matinée figure sur le site www.ouest-lausannois.ch.

En nous réjouissant de vous rencontrer à ces occasions, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère communale, Monsieur le Conseiller communal, à l'assurance de nos sentiments distingués.

Pour le Groupe de pilotage, la présidente : *Marianne Huguenin*, syndique de Renens

Communication

Réponse à la question N° 92 de M. Julien Sansonnens : « EMS de Bois-Gentil : nuisances sonores au petit-matin »

Lausanne, le 6 octobre 2011

Un riverain, habitant au numéro 11 de la rue du Pavement, se plaint d'un problème récurrent de nuisances sonores, dues aux livraisons nocturnes effectuées pour l'EMS de Bois-Gentil. Ce problème est confirmé par d'autres habitants du quartier.

Plusieurs fois par semaine, un camion vient livrer des denrées alimentaires à l'EMS. Ces livraisons, effectuées la nuit entre 3 h et 4 h 30, sont particulièrement bruyantes : le camion effectue des manœuvres, la marchandise est déplacée, etc. Des riverains se plaignent d'être réveillés, les chambres à coucher de l'immeuble situé route du Pavement 11 étant semblait-il orientées sur la route.

La qualité de vie dépendant pour partie de la qualité du sommeil, je remercie la Municipalité de répondre à la question suivante :

Que propose la Municipalité afin de supprimer ou atténuer les nuisances sonores en question ?

Réponse de la Municipalité :

Pour pouvoir répondre en toute connaissance de cause à cette intervention, un membre du Groupe de prévention du bruit de la Police de Lausanne a pris contact avec le responsable de la logistique de l'EMS du Bois-Gentil. Des renseignements obtenus, il appert que les livraisons en cause sont effectuées, entre 4 h et 4 h 30, par une société sise à Zollikofen/Berne, dans le cadre de la tournée journalière, opérée pour la Suisse romande. Le chauffeur, qui doit se rendre à la succursale d'Ecublens, en profite pour s'arrêter en premier à l'EMS du Bois-Gentil.

Avertie, par le responsable précité de la logistique de l'EMS du Bois-Gentil, des problèmes liés à la livraison, tôt le matin, des produits frais, l'entreprise évoquée ci-dessus a décidé de

réagir immédiatement, en confiant le travail à sa succursale d'Ecublens. De ce fait, les horaires de livraison ont, depuis le mercredi 7 septembre 2011, été modifiés comme il suit :

- du lundi au jeudi, entre 7 h et 7 h 30 ;
- le vendredi, entre 8 h 30 et 9 h.

Depuis le changement d'horaire, aucune plainte n'est parvenue aux services de police.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Les Fiches : parcelles N^{os} 7299, 7302, 7303 vers l'ancienne école de Petit-Vennes : organisation d'un concours pour la réalisation d'un équipement scolaire ; procédures de défrichement et de modification du plan général d'affectation ; ouverture d'un compte d'attente

Lausanne, le 6 octobre 2011

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Le potentiel d'augmentation de l'ordre de 1500 habitants du nouveau quartier des Fiches Nord requiert un nouvel équipement scolaire, qui devrait comprendre au moins 6 à 9 classes primaires, une salle de gymnastique (VD1) et un centre de santé scolaire. Après évaluation de quatre sites, c'est celui à l'entrée du quartier, sur une partie des parcelles N^{os} 7299, 7302 et 7303, attenant à l'ancienne école de Petit-Vennes qui a été retenu. En effet, la synergie possible avec le futur espace de vie préscolaire et la nurserie-garderie projetés dans l'ancienne école (pour lequel un concours d'architecture a été lancé), ainsi que la proximité de la station du m2, font de ce site un emplacement idéal pour un tel programme.

Toutefois, la valorisation de ce site exceptionnel nécessite une procédure de défrichement d'un boisé de 1575 m² affecté en aire forestière. Ce changement d'affectation requiert une procédure de modification du PGA (MPGA). Le service cantonal des forêts, de la faune et de la nature a donné son accord de principe s'agissant d'un programme d'utilité publique.

La Municipalité, dans sa séance du 1^{er} juin 2011, a ouvert un compte d'attente de Frs 320 000.– pour l'organisation d'un concours d'architecture (frais de jury, attribution de prix et d'éventuelles mentions), pour la réalisation de cet équipement. Cette somme comprend également les frais liés à la procédure de défrichement nécessaire à la valorisation foncière. Ce montant sera balancé sous forme d'une demande de crédit d'études dans le préavis d'adoption par le Conseil communal du MPGA. Conformément à l'article 97 bis du Règlement du Conseil communal, cette décision de principe a été soumise à la commission des finances du Conseil communal, qui a donné un préavis positif lors de sa séance du 1^{er} septembre 2011.

Nous vous remercions de prendre acte de la présente communication et vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, à l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Interpellation urgente de M^{me} Rebecca Ruiz : « La Ville laissera-t-elle couler la CGN ? »

Réponse à la résolution

Lausanne, le 10 octobre 2011

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Lors de sa séance du 14 septembre 2010, dans le cadre du traitement de la réponse à l'interpellation de M^{me} Rebecca Ruiz intitulée « La ville laissera-t-elle couler la CGN ? », le Conseil communal a adopté la résolution reprise ci-dessous. La présente communication a pour but de répondre aux vœux du Conseil communal et de l'informer des démarches entreprises depuis le vote de ladite résolution.

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité en tant qu'actionnaire de la CGN, se prononce au sein du conseil d'administration contre une scission d'entreprise et contre la création d'une fondation de droit privé. »

Réponse de la Municipalité :

En date du 5 avril 2011, le Grand Conseil a adopté par un vote unanime l'exposé des motifs et projets de décrets (355) autorisant le Conseil d'Etat à participer à la nouvelle structure juridique de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne et à assainir durablement la situation financière de la CGN. La solution adoptée, issue d'un compromis, consiste à réorganiser la CGN avec une structure de type Holding avec une « société mère » appelée à détenir comme société de participation le capital-actions de deux « sociétés filles » à créer :

- La CGN « exploitation » possédera la flotte non historique et les autres actifs de l'actuelle CGN, à l'exclusion de la flotte historique (Belle-Epoque), et sera la société opérationnelle pour l'ensemble des deux flottes.
- La CGN « Belle-Epoque » possédera la flotte « Belle-Epoque » et aura pour but la préservation et le renouvellement des unités historiques.

Une assemblée générale extraordinaire et assemblée constitutive de la holding et des deux sociétés filles aura lieu fin 2011.

En vous priant de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Interpellations urgentes de M. David Payot et consorts : « La grasse matinée obligatoire : une nouveauté du système Mobilis ? »

et de M. Claude-Alain Voiblet : « Nouvelle perte du pouvoir d'achat des aînés : les seniors devront-ils payer plus et attendre 9 h pour utiliser les transports publics en 2011 ? »

Réponse aux résolutions

Lausanne, le 10 octobre 2011

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Lors de sa séance du 23 novembre 2010, dans le cadre du traitement de la réponse aux interpellations de M. David Payot intitulée « La grasse matinée obligatoire : une nouveauté du système Mobilis ? » et de M. Claude-Alain Voiblet « Nouvelle perte du pouvoir d'achat des aînés : les seniors devront-ils payer plus et attendre 9 h pour utiliser les transports publics en 2011 ? », le Conseil communal a adopté les résolutions reprises ci-dessous. La présente communication a pour but de répondre aux vœux du Conseil communal et de l'informer des démarches entreprises depuis le vote desdites résolutions.

Résolution de M^{me} Florence Germond :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité intervienne auprès de Mobilis pour rétablir un abonnement senior sans limite d'horaire. »

Résolution de M. Claude-Alain Voiblet :

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité intervienne auprès de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis pour annuler la restriction d'utilisation des transports publics jusqu'à 9 h du matin aux porteurs d'un abonnement Senior. »

Réponse de la Municipalité :

Certains nouveaux membres de la communauté tarifaire nouvelle qui ne connaissaient pas l'abonnement senior n'ont pas voulu l'introduire sans autre restriction. La solution de l'abonnement senior dès 9 h est donc une solution de compromis.

Suite aux vives réactions liées à l'introduction des restrictions d'horaires pour les détenteurs d'abonnements senior, une consultation immédiate a été lancée pour demander un retour en arrière pour 2011. Les tl ont donné leur accord, mais les autres compagnies ont refusé un changement immédiat. Suite à ces démarches, renforcées par le maintien des rabais seniors par les CFF, plusieurs partenaires ont changé d'avis mais tous ne sont pas encore convaincus. Etant donné les délais, une éventuelle décision de retour en arrière s'appliquerait en décembre 2012 plutôt qu'en 2011.

En vous priant de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Interpellation de M^{me} Françoise Longchamp : « Bus Pyjama : parent pauvre des transports publics lausannois ? »

Réponse à la résolution

Lausanne, le 10 octobre 2011

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Lors de sa séance du 10 mars 2009, dans le cadre du traitement de la réponse à l'interpellation de M^{me} Françoise Longchamp intitulée « Bus Pyjama : parent pauvre des transports publics lausannois ? », le Conseil communal a adopté la résolution reprise ci-dessous. La présente communication a pour but de répondre aux vœux du Conseil communal et de l'informer des démarches entreprises depuis le vote de ladite résolution.

« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité soutienne les tl dans leur volonté de revoir la problématique des dessertes de nuit et d'augmenter la capacité des véhicules mis à disposition de ce service. »

Réponse de la Municipalité :

Les Bus Pyjama desservent plus de 80 communes et fonctionnent toutes les nuits du vendredi au samedi, du samedi au dimanche et la nuit du Nouvel-An. Ils proposent trente départs du cœur de la ville entre 1 h 15 et 4 h.

En raison de la forte augmentation de fréquentation sur les lignes du Bus Pyjama, dès fin 2009, les tl ont repris l'exploitation du service, sous-traitée auparavant à la Société Minibus Service SA. Les minibus ont dès lors été remplacés par des véhicules tl de plus grande capacité. Une nouvelle fonction de « chef de quai » a été mise en place pour superviser sur le terrain l'exploitation du service, afin d'assurer la qualité du service et préserver la sécurité des voyageurs et des conducteurs en coordonnant les actions du personnel de l'entreprise de sécurité engagée durant la nuit.

En vous priant de bien vouloir prendre acte de la présente communication, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Invitation à la séance d'information sur le droit de superficie

Lausanne, le 19 octobre 2011

Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

A la demande de certains groupes, le secrétariat du Conseil et le secrétariat municipal ont organisé conjointement une séance d'information sur le droit de superficie afin de vous permettre d'aborder au mieux cette thématique qui va être l'objet de plusieurs dossiers ces prochains mois. Cette séance aura lieu

**le lundi 23 janvier 2012 de 18 h à 20 h
dans la salle du Conseil de l'Hôtel de Ville.**

Le programme suivant est proposé :

a. Présentation des aspects juridiques de base par un juriste. Fondements légaux.

- b. Droit de superficie, cadre légal et pratiques lausannoises, présenté par M. Bruttin.
- c. Discussion débat – questions/réponses au syndic et au directeur de Culture et Logement.

Un apéritif sera servi à l'issue de la séance d'information.

Nous espérons d'ores et déjà que cette séance vous sera utile. Nous restons à votre disposition pour toute question et vous prions d'agrèer, Mesdames les conseillères, Messieurs les conseillers, nos salutations les meilleures.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Le Bureau du Conseil communal :

Le président : *Claude-Alain Voiblet*

Le secrétaire du Conseil : *Frédéric Tétaz*

Communication

Pétition des Amis de la Cité et consorts (308 signatures) : « Sauvons Looping »

Lausanne, le 20 octobre 2011

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

Votre Conseil, dans sa séance du mardi 12 octobre 2010, renvoyait à la Municipalité pour étude et communication la pétition « Sauvons Looping », déposée le 14 octobre 2009 au Conseil Communal par les Amis de la Cité. Cette pétition demandait la conservation du jardin Looping, cinq serres aménagées dans les vitrines du tunnel de la Barre, dans le cadre de Lausanne Jardins 09.

Ce jardin a considérablement transformé le site durant la manifestation Lausanne Jardins 09. La Municipalité considère qu'il a contribué à la mise en valeur des cinq vitrines, autrefois tristement aménagées, et a amélioré de manière significative un espace public urbain jusqu'alors sombre et peu engageant.

Conçu de manière éphémère, ce jardin ne pouvait toutefois être conservé en l'état.

Aussi, la Municipalité a chargé le Service des parcs et domaines d'étudier la pérennisation de ce jardin, avec pour objectifs la viabilité à long terme de végétaux exotiques dans un tel environnement, la mise en conformité des installations en eau et électricité, la simplification de la charge d'entretien, et la diminution de la consommation en énergie de l'éclairage de croissance. Cette étude, conduite en 2010, a conclu que ces objectifs pouvaient être atteints moyennant l'engagement de travaux estimés à 130 000 francs, comprenant le démontage complet du jardin puis sa réinstallation.

Les essais d'optimisation du dispositif d'éclairage de croissance ont conduit au choix de lampes à iode métallique, qui permettent une diminution de la consommation en électricité de plus de 75 % comparée à celle de l'installation d'origine, tout en maintenant une bonne qualité d'éclairage. De même, la mise en place d'un système d'arrosage intégré et automatisé simplifie considérablement la charge d'entretien, qui jusqu'alors devait se faire manuellement vitrine par vitrine.

La Municipalité informe votre Conseil que :

- En date du 12 janvier 2011, elle a décidé de conserver le jardin et a adopté un crédit supplémentaire de 130 000 francs pour les travaux de pérennisation, accepté par la Commission des Finances dans sa séance du 21 mars 2011.
- Les travaux de pérennisation ont été entrepris dès le mois d'avril 2011, et que ceux-ci sont en cours de finition (à noter que le crédit octroyé a été largement respecté).
- L'inauguration officielle des travaux réalisés aura lieu le samedi 5 novembre 2011 à 11 h, sous forme d'un apéritif, auquel seront conviés les membres du Conseil communal et les pétitionnaires.

En vous remerciant de prendre note de cette communication, nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication

Demandes d'urgence de la Municipalité pour les points R 22 : Rapport-préavis N° 2011/32, R 23 : Préavis N° 2011/35 et R 26 : Préavis N° 2011/15

Lausanne, le 4 novembre 2011

Monsieur le président,

Après examen de l'ordre du jour de la séance du Conseil communal citée en titre, la Municipalité vous adresse les demandes d'urgence suivantes :

R22 Rapport-préavis N° 2011/32 - Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) - Etape A (2011-2014) - Demande de crédits d'études et d'octroi de postes de travail provisoires supplémentaires (EPT) – Réponse aux postulats de M^{me} Florence Germond « Pour la réaffectation des présélections en espaces pour les bus, piétons et vélos » et de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Béboux « Pour une boucle au centre-ville ? »

Motif : débloquer les crédits afin de finaliser les études à remettre au Canton en janvier 2012.

R23 Préavis 2011/35 : Plan partiel d'affectation « Jumelles – Bel-Air » concernant les terrains compris entre la rue des Terreaux, la place Bel-Air, les escaliers de Bel-Air, la rue de Genève et la parcelle N° 458. Addenda au plan partiel d'affectation N° 635 du 10 juin 1988. Convention avec vente, avec Genevoise compagnie immobilière S.A. »

Motif : permettre au propriétaire d'obtenir au plus vite le permis de construire pour le socle Bel- Air-Métropole et assurer ainsi la continuité des travaux, le permis de construire pour la Tour Bel-Air ayant été octroyé par la Ville.

R26 Préavis 2011/15 : Recensement, contrôle et assainissement en vue de sécuriser les bâtiments communaux pouvant contenir de l'amiante - Demande crédit-cadre (2^e étape)

Motif : débloquer le crédit pour poursuivre les analyses du recensement amiante étape I débuté en 2004.

Nous vous savons par avance gré de l'attention que vous porterez à ces lignes et vous prions d'agréer, Monsieur le président, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Communication – Dépôt

Postulat de M^{me} Sarah Frund : « Pour une accessibilité des informations de la Ville de Lausanne à toutes et tous »

Lausanne, le 6 novembre 2011

(Signé) *Sarah Frund*

Communication – Dépôt

Motion de M. Julien Sansonnens : « Vers un soutien de la Ville à l'économie sociale et solidaire (ESS) »

Lausanne, le 8 novembre 2011

(Signé) *Julien Sansonnens*

Communication – Dépôt

Question écrite de M^{me} Sarah Frund : « Conditions de travail au sein de la Commune de Lausanne : les stagiaires »

Lausanne, le 6 novembre 2011

(Signé) *Sarah Frund*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Bertrand Picard concernant les nouvelles prestations sociales PC Familles

Lausanne, le 8 novembre 2011

(Signé) *Bertrand Picard*

Communication – Dépôt

Question écrite de M. Henri Klunge concernant un vol à l'arraché

Lausanne, le 23 septembre 2011

(Signé) *Henri Klunge*

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Philipp Stauber : « Policiers accusés à tort, quels dédommagements ? »

Lausanne, le 31 octobre 2011

(Signé) *Philipp Stauber*

Communication – Dépôt

Interpellation de M. David Payot : « Entre le Théâtre des Roseaux et les Docks, quelle place ont trouvé les artistes de la région ? »

Lausanne, le 19 septembre 2011

(Signé) *David Payot*

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Valéry Beaud : « Autoroute de contournement : 45 secondes pour annuler l'effet du m3 et de la certification énergétique des bâtiments »

Lausanne, le 7 novembre 2011

(Signé) *Valéry Beaud et 3 cosignataires*

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Philippe Ducommun : « Votations du 23 octobre 2011 : perte de crédibilité, d'image et financière »

Lausanne, le 31 octobre 2011

(Signé) *Philippe Ducommun et 7 cosignataires*

M. Frédéric Tétaz, secrétaire : – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été accordée par le Bureau légal.

Communication – Dépôt

Interpellation de M. Jean-Michel Dolivo : « Les contribuables lausannois sont-ils les vaches à lait de propriétaires imposant des loyers abusifs ? »

Lausanne, le 4 novembre 2011

(Signé) *Jean-Michel Dolivo et 8 cosignataires*

M. Frédéric Tétaz, secrétaire : – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été accordée par le Bureau légal.

Communication – Dépôt

Interpellation de M^{me} Rebecca Ruiz : « Restructuration d'Alpiq : quelles incidences pour les employé-e-s et pour Lausanne ? »

Lausanne, le 8 novembre 2011

(Signé) *Rebecca Ruiz et 5 cosignataires*

M. Frédéric Tétaz, secrétaire : – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été accordée par le Bureau légal.

Communication – Dépôt

Interpellation de M^{me} Eliane Aubert : « Le Service social de Lausanne accepte des loyers qui explosent »

Lausanne, le 3 novembre 2011

(Signé) *Eliane Aubert et 5 cosignataires*

M. Frédéric Tétaz, secrétaire : – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été accordée par le Bureau légal.

Communication – Dépôt

Interpellation de M^{me} Solange Peters : « Comment maintenir la terrasse à l'aube de l'hiver 2011 ? »

Lausanne, le 8 novembre 2011

(Signé) *Solange Peters et 5 cosignataires*

M. Frédéric Tétaz, secrétaire : – L'urgence a été demandée pour cette interpellation, laquelle a été accordée par le Bureau légal.

Questions orales

Question

M. Guy Gaudard (PLR) : – Ma question s'adresse à M. Pidoux. Est-ce qu'on doit s'inquiéter qu'un accident dû au gaz, similaire à celui d'Yverdon-les-Bains, se produise à Lausanne ? Auquel cas, est-ce qu'on a un plan d'urgence pour reloger les victimes d'une telle catastrophe ?

Réponse de la Municipalité

M. Jean-Yves Pidoux, municipal, Services industriels : – Ce qui s'est passé à Yverdon est effectivement une tragédie. Dans un premier temps on a parlé de gaz, et maintenant il semble que l'on s'achemine vers la confirmation de l'hypothèse du gaz naturel. Nous n'avons pas encore les conclusions définitives, ni des experts techniques ni des policiers. Il semble que, suite à une manipulation dans le réseau de distribution, du gaz a été libéré dans des conduites particulières ; à l'intérieur des maisons, les conduites auraient dû être bouchonnées et ce n'était pas le cas. Donc, le réseau de distribution était correctement bouchonné jusqu'à cette manipulation de la vanne et, malheureusement, à la toute fin du réseau ce n'était pas le cas. C'est l'hypothèse retenue pour l'instant.

Bien entendu, le Service du gaz et du chauffage à distance s'est interrogé sur le risque que de tels accidents puissent se produire à Lausanne. En l'état, on peut être rassurant sur ce qui se passe lorsque des raccordements sont coupés dans les maisons, dans les immeubles et chez les privés ; c'est un travail tout à fait fin, où évidemment on coupe le gaz à l'entrée de la maison et on s'assure que dans les maisons il soit également coupé. Donc, le risque d'un tel accident à Lausanne est – je ne dirai pas nul – absolument infime.

A cela s'ajoute que la législation fédérale impose au propriétaire et au gestionnaire de réseaux de gaz de les surveiller régulièrement et minutieusement au moins tous les six ans. A Lausanne, nous le faisons tous les quatre ans ; donc, nous sommes sûrs que notre réseau est aussi bon que possible. De plus, les points fragiles du réseau qui étaient liés à du matériel – de la fonte qui s'usait rapidement – sont maintenant réduits à peu près à zéro mètre sur la Ville de Lausanne. La situation à Lausanne est donc aussi rassurante et aussi sûre que possible.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, je ne peux pas vous dire qu'un plan de relogement est à disposition au Service du gaz et du chauffage à distance ou aux Services industriels. C'est probablement une chose qu'on devrait envisager à l'échelle de la Municipalité et de façon interservices. Jusqu'à maintenant, étant donné le peu de risque, on ne s'est pas posé la question ; mais peut-être qu'on devrait se la poser. Je m'en enquerrai auprès de mon collègue.

Question

M. Hadrien Buclin (La Gauche) : – Ma question concerne le sort réservé par la Municipalité aux personnes qui vivent ou qui cultivent des potagers dans les jardins des Près-de-Vidy, lieu-dit la Bourdache. Est-ce qu'une décision d'expulsion a été prévue par la Municipalité ? Si une telle expulsion a été prévue, quelles sont les solutions de relogement envisagées par la Municipalité, sachant que les lieux d'accueil de nuit et les abris de la protection civile sont manifestement saturés ?

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Je vais essayer de faire une synthèse de situation. A ce stade, il n'y a pas eu des actes de violence ou d'évacuation réelle. La Municipalité a toujours admis le principe de l'agriculture à la Bourdache. Par contre, la Municipalité est obligée de constater que l'occupation d'une quinzaine de cabanons de jardin ordinaires d'époque est contraire à toutes les règles d'hygiène et de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi elle a effectué une mise en demeure lundi à l'encontre des habitants de ces lieux pour leur signifier de partir. Aucun acte supplémentaire n'a eu lieu.

La Municipalité évalue la situation juridique et les réactions. Elle considère néanmoins que cette situation ne peut pas être acceptable dans la durée ; bien sûr, comme elle a commencé une procédure juridique, elle va continuer. Maintenant, vous connaissez les délais des tribunaux ; ce n'est pas pour demain matin et on verra la suite épisode par épisode.

En ce qui concerne le relogement, on a constaté que, contrairement à ce que certains pensent, la communauté rom est très minoritaire sur place ; il y a des gens de toute provenance, des Equatoriens et autres – mais cela est un problème annexe. Dans la mesure des quotas et des procédures que la Municipalité a définis, les abris seront bien sûr utilisables. A ce stade, je ne peux pas vous en dire plus ; la Municipalité continue ses réflexions sur le sujet. Elle a estimé que les règles d'aménagement du territoire étaient clairement violées et qu'elle devait agir.

Question

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – La route de contournement de la place de la Sallaz sera inaugurée le 19 novembre pour la grande satisfaction des habitants autour de cette place. Mais ce qui peut être positif pour certains peut devenir négatif pour d'autres. Je demande donc à la Municipalité si elle a un plan de soulagement du chemin de Rovéréaz et

des rues annexes, car les habitants de ce quartier se font énormément de souci quant au report de trafic sur ces rues.

Réponse de la municipalité

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je ne peux que répondre ce que j'ai déjà répondu. On a installé des capteurs dans tout le quartier ; après l'ouverture de cette route, on verra les conséquences. Tout laisse penser que cela devrait bien se passer.

Vous avez reçu les résultats de la circulation à Lausanne par voie de presse. Elle a diminué de 13 %. Nous verrons si nous devons prendre des mesures, un plan B, mais, pour le moment, nous restons confiants vis-à-vis des prévisions et de la responsabilité des automobilistes.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – J'aimerais simplement ajouter qu'à l'heure actuelle, aux heures de pointe, il est fort difficile pour les automobilistes qui sortent des rues adjacentes d'arriver sur le chemin de Rovéréaz. Voilà pour les craintes des habitants de ce quartier.

Question

M. Jean-Michel Dolivo (La Gauche) : – Ma question s'adresse au municipal Grégoire Junod. Elle concerne l'immeuble du Lausanne-Moudon. La presse en a fait état : trois jours après l'inscription au Registre foncier du nouveau propriétaire de l'immeuble – cet immeuble a été vendu par l'Etat de Vaud à un privé à un prix assez élevé –, sept contrats de bail ont été résiliés. Le motif invoqué est que ces immeubles doivent connaître des travaux importants du point de vue de leur salubrité, mais aussi du point de vue de leur aménagement interne. Pourtant, lors du débat sur la vente de cet immeuble, le Canton avait, par l'intermédiaire de son conseiller d'Etat, donné des assurances précises sur la poursuite des rapports de bail avec tous les locataires et les possibilités de rocadés à l'intérieur de l'immeuble, de façon à ce que les baux puissent être maintenus et que les locataires puissent être relogés dans des appartements situés dans l'immeuble pendant les travaux, puisqu'il y a deux entrées concernées, le 18 et le 20.

Ma question est la suivante : le Service du logement devra donner un préavis à la demande de travaux présentée par le nouveau propriétaire ; quelle est la marge de manœuvre de ce service pour apprécier cette situation et, le cas échéant – en tout cas c'est ce que j'espère – refuser cette opération spéculative ? L'intérêt de la résiliation des baux consiste à pouvoir fixer le nouveau loyer en dehors de la référence de l'ancien loyer, puisque le logement serait vide, le bail étant résilié, et il n'aura pas comme point de référence le montant de l'ancien loyer, celui-ci étant à un prix abordable, voire relativement bas compte tenu de la situation de l'immeuble.

Réponse de la Municipalité

M. Grégoire Junod, municipal, Culture et logement : – La Ville de Lausanne regrette que l'Etat de Vaud n'ait pas traité avec elle pour la vente de cet immeuble. Contrairement à ce qui avait été annoncé au Grand Conseil, la Ville était intéressée par le rachat de ce bâtiment. Malheureusement, l'Etat en a souhaité un prix trop élevé, et il a finalement choisi un autre acheteur. Il y aurait eu un réel intérêt à ce que la Ville puisse effectivement acquérir cet immeuble.

Par rapport à la question que vous posez, je rappelle un élément important de la Loi sur la démolition, la transformation et la rénovation de maisons d'habitation (LDTR), comme de la Loi concernant l'aliénation d'appartements loués : la Ville de Lausanne ne peut qu'émettre des préavis. La décision appartient à l'autorité cantonale et à l'autorité cantonale seule. Personnellement, je le regrette. Nous aurons sans doute l'occasion de vous donner quelques indications statistiques sur les demandes traitées par la Ville de Lausanne. Sur la totalité des demandes LDTR soumises à ma direction et à la Municipalité, lorsqu'il s'agit d'un refus, aucun des préavis municipaux et des conditions fixées par le Service du logement n'a été suivi par l'autorité cantonale depuis le 1^{er} juillet. J'ai eu l'occasion de le

dire dans la presse, notre marge de manœuvre est réduite de par les dispositions légales actuelles.

La LDTR dit qu'en principe – article 3 – l'autorisation de rénovation est refusée pour des logements où sévit la pénurie. La pénurie est fixée dans le Canton de Vaud à 1,5 ‰; nous sommes évidemment très en deçà de ces chiffres s'agissant de la situation lausannoise, en particulier pour cet immeuble, mais aussi pour tous les autres, à l'exception de ceux sortant des catégories à pénurie, c'est-à-dire des immeubles de haut standing. Dans le cas présent, la Municipalité peut fonder un refus selon les principes de la loi. Ce qui fonde l'autorisation, c'est que les travaux soient nécessaires pour des raisons de salubrité et de l'état de l'immeuble ; ils doivent être acceptés par l'autorité publique. L'autorité publique peut soit préavis négativement pour ces travaux, en disant qu'ils sont disproportionnés par rapport à la nécessité des rénovations et de l'état de l'immeuble, soit préavis positivement en plafonnant le montant des travaux autorisés et en instaurant un contrôle des loyers, qui peut s'étendre jusqu'à dix ans après la réalisation des travaux.

La Municipalité va émettre un préavis sur cette question. Comme vous l'avez évoqué, la décision n'a pas encore été prise par la Municipalité de Lausanne. Je ne peux donc pas vous donner d'information sur la nature de celle-ci. Une fois que la décision sera prise, elle sera transmise à l'autorité cantonale qui, encore une fois, sera seule compétente pour décider.

Question

M. Philipp Stauber (UDC) : – Ma question s'adresse au syndic et concerne les tarifs Mobilis 2012 pour les aînés avant 9 h du matin. Nous avons reçu une communication du 10 octobre 2011 de la part de la Municipalité à ce sujet. J'y lis la phrase suivante : « Suite à ces démarches, renforcées par le maintien des rabais senior par les CFF, plusieurs partenaires ont changé d'avis, mais tous ne sont pas encore convaincus. Etant donné les délais, une éventuelle décision de retour en arrière s'appliquerait en décembre 2012 plutôt qu'en 2011. » Où en est cette affaire ?

Réponse de la Municipalité

M. Daniel Brélaz, syndic : – Un certain nombre de membres de la communauté Mobilis aurait souhaité des augmentations des tarifs en décembre de cette année, dans un mois, ce à quoi les tl se sont clairement refusés, estimant inacceptable une succession aussi rapprochée de modifications tarifaires. Maintenant, il y a une négociation, que les partenaires de Mobilis ont intérêt à terminer avant fin 2012, sinon, vu les changements législatifs, ils auront, dès 2013, un partenaire qui aura un poids accru, si ce n'est quasi décisionnel à la place de tout le monde, les CFF. Il y a donc une négociation multicritère, comme on l'a vécu la fois où les tl et quelques membres de Mobilis – mais pas tous – ont choisi la généralisation de Mobilis comme un des éléments déterminants pour arriver à un accord. Il va de soi que, comme dans toute négociation, il y a plusieurs paramètres en discussion ; je doute que l'on voie clair sur ce dossier avant le milieu de l'année prochaine. Mais il y a une exigence forte, avec de bonnes chances de succès pour arriver à une solution à l'aube de la mise en place de l'horaire 2013, c'est-à-dire en décembre 2012.

Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) – Etape A (2011-2014)

Demande de crédits d'études et d'octroi de postes de travail provisoires supplémentaires (EPT)

Réponse aux postulats de M^{me} Florence Germond « Pour la réaffectation des présélections en espaces pour les bus, piétons et vélos »

et de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Bébox « Pour une boucle au centre-ville ? »

Rapport-préavis N° 2011/32 du 25 mai 2011

Travaux, Services industriels, Sécurité sociale et environnement

1. Objet du préavis

A l'image de l'arc lémanique, l'agglomération lausannoise connaît un développement sans précédent. Pour l'accompagner, les communes de la région lausannoise et de la région morgienne, associées à l'Etat de Vaud, se sont dotées d'un instrument de planification et de coordination : le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM). Pour assurer la mobilité vers et dans l'agglomération pour les années à venir, un grand nombre de mesures, notamment dans le domaine des infrastructures, a été identifié comme nécessaire. Parmi ces dernières, des Axes Forts de Transports Publics Urbains (ci-après en abrégé AFTPU) ont été définis. Leur pertinence a été jugée positivement par la Confédération qui va en financer une partie. Ainsi, en première étape de réalisation, des mesures prioritaires figurant en liste A, à savoir une ligne de tramway, ainsi que plusieurs tronçons de bus à haut niveau de service (BHNS) seront réalisés dans l'agglomération.

Le présent préavis a pour objet la demande d'attribution de crédits d'investissements du patrimoine administratif d'un montant total de **4 885 000 francs TTC** pour financer les mandats d'études des réaménagements urbains nécessaires à la mise en œuvre des axes forts (tramway et trolleybus), à la communication liée au projet, ainsi qu'au développement de la mobilité douce à la charge de la Commune. Par ailleurs, les Services Industriels Lausannois (SIL) ainsi que eauservice sollicitent l'octroi de 7 EPT supplémentaires pour la période 2011 à 2014. Le Service des parcs et promenades suivant ou intervenant dans toutes les études pour les thèmes d'aménagements extérieurs, particulièrement pour l'arborisation des tracés des Axes forts, sollicite également 1 EPT supplémentaire pour son bureau d'études durant la période 2011-2014 pour la première étape de réalisation (liste A, voir § 4.4 du présent préavis). Ces augmentations d'effectifs feront l'objet d'une demande formelle lors de l'établissement des budgets relatifs à la charge des services concernés.

Le crédit sollicité comprend également un montant de 300 000 francs du compte d'attente ouvert en 2010 pour financer les études liées à la variante m3, ainsi qu'un montant de 350 000 francs du compte d'attente complété en 2006 pour financer les travaux de remplacement des garde-corps du Grand-Pont (voir respectivement les chapitres 11 et 12.1 ci-dessous). Il est à noter que le Canton de Vaud a assumé les frais d'études des avant-projets et participera au financement du solde des études selon la répartition définie au point 4.1 du présent préavis. Ce projet s'inscrit dans une collaboration constructive entre les communes, le Canton et la Confédération. L'aspect intercommunal est en effet inhérent à cette vision ambitieuse qui marque la volonté d'un développement durable de l'agglomération lausannoise.

Enfin, le présent préavis répond aux postulats de M^{me} Florence Germond « Pour la réaffectation des présélections en espaces pour le bus, piétons et vélos » et de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Bébox « Pour une boucle au centre-ville ? ».

2. Introduction

La politique fédérale des agglomérations vise le développement durable des villes et des agglomérations suisses. Cette politique contribue ainsi, dans la mesure où les zones urbaines sont le lieu de concentration des populations et de leurs activités, au développement durable du territoire suisse dans son ensemble.

Se fondant sur les grandes lignes de l'organisation du territoire suisse (1996), la nouvelle orientation de la politique régionale (1996) et le rapport sur les centres urbains (1999), la Confédération a défini trois objectifs principaux :

- attractivité économique et qualité de vie élevée ;
- réseau polycentrique de villes et d'agglomérations ;
- urbanisation vers l'intérieur et structuration des zones urbaines.

L'agglomération Lausanne-Morges abrite près de 50 % de la population et 60 % des emplois du Canton. Les prévisions montrent que 70 000 nouveaux habitants et emplois devraient venir s'y installer à l'horizon 2020. Parmi les nombreuses problématiques liées à un tel développement, les questions de mobilité dans et vers l'agglomération sont devenues un enjeu essentiel pour le maintien de la qualité de vie et du bien-être des habitants.

Ayant fait le constat qu'un système de déplacement entièrement tourné vers les transports individuels était contradictoire avec les objectifs de développement durable, l'agglomération Lausanne-Morges a opté pour une politique volontariste en matière de mobilité en donnant la priorité aux transports publics et à la mobilité douce. L'objectif est d'accroître d'environ 45 % la fréquentation des transports publics en termes de voyages effectués. Ceci signifie que le concept de déplacement doit aboutir à une offre en transports publics compétitive par rapport aux transports individuels pour que le report modal visé devienne effectif.

Ces objectifs pourront être atteints grâce à différentes mesures prises :

- à l'échelle nationale, avec la mise en œuvre du projet « futur développement de l'infrastructure ferroviaire » (baptisé ZEB) et de ses options d'extension (développement de liaisons reliant l'agglomération Lausanne-Morges aux agglomérations suisses) ;
- à l'échelle cantonale et régionale, avec le développement du RER vaudois et des lignes ferrées régionales Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) et Bière-Apples-Morges (BAM) ;
- à l'échelle de l'agglomération avec le développement du réseau des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) en complément des infrastructures existantes comme les métros m1 et m2 ;
- à l'échelle plus locale avec l'optimisation et l'augmentation de l'offre des transports publics, en relation et en complément du réseau des axes forts.

En parallèle à ce développement des transports publics, la Municipalité entend également développer la mobilité douce grâce à la réalisation de mesures en faveur des piétons et des vélos. Une demande de crédit spécifique est présentée par ailleurs au Conseil communal¹ en vue de l'obtention du financement nécessaire du dossier « PALM Mobilité douce » de manière à poursuivre et compléter le développement du réseau de mobilité douce sur la commune en concertation avec l'agglomération Lausanne-Morges.

3. Présentation générale des Axes Forts de Transports Publics Urbains

3.1 Partenaires financiers du projet

Les communes et le Canton, soutenus par la Confédération, ont décidé d'unir leurs forces afin de placer l'agglomération sur la voie d'un développement durable. Ensemble, ils ont décidé de signer le « **Projet d'Agglomération Lausanne-Morges** » (PALM) en s'engageant à construire une agglomération attractive, vivante et solidaire, présentant toutes les qualités d'un développement durable en la dotant de transports publics performants et modernes.

¹ Préavis N° 2011/07

Le 22 février 2007, 26 communes, 2 associations régionales et le Canton de Vaud signaient la convention de mise en œuvre commune du projet d'agglomération Lausanne-Morges.

Message politique du Conseil d'Etat :

Pour une agglomération vivante et attractive

Dans un monde dont les villes sont les moteurs du développement, l'attractivité de l'agglomération Lausanne-Morges est un enjeu vital pour ses habitants, pour le Canton et pour la Suisse. Notre territoire abrite près de 50 % de la population et de 60 % des emplois du canton. Il fait preuve d'un dynamisme remarquable, qui contribue à assurer à la région lémanique une place de choix dans le concert des régions d'Europe.

...

Encouragés par la Confédération, les communes et le Canton ont décidé d'unir leurs forces afin de placer désormais l'agglomération sur la voie d'un développement durable.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est l'instrument du changement. Ambitieux, il veut permettre l'accueil d'environ 40 000 habitants et 30 000 emplois d'ici 2020. Econome, il entend surmonter les restrictions financières en coordonnant étroitement l'urbanisation, les transports et l'environnement.

Le PALM est l'instrument du changement :

Les orientations stratégiques portent sur une agglomération compacte :

- *Développer l'agglomération vers l'intérieur, sur la base d'un périmètre compact.*
- *Attribuer aux 4 principaux centres-villes, à 10 sites stratégiques et à 4 sites d'exception le rôle de moteurs du développement.*
- *Favoriser une urbanisation alliant densité et qualité.*
- *Développer une offre de transports multimodale qui garantit l'accessibilité du territoire, améliore le bilan environnemental et soit attractive au plus grand nombre d'usagers. Il s'agit également de promouvoir les mobilités douces en développant un réseau complet de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables.*
- *Aménager un réseau vert à l'échelon de l'agglomération par la création de nouveaux espaces de détente, la protection des couloirs biologiques, la valorisation des sites d'intérêt paysager.*

Message politique du Conseil d'Etat, 22.02.07

Dans le cadre de la Loi sur le fonds d'infrastructure, **la Confédération** s'est déterminée sur le cofinancement des projets d'infrastructures de transport remis par les agglomérations. Cette évaluation faite en décembre 2008, a porté sur le rapport coût/utilité de plus de 30 projets d'agglomération définis comme prioritaires au niveau fédéral, et attribuait un bon résultat à la candidature de l'agglomération lausannoise. Dès lors, la contribution fédérale pour le cofinancement des mesures ou paquets de mesures prioritaires (liste A) a été arrêtée à un taux de 40 % des montants estimés à l'issue des avant-projets sommaires (montant plafond).

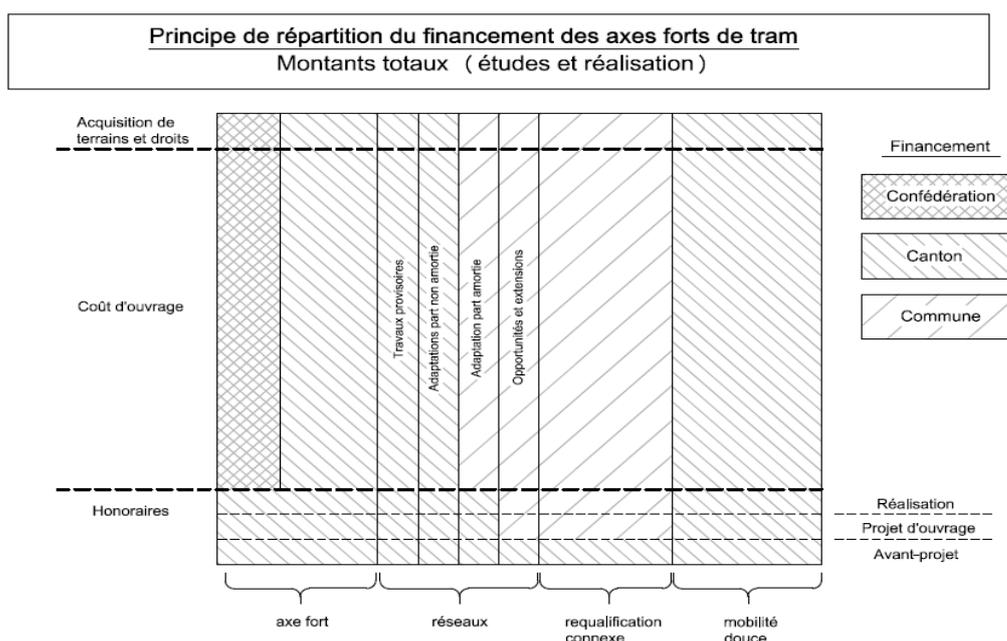
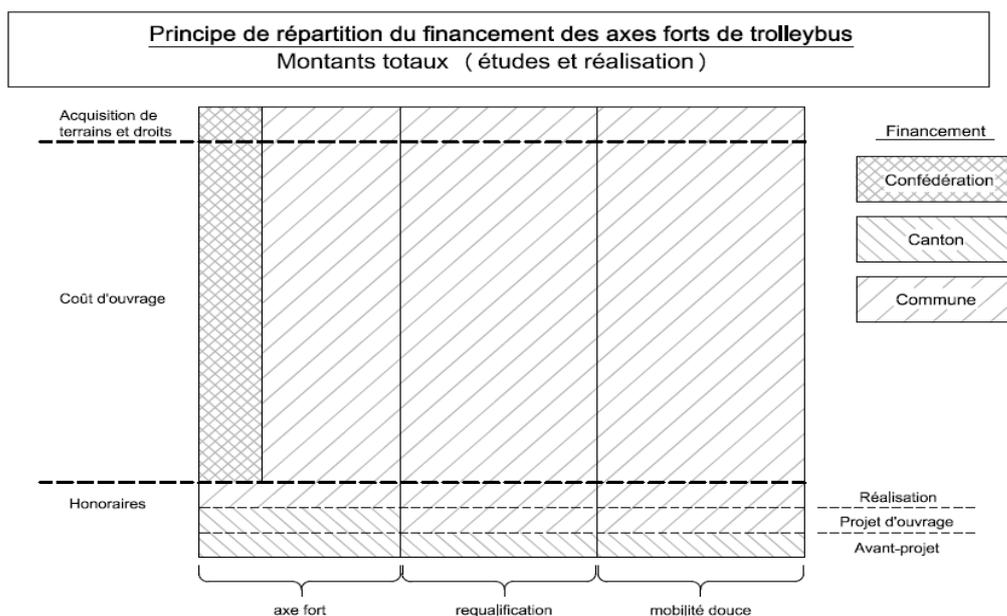
Bien que le projet des axes forts ait été conçu dans l'esprit d'un réseau, la participation du **Canton** est variable en fonction du type de transport mis en œuvre.

Dans le cadre des aménagements liés à la construction d'un tramway, l'ensemble des coûts d'étude et de réalisation sont pris en charge par l'Etat, tant pour la part des transports publics que pour celle qui concerne la mobilité individuelle, motorisée ou douce, de façade à façade. Les études des mesures d'accompagnement font également partie des éléments pris en charge par le Canton. Les frais de requalifications connexes (études et réalisation)

des espaces publics liés à l’implantation de l’axe fort tram sont, quant à elles, à charge des **Communes** concernées.

Contrairement au développement du tramway, l’Etat ne prend pas à sa charge les investissements d’infrastructure des axes forts de trolleybus. Ce financement est, comme par le passé, à la charge des communes.

De façon similaire, les études liées aux projets d’axes forts de bus ne bénéficient pas de la même participation cantonale. Cependant, dans le cadre du PALM et à titre exceptionnel, l’Etat de Vaud a financé en intégralité les études des avant-projets d’infrastructure routière. Pour le projet d’ouvrage, seule la partie des montants concernant strictement les transports publics sera prise en charge par le Canton. Le solde, la part liée à la mobilité individuelle (motorisée ou douce) ainsi que les études pour les différents projets de requalification des espaces publics demeurent à la charge des communes concernées. Cette répartition peut être représentée de la manière suivante :



3.2 *Le PALM, vers une offre multimodale de transport*

Le concept du PALM met en avant l'importance d'accroître l'offre de transport multimodale. Il s'agit plus particulièrement de :

- **développer une offre de transport public** attractive et durable en lien avec l'urbanisation, principalement en valorisant les infrastructures existantes et celles dont la réalisation est assurée et en les complétant par des investissements mesurés pouvant être couverts par des sources de financement usuelles (sous réserve de l'aide de la Confédération au titre du projet d'agglomération) ;
- **promouvoir les mobilités douces** et en développer l'attractivité grâce à un réseau complet de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables ;
- **garantir le bon fonctionnement du réseau routier et autoroutier** en réalisant les aménagements prévus, tout en respectant les objectifs globaux de report modal – vers les transports publics et la mobilité douce – et ceux de la maîtrise du trafic dans les environnements construits.

3.3 *Les Axes Forts du réseau de l'agglomération*

En mai 2008, au terme des études préliminaires d'un réseau d'axes forts de transports publics urbains, menées en parallèle à l'achèvement du PALM, le Conseil d'Etat a adopté un projet à **l'horizon 2020** constitué des **axes forts** suivants :

1. de Croix-du-Péage (Villars-Ste-Croix) à Lausanne centre (place de l'Europe), via la gare CFF de Renens, Prilly-Malley ;
2. de Lausanne centre (place de l'Europe ou Gare CFF de Lausanne – selon la variante choisie) au plateau de la Blécherette (voire au Rionzi) ;
3. de Bussigny (Croix de Plan) à Lutry via le centre de Lausanne (St-François) ;
4. entre la place du Tunnel et Bellevaux à Lausanne ;
5. sur l'avenue de Florissant entre la RC 251 (Prilly-Eglise) et Perrelet ;
6. sur l'avenue de Morges entre la rue de Genève et la place Chauderon ;
7. entre la place de l'Ours et Chailly-Village.

3.4 *Etapas de réalisation*

Le PALM est un outil évolutif qui doit permettre d'accompagner le développement de l'agglomération pour les deux décennies à venir. Le Fonds d'infrastructure de la Confédération pour le trafic d'agglomération est structuré par tranches temporelles de quatre ans, libérées sur la base des projets d'agglomération faisant partie des mesures définies comme suit :

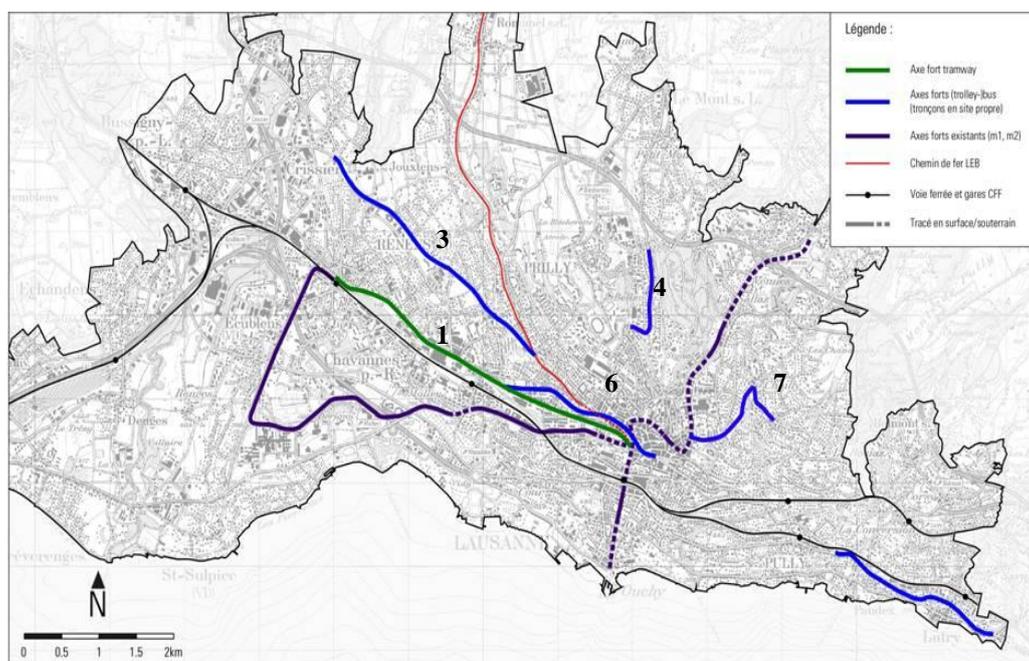
- liste A – mesures qui ont un degré de maturité suffisant pour être financées ou réalisées dès 2011 ;
- liste B – mesures qui n'ont pas encore atteint un degré de maturité suffisant ou qui nécessitent une optimisation de leur relation coût/utilité ;
- liste C – mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante (rapport coût/utilité trop faible).

Les mesures figurant en liste A font partie de la première tranche dont les travaux devraient commencer avant fin 2014. Un PALM « 2^e génération » devra être déposé auprès de la Confédération pour pouvoir prétendre à un cofinancement de la tranche 2015-2018 (liste B). En théorie, les mesures de la liste C devraient fonctionner selon le même principe.

Parmi les axes forts définis plus haut, les projets suivants sont classés en liste A :

Axe	Tronçon	Type de transport	N° de projet partiel (PPx)
1	Gare CFF de Renens - Place de l'Europe	Tram	PP2 et PP3
3	Bré (Crissier) - Montétan	BHNS*	PP5
3	Reymondin (Pully) - Corniche (Lutry)	BHNS	PP7
4	Aloys-Fauquez - Bellevaux	BHNS	PP6
6	Av. de Morges - St-François	BHNS	PP6
7	Place de l'Ours - Chailly-Village	BHNS	PP6

*(trolley-)bus à haut niveau de service



Les projets classés en liste B sont :

Tronçon	Type de transport	N° de projet partiel (PPx)
Gare CFF de Lausanne - plateau de la Blécherette*	Métro	PP4
St-François - Reymondin (Pully)	BHNS	non défini
Place du Tunnel - Aloys-Fauquez	BHNS	non défini
Prilly-Eglise - Perrelet	BHNS	non défini

*Variante défendue par la Municipalité

4. Organisation du schéma de circulation au centre-ville

4.1 Problématique

L'intégration d'axes forts de transports publics dans l'espace urbain permet de reposer la question de la partition de l'espace public et celle de l'importance à donner à chaque mode de déplacement. Au-delà de ses principales fonctions de mobilité, de qualité de service et d'amélioration de la vitesse commerciale des transports lausannois, l'axe fort va de pair avec la volonté de requalifier l'espace traversé, d'en améliorer le cadre de vie et de donner plus de place aux modes de déplacement doux.

La mise en place d'une offre renforcée de transports publics est susceptible de modifier l'environnement urbain. L'arrivée d'un axe fort modifie profondément le visage de la ville et des quartiers parcourus par la ligne. Son implantation doit être pensée dans un souci de meilleure cohabitation possible entre les différents usagers de l'espace public. Elle permet d'envisager la mutation de la route, segmentée dans le sens longitudinal par les nombreuses voies de circulation et le trafic routier, à la rue, lieu de vie et d'animation urbaine facilement traversable. Elle contribue aussi au renforcement de l'identité de certains quartiers et à la mise en valeur du patrimoine urbain.

Le tramway, les bus à haut niveau de service, ainsi que l'architecture de ligne constituent un fil conducteur tangible entre les quartiers qu'il traverse. Ils créent des liens de proximité entre des lieux jusqu'alors éloignés. Dans le cadre du tram Renens-Lausanne, le tramway participe également à l'extension du centre-ville vers l'ouest.

Disposer d'une vision claire au niveau de l'organisation des circulations au centre-ville s'avère nécessaire afin d'évaluer la faisabilité et les effets de l'importante réduction de la capacité routière induite par l'implantation des axes forts en milieu urbain. Dans le cadre de l'avant-projet, une attention particulière a été vouée à l'étude du périmètre défini par la petite ceinture et aux principales voies radiales qui y aboutissent ainsi qu'au reste du périmètre compact de l'agglomération lausannoise où risquent de se reporter les flux de trafic.

4.2 Situation en 2008

L'ensemble des résultats de l'étude de trafic démontre clairement que les carrefours situés sur la petite ceinture sont particulièrement sollicités, voire saturés. Dans le centre-ville la circulation reste fluide, le trafic étant retenu à l'extérieur par la petite ceinture qui joue son rôle de « protection ».

4.3 Insertion des axes forts

La structure du trafic journalier démontre que l'implantation d'axes forts de transports publics urbains est envisageable malgré une diminution de la capacité routière induite. En effet, la forte proportion de trafic de transit (près de 50 %) dont est composée la circulation à l'intérieur de la petite ceinture représente un potentiel de report important hors du centre-ville favorisant une progression optimale des transports publics dans ce secteur.

Une réflexion approfondie sur les différents impacts que peut avoir l'insertion des axes forts de tramway et de (trolley-)bus sur les circulations du périmètre lausannois sera mandatée à des bureaux spécialisés dans le cadre des projets d'ouvrage. Elles permettront de mettre en lumière les mesures d'accompagnement nécessaires à la réalisation du projet, tant dans sa phase de chantier que pour l'exploitation courante.

5. PP2 Tramway entre la gare de Renens et Galicien

Bien que situé en dehors des limites communales lausannoises, ce tronçon nécessite l'implication des SIL dans la phase liée aux études de dévoiement des réseaux. En effet, en tant que fournisseur de services sur les communes voisines, la Ville de Lausanne est propriétaire d'infrastructures de réseaux qui sont destinées à être déplacées en dehors du gabarit de la plateforme du tramway. Ces opérations conséquentes invitent non seulement à

la réflexion relative à l'organisation des réseaux dans leur situation finale, mais également à la stratégie à adopter durant les travaux afin de garantir la fiabilité des prestations délivrées durant l'ensemble du chantier. De plus, une planification globale du développement futur doit également être entreprise de façon à saisir les opportunités d'extension qui pourraient être offertes dans le cadre de ces travaux.

Par ailleurs, le Service de l'électricité assume la gestion et l'entretien de l'éclairage public de la Commune de Prilly, qui reste propriétaire des infrastructures et qui en finance les adaptations et compléments.

6. PP3 Tramway entre Galicien et Flon

6.1 Généralités

Le projet partiel N° 3 se situe entièrement sur le territoire communal lausannois, dans un espace largement urbanisé. Il constitue, en continuité du PP2, la ligne de tramway qui relie en étape « A » la gare de Renens à la place de l'Europe.

La hiérarchie du réseau routier actuelle (état 2010) est répartie comme suit (d'ouest en est) :

- tronçon Galicien-Ecole des métiers, considéré comme axe principal A, dont la fonction est d'assurer les liaisons entre la ville et l'extérieur ;
- tronçon Ecole des métiers-Vigie, classé comme axe principal B, fait le lien entre les différents secteurs de l'agglomération ;
- tronçon Vigie-place de l'Europe, classé comme axe de distribution modéré. Il collecte et distribue le trafic local de façon à relier les quartiers entre eux.

Les axes principaux sont favorables à une segmentation des flux et privilégient la fluidité des transports publics et celle des transports individuels. La maîtrise du trafic se fait par régulation lumineuse et la sécurisation des modes doux par des aménagements spécifiques.

Un axe de distribution modéré a une capacité routière fortement réduite. Son gabarit favorise la mixité des flux alors que des aménagements spécifiques privilégient la fluidité des transports publics et des modes doux.

A l'horizon 2015, des modifications majeures de la hiérarchie routière sont prévues sur l'axe du PP3. Celles-ci concernent en particulier :

- le déclassement en réseau de distribution du tronçon de la rue de Genève, à partir de l'Ecole des métiers jusqu'au carrefour de la Vigie ;
- le déclassement et la fermeture à la circulation individuelle motorisée (sauf urgences et ayants droit) de la rue de Genève, entre l'accès au parking du Flon et la place de l'Europe.

6.2 Contraintes et objectifs

Le long de l'axe du projet, la largeur du domaine public est relativement faible (en moyenne 22 mètres). Elle est comprise entre 14 mètres au débouché de la rue de Genève sur la place de l'Europe et 26 mètres à l'ouest du pont Chauderon. Outre la présence de nombreuses activités riveraines qui occasionnent des livraisons régulières, la ligne du PP3 coïncide avec un itinéraire de convois exceptionnels.

Par ailleurs, quelques points singuliers nécessitent une démarche d'implantation du tramway plus attentive. Ce sont des secteurs à enjeux particulièrement déterminants en fonction des contraintes urbaines spécifiques et de la gestion du trafic. Parmi ces secteurs, relevons les difficultés particulières liées au carrefour de « Prélaz-les-Roses » ou à l'intégration d'un nouveau mode de transport sur la place de l'Europe.

De manière générale, bien que le but principal soit de pouvoir assurer un axe de transport performant, l'intégration de la nouvelle ligne dans le réseau actuel reste importante. Le bon fonctionnement des carrefours existants doit faire l'objet de vérifications complémentaires et le maintien de la qualité de l'accessibilité aux édifices existants (habitats, commerces, garages, etc.) doit être garanti. Les mobilités douces doivent également pouvoir bénéficier d'un itinéraire clair, sécurisé et continu.

6.3 Travaux prévus

Transports publics

L'intégration d'un tramway représente une opportunité de « métamorphoser » l'axe en réaménageant les espaces (continuités piétonnes, deux-roues...), en favorisant l'échange entre certains quartiers et en renforçant l'identité des secteurs traversés (ETML, ERACOM...). La requalification des secteurs traversés (de façade à façade) fait naturellement partie intégrante du projet.

Sur le territoire lausannois, du carrefour du Galicien à la place de l'Europe, le tramway est inséré en site propre central. Délimité par une plate-forme, probablement légèrement surélevée, cette configuration permet un meilleur écoulement du trafic sur l'axe tout en opérant un contrôle d'accès naturel au centre-ville et en assurant la cohérence avec la hiérarchie de cet axe radial. Entre les carrefours du Galicien et de la Confrérie, le gabarit dévolu aux transports publics permettra également d'accueillir les lignes de trolleybus qui partageront le site propre et deux stations avec le tramway. En plus de permettre d'importantes économies d'espace et de diminuer les coûts de construction, cette solution améliore le confort des utilisateurs en facilitant le transbordement entre les lignes.

De la Vigie à la place de l'Europe, la circulation du trafic individuel motorisé (à l'exception des livraisons) est supprimée. La circulation du tramway est donc, de fait, en site propre.

Les distances entre les cinq stations sont régulées sur l'intégralité des 2450 mètres du tronçon pour se situer à près de 500 mètres afin de desservir de manière équitable l'ensemble des territoires le long de l'axe, y compris les secteurs en mutation.

Trafic individuel motorisé

Le calibrage de la chaussée reste globalement le même sur l'ensemble du tracé, avec une voie de circulation par sens. Les voies de présélection seront supprimées lorsque les niveaux de charge de trafic le permettront, afin de donner un caractère plus urbain à cet axe et d'être en cohérence avec la hiérarchie projetée. Des études complémentaires relatives à la capacité des carrefours sont en cours.

Le projet en cours compte près de 160 places de stationnement, soit une diminution d'environ 40 % par rapport à l'état actuel. Cette diminution intervient principalement dans le secteur « EPSIC », qui est éloigné des zones d'habitations et proche des parkings souterrains du Flon, dévolus prioritairement aux besoins des commerces. D'autre part, dans les zones d'habitations, des places supplémentaires seront créées.

Des places de livraison seront aménagées à proximité des commerces et de la salle Métropole.

Du Flon jusqu'à la place de l'Europe, la construction de la galerie technique nécessitera la fermeture complète de la chaussée. Ce secteur ne sera plus ouvert au trafic individuel motorisé. La déviation du flux de circulation sera absorbée par la nouvelle liaison « Vigie-Gonin » qu'il conviendra de réaliser préalablement aux travaux (voir 6.5 Mesures d'accompagnement).

Mobilité douce

A l'exception du secteur fermé au trafic individuel motorisé (entre le parking du Flon et la place de l'Europe), une bande cyclable continue (de 1,50 m de large) dans le sens de la montée (ouest-est) est prévue sur l'ensemble du tracé.

Dans le sens est-ouest (descente ou faux plat descendant) les cyclistes partageront la voie avec le trafic individuel motorisé. Cependant, dans les deux sens, tous les carrefours du tronçon seront pourvus de sas vélos permettant aux cyclistes de se positionner en tête de file lors d'attentes prolongées.

De plus, la forte diminution de trafic induite par le déclassement de l'axe contribuera à sécuriser cet itinéraire pour les cyclistes. La nécessité de réguler les traversées piétonnes sera analysée de cas en cas.

Autres impacts

La construction de la plateforme de tramway en milieu urbain a un impact conséquent sur les réseaux souterrains (câbles et conduites). La réalisation d'une infrastructure renforcée (dalle en béton) ainsi que l'impossibilité pour un véhicule sur rail de dévier de sa trajectoire rend toute opération de maintenance particulièrement délicate et onéreuse sur des réseaux maintenus sous le gabarit du tramway. Par conséquent, les réseaux seront systématiquement déplacés de part et d'autre de la nouvelle plate-forme. Dans le cas où l'espace disponible est insuffisant (sur la route de Genève et à proximité de la place de l'Europe), la réalisation d'une galerie technique est envisagée.

L'essentiel de ces travaux (câbles et conduites) devra être réalisé avant de débiter les chantiers propres à l'insertion du tramway. La réalisation du tramway et les aménagements liés impliqueront également le déplacement ou l'adaptation de quelques ouvrages d'art ainsi qu'une nouvelle répartition de l'arborisation des voiries concernées.

6.4 Circulation durant les travaux

Du Galicien jusqu'au Flon (à proximité de l'entrée du parking du Flon), les travaux seront réalisés en étapes longitudinales successives de façon à permettre le maintien de la circulation sur une voie dans chaque sens. Des perturbations ponctuelles seront à prévoir durant les interventions nécessaires à la réalisation des raccords transversaux des réseaux de câbles et des conduites de distribution. Par ailleurs, le trafic individuel motorisé sera supprimé sur l'axe Chauderon-Bel-Air-Grand-Pont-St-François. Il y aura lieu de revoir le gabarit du Grand-Pont. Les études à mener doivent permettre de déterminer le plan des étapes (nombre, ordre, longueur) et les mesures d'accompagnement destinées à éviter les risques d'engorgement du trafic durant les travaux.

Du Flon jusqu'à la place de l'Europe, la construction de la galerie technique nécessitera la fermeture complète de la chaussée. Ce secteur ne sera plus ouvert au trafic individuel motorisé. La déviation du flux de circulation sera absorbée par la nouvelle liaison « Vigie-Gonin » (mesure d'accompagnement) qu'il conviendra de réaliser préalablement aux travaux. Le transit des piétons pourra être maintenu sur l'ensemble du projet PP3.

6.5 Mesures d'accompagnement

L'attribution de couloirs en site propre au réseau des Axes Forts sera accompagnée de modifications très conséquentes de l'espace urbain. En particulier, la fermeture au trafic individuel motorisé de deux tronçons fortement sollicités actuellement (PP3 : route de Genève, entre le parking du Centre et la place de l'Europe – PP6 entre Chauderon et St-François) va engendrer des reports de trafic importants dans le centre-ville et particulièrement le long de la « Petite Ceinture » (Vinet +25 % ; Beaulieu +23 % ; Pont Chauderon +10 % ; Ruchonnet +2 6% ; Gare +12 %). Afin d'éviter une paralysie complète de la ville, des mesures dites d'accompagnement visant à limiter les pertes de capacités du réseau routier des transports individuels doivent impérativement être prises. En effet, bien que l'enjeu principal des travaux annoncés soit de développer une infrastructure de

transports collectifs forte, une trop grande dégradation des conditions de circulation du trafic individuel aurait un impact négatif considérable sur le réseau de transports en commun.

Une étude globale de circulation actuellement en cours indique la nécessité d'intervenir sur la régulation du trafic en de multiples endroits de la ville, et plus particulièrement aux abords de la petite ceinture. Des travaux d'adaptation de la voirie seront également nécessaires dans divers carrefours. Cependant, l'ensemble de ces mesures ne permettront pas dans tous les cas d'annuler à elles seules les effets négatifs des reports de trafic. En effet, la fermeture des rues de Genève et des Terreaux (Grand-Pont) aura un impact particulièrement important sur le carrefour sud du pont Chauderon. Ce dernier, déjà saturé aux heures de pointe, compte parmi les points identifiés comme fortement péjorants sur le réseau des **tl**. Quatre lignes sont concernées et subissent quotidiennement les conséquences de la congestion du trafic. Ainsi, la mise en service de la nouvelle liaison routière **Vigie-Gonin** est déterminante pour permettre l'intégration des Axes Forts de transports publics dans le centre-ville.

En termes de planification des travaux et en accord avec l'étude de trafic, il est important que cette nouvelle liaison routière soit réalisée avant la fermeture au trafic des axes principaux « Est-Ouest » précités.

6.6 Planning prévisionnel du PP3

Type	Descriptif	Date / période	Etat
Etude	Avant-projet	2009	Terminé
Etude	Projet d'ouvrage	Octobre 2010 - Janvier 2012	En cours
Procédure	Procédure d'approbation des plans (PAP)	Mars 2012 - Août 2013	A venir
Procédure	Votes des crédits d'ouvrage (Canton et communes)	Août 2013 - Avril 2014	A venir
Etude	Projet et suivi de l'exécution	Avril 2014 - Décembre 2016	A venir
Travaux	Exécution	Juillet 2014 - Février 2017	A venir
Essais	Essais et marche à blanc	Février 2017 - Mai 2017	A venir

7. PP6 – (TROLLEY-) Bus à haut niveau de service (BHNS)

7.1 Généralités

Le projet partiel N° 6 concerne l'amélioration de la qualité de service des lignes de trolleybus des axes du territoire communal lausannois ci-dessous :

1. Limite communale de Prilly-Montétan
2. Confrérie - Saint-François
3. Place de l'Ours - Chailly-Village
4. Aloys-Fauquez.

De manière générale, à part le tronçon entre Chauderon et Saint-François qui nécessite une importante requalification en lien avec les adaptations urbanistiques et architecturales prévues, les aménagements urbains pour améliorer la circulation des trolleybus demeurent relativement modestes, l'insertion de ces derniers ne nécessitant pas de dévoiement systématique des réseaux souterrains et les superstructures routières existantes étant conservées pour autant que les charges de trafic restent en adéquation avec les structures en place actuellement. Ce choix permet de limiter les interventions et par la même occasion de réaliser des économies considérables. De cas en cas, un renouvellement de la

couche de roulement sera entrepris selon la vétusté du réseau routier et l'importance des modifications des marquages au sol permettant ainsi d'anticiper des travaux d'entretien, notamment avec ceux planifiés dans le budget d'entretien routier du Service des routes et de la mobilité. Les différents tronçons impactés par l'insertion de BHNS dans le cadre du PP6 sont détaillés ci-après.

7.2 Tronçon Prilly - Montétan

7.2.1 Introduction

Situé en continuité de l'axe connectant les communes de Bussigny, Crissier, Renens, Jouxens et Prilly, le tronçon situé entre la limite communale de Lausanne (Huttins) et Montétan permet, via l'avenue d'Echallens, la connexion avec le centre-ville de Lausanne.

En qualité d'axe principal urbain, ce tronçon favorise la distribution du trafic à l'intérieur des secteurs urbains de l'agglomération et assure la liaison entre les quartiers. La maîtrise du trafic est faite au moyen de la régulation lumineuse et la priorité est accordée aux transports publics.

7.2.2 Contraintes et objectifs

Le secteur traversé étant une zone d'habitations importante avec nombre de parcelles privées en bordure du domaine public, les possibilités d'extension de la voirie dans le but d'une augmentation de gabarit routier sont limitées.

Comme sur d'autres tronçons de BHNS sur le territoire lausannois, cette contrainte n'a pas permis d'envisager des solutions constructives telles que des voies en site propre. Des solutions simples et efficaces, notamment sur le plan de la régulation du trafic, ont été proposées et devraient permettre de répondre aux objectifs du projet.

7.3 Tronçon Confrérie - Saint-François

7.3.1 Introduction

D'ouest en est, le périmètre s'étend du carrefour de la Confrérie en passant par l'avenue de Morges, la place Chauderon, la rue des Terreaux, la place Bel-Air, le Grand-Pont et la place Saint-François.

Ce tronçon comprend la concentration la plus importante de lignes du réseau de transports publics sur la commune de Lausanne (en tout onze lignes de trolleybus le parcourent partiellement ou en totalité pour desservir le centre-ville). De plus, c'est un itinéraire de liaison avec le dépôt des tl situé à Perrelet.

En termes de hiérarchie du réseau, cet axe peut être subdivisé en deux parties :

- l'avenue de Morges qui est classée comme axe principal, dont la fonction est d'assurer la liaison entre le centre-ville et les communes de l'Ouest lausannois ;
- le tronçon Chauderon - St-François est classé en réseau de distribution modéré. Il est conçu pour collecter et distribuer le trafic local afin de relier les quartiers.

La gestion de la circulation et les aménagements qui y sont liés diffèrent entre ces deux sections.

Dans le premier cas, l'espace public est conçu dans l'objectif d'une segmentation des flux qui privilégie la progression des transports publics et du trafic individuel motorisé. La maîtrise du trafic se fait par la régulation lumineuse et la sécurisation des modes doux au moyen d'aménagements spécifiques.

La logique d'aménagement du réseau de distribution modéré (secteur du centre-ville) respecte la mixité des flux qui privilégie la fluidité des transports publics et des modes doux.

7.3.2 Contraintes et objectifs

Pour faire face à la demande, le réseau de transports publics actuel verra un accroissement important du nombre de bus et trolleybus circulant sur cet axe. Une augmentation de 30 % sur la place Saint-François, de 35% sur la rue des Terreaux et de 65 % sur l'avenue de Morges (aux heures de pointe) est nécessaire. L'insertion d'un axe fort de transports publics urbain dans ce secteur implique la nécessité d'assurer la fluidité de la circulation des bus malgré ces nouvelles conditions. Les arrêts de bus devront être positionnés de manière optimale afin de desservir au mieux les pôles générateurs, tout en conservant des interdistances suffisantes pour permettre de garder une vitesse commerciale attractive.

Au droit du carrefour de la Confrérie, l'axe fort de bus doit s'intégrer à l'infrastructure du projet du tramway. Cet objectif vise à limiter les emprises des stations sur la voirie et à favoriser une meilleure lisibilité des infrastructures de transports publics pour l'utilisateur.

Plus à l'est, en raison de la suppression du trafic individuel motorisé entre Chauderon et Saint-François, la réorganisation des circulations au centre-ville modifie les charges de trafic sur la petite ceinture. Cette situation aura pour effet d'engendrer une forte pression sur le carrefour de Chauderon dont le fonctionnement doit être garanti.

Par ailleurs, l'important changement de la nature du trafic sur cet axe invite à requalifier l'ensemble du secteur en privilégiant également les piétons et les cyclistes en assurant la continuité, la fluidité et la sécurité des itinéraires.

7.3.3 Travaux prévus

Comme pour le tronçon Prilly-Montétan, l'avenue de Morges fait l'objet d'aménagements simples. Une attention particulière sera cependant apportée à l'interface commune avec le projet de tramway, au droit du carrefour de la Confrérie.

En raison de sa segmentation, ce projet est détaillé selon les deux séquences suivantes :

1. le tronçon Confrérie-Boston
2. le tronçon Boston-place Saint-François.

Tronçon Confrérie - Boston

Transports publics

Sur l'avenue de Morges, hormis à ses deux extrémités où des temps d'attente peuvent survenir lors de charges de trafic ponctuelles importantes, la vitesse commerciale des transports publics sur cet axe est globalement satisfaisante. Ainsi, seuls des aménagements locaux sont prévus pour améliorer la progression des bus aux heures de pointe. En sortie de ville, à l'approche du carrefour de la Confrérie, un élargissement du gabarit de la chaussée permet la création d'une voie bus. Cette dernière est nécessaire à la gestion du trafic des transports collectifs à l'approche du futur carrefour-giratoire qui accueillera les stations communes des tramways et des bus. En amont et après analyse du fonctionnement de la situation actuelle, la longueur de la voie dédiée au bus sera équilibrée entre les sens entrée et sortie de ville à proximité du carrefour de Couchirard.

En outre, les performances des transports collectifs peuvent être améliorées par le biais d'une optimisation de la régulation lumineuse.

Trafic individuel motorisé

Les aménagements proposés n'ont pas d'impact significatif sur la circulation automobile et garantissent le fonctionnement du réseau routier avec les charges de trafic projetées dans le cadre de l'étude de réorganisation des circulations au centre-ville (diminution prévue d'environ 25 à 30 % sur l'avenue de Morges et augmentation de l'ordre de 5 % sur l'axe Beaulieu-pont Chauderon sur la Petite Ceinture).

Mobilité douce

La sécurité et le confort des cyclistes sont améliorés grâce à la réalisation de sas vélos aux carrefours et d'une sur largeur de la chaussée dans le sens entrée de ville. En effet, à l'approche du carrefour Recordon, et jusqu'au carrefour de Chauderon, l'introduction d'une piste cyclable est prévue. Cette dernière nécessitera quelques adaptations locales du gabarit routier.

Les cheminements piétonniers seront améliorés par la réalisation de trois nouveaux passages piétons au carrefour Couchirard, entre les arrêts Recordon et à l'arrêt Boston.

Tronçon Boston-place Saint-François

Transports publics

Pour améliorer la progression des transports publics en entrée de ville, la trémie ouest du tunnel de Chauderon sera réaménagée afin de permettre le franchissement de l'ouvrage par des bus et trolleybus. Outre le fait d'offrir un gain de vitesse commerciale considérable, cette solution offre l'avantage de permettre une plus grande flexibilité pour la régulation du carrefour et favorise par la même occasion la fluidité de la circulation sur la petite ceinture. Les arrêts de bus Boston seront déplacés et les quais se situeront dans le prolongement des murs d'aile de la trémie qui subiront des adaptations. Le gabarit nécessaire dans le tunnel impose la modification de la position du portail d'entrée ouest de l'ouvrage alors qu'à son autre extrémité le projet prévoit la transformation totale de la trémie impliquant la démolition de la salle de lecture de la bibliothèque communale. Ces travaux d'envergure permettront une excellente connexion avec le LEB, ainsi qu'avec le futur tramway sur la rue de Genève tout en conservant la proximité avec les lignes de bus qui circulent sur l'avenue de Beaulieu. De plus, cette réalisation offre l'opportunité de la requalification de la petite place devant le bâtiment administratif communal. Enfin, la sortie sur l'avenue d'Echallens sera équipée d'une régulation lumineuse qui permettra l'utilisation du tunnel de Chauderon par les trolleybus dans les deux sens.

Les trois arrêts Chauderon, Bel-Air et Saint-François sont maintenus, mais leur longueur respective sera augmentée afin de répondre à l'accroissement de l'offre en transport (+30 % à +40 % aux heures de pointe).

L'offre en transports publics à l'horizon 2014 prévoit le passage de 95 véhicules par heure et par sens (12 lignes) sur la place Saint-François. Ceci représente en moyenne le passage d'un bus toutes les 40 secondes par sens. Compte tenu de cette fréquence particulièrement élevée, il est impératif que les bus puissent se dépasser entre eux. Par conséquent, deux voies de circulation dans chaque sens sont nécessaires à l'exploitation des transports publics.

Trafic individuel motorisé

Le projet d'aménagement proposé sur la base de la fermeture de l'hypercentre à la circulation individuelle motorisée garantit le bon fonctionnement des circulations aux deux carrefours d'extrémité (Chauderon et Saint-François).

A l'ouest, la circulation sera reportée sur la petite ceinture via le carrefour de Chauderon. La charge de trafic engendrée sera compensée par la libération de plusieurs phases jusqu'alors nécessaires au trafic circulant vers ou sur l'avenue des Terreaux. A noter que la circulation résiduelle sur la rue du Maupas est maintenue avec un débouché des véhicules au nord de la place Chauderon.

A l'est du tronçon, sur la place Saint-François, le mouvement en direction de l'avenue Benjamin-Constant (sens ouest-est) sera interdit. Cette solution permet d'assurer la fluidité de la circulation sur la place en évitant de créer des mouvements antagonistes. Le report de trafic sur l'avenue du Théâtre, la rue Bellefontaine et l'avenue de Mon-Repos ne génère pas de dysfonctionnement dans les carrefours rencontrés.

Cette réorganisation des circulations au centre-ville modifie les charges de trafic du secteur. En particulier, sur la place Saint-François, une diminution de 45% du trafic est attendue pour atteindre un volume de près de 20 000 véhicules par jour. Selon les estimations, cela représente une moyenne horaire de près de 700 véhicules par sens (aux heures de pointe du soir), soit un véhicule toutes les 5 secondes par sens.

Mobilité douce

Entre le carrefour de Chauderon et le Grand-Pont, les espaces seront réaménagés de façon à favoriser les liaisons piétonnes entre les flancs sud et nord. Les traversées piétonnes jusqu'alors concentrées en couloirs restreints seront réorganisées en zones de mixité (trottoirs et chaussée à niveau) facilitant la diffusion des flux. L'accessibilité aux arrêts de bus sera améliorée et leur longueur adaptée à l'offre en transports publics.

Afin d'accroître la sécurité et garantir un niveau de service des bus sur l'ouvrage d'art du Grand-Pont, l'intégration de deux pistes cyclables est impérative. A cet effet, l'élargissement du tablier de l'ouvrage de 15 m à 17 m est nécessaire. Cette importante modification structurelle de l'ouvrage permettra de repenser la conception et l'étanchéité défectueuse de la dalle du pont. Elle permettra également de remplacer les garde-corps existants par un modèle respectant les normes de sécurité en vigueur. Ce remplacement avait fait l'objet d'une ouverture d'un compte d'attente en 2003 suite à l'accident tragique survenu le 8 juillet de la même année où un automobiliste s'était engagé volontairement sur le trottoir nord-est et avait percuté le garde-corps en emportant plusieurs personnes dans le vide. A la suite d'un concours de projets d'architecture en 2005, ce compte d'attente avait été augmenté à 350 000 francs pour permettre d'adjuger à des bureaux d'ingénieurs et d'architectes spécialisés les études du remplacement des garde-corps du pont et de sécurisation des trottoirs vis-à-vis du trafic routier. Avec le projet des Axes forts, ces travaux de sécurisation doivent maintenant s'intégrer à l'élargissement de l'ouvrage comme expliqué ci-dessus, raison pour laquelle ledit compte d'attente sera balancé dans le présent préavis. A ce jour, un montant de 125 000 francs a été dépensé et engagé.

La place Saint-François fait encore l'objet de réflexions dépendant des reports de trafic issus de la fermeture de l'axe Chauderon - Saint-François. L'objectif principal est de permettre une exploitation optimisée des arrêts de bus de la place, en tenant compte d'un accroissement de fréquentation des lignes de 20 %. Du point de vue urbanistique, il s'agit de modifier l'aspect fortement routier de cet espace, dont le profil ressemble davantage à une autoroute (2 x 3 voies) qu'à une place. Dans cet esprit, il est prévu de rapprocher les rives pour ne laisser que deux voies de circulation dans chaque sens, offrant ainsi davantage d'espace et de vie à l'église. Les importants flux piétons devront être canalisés en traversées régulées. Les études à mener doivent permettre de déterminer les incidences en termes de fonctionnement de tels aménagements en relation avec la présence du trafic individuel motorisé en transit entre la rue du Grand-Chêne et l'avenue du Théâtre.

7.3.4 Circulation durant les travaux

Peu de perturbations sont à prévoir entre le carrefour de la Confrérie et Chauderon. En revanche la fermeture au trafic individuel motorisé du tronçon Chauderon - St-François va indubitablement provoquer un report de trafic sur les axes voisins, et en particulier sur la petite ceinture qui, selon les premières études, est en mesure d'absorber cette charge supplémentaire. L'augmentation soudaine de la charge de trafic du carrefour de Chauderon durant les phases d'adaptation des trémies du tunnel, ainsi que la coupure du transit sur l'axe du Grand-Pont en raison des travaux d'élargissement de l'ouvrage, vont particulièrement perturber l'exploitation des lignes de transports collectifs. Des mesures d'accompagnement sur la circulation, une réflexion sur les itinéraires de substitution des transports en commun et une planification attentive des étapes de travaux doivent faire l'objet d'études complémentaires.

7.3.5 *Planning prévisionnel du projet*

Type	Descriptif	Date / période	
Etude	Avant-projet	2009	Terminé
Etude	Projet d'ouvrage	Mai 2011 - Janvier 2012	A venir
Procédure	Procédure d'approbation des plans (PAP)	Mars 2012 - Août 2013	A venir
Procédure	Votes des crédits d'ouvrage (Canton et communes)	Août 2013 - Avril 2014	A venir
Etude	Projet d'exécution	Avril 2014 - Décembre 2015	A venir
Travaux	Exécution	Juillet 2014 - Mars 2017	A venir

7.4 *Tronçon Aloys-Fauquez*

7.4.1 *Introduction*

Ce projet s'étend depuis l'intersection de la rue de la Borde avec l'avenue du Vieux-Moulin en direction du nord (par la route Aloys-Fauquez) jusqu'en amont de l'intersection avec le chemin de Maillefer. Actuellement, cinq lignes de bus empruntent partiellement ou en totalité cet axe.

Appartenant au réseau principal urbain, la route Aloys-Fauquez relie la commune du Mont-sur-Lausanne au centre-ville de Lausanne. Ce segment est aménagé de façon à favoriser la maîtrise des flux au moyen d'une régulation lumineuse. Bien que les charges de trafic augmentent considérablement à l'approche du carrefour avec la rue de la Borde, les conditions de circulation sont globalement satisfaisantes sur cet axe.

7.4.2 *Contraintes et objectifs*

Situé au nord de ce tronçon hétérogène, le quartier de Bellevaux est défini par la présence de nombreux commerces de proximité et une voirie large qui accueille une offre importante en places de stationnement succédant à des gabarits restreints. L'enjeu du réaménagement de l'espace public y est particulièrement important. L'emprise disponible existante est la plus forte contrainte de réaménagement.

Le déploiement d'un axe fort sur cette avenue présente l'opportunité d'améliorer la circulation des transports publics ainsi que la cohérence entre les lignes de bus (transbordement) en rééquilibrant les écarts entre les arrêts. Par ailleurs, la perméabilité piétonnière du domaine public dans le sens transversal, ainsi que la continuité et la fluidité des itinéraires cyclables, font également partie des objectifs d'améliorations liés aux aménagements des espaces concernés par les études.

7.4.3 *Travaux prévus*

Mobilité

Transports publics

La circulation des transports publics ne pose actuellement pas de problème le long de l'axe « Aloys-Fauquez ». C'est pourquoi peu de modifications sont prévues sur ce tronçon. Cependant, les améliorations proposées par le projet portent sur :

- le déplacement de l'arrêt Motte à proximité du chemin du Parc de la Rouvraie et la suppression de l'arrêt Rouvraie, avec pour effet un gain de vitesse commerciale ;
- la circulation de toutes les lignes de bus sur la route Aloys-Fauquez jusqu'à proximité du chemin de Maillefer ;

- le déplacement de l'arrêt Bellevaux au centre de la zone de commerces, en lien avec le prolongement des lignes vers le Mont et la Blécherette, offrant une meilleure lisibilité pour l'usager et facilitant les transbordements ;
- le tronçon sera ponctué de trois arrêts Bellevaux, Forêt et Motte dont les inderdistances varient entre 200 et 350 mètres.

Trafic individuel motorisé

La principale modification consiste à insérer une voie de présélection en direction du chemin de Maillefer et la régulation du carrefour Aloys-Fauquez - Maillefer.

Mobilité douce

Pour les cyclistes, le projet prévoit la création d'un tourner-à-gauche indirect depuis le sud d'Aloys-Fauquez en direction de la rue des Maisons Familiales.

Cinq traversées piétonnes seront ajoutées par rapport à la situation actuelle (carrefour de Rouvraie et au centre du quartier de Bellevaux, à proximité des arrêts de bus).

Urbanisme

Les adaptations prévues visent essentiellement à rendre l'espace plus agréable pour le piéton. Là où la situation le permet, des trottoirs traversants seront intégrés au droit des débouchés des rues adjacentes à l'axe considéré.

Le centre de Bellevaux, actuellement semblable à une « rue-parking » sera réaménagé de façon à lui donner un esprit de place de quartier. Chaque sens de circulation se fera sur une voie mixte (bus-traffic individuel motorisé) large de 3.50 m. Un espace central permettra l'intégration d'un projet paysager et les trottoirs seront élargis devant les commerces.

7.4.4 Circulation durant les travaux

Peu de perturbations sont à prévoir sur la partie sud du projet. Entre l'avenue d'Aoste et le chemin de Maillefer, le renforcement de la structure routière implique d'importants travaux de terrassement qui doivent être coordonnés avec l'entretien des réseaux, sur lesquels les gestionnaires concernés doivent encore se prononcer. La planification prendra en compte l'intégration de la gestion de la circulation en phases de travaux. La réalisation par étapes transversales (circulation par demi-chaussée) et l'utilisation de la route du Pavement comme déviation semblent être une solution opportune.

7.4.5 Planning prévisionnel du projet

Type	Descriptif	Date / période	
Etude	Avant-projet	2009	Terminé
Etude	Projet d'ouvrage	Mars 2012-Novembre 2012	A venir
Procédure	Mise à l'enquête publique selon la Loi sur les routes	Décembre 2012-Septembre 2013	A venir
Procédure	Votes des crédit d'ouvrage (Canton et communes)	Octobre 2013-Janvier 2014	A venir
Procédure	Demande d'accord de financement à la Confédération	Janvier 2014-Juin 2014	A venir
Etude	Projet d'exécution	Janvier 2014-Juin 2014	A venir
Travaux	Exécution	Septembre 2014-Juin 2015	A venir

7.5 Tronçon Place de l'Ours - Chailly-Village

7.5.1 Introduction

Situé à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération, cet axe englobe l'entier des avenues de Béthusy et de Chailly. Appartenant au réseau principal urbain, il relie Belmont au centre de Lausanne en passant par la commune de Pully et le quartier de Chailly. Actuellement, quatre lignes de bus empruntent partiellement ou en totalité ce tronçon.

Globalement, les conditions de circulation sont satisfaisantes. Cependant, deux secteurs sont identifiés pour leurs dysfonctionnements aux heures de pointes :

- sur l'avenue de Béthusy, dans le sens entrée de ville à l'approche du carrefour de Béthusy, le bus est pris dans le trafic individuel motorisé et ne peut atteindre rapidement la voie qui lui est dévolue pour faciliter sa progression ;
- à l'approche du giratoire du Pont de Chailly, dans les deux sens, les files du trafic individuel motorisé sont provoquées par les importants flux de piétons, notamment au droit du chemin du Devin.

Les pertes de temps constatées pour les transports publics varient entre dix secondes et deux minutes (aux heures de pointe du soir) par véhicule et par passage.

7.5.2 Contraintes et objectifs

Récemment réaménagé, le secteur situé entre le carrefour de Béthusy et le Pont de Chailly fonctionne bien et ne fera pas l'objet de nouveaux travaux. Des améliorations liées à l'optimisation de la signalisation lumineuse sont envisagées.

Le gabarit dévolu à la voirie, particulièrement restreint, ne permet pas d'insérer des voies bus en plus de celles destinées à la circulation automobile. Au Pont de Chailly, la présence du giratoire, le nombre de places de stationnement, la proximité des arrêts de bus et les passages piétons limitent considérablement les marges de manœuvre.

L'objectif principal est d'améliorer la circulation des transports en commun tout en garantissant le bon fonctionnement des activités dans les secteurs traversés (offre en stationnement, traversées piétonnes, conditions de circulation). La fluidité et la sécurité de la circulation des cycles font également partie des améliorations recherchées.

7.5.3 Travaux prévus

Mobilité

Transports publics

Hormis à l'heure de pointe du matin, durant laquelle le bus est ralenti dans le sens entrée de ville (voie bus trop courte), le tronçon de l'avenue de Béthusy fonctionne bien. Avec le réaménagement de la rue du Bugnon lié aux mesures d'accompagnement du m2 (contournement de la Sallaz), la régulation des carrefours Ours-Caroline va permettre d'améliorer la progression du bus à l'approche du carrefour.

La régulation lumineuse du carrefour Béthusy-Ruffly doit également faire l'objet d'une optimisation permettant de favoriser la progression des lignes 6 et 7.

Pour améliorer la circulation des bus entre la frontière communale et le giratoire de Chailly, des arrêts de bus « bloquants », sur chaussée, seront réalisés dans le sens entrée de ville. Cette solution permet de fluidifier la circulation des transports collectifs tout en limitant l'impact sur le stationnement nécessaire dans le quartier.

L'ensemble des mâts de support de la ligne de contact sur l'avenue de Chailly sera changé. Des éventuelles synergies entre l'éclairage public et les supports de ligne sont en cours d'étude.

Trafic individuel motorisé

Hormis la perte d'offre en stationnement, le projet ne prévoit que peu de modifications par rapport à la situation actuelle. Aucun report de charge n'est consécutif au projet.

Mobilité douce

Le projet prévoit un aménagement cyclable pratiquement continu dans le sens sortie de ville. Quelques interruptions issues du manque d'espace sont à déplorer avant le carrefour de Béthusy et devant les commerces du Pont de Chailly.

Dans le sens « entrée de ville », des bandes cyclables sont proposées sur l'avenue de Chailly et au bas de l'avenue de Béthusy.

Urbanisme

Compte tenu des récents travaux sur l'avenue de Béthusy, les marges de manœuvres sont particulièrement faibles dans ce secteur. En revanche, la requalification du tronçon entre le Pont de Chailly et la limite communale de Pully permet d'améliorer la lecture de cet axe en uniformisant le gabarit des voies de circulation dans chaque sens et en créant des bandes cyclables. Ces modifications permettront d'améliorer la sécurité et la lisibilité de l'espace public, favorisant une vitesse de circulation constante pour les transports collectifs.

Réseaux souterrains

Les câbles et conduites des services gestionnaires des réseaux sont particulièrement vétustes le long de l'avenue de Chailly. Un important projet de réfection est actuellement en cours d'étude. Afin d'assurer la coordination des travaux, un préavis intégrera les résultats issus des réflexions du projet des Axes Forts aux interventions prévues sur les infrastructures multfluides.

7.5.4 Circulation durant les travaux

Aucune perturbation n'est à prévoir sur l'avenue de Béthusy. En revanche, les interventions conséquentes sur les réseaux nécessitant un grand volume de terrassement, ajoutées aux travaux de réalignement sur l'ensemble de l'avenue de Chailly, vont provoquer passablement de perturbations sur la circulation. Des stratégies visant à limiter les retards sur la ligne 7 sont en cours d'élaboration par les tl. Ces dernières prendront en compte les phases de travaux, les gabarits à disposition, ainsi que la position des lignes de contact.

7.5.5 Planning prévisionnel du projet

Type	Descriptif	Date / période	
Etude	Avant-projet	2009	Terminé
Etude	Projet d'ouvrage	Juillet 2010 – Mars 2011	En cours
Procédure	Votes des crédits d'ouvrage – Réfection des réseaux et aménagements	Avril 2011 – Juin 2011	A venir
Procédure	Procédure enquête publique – Aménagements (selon la loi sur les routes)	Avril 2011 – Décembre 2011	A venir
Travaux	Exécution – Réseaux	Septembre 2011 – Septembre 2012	A venir
Procédure	Demande d'accord de financement à la Confédération	Mai 2011 – Octobre 2011	A venir
Etude	Projet d'exécution	Juin 2011 – Septembre 2012	A venir
Travaux	Exécution – Chaussée et aménagements	Octobre 2012 – Juillet 2013	A venir

8. Agenda 21 – développement durable

Les projets présentés dans le présent préavis visent à favoriser le report modal des déplacements individuels motorisés vers des solutions de transports collectifs et de mobilité douce. La stratégie de développement des transports publics urbains en relation avec la densification de quartiers spécifiques a été jugée pertinente par la Confédération. Ces mesures sont nécessaires à court terme pour faire face au risque d'engorgement des réseaux routiers résultant de l'évolution démographique de l'agglomération.

Ces projets sont conformes à l'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport-préavis N° 155 du 8 juin 2000 relatif à la « Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne », en favorisant l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce.

9. Aspects financiers

9.1 Montants des études à charge de la Ville de Lausanne

Pour la réalisation des projets décrits en liste « A », le montant **des études** à charge de la Ville de Lausanne, calculé sur la base du devis global des coûts de réalisation, s'élève à 8,519 millions de francs (montant HT 2009), dont 3,923 millions de francs de mandats externes et 4,596 millions de francs représentant les études réalisées en interne par le personnel communal. Il comprend tant les projets d'aménagements urbains (axes de transports publics, mobilité individuelle, mobilité douce, requalification) que les études et projets relatifs aux besoins des gestionnaires des réseaux sur le territoire lausannois (dévoiements, travaux provisoires, extensions et opportunités) que sur les réseaux souterrains propriété de la Ville de Lausanne et situés hors du territoire communal (PP 2, 5 et 7).

Les montants de ces études, par projet partiel, se décomposent de la manière suivante :

PP2 - Tramway : Renens-Galicien

Etudes	RESEAUX techniques multifluides		AMENAGEMENTS	
	Travaux provisoires Adaptations	Extensions (opportunités et développements)	Tramway et aménagement	Requalifications connexes
Avant-projet	Réalisées *1			
Projet d'ouvrage & Mise à l'enquête	*1	19 000.-	*1	*2
Réalisation & Mise en service	*1	50 000.-	*1	*2

Total pour Lausanne : 69 000.-

*1) Financées par le Canton de Vaud

*2) Financées par les communes de l'Ouest concernées

PP3 - Tramway : Galicien-Place de l'Europe

Etudes	RESEAUX techniques multifluides		AMENAGEMENTS	
	Travaux provisoires Adaptations	Extensions (opportunités et développements)	Tramway et aménagement	Requalifications connexes
Avant-projet	Réalisées *1			
Projet d'ouvrage & Mise à l'enquête	*1	94 000.-	*1	170 000.-.

Réalisation & Mise en service	*1	248 000.-	*1	270 000.-
Total		342 000.-	-	440 000.-

Total pour Lausanne : 782 000.-

*1) Financées par le Canton de Vaud

PP5 - Bus à haut niveau de service de l'Ouest lausannois : Crissier Bré-Montétan

Etudes	AXES FORTS AMENAGEMENTS			MOBILITE INDIVIDUELLE ET REQUALIFICATION	
	VD	tl	Lausanne	Crissier Bré - Prilly	Lausanne
Avant-projet	Réalisées *1				
Projet d'ouvrage & Mise à l'enquête	Pris en charge dans le cadre de l'EMPD	47 000.-	41 000.-	Répartition entre les communes de l'Ouest concernées. Montant dépendant de l'ambition du projet.	
Réalisation & Mise en service	Participation non prévue	91 000.-	79 000.-	183 000.-	
Total		138 000.-	120 000.-	Non arrêté	

Total pour Lausanne : 397 000.-

*1) Financées par le Canton de Vaud

PP6 - BHNS lausannois – Etudes d'aménagements de la mobilité individuelle et de requalification

Etudes	AXES FORTS AMENAGEMENTS					MOBILITE INDIVIDUELLE ET REQUALIFICATION		
	VD	tl	Béthusy - Chailly	Confrérie - St-François	Aloys - Fauquez	Béthusy - Chailly	Confrérie - St-François	Aloys - Fauquez
Avant-projet	Réalisées *1							
Projet d'ouvrage & Mise à l'enquête	Pris en charge dans le cadre de l'EMPD	447 000.-	97 000.-	142 000.-	87 000.-	186 000.-	993 000.-	184 000.-
Réalisation & Mise en service	Participation non prévue	867 000.-	188 000.-	275 000.-	168 000.-	361 000.-	1 722 000.-	358 000.-
Total :		1 314 000.-	285 000.-	417 000.-	255 000.-	547 000.-	2 715 000.-	542 000.-

Total pour Lausanne : 4 761 000.-

*1) Financées par le Canton de Vaud

PP5, PP6, PP7 – BHNS – Etudes réseaux multi fluides

Dans le cadre des BHNS, contrairement au projet du tramway, et comme explicité dans les tableaux du paragraphe 4.1 de ce préavis, le financement des études des réseaux multi fluides incombe intégralement à la Ville de Lausanne, quelle que soit la typologie des

travaux (provisoires, adaptations, extensions et opportunités). Le tableau des coûts estimatifs de la main-d'œuvre d'études des réseaux à la charge de la ville de Lausanne est le suivant :

RESEAUX techniques multifluides					
Etudes	(PP5) Bré - Montétan	(PP6) Béthusy - Chailly	(PP6) Confrérie - St- François	(PP6) Aloys - Fauquez	(PP7) RC 780 - Pully
	Provisoires Adaptations Extensions Opportunités	Provisoires Adaptations Extensions Opportunités	Provisoires Adaptations Extensions Opportunités	Provisoires Adaptations Extensions Opportunités	Provisoires Adaptations Extensions Opportunités
Projet d'ouvrage & Mise à l'enquête	215 000.-	331 000.-	469 000.-	162 000.-	28 000.-
Réalisation & Mise en service	232 000.-	359 000.-	508 000.-	176 000.-	30 000.-
Total	447 000.-	690 000.-	977 000.-	338 000.-	58 000.-

Total pour Lausanne : 2 510 000.-

Tableau récapitulatif du montant des études à la charge de Lausanne

	Tramway		Bus à Haut Niveau de Service				Total	
	PP2	PP3	PP5	PP6 Béthusy - Chailly	PP6 Confrérie St-François	PP6 Aloys- Fauquez		PP7
Aménagements	0.-	440 000.-	397 000.-	832 000.-	3 132 000.-	797 000.-	0.-	5 598 000.-
Réseaux	69 000.-	342 000.-	447 000.-	690 000.-	977 000.-	338 000.-	58 000.-	2 921 000.-
Total	69 000.-	782 000.-	844 000.-	1 522 000.-	4 109 000.-	1 135 000.-	58 000.-	8 519 000.-

9.2 Etudes à charge du Canton

Les projets dont le financement des études est à charge du Canton de Vaud feront l'objet de mandats établis par le maître d'ouvrage à des groupements d'études alliant des bureaux aux spécificités multiples. Le suivi des prestations effectuées par les mandataires sur le patrimoine de la Ville de Lausanne sera assuré par les services communaux.

D'autre part, le Canton finance partiellement les études liées aux réseaux multifluides de la Ville de Lausanne et dont les tracés sont impactés par les travaux d'aménagement de la ligne de tramway. Ce financement fait l'objet d'une convention entre la Ville de Lausanne et les tl, et dans laquelle la part cantonale a été définie sur la base d'un estimatif des coûts d'études et des travaux liés aux différents projets partiels, d'un descriptif de la typologie des travaux, ainsi que sur les limites de prestations précisées dans le cahier des charges techniques des mandataires.

Les montants plafonds définis avec les tl sont les suivants :

RESEAUX techniques multi fluides		
Etudes	(PP2) Tramway Renens - Galicien	(PP3) Tramway Galicien – Place de l'Europe

	Provisoires Adaptations		Provisoires Adaptations	
Projet d'ouvrage & Mise à l'enquête	Montant plafond :	151 000.-	Montant plafond :	749 000.-
	Divers et imprévus :	18 400.-	Support technique :	58 000.-
		-----	Divers et imprévus :	36 600.-
	Total estimé :	169 400.-	Total estimé :	843 600.-
Réalisation & Mise en service	Montant plafond :	140 000.-	Montant plafond :	700 000.-
	Divers et imprévus :	14 000.-	Divers et imprévus :	68 000.-
		-----		-----
	Total estimé :	154 000.-	Total estimé :	768 000.-
Total		323 400.-		1 611 600.-
Total pour le Canton :				1 935 000.-

Ce montant inclut un estimatif de 300 000 francs pour l'exécution de mandats confiés par la Ville de Lausanne à des bureaux spécialisés externes.

Le financement des ressources en personnel (monteurs + surveillants), du matériel et des coûts de réalisation des travaux des axes forts sera annoncé dans des préavis spécifiques à venir. Pour la suite des travaux, les gestionnaires des réseaux devront se déterminer sur la nécessité de prolonger les engagements annoncés dans le présent préavis ou d'en trouver d'autres qui seront financés dans lesdits préavis.

Dans sa volonté de promouvoir la mobilité douce, le Canton de Vaud pourrait apporter une contribution supplémentaire pour les études relatives aux aménagements cyclables. A cet effet, une modification de la Loi sur les transports publics (LTPu) doit être proposée, de façon à autoriser une extension du champ d'application des subventions cantonales aux « mesures vélos ». Des précisions sur la décision apportée à cette volonté seront effectives au cours du 3^e trimestre de l'année 2012.

10. Communication

Les ambitieux projets liés aux axes forts de transports publics vont profondément modifier la circulation en ville de Lausanne ainsi que les habitudes des usagers des transports publics. Préalablement à la mise en service, d'importants travaux seront entrepris au centre-ville et engendreront des nuisances pour les riverains des chantiers. Cet état de fait invite à soigner la communication avec les habitants et les riverains de sorte qu'ils puissent comprendre et s'approprier les projets. A cet effet, la Municipalité souhaite mandater des bureaux spécialisés dans le but d'obtenir des outils de communication efficaces permettant une compréhension facilitée des projets (animations 3D, maquettes, etc.) comme cela a été fait lors de la réalisation de projets similaires dans d'autres villes (lien sur Genève). En se basant sur l'expérience de ces villes, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 300 000 francs destinés à la communication dans le cadre d'axes forts dont elle a la charge.

11. Organisation des études

Etudes à charge de la Ville de Lausanne	→	Par mandats externes (financement par le présent préavis)	Fr. 4 223 000.-
	→	Par le personnel des services communaux lausannois toutes directions confondues	Fr. 4 596 000.-
Etudes à charge du Canton de Vaud	→	Par mandats externes	non indiqué
	→	Par le personnel des services gestionnaires des réseaux souterrains communaux lausannois par le biais d'une convention de financement Lausanne/tl	Fr. 1 935 000.-

Comme indiqué au point 4.1 traitant de la répartition des coûts entre partenaires, le coût des études d'avant-projet relatives à la variante de desserte Nord, prévue en étape B et appelée « m3 », sous la forme d'un métro reliant la Gare CFF à la Blécherette, seront pris en charge partiellement ou en totalité par le Canton, en fonction des rémanents disponibles à la fin de la phase d'appel d'offres des projets en étape A et financés par l'EMPD actuel. Pour rappel, la Municipalité a financé un premier mandat d'études préliminaires – de 100 000 francs – à partir du budget du Service des routes et de la mobilité. Pour financer les analyses complémentaires et mener l'avant-projet du métro m3 au même niveau de détails que les variantes Tram et l'intégrer à l'analyse multicritère, la Municipalité a sollicité de la Commission des finances l'ouverture d'un compte d'attente de 300 000 francs, montant approuvé par ladite commission lors de sa séance du 1^{er} mars 2010. Les études sont à présent terminées et l'autorité exécutive lausannoise soutient la variante de la desserte Nord par un métro. Les préavis à venir pour financer les études ainsi que les crédits de construction des projets prévus en étape B et à la charge de la Commune de Lausanne (engagement des travaux entre 2015 et 2018) n'étant pas attendus à court terme, le compte d'attente de 300 000 francs, rubrique 4201.581.425, sera balancé dans le présent rapport-préavis afin de régulariser la situation. Ce montant est à ajouter au coût des mandats externes. A ce jour, un montant d'environ 100 000 francs a été dépensé. Le solde, soit environ 200 000 francs, fera l'objet de mandats d'études confiés à des bureaux privés.

12. Organisation des services communaux

12.1 Service des routes et de la mobilité

Ressources internes

Outre son implication au sein de la direction du projet, et de ses tâches liées au suivi et à la coordination des mandataires qui travaillent sur les projets partiels lausannois, le Service des routes et de la mobilité va assurer les études des aménagements d'insertion des BHNS pour les tronçons suivants :

- Prilly (limite communale) - Montétan
- Aloys-Fauquez - Bellevaux
- Place de l'Ours - Chailly-Village

Le montant correspondant à ces prestations internes est devisé à **1,675 million de francs** déduction faite de la part correspondant aux études de trafic mandatées à un groupement de bureaux spécialisés.

Le bureau technique du Service des routes et de la mobilité de la Direction des travaux s'est organisé pour assumer ces tâches sur la période de 2011 à 2017.

Mandats externes

La totalité du tronçon *Confrérie - Saint-François* implique des réflexions de fond sur la fonctionnalité, l'urbanisme et l'architecture de places majeures telles que Chauderon et Saint-François, et nécessite des études pointues d'ingénieurs civils spécialisés en structures d'ouvrages. Des bureaux privés seront mandatés pour les modifications des trémies de Chauderon, de la salle de lecture de la Bibliothèque municipale, de l'élargissement et de l'assainissement de l'ouvrage d'art du Grand-Pont. Le montant total des études à financer, y compris les coûts liés à la communication, ainsi que ceux liés aux études de la variante m3, est devisé à 4,523 millions de francs (HT) auquel il convient d'inclure la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 8 %, soit une dépense projetée de 4,885 millions de francs (TTC).

12.2 Réseaux

Ressources humaines

Le volume des études relatives aux réseaux dont le financement incombe à la Ville de Lausanne est devisé à 2,921 millions de francs. Ces prestations seront principalement assumées par les services communaux concernés.

La part restante des prestations d'études, financée par le Canton, sera assurée par les mandataires des bureaux privés, le personnel des services gestionnaires de réseaux, et par des appuis de bureaux spécialisés. Il est à relever qu'une participation importante des spécialistes métiers des gestionnaires de réseaux est prévue. Ces tâches (schématiques, devis matériels, soumissions métiers, etc.) sont principalement les études liées au dévoiement des réseaux dans l'emprise du tram et représentent un montant devisé à 1,935 million de francs (y compris mandat CàD de 300 000 francs). Elles nécessitent d'excellentes connaissances des équipements existants ainsi que des compétences « métiers » particulières et seront déléguées et rémunérées par le maître d'ouvrage à la Ville de Lausanne (selon §9.2).

Ainsi, l'ensemble des prestations qui seront effectuées par le personnel des services gestionnaires des réseaux souterrains lausannois correspond à un montant devisé à 4,556 millions de francs, selon le détail suivant :

	2011-2014	2015-2017	total
Personnel communal	1 318 000.-	1 603 000.-	2 921 000.-
Part cantonale mandatée à la Commune	863 000.-	772 000.-	1 635 000.-
Volume total d'études internes	2 181 000.-	2 375 000.-	4 556 000.-

Face à ce volume de travail particulièrement conséquent, il est indispensable de renforcer les équipes pour traiter ce projet tout en maintenant les activités régulières liées au développement, au renouvellement, aux extensions et à l'entretien des réseaux existants.

Dans un premier temps, ce renforcement des effectifs des bureaux techniques portera sur une durée de quatre ans, dès 2011 afin de permettre, après une période d'adaptation, de combler la diminution de la capacité à traiter les objets courants. Si pour certaines tâches ou techniques spécialisées, il sera possible de sous-traiter des mandats à des bureaux externes, la connaissance des réseaux et de leurs spécificités implique que l'étude soit

effectuée en quasi-totalité par le personnel communal en place qui dispose de toutes les compétences nécessaires pour traiter rapidement et efficacement le projet des Axes forts.

Chaque gestionnaire de réseaux a estimé ses besoins complémentaires en ressources humaines pour la période 2011 à 2014, soit jusqu'à la fin du projet d'exécution. Ces besoins (EPT = Equivalents Plein Temps) sont exprimés comme suit :

Direction – Service – Division	2011	2012	2013	2014
SIL - Gaz et CAD	1	1	2	2
SIL - Electricité - réseaux et EP	1	1	1	2
SIL - Multimédia	1	1	1	1
TRX - eauservice	1	1	2	2
Total multfluides	4	4	6	7
SSE - Parcs et promenades	1	1	1	1
Total EPT	5	5	7	8

L'engagement des 8 EPT pour les bureaux techniques est à prévoir de façon limitée et progressive pour tenir compte de l'aspect transitoire du projet des Axes forts.

En plus des coûts liés à l'engagement des 8 EPT énumérés ci-dessus, une somme de 40 000 francs sera nécessaire pour équiper les postes de travail de ces collaborateurs. Cette somme sera répartie à raison de 5000 francs par EPT dans les rubriques comptables correspondantes des services concernés.

12.3 Service des parcs et promenades

Le bureau d'études et projets du Service des parcs et promenades (BEP) est appelé à suivre les études de tous les tracés des Axes forts, voire à gérer certains aménagements extérieurs en relation avec ceux-ci. Le suivi des études consiste à assurer une certaine qualité des espaces publics (arborisation) en tenant compte entre autres du tracé des axes forts, du déplacement des conduites et canalisations en sous-sol ainsi que des nombreuses contraintes de la ville.

13. Plan des investissements

Les montants nécessaires pour les études relatives aux projets d'axes forts sont annoncés dans le Plan des investissements 2011-2014 sous les différents tronçons de projets partiels en liste « A » (TRAM et BHNS), comprenant les phases d'études et de réalisation.

14. Réponse de la Municipalité aux postulats de M^{me} Florence Germond et de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Béboux

14.1 Postulat de M^{me} Florence Germond

« Pour la réaffectation des présélections en espaces pour les bus, piétons et vélos »

14.1.1 Rappel du postulat

Le 29 août 2006, M^{me} Florence Germond déposait au Conseil communal un postulat intitulé « Pour la réaffectation des présélections en espaces pour les bus, piétons et vélos ». Lors de sa séance du 23 octobre 2007, le Conseil communal décidait de renvoyer ce postulat à la Municipalité pour étude et rapport. Dans son postulat, M^{me} Germond rappelait que le Plan directeur communal (PDC), adopté en septembre 1995, avait défini une hiérarchisation du réseau routier et des modes de déplacement (piétons, transports collectifs, vélos et transports individuels motorisés) et que suite à la mise en place des

mesures du PDC, comme la politique du stationnement ou la hiérarchisation du réseau, une baisse de 20 % du trafic sur l'ensemble de la ville était escomptée. Or, M^{me} Germond relevait que par rapport à 1995, les charges de trafic étaient en augmentation de 5 % et 15 %, respectivement à l'Ouest et à l'Est, et en baisse de 4 % au centre-ville.

Sur la base de ce constat, la postulante demandait donc des mesures supplémentaires dans la continuité des actions entreprises en faveur des modes de transports durables (piétons, vélo, transports en commun). L'objectif de ces mesures complémentaires était notamment d'accroître la vitesse commerciale des transports en commun et la sécurité des cyclistes.

Plus concrètement, elle demandait d'étudier les mesures suivantes :

- a. l'aménagement d'une voie bus sur la partie supérieure de la rue de la Borde au droit du carrefour avec les avenues Aloys-Fauquez et Vieux-Moulin ;
- b. la réalisation de voies bus et de bandes cyclables à l'avenue de la Gare ;
- c. la création d'une bande cyclable à la montée de l'avenue Benjamin-Constant ;
- d. l'aménagement de voies bus supplémentaires sur les avenues de Beaulieu et Ruchonnet.

Outre ces propositions, M^{me} Germond demandait également, d'une manière plus générale, qu'une étude évalue la pertinence de transformer des présélections voitures dans le périmètre des secteurs 1 et 2 du PGA en voies bus, pistes cyclables et trottoirs. Sur la base de l'évaluation des effets induits sur le trafic et des coûts d'aménagement, les réaffectations « possibles » seraient réalisées.

14.1.2 Réponse de la Municipalité

Il convient de rappeler, en préambule, que depuis l'introduction du PDC, la Municipalité poursuit l'objectif de réduction des nuisances dues au trafic individuel motorisé. Grâce au développement réfléchi des zones 30, à la mise en place de la politique du stationnement, à la création des postes de délégués aux piétons et aux vélos, et plus près de nous, à la mise en place du métro m2 avec l'ensemble des mesures qui l'ont accompagné, les transports collectifs, la mobilité douce et la sécurité des usagers non motorisés ont été nettement améliorés ces dernières années.

En effet, depuis plus de quinze ans, la Ville s'appuie sur le PDC pour orienter les réflexions liées aux aménagements de l'espace urbain, dont le résultat est souvent le fruit d'un compromis entre les différentes catégories d'usagers ayant souvent des objectifs contradictoires.

En ce qui concerne l'évolution du trafic, la Ville effectue régulièrement des comptages et des mesures de vitesse sur son réseau communal afin, d'une part, de contrôler les conditions de circulation tant sur le réseau principal qu'à l'intérieur des zones limitées (zone 30 principalement), et d'autre part, pour analyser les conditions locales lors des études de réaménagement des espaces publics.

De plus, la Ville participe activement à la campagne de comptages quinquennaux de Lausanne Région, thermomètre important de la mobilité dans l'agglomération lausannoise. Dans ce cadre, la Municipalité a pu suivre les effets des nombreux aménagements réalisés depuis la mise en place des diverses mesures du PDC. A cet égard, l'élément central qu'il convient de souligner est la stabilité, en termes de charges de trafic journalières sur le cordon autour de la « Petite Ceinture », des charges observées qui sont comparables à celles de 1975 ! Au niveau du deuxième cordon, constitué par la limite territoriale lausannoise et délimité au nord par l'autoroute, après des augmentations entre 1975 et 1990, on relève par la suite une stabilisation du trafic.

Par ailleurs, concernant la mobilité urbaine, il y a lieu de mentionner que le succès du métro m2, par rapport au nombre de voyageurs transportés, dépasse les prévisions les plus optimistes avancées à l'époque. En effet, on dénombre aujourd'hui plus de 90 000

voyageurs/jour transportés, soit un dépassement de près de 20 % des prévisions. Pour l'année 2010, les tl ont atteint quelque 24 millions de voyageurs.

Outre les objectifs chiffrés de diminution du trafic, la Municipalité recherche également l'amélioration des conditions environnementales pour les résidents. A cet effet, la Direction des travaux a complété, en 2007 déjà, le réseau des capteurs passifs sur une dizaine de sites pour analyser l'évolution de la pollution de l'air.

Sur le thème des aménagements développés autour des transports en commun et de la mobilité douce, et comme déjà mentionné dans le cadre d'une récente réponse à une interpellation urgente de M^{me} Germond, l'ensemble des projets réalisés ces dernières années démontrent clairement et sans équivoque la volonté de la Municipalité de soutenir ces moyens de déplacement dans sa politique des transports.

En ce qui concerne le développement des transports publics, on peut citer :

- le métro m2 ;
- la nouvelle ligne desservant l'avenue Victor-Ruffly ;
- la nouvelle ligne Bourdonnette-Pully, avec possibilité de rabattement sur le m2 à la station Délices ;
- la nouvelle ligne transversale Blécherette-St-François-Lutry ;
- la nouvelle ligne entre l'Ouest lausannois et le Flon ;
- le développement de la desserte du secteur Chailly, avec possibilité de rabattement sur le m2 aux stations Ours et/ou Bessières ;
- la nouvelle liaison Praz-Séchaud - Sallaz - Isabelle-de-Montolieu, donnant accès au m2 à la station Sallaz ;
- enfin, on peut relever la création de voies bus en approche de carrefours suite à la suppression de présélections, comme à la rue de Genève, au carrefour avec l'avenue Recordon, ainsi qu'à la rue du Maupas, à son débouché sur l'avenue de Beaulieu.

En termes de mobilité douce, des projets significatifs ont contribué à favoriser les déplacements à pied, notamment en termes de sécurité et de confort, il s'agit :

1. du réaménagement de la place de l'Europe ;
2. de la piétonisation du haut de la rue Marterey ;
3. de la requalification des espaces publics de la place de l'Ours ;
4. du réaménagement de la place Benjamin-Constant ;
5. de l'élargissement des surfaces dédiées aux piétons (Béthusy, Benjamin-Constant, Couvaloup, Caroline) ;
6. de la mise en place d'installations lumineuses protégeant les passages pour piétons sur la place de la Navigation, la rue Belle-Fontaine, l'avenue de Morges, la place de l'Europe et l'avenue de Beaulieu ;
7. des ascenseurs au Pont-Bessières et au Grand-Chêne ;
8. de la liaison directe entre Chauderon et la plateforme du Flon ;
9. de la promenade de la Ficelle ;
10. de l'aménagement de bandes tactiles pour malvoyants autour des interfaces bus à Georgette et à la rue de Genève.

Quant aux déplacements en deux-roues, on peut citer :

- la réalisation de 2,5 kilomètres de bandes cyclables ;

- l'ouverture aux cyclistes de 300 mètres de voies bus ;
- la création de 2 kilomètres de bandes polyvalentes (favorisant le déplacement des cyclistes) ;
- la pose de quelque 300 arceaux réservés au stationnement des vélos au droit des stations du m2 ;
- la création de 70 places réservées aux vélos autour de la Gare CFF ;
- la mise en service du premier réseau de Vélo en libre service (VLS) de Suisse.

Au niveau des deux roues, on peut également relever les lieux où des présélections ont été supprimées pour favoriser le confort et la sécurité des cyclistes :

- suppression d'une présélection au bout du pont Chauderon, à son débouché sur le carrefour Beaulieu-Terreaux. Les présélections ont été élargies et des sas balisés ;
- suppression d'une présélection permettant l'aménagement d'une bande cyclable et de sas aux avenues de l'Elysée, de Morges et au boulevard de Grancy ;
- raccourcissement d'une présélection à la rue de la Vigie rendant possible le balisage d'une bande cyclable et d'un sas.

S'agissant des exemples concrets mentionnés par la postulante, il y a lieu d'apporter les précisions suivantes :

- a. Aménagement d'une voie bus sur la partie supérieure de la rue de la Borde au droit du carrefour avec les avenues Aloys-Fauquez et Vieux-Moulin :

Sans attendre la requalification de la rue de la Borde, prévue en étape B des mesures du PALM visant à intégrer un bus à haut niveau de service (BNHS), la Municipalité a réaménagé la partie supérieure de cette rue en supprimant une présélection au profit d'une bande cyclable et le balisage d'un arrêt de bus. Une étude circonstanciée a également permis de sécuriser le passage pour piétons au débouché de l'avenue des Oiseaux en élargissant l'îlot central et en supprimant une des deux présélections montantes. Cet aménagement démontre la pesée des intérêts entre la volonté de la Ville de favoriser la progression des bus et également son souci d'améliorer la sécurité des usagers.

- b. Réalisation de voies bus et de bandes cyclables à l'avenue de la Gare :

L'avenue de la Gare fait partie de la Petite Ceinture du centre-ville. Cet axe est donc primordial pour la circulation. Dans le cadre des AFTPU, une étude traitera de la problématique de la circulation au centre-ville et elle devra esquisser des solutions pour cette Petite Ceinture, ainsi que pour tous les axes connexes. La pertinence des voies bus et des bandes cyclables à l'avenue de la Gare sera intégrée à ladite étude.

- c. Création d'une bande cyclable à la montée de l'avenue Benjamin-Constant :

Comme indiqué pour l'avenue de la Gare, cet élément sera également ajouté à l'étude susmentionnée.

- a. Aménagement de voies bus supplémentaires sur les avenues de Beaulieu et Ruchonnet :

Cette demande sera également ajoutée à l'étude susmentionnée.

En regard des résultats probants obtenus avec la mise en œuvre du Plan directeur communal, et dans la perspective des AFTPU et des BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), mesures qui permettent d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer le bruit, la Municipalité souhaite poursuivre ses efforts en faveur des transports publics et de la mobilité douce. Etant donné l'investissement conséquent consenti pour les AFTPU, tant au niveau financier qu'en termes de personnel, la Municipalité considère prioritaires ces

projets majeurs, situés pour la plupart au cœur des secteurs 1 et 2 du PGA, et les études de circulation connexes. Par conséquent, il n'est pas prévu de lancer des études parallèles sur lesdits secteurs pour y développer plus rapidement des mesures supplémentaires afin d'accroître la vitesse commerciale des transports en commun et la sécurité des cyclistes. Par ailleurs, les échéances liées aux projets d'agglomération sont dictées par la Confédération et les mesures préconisées doivent respecter un rythme précis afin de bénéficier du cofinancement fédéral.

14.2 Postulat de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Béboux « Pour une « boucle » au centre-ville ? »

14.2.1 Rappel du postulat

Le 26 avril 2005, MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Béboux déposaient un postulat demandant à la Municipalité « d'étudier l'opportunité de faire une « boucle » qui aurait pour but d'améliorer le trafic au centre-ville ».

Le schéma de circulation proposé par les auteurs consiste à mettre en sens unique est → ouest l'axe Grand-Pont-Terreux et à sens unique ouest → est l'axe Gonin - Grand-Chêne pour les transports privés. Le double sens serait maintenu pour les transports collectifs, voire pour les taxis et les vélos (cf. annexe 1). Cette proposition s'accompagne d'autres pistes à étudier, notamment une deuxième boucle à sens unique Tivoli - Belvédère - Marc Dufour (cf. annexe 2). (?)

Après avis de la Commission réunie le 1^{er} juillet 2005, le Conseil communal, en sa séance du 8 novembre 2005, a pris ce postulat en considération et l'a renvoyé à la Municipalité pour étude et rapport, en fixant un délai de réponse de deux ans.

Depuis cette décision, il a été relevé que cet objet devait être coordonné avec l'étude des AFTPU, et en particulier son volet circulation. En effet, les axes Chauderon - Terreux - Saint-François et rue de Genève - Vigie - place de l'Europe doivent être entièrement repensés. Les résultats de cette étude n'étant alors pas connus, le Conseil communal a accepté le report du délai de réponse au 30 juin 2011.

14.2.2 Réponse de la Municipalité

En préambule, il convient de relever que le recours à des sens uniques était fréquent dans les années 70. Une étude datant de 1971 évaluait déjà une boucle relativement similaire dans ce secteur et présentait comme avantage une amélioration des capacités des carrefours. Il est vrai que le contexte de l'époque était différent et que l'objectif de ces années-là était clairement de fluidifier le trafic automobile. Force est de reconnaître que la tendance s'est inversée aujourd'hui.

De nombreuses analyses de ce type de fonctionnement en sens unique ont été réalisées. L'une des plus récentes (mars 2008) s'est intéressée au secteur Nord-Est de la ville (en réponse au postulat de M. Pierre Santschi « Pour accueillir le m2 à la Sallaz »). Comparativement à la proposition de MM. Pernet et Béboux, ce postulat proposait une boucle de nature semblable avec un tronçon double sens, mais sur un périmètre plus large et avec des voies traversantes. La recommandation issue de cette étude était de ne pas retenir le système de boucles à sens unique auxquelles on imputait les inconvénients majeurs suivants :

- une accessibilité restreinte ;
- une augmentation des vitesses impliquant une baisse de la sécurité ;
- une augmentation des distances et par là même des nuisances (air et bruit).

S'agissant du présent postulat, il est relevé que l'accessibilité à différentes zones du secteur serait particulièrement pénalisée. C'est le cas par exemple du secteur de Montbenon, des parkings de St-François ou du Centre pour les usagers en provenance de l'Est : la distance

supplémentaire à parcourir serait respectivement de 840 m, 860 m et près de 1,5 km. De même, le parcours en provenance de Montbenon passerait du simple au double à destination du Nord et du Nord-Ouest et serait augmenté de plus de 1,2 km à destination du Sud-Ouest. Quant au trajet avenue de Morges - place St-François, il impliquerait un parcours supplémentaire de 270 m. A l'inverse, aucune liaison ne bénéficierait de gain de parcours par rapport à l'état actuel.

Dans la zone de Bel-Air, les taxis et les livraisons ont un rôle particulièrement important pour desservir le secteur piétonnier, il est dès lors impératif de maintenir une autorisation de circuler à double sens à leur profit.

En ce qui concerne les lignes de bus tl, il faut rappeler qu'actuellement elles empruntent principalement le secteur St-François - Bel-Air et dans une moindre mesure le tronçon Bel-Air - Chauderon et le pont Chauderon. Quant à la partie sud, aucun bus ne circule sur l'avenue Gonin. Seule la rue du Grand-Chêne est desservie avec un terminus à son extrémité Ouest (Montbenon). Le maintien de ce réseau implique une circulation en double sens sur l'axe Grand-Pont - Chauderon et la rue du Grand-Chêne, à laquelle répond la proposition des auteurs du postulat. Ce principe nécessite le maintien des mouvements directionnels au profit des bus, en particulier aux carrefours Chauderon Nord et Grand-Chêne - St-François. Au final, entre les reports de trafic sur les carrefours du pont Chauderon et le maintien de la plupart des mouvements, l'impact sur la capacité des carrefours n'apparaît pas significativement positif. Le carrefour Grand-Chêne - St-François, quant à lui, serait même pénalisé par rapport à l'état actuel, du fait de l'introduction d'un mouvement de tourner-à-gauche de la rue du Grand-Chêne en direction de la rue du Grand-Pont pour permettre la boucle. Sur ce dernier point, il faut également signaler des difficultés de giration pour les véhicules de grande longueur (cars et poids lourds).

La proposition des postulants cite parmi ses objectifs une amélioration de la qualité pour tous les usagers, en facilitant la mixité. Il faut effectivement tenir compte de l'évolution du contexte et du développement des transports publics et de la mobilité douce. Cet objectif correspond tout à fait à celui de la Municipalité. C'est qu'il y a lieu de relever que dans le secteur concerné par le postulat, des mesures ont été prises, notamment la réalisation d'aménagements en faveur des vélos, tels que les bandes cyclables sur l'avenue Jean-Jacques Mercier et la rue de la Vigie, ainsi que des sas cyclables permettant aux cyclistes de se positionner devant les autres véhicules aux carrefours Mercier-Gonin et Vigie-Tivoli.

Quant à l'option d'une deuxième boucle à sens unique Tivoli - Belvédère - Marc Dufour, il faut non seulement rappeler les constats généraux relatifs à l'accessibilité et aux nuisances qu'entraînent les sens uniques, mais également préciser que ces voies appartiennent au réseau principal. Elles ont notamment pour fonction d'assurer les liaisons entre les quartiers et à ce titre, le principe d'une circulation à double sens est à privilégier.

Enfin, dans le cadre des AFTPU, la circulation dans le secteur Centre-ville a fait l'objet de diverses évaluations. Les éléments retenus à ce jour sont la fermeture à la circulation automobile de l'axe Chauderon - Terreaux - Saint-François et de la rue de Genève entre l'entrée du parking du Centre et la place de l'Europe, ainsi que la création d'une nouvelle liaison entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules Gonin. Le descriptif de cette nouvelle organisation, ses avantages et ses impacts sont présentés ci-dessus. La proposition des auteurs du postulat n'a dès lors plus lieu d'être.

15. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2011/32 de la Municipalité, du 25 mai 2011 ;

où le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire ;

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

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 4,885 millions de francs destiné à couvrir les mandats d'études à la charge de la Commune liés aux mesures du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) figurant dans la liste de priorité « A »-aménagement urbains nécessaires à la mise en œuvre du projet des axes forts et des mobilités douces, pour le Service des routes et de la mobilité ;
2. de prendre acte que les dépenses mentionnées sous chiffre 1 seront virées dans les futurs crédits d'investissement demandés dans les préavis spécifiques à venir ;
3. de faire figurer sous la rubrique 390 du Service des routes et de la mobilité les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit figurant sous chiffre 1 ;
4. de balancer le compte d'attente N° 4201.581.425 ouvert en 2010 pour financer les études d'avant-projet de la variante de desserte Nord par un métro m3 par prélèvement sur le crédit figurant sous chiffre 1 ;
5. de balancer le compte d'attente N° 4200.581.492 ouvert en 2003 et augmenté en 2006 pour financer les études liées au remplacement des garde-corps du Grand-Pont par prélèvement sur le crédit figurant sous chiffre 1 ;
6. d'autoriser une augmentation provisoire des effectifs, soit 8 EPT de 2011 à 2014, et de financer ces dépenses par les budgets de fonctionnement des services concernés ;
7. d'allouer à cet effet à la Municipalité un crédit spécial de fonctionnement pour l'exercice 2011 de 525 000 francs, dont 500 000 francs pour l'engagement provisoire de 5 EPT et 25 000 francs pour l'équipement de 5 postes de travail provisoires, à porter en augmentation des rubriques suivantes :
 - a. *Service du gaz et du chauffage à distance (1 EPT)*
 - 74.301 Traitement : 79 450 francs
 - 74.303 Cotisations aux assurances sociales : 6560 francs
 - 74.304 Cotisations à la caisse de pension : 12 210 francs
 - 74.305 Assurances-accidents : 1780 francs
 - 74.311 Achats d'objets mobiliers et d'installations : 5000 francs
 - b. *Service de l'électricité (1 EPT)*
 - 76.301 Traitement : 79 450 francs
 - 76.303 Cotisations aux assurances sociales : 6560 francs
 - 76.304 Cotisations à la caisse de pension : 12 210 francs
 - 76.305 Assurance-accidents : 1780 francs
 - 76.311 Achats d'objets mobiliers et d'installations : 5000 francs
 - c. *Service du multimédia (1 EPT)*
 - 77.301 Traitement : 79 450 francs
 - 77.303 Cotisations aux assurances sociales : 6560 francs
 - 77.304 Cotisations à la caisse de pension : 12 210 francs
 - 77.305 Assurance-accidents : 1780 francs

- 77.311 Achats d'objets mobiliers et d'installations : 5000 francs
- d. *eauservice (1 EPT)*
- 4700.301 Traitement : 79 450 francs
- 4700.303 Cotisations aux assurances sociales : 6560 francs
- 4700.304 Cotisations à la caisse de pension : 12 210 francs
- 4700.305 Assurance-accidents : 1780 francs
- 4700.311 Achats d'objets mobiliers et d'installations : 5000 francs
- e. *Service des parcs et promenades (1 EPT)*
- 6600.301 Traitement : 79 450 francs
- 6600.303 Cotisations aux assurances sociales : 6560 francs
- 6600.304 Cotisations à la caisse de pension : 12 210 francs
- 6600.305 Assurance-accidents : 1780 francs
- 6600.311 Achats d'objets mobiliers et d'installations : 5000 francs
8. d'autoriser la Municipalité à porter aux budgets 2012 à 2014 les charges relatives à l'engagement provisoire respectivement de 5, 7 et 8 EPT, comme mentionné sous chiffre 6 ;
9. d'approuver la réponse de la Municipalité aux postulats de M^{me} Florence Germond « Pour la réaffectation des présélections en espaces pour les bus, piétons et vélos » et de MM. Jacques Pernet et Jean-Pierre Bébox « Pour une boucle au centre-ville ? ».

Au nom de la Municipalité :

Le syndic : *Daniel Brélaz*

Le secrétaire : *Christian Zutter*

Rapport

Membres de la commission : M^{mes} et MM. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur, Yves Adam (Soc.), Mathieu Blanc (PLR), Jean-François Cachin (PLR), Laurent Guidetti (Soc.), Natacha Litzistorf Spina (Les Verts), Elisabeth Müller (Les Verts), David Payot (La Gauche), Jacques Pernet (PLR), Charles-Denis Perrin (PLR), Jean Tschopp (Soc.).

Municipalité : M. Olivier Français, municipal, Travaux.

Rapport polycopié de M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur :

La commission nommée pour étudier l'objet cité en titre s'est réunie les 18 et 25 août 2011 à la Direction des travaux au Flon dans la composition suivante :

Le 18 août : M^{me} et M. Elisabeth Müller, Jean-François Cachin, Jacques Pernet, Jean Tschopp, Laurent Guidetti, Yves Adam, David Payot (excusé) et le rapporteur.

Le 25 août : M^{mes} et MM. Elisabeth Müller, Natacha Litzistorf Spina, Jean-François Cachin, Jacques Pernet (excusé), Jean Tschopp, Laurent Guidetti, Yves Adam, Matthieu Blanc, David Payot et le rapporteur.

M. le conseiller municipal, Olivier Français, directeur des Travaux, était accompagné de MM. Pierre-Alain Matthey, chef du Service des routes et de la mobilité, Eric Davalle, chef du Service de l'électricité, Patrick Donnet-Descartes, chef de bureau au Service de l'électricité, Pierre Treyvaud, chef de section au Service des routes et de la mobilité.

Les notes de séance ont été prises avec précision et rédigées avec célérité par M. François Mukundi, adjoint administratif au Service des routes et de la mobilité. Qu'il en soit ici remercié.

Ce rapport-préavis, dans sa complexité, propose un ensemble de réaménagements des transports publics, de la voirie, ainsi que du mode de déplacement de nos concitoyens qui bouleverseront, en même temps que nos habitudes, le tissu urbanistique d'un certain nombre de quartiers, de carrefours et de chaussées. Nous n'allons donc pas répéter ce qui est décrit dans le préavis.

D'autre part, le lecteur qui cherchera, au travers de son étude des projets que plus rien ne devrait modifier par la suite, risque d'éprouver une certaine frustration.

En effet, la Confédération et, plus près de nous, le Canton, n'ont pas tout décidé et chiffré au million près les modalités de l'aide qu'ils nous apporteront. C'est précisément ce crédit d'étude qui permettra, si vous l'acceptez, d'être plus précis dans l'exécution des projets et l'estimation de leurs coûts.

Les représentants de l'administration apportent quelques développements ou précisions au texte étudié. Ainsi nous apprenons que le tram circulera en bordure de chaussées sur le tronçon Prilly-Galicien et en milieu sur le tronçon Galicien - Place de l'Europe. Les aménagements seront nouveaux de façade à façade. Une des caractéristiques d'un tram tient au fait qu'une fois qu'il est réalisé, il n'y a plus moyen d'intervenir en sous-sol. Il y a donc lieu de déplacer toutes les infrastructures et les fluides hors de son chemin de roulement. La place Chauderon deviendra une interface importante ; le tunnel sera ouvert sur sa face sud pour être connecté avec l'esplanade du bâtiment administratif ce qui veut dire que les bus utiliseront le tunnel. L'élargissement du Grand Pont posera de sérieux problèmes de report de trafic de par sa fermeture obligée durant les travaux. Le planning sera serré et les questions d'accessibilité pour les commerces seront traitées au cas par cas ; l'expérience acquise durant la construction du m2 sera précieuse.

Un tour de table sous forme d'une discussion générale précise certaines pistes. Un commissaire, constatant que les délais imposés par la Berne fédérale étant très serrés, estime que nous ne pouvons pas tergiverser et devons sans tarder aller de l'avant.

Quelques réserves sont émises par rapport aux nuisances, hélas inévitables, et d'aucuns doutent d'une réelle diminution du trafic individuel.

A quoi M. le directeur répond que le nombre des autos en ville de Lausanne n'a pas augmenté ces dernières années et si nous visons une diminution réelle, il n'y a pas trente-six solutions : il faut proposer une alternative crédible à la bagnole sous forme de transports publics qui donnent envie de les prendre.

Tout cela a un prix, mais la congestion permanente d'une cité quelle qu'elle soit a pour corollaire son déclin économique.

La liaison projetée entre les rues de la Vigie et Jules Gonin inquiète plusieurs de vos représentants par son emprise sur une forêt urbaine. A ce propos, M. Français nous précise que la loi forestière, actuellement en révision auprès d'une commission du Grand Conseil, est muette au sujet de la forêt urbaine. Une surface de compensation crédible – c'est-à-dire pas trop éloignée – devra être trouvée et M. le chef du Service routes et mobilité planche sur une nouvelle mouture qui limitera les impacts sur cette forêt.

M. Français déclare très clairement que la construction d'une ligne de tram nécessite davantage de mesures d'accompagnement – quasi de façade à façade – que le m2.

A propos de la politique d'information, trois séances publiques ont attiré moins de cent personnes au total, ce qui laisse songeur.

De l'information nous passons au lobbying et le même M. Français ne peut résister au plaisir, ou à l'envie, ou à tous les deux, de rappeler que pour une ville comme la nôtre, cet aspect devrait être réservé à ses représentants à Berne, pour autant bien sûr qu'on leur en laisse les moyens ; CQFD.

Analyse du préavis et questions soulevées.

3.1 Partenaires financiers du projet.

Le [premier] tableau manque de clarté, mais il s'agit, nous est-il répondu, d'un tableau standard pour l'ensemble de la Suisse. Précisons, une fois de plus, qu'à ce jour aucune participation financière cantonale n'est prévue pour les BHNS, celle-ci étant subordonnée à une révision de la Loi sur les routes.

3.3 Axes forts du réseau de l'agglomération.

Quid du LEB ? Est-il permis d'envisager sa suppression dans l'agglomération par un BHNS sur l'axe Cheseaux-Lutry ? Question à ne pas poser en région d'Echallens... Quoi qu'il en soit, un tel projet serait confronté à d'innombrables problèmes financiers sans compter que, pour commencer, le LEB devrait passer en mains des tl. Dans l'intervalle, rappelons que Lausanne planifie non pas une cadence à quinze minutes, mais à sept minutes et demie.

4.3 Trafic de transit

La fermeture de la route de Genève et du Grand-Pont diminuera le trafic de transit, mais la Municipalité souhaite le report de celui-ci sur l'autoroute de contournement. Pour le reste, un certain nombre d'études reste nécessaire.

6.4 Circulation durant les travaux

M. le municipal rassure partiellement la commission en expliquant que les travaux seront réalisés par étapes successives. Et les commerces ? On s'organisera de cas en cas avec la même structure que pour le m2 soit la mise sur pied d'une commission immobilière indépendante.

6.5 Mesures d'accompagnement

Une commissaire habitant l'avenue Vinet constate avec dépit que sa rue, déjà fortement sollicitée, détiendra la palme des reports de trafic. La réponse municipale tiendrait dans l'adage « on ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs », rédigée dans la phrase suivante du préavis : « ...l'ensemble de ces mesures ne permettra pas d'annuler à elles seules les effets négatifs des reports de trafic. »

N'y a-t-il pas moyen de mieux répartir le trafic, s'interroge un commissaire. Réponse : mieux vaut, par reports successifs, en cascade, refouler les automobilistes en transit jusqu'à l'autoroute.

A Paris ou à Grenoble, la plupart des artères sont à sens unique ; pourquoi pas à Lausanne ? Réponse : notre ville est en pente et non pas en damier et très peu de rues ont une configuration qui s'y prête.

7.4 Tronçon Aloys Fauquez

Il n'y aura plus de rond-point de rebroussement puisque les bus iront jusqu'au Mont.

9. Aspects financiers

Les montants sont basés sur des études préliminaires, donc peuvent varier dans les deux sens.

Rappelons qu'actuellement le Canton ne subventionne pas les BHNS et que la Berne fédérale ouvre sa tirelire dès le début des travaux.

10. Communication

Comme dit précédemment, cent personnes pour trois séances publiques ne donnent pas l'impression que les AFTPU causent des insomnies aux Lausannois.

Conclusions

Arrivés au terme de leurs travaux et par un dernier tour de table, les commissaires se rejoignent sur un certain nombre de constats. L'engorgement quasi généralisé de notre cité signifierait son déclin économique avec tout son cortège de problèmes. Le transfert de la voiture individuelle au transport en commun n'a de chance que par l'attractivité et non par des mesures vexatoires d'interdiction. Tout cela coûtera cher et le nerf de la guerre risque bien d'être le facteur limitant de tous ces beaux projets. Et c'est par un score frôlant l'unanimité que la commission vous recommande, mesdames, messieurs les conseillers d'accepter le rapport-préavis 2011/32

Conclusions	OUI	NON	ABS
1	10	---	---
2	10	---	---
3 4 et 5	10	---	---
6	9	---	1
7	9	---	1
8	9	---	1
9 post. Germond	8	1	1
post. Pernet-Béboux	10	---	---

Discussion

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – Je vais essayer de vous résumer cela, car il y a toute une tartine et nous aurons largement l'occasion d'y revenir. Le présent préavis a pour objet de demander l'attribution d'un crédit d'investissement d'environ 4,885 millions de francs pour financer des études de réaménagement urbain ; eauservice et les Services industriels sollicitent également l'octroi de 7 ETP et les Parcs et promenades de 1 ETP pour les études relatives à ces modifications. Il y a dans ce compte 300 000 francs pour financer les études liées à la variante m3. Un petit montant a été rajouté pour le remplacement des gardes-corps du Grand-Pont ; vous vous souvenez qu'il y a eu une tragédie il y a quelques années à cet endroit.

La discussion est ouverte.

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts) : – Il est clair que les Verts soutiennent ce rapport-préavis, puisque le cœur en est le développement de transports publics efficaces, gage essentiel d'une ville vivante et respirable. Mais, le diable se cache dans les détails et nous souhaitons mettre en lumière quelques points qui nous paraissent essentiels.

Premier point, en guise de rappel, et M. Français qui passe devant – j'espère qu'il va rester pour la discussion – le rappelle souvent. Les Axes Forts s'inscrivent dans le projet d'agglomération ; à ce titre, il doit être question de transports publics *et* d'urbanisme et non de transports *et éventuellement* d'urbanisme. C'est la philosophie voulue par la Confédération derrière la politique des agglomérations. Il faut s'en rappeler, dans le sens où un travail sur les qualités architecturales et conviviales des espaces publics doit être porté au même degré de finesse que les études techniques demandées pour les transports. Ainsi, on peut regretter que dans le présent rapport-préavis on ne laisse pas entrevoir un peu plus cette approche indispensable pour faire une ville de qualité. Peut-être aurons-nous l'occasion d'aller sur ce terrain par la suite, avec d'autres éléments.

Deuxième point, les transports publics sont au cœur de ce rapport-préavis. Toutefois, l'impression donnée – je dis bien, l'impression donnée – est que nous parlons plus de trafic individuel motorisé que de transports publics. Nous comprenons que les Axes Forts qui concernent des rues et des avenues clés de la ville requièrent des mesures d'accompagnement pour pallier justement les reports de charge de trafic individuel

motorisé, qui se feront sur d'autres rues de la ville, mais, malheureusement, parfois des aménagements lourds et irréversibles sont proposés ; il nous semble légitime de bien nous poser la question de leur pertinence, bref, de savoir où l'on met le curseur pour ces fameuses mesures d'accompagnement.

Troisième et dernier point, en lien avec le deuxième, ces Axes Forts semblent se baser sur l'argumentation proposée dans le rapport-préavis, soit sur une augmentation du trafic individuel motorisé de 20 %. Les Verts ont, dès le départ, mentionné que ce pronostic était peut-être un peu pessimiste et qu'il fallait regarder ce qui se passe dans les autres grandes villes en matière de trafic individuel motorisé, surtout dans les centres-villes. Aujourd'hui, on a une étude présentée par Lausanne Région qui vient appuyer notre sentiment ; elle montre une tendance encourageante pour les Verts, car elle confirme que les effets souhaités par notre politique en matière de mobilité portent leurs fruits. Cela dépasse même nos espérances, puisque cette étude nous montre bien, au niveau des comptages réalisés, qu'entre 2005 et 2010, le trafic individuel motorisé a baissé de 13 % à 16 % au centre de Lausanne et de 5,6 % aux portes de la ville, sans compter l'autoroute. Ainsi, à part le fait que nous soutenons ce rapport-préavis, les Verts demandent – et nous déposons un amendement en ce sens – que l'on prenne en compte l'étude de Lausanne Région pour ces nouveaux comptages, qui montrent encore une fois qu'on est sur la bonne pente, si vous me passez l'expression, puisqu'on ferait mieux de se baser non pas sur plus de 20 % de trafic individuel motorisé, mais sur quelque chose qui approche ces moins de 13 % à 16 % pour l'hypercentre, et de moins 5,6 % pour les portes de la ville.

Amendement

« I bis

de demander à la Municipalité de prendre en compte, dans le cadre des mandats mentionnés au point 1, les résultats des comptages de trafic 2010 de Lausanne Région et de réévaluer, sur cette base, les objectifs de réduction du trafic à Lausanne ainsi que la pertinence des investissements à consentir pour des mesures d'accompagnement. »

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Le projet des Axes Forts des transports publics urbains (AFTPU) propose une amélioration considérable des transports publics dans l'agglomération Lausanne-Morges. Il est donc à soutenir.

Il faut également applaudir à la démarche qui a conduit à ce projet, travail conjoint de plus de vingt communes, de concert avec le Canton et la Confédération. Le projet AFTPU propose un tram et des bus à haut niveau de service ; on pouvait espérer qu'il propose également une nette diminution des transports individuels motorisés (TIM) ; malheureusement, ce n'est pas le cas. Au contraire, le projet se base sur une augmentation de 20 % des TIM dans l'agglomération. C'est extrêmement regrettable. Sur le plan environnemental d'abord ; nous devons impérativement réduire nos émissions de CO₂. Or, en Suisse, les émissions dues au trafic ne diminuent pas ; au contraire, elles augmentent. Du point de vue de la qualité de vie, les Lausannois souffrent du trafic automobile. Je ne pense pas qu'ils accepteront facilement les tracas et les dépenses liées au projet AFTPU s'ils n'en retirent aucun bénéfice au niveau des nuisances automobiles. Conserver un haut niveau de TIM tout en créant de nouvelles lignes de transports publics appelle inévitablement une augmentation de la voirie, donc une emprise supplémentaire sur le domaine public. Rappelons-nous la nouvelle route qu'il a fallu construire à la Sallaz lors de la mise en service du réseau tl 08.

Dans le projet qui nous occupe, la fermeture aux TIM de nouvelles rues au centre-ville entraînera un report de ce trafic sur les axes de la petite ceinture. Les carrefours sur ces rues vont devenir très difficiles à gérer et ils devront donc être remaniés à grands frais. Ainsi, au sud du pont Chauderon, le préavis prévoit une nouvelle liaison entre la rue de la Vigie et l'avenue Jules Gonin et, au nord du pont, le bus à haut niveau de service franchira le carrefour en souterrain. Pour les autres carrefours, rien de concret pour l'instant, mais on entend déjà parler d'un giratoire à l'intersection des avenues Beaulieu et Vinet et d'une

transformation complète de la place de la Gare. La Municipalité devrait proposer une série de mesures parallèlement au projet des Axes Forts visant à diminuer notablement les TIM dans notre ville. C'est ce que je propose dans le postulat que je viens de déposer « Vers une écoville pour une diminution substantielle du trafic automobile à Lausanne ».

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Beaucoup de choses – presque toutes – ont été dites par M^{mes} Litzistorf et Müller, même si elles n'ont pas tout à fait la même coloration verte l'une et l'autre. La Gauche regrette de plus en plus souvent et amèrement que chaque fois qu'on construit un métro ou un tram, on construit une route. Cela devient systématique. On se réjouit de savoir quelle route sera construite avec le futur m3. On ne sait jamais, peut-être qu'il n'y en aura pas, ou alors ce sera un tunnel quelque part parce que, finalement, un tunnel est une route souterraine, n'est-ce pas monsieur le municipal des Travaux ? Alors, pas de chance.

On est très favorable au métro et au tram, bien entendu, mais, pas de chance, ce tram va imposer le bouclage du Grand-Pont à la circulation individuelle ainsi que de la rue de Genève entre Vigie et la place Centrale. Bref, on se retrouve avec un bouchon en plein centre-ville. Et que fait la Municipalité quand elle a un bouchon sur le dos, si je puis dire ? Elle dévie le courant de voitures, ou le courant d'eau, grâce au fameux barreau ; cette route va massacrer une zone forêt qu'on ne peut pas toucher habituellement, mais on le fait quand ce sont des mesures d'accompagnement de projets subventionnés par la Confédération. Toute personne normale se serait dit que, plutôt que de laisser entrer le flux de voitures dans la ville, autant l'empêcher. Eh bien, non ; à Lausanne on choisit de laisser rentrer les voitures quand même et de les dévier à l'intérieur de la ville.

M^{me} Litzistorf a dit qu'elle avait l'impression – elle l'a répété deux fois – que l'on parle plus de mobilité individuelle que d'urbanisme et de mobilité publique. Ce n'est pas une impression, c'est une réalité, madame Litzistorf, il faut dire les choses comme elles sont. De plus, on se base sur des chiffres alarmistes pour faire cette route. On pourrait se demander si, entre plus 20 % et moins 5 % ou 10 %, on ne pourrait pas se passer de cette route.

Enfin, le groupe La Gauche est favorable au tram et est très sceptique par rapport à ces mesures dites d'accompagnement permettant de le réaliser ; il va quand même proposer une compresse sur une jambe de bois pour tenter de minimiser les problèmes qui surviendront sur la petite ceinture notamment. Inutile de dire que nous soutenons l'amendement proposé par M^{me} Litzistorf, que nous soutiendrons notre propre amendement, qui vous sera proposé tout à l'heure et que, en temps voulu, nous soutiendrons le postulat de M^{me} Müller, qui a le mérite d'être très vert. Je me permettrai d'intervenir à nouveau au cours du débat.

M. Jean-François Cachin (PLR) : – Je rappelle que ce préavis a pour but de définir les Axes Forts et les mesures à prendre face à la mise en place du nouveau m3 et de ligne de tram. La majorité du groupe Libéral-Radical votera les conclusions de ce préavis. Dès lors, je vous invite à l'accepter tel quel.

M^{me} Evelyne Knecht (La Gauche) : – Je vous présente l'amendement du groupe La Gauche. Nous pensons qu'il est très important de développer les Axes Forts en pensant aux agglomérations. On sait que le développement des transports publics est un moyen de permettre la diminution du trafic automobile en ville, mais on sait aussi qu'il est très difficile de dissuader les automobilistes récalcitrants, que ce n'est pas une mince tâche que de les convaincre de lâcher leur voiture. Par conséquent, nous pensons que chaque amélioration des transports publics doit être accompagnée de mesures significatives visant la diminution du trafic automobile, ce qui manque dans ce préavis. Il est pourtant bien dit dans le deuxième paragraphe du chapitre 4 que l'arrivée des transports publics doit nous permettre de repenser la circulation, d'envisager la mutation de la route vers un renforcement de l'identité de certains quartiers et la mise en valeur du patrimoine urbain. Mais ce n'est pas vraiment traité dans la suite du préavis.

Pourtant, il y a quelques mois, il nous a été annoncé que ce préavis répondrait à différentes pétitions demandant des réductions de trafic, à savoir la pétition de M^{me} Tatiana Taillefert « Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu », qui a été déposée en mai 2008. Cette pétition a été renvoyée à la Municipalité pour rapport-préavis en mars 2009 ; son délai de réponse était fixé au 31 janvier 2010. La première réponse à cette pétition, le préavis 2010/11, a été refusée par notre Conseil en avril 2011. Une réponse à cette pétition nous avait été promise dans le cadre des études sur les Axes Forts. Il en est de même pour la pétition de M^{me} Anne Decollogny, aujourd'hui conseillère communale – mais qui ne l'était pas à l'époque – pour une avenue Vinet plus conviviale, déposée le 2 octobre 2007. Cette pétition a été renvoyée à la Municipalité pour rapport-préavis en 2008 et son délai de réponse était au 31 janvier 2010. La réponse était dans le préavis 2010/11, le même que pour la pétition de M^{me} Tatiana Taillefert, refusé par notre Conseil le 12 avril 2011. On nous avait promis à ce moment-là qu'on aurait une réponse à cette pétition dans le cadre des études sur les Axes Forts.

Aujourd'hui, nous avons le préavis tant attendu sur ces Axes Forts et il n'est fait mention d'aucune de ces pétitions. Nous savons qu'à chaque modification de la circulation dans la ville, cela crée systématiquement des reports de trafic sur la petite ceinture Vinet - Beaulieu - Pierre Viret, et j'en passe. Toute la petite ceinture se retrouve surchargée et ceinturée – c'est marqué dans le préavis. Je dépose donc un amendement afin que ce préavis traite des réductions de trafic nécessaires sur toute la zone de la petite ceinture. J'ai appelé l'amendement « Conclusion 1 ter », parce qu'il y a un amendement « bis ».

Amendement

« 1 ter

de répondre à la pétition de M^{me} Tatiana Taillefert – Pour la réduction du trafic sur l'avenue de Beaulieu ainsi qu'à la pétition de M^{me} Anne Decollogny – Pour une avenue Vinet plus conviviale et d'étudier la possibilité d'une réduction de trafic, sous forme d'une zone 30 km/h englobant toutes les rues autorisées à la circulation situées à l'intérieur de la petite ceinture, petite ceinture comprise. »

M. Guy Gaudard (PLR) : – Alors que l'objectif majeur de ce préavis est d'améliorer la desserte et l'offre en transports publics de la ville, un des effets majeurs sera de pénaliser le trafic individuel. Je pense également aux entreprises de services, dont je fais partie. Je me vois très mal m'engager sur la bretelle autoroutière saturée à la route de Berne pour aller faire un devis gratuit à Ouchy. On va mettre en place un système où, pour une prestation professionnelle gratuite, le temps de déplacement dépassera celui de l'intervention sur le site.

De plus, une bonne partie des travaux débutera à peu près en même temps ; ce sera donc la gabegie assurée pour de longues années, avec des travaux continus sur les axes les plus utilisés. Je n'ai pas trouvé de réponse aux mesures qui seront prises pour faire circuler les t1 lors de la fermeture du Grand-Pont, ni sur le report indésirable de trafic qui passera par le Grand-Chêne, devant le Palace. Si on veut plomber l'activité hôtelière de cet établissement, on ne peut s'y prendre autrement. Le quartier sous gare est également un point noir du plan A, car le report de trafic prévu sur ces rues et avenues va à l'encontre des différentes initiatives des riverains, qui souhaitent une diminution du trafic, et cela à juste titre.

Je n'ai pas trouvé dans le préavis une estimation du coût total de ces travaux. Il aurait été intéressant qu'on ait une fourchette de plus ou moins 15 % de l'investissement et du montant de la part lausannoise, cela service par service. Car déplacer des canalisations en sous-sol coûte le lard du chat. Il sera donc constructif de connaître le coût du déplacement de ces conduites, tous services confondus.

Enfin, je souhaite bon courage à la Ville pour adjuger les travaux de génie civil, car ils vont commencer tous à peu près en même temps et il faudra choisir des entreprises qui ont

l'expertise pour ce genre de travail, et non des bras cassés qui perturbent le trafic dès la pose de la première benne. Cette remarque est faite simplement par rapport aux travaux au bois du Devin et de Rovéréaz, où c'était carrément le cheni dès la pose de la première roulotte de chantier. C'est regrettable, car le tronçon est petit et court ; alors, je n'ose imaginer les conséquences sur un grand tronçon.

En conclusion, je rappelle que de nombreux commerçants seront affectés par ces travaux titanesques, au même titre que de très nombreux contribuables, qui ont besoin de leur voiture pour travailler. Nous serons donc à leur écoute et nous défendrons leurs intérêts, même si cela demande de modifier quelque peu l'emplacement d'une roulotte de chantier, le planning, voire le déroulement des travaux. Nos contribuables travailleurs ont besoin de notre appui, raison pour laquelle le PLR soutiendra ce préavis, mais il maintiendra une acuité visuelle tout au long du déroulement des travaux.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – Je reviens sur les deux ou trois interventions qui m'ont précédé. Les objectifs présentés dans ce rapport-préavis sont ceux du projet d'agglomération Lausanne-Morges, c'est-à-dire que tous les chiffres présentés – officiellement du moins – dans le rapport-préavis sont à l'échelle de l'agglomération. Effectivement, ils peuvent paraître pour le moins pessimistes, ou en tout cas peu ambitieux, puisque l'on table sur une augmentation certes de 45 % des transports publics, mais tout de même de 20 % des transports individuels motorisés dans l'agglomération.

En commission, une bonne partie des questions à ce sujet ont permis d'avoir un semblant de réponse de la part du directeur des Travaux, qui table sur une augmentation nulle des transports individuels motorisés au sein de la ville, ce qui, j'espère, va nous être confirmé ce soir. Sans les mesures dont nous parlons aujourd'hui, qui sont prévues au terme des études, puisque nous votons les crédits d'études pour ces projets d'Axes Forts et de réaménagement de l'espace public, on se retrouvera avec une forte augmentation des transports publics et une relativement faible augmentation des transports individuels motorisés à l'échelle de l'agglomération, comme c'est écrit dans le préavis, plutôt qu'avec une augmentation de 17 % seulement des transports publics et de 42 % des transports individuels motorisés. A partir du moment où l'on pense l'ensemble du réseau de l'agglomération, il nous semble, au Parti socialiste, qu'il faut être conséquent dans l'espace et dans le temps et avoir une politique globale – ce qui est difficile à lire dans le préavis, c'est manifeste. Ceci mène à un certain nombre de questions exposées ce soir, qui restent en suspens dans nos esprits et qui justifient un certain nombre d'amendements et de questions.

Etre cohérent dans l'espace veut dire qu'on a pensé à l'ensemble du réseau des transports publics. Quand on pense à ce tram, à ces Axes Forts, à ces bus à haut niveau de service, est-ce qu'on a pensé au futur réseau, comme on a pensé au réseau 08 en même temps qu'on pensait le m2 ? C'est important d'y penser, sinon on risque de réaliser ce futur édifice du réseau des transports publics de manière complètement incohérente si l'on n'arrive pas à le faire croiser au bon endroit, s'il ne va pas dans la bonne direction, s'il ne part pas du bon endroit et à la bonne cadence. En commission, nous avons beaucoup discuté du manque de cohérence et du manque d'intégration du LEB dans ce réseau.

On pourrait aussi parler du manque de lien avec la politique de stationnement. Une bonne politique du stationnement peut aussi avoir un impact sur le nombre de voitures qui circuleront en ville, ou qui n'y circuleront plus, parce qu'elle n'incite pas les voitures à venir s'y parquer, comme c'est actuellement le cas. Cela montre bien qu'il faut une politique globale dans l'espace, puis une politique globale dans le temps ; c'est-à-dire, jusqu'où ira le tram qui fera bientôt Renens-Flon depuis la gare du Flon et jusqu'où ira-t-il depuis la gare de Renens en direction de Bussigny, et dans quel espace de temps ? Penser ces développements futurs aujourd'hui c'est aussi penser au réseau d'après-demain et à l'évolution du LEB en particulier – pour revenir à ce point noir du réseau de transports publics –, c'est aussi penser sa future fréquence. Si l'on pense aujourd'hui à la fréquence

du LEB à 15 minutes ou à 7 minutes et demie, quel impact cela pourra-t-il avoir sur le carrefour de Montétan ? Est-ce qu'on doit repenser la situation du LEB tout de suite ? Est-ce qu'il ne doit pas être considéré comme un tram ? Et s'il est considéré comme un tram, pourquoi continuer de l'enterrer pour le planter dans le Flon et ne pas continuer en direction de l'est ?

Par rapport à l'intervention de M. Hubler concernant la route nouvelle et le fameux barreau qui permettra de contourner Vigie, il faut préciser ; je n'ai pas d'a priori négatif, et pourtant Dieu sait si je ne suis pas un amoureux des routes. Mais il me semble que quand on coupe Terreaux - Bel-Air - St-François à la circulation routière, ce petit barreau qui permettra de maintenir des transports publics efficaces du côté sud du Pont Chauderon est un juste prix à payer ; sans cela, les transports publics ne pourront plus circuler sur la petite ceinture. Je partage le principe, mais il faut que je relise la proposition d'amendement de La Gauche pour passer l'ensemble des rues à 30 km/h ; c'est en gros ce que proposait l'initiative de l'ATE à l'époque.

Par rapport à l'intervention de M. Gaudard, effectivement plus de voitures passeront devant le Palace ; ceci est lié au fait que l'axe Terreaux-St-François sera coupé au trafic individuel motorisé. Je ne vois pas par où on peut faire passer ce trafic si l'on veut procéder à cette coupure. Donc, c'est aussi le prix à payer, il va falloir faire le « sacrifice » de cette route et de ces 20 000 véhicules par jour, puisque si aujourd'hui 35 000 véhicules passent par la place St-François, demain ce devraient être, en tout cas d'après les premières projections pessimistes de la Municipalité, 20 000 véhicules par jour qui passent devant le Palace. C'est tout à fait acceptable ; au-delà du fait que le Palace est un fleuron de l'hôtellerie lausannoise, cela ne dérangera pas grand monde.

Les conséquences et les dommages collatéraux de ce projet existent ; en commission on a souvent utilisé l'expression « on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs ». Je dois bien admettre que c'est la manière dont on fait l'omelette qui pose problème, ainsi que la manière dont on acceptera les différents reports et les hausses de trafic annoncés sur la petite ceinture. Ma camarade Anne Decollogny reviendra certainement là-dessus tout à l'heure.

M. Philipp Stauber (UDC) : – J'aimerais exposer brièvement la position de l'UDC sur la question. Nous n'avons pas de position commune au sein de notre groupe. Nous regrettons l'absence du projet m3 dans ce préavis ; nous regrettons ensuite la fermeture du Grand-Pont au trafic individuel motorisé sans offrir une solution de rechange efficace. Enfin, le groupe UDC accepte l'amendement proposé par les Verts mais, pour le reste, les avis au sein du groupe divergent passablement. Certains voteront le préavis, d'autres le refuseront.

M. Jean Michel Dolivo (La Gauche) : – En lisant ce préavis, on ne peut s'empêcher de penser que les laissés-pour-compte sont les habitants de cette ville ; on n'en parle pas. Lausanne est habitée par des locataires, quelquefois par des propriétaires – une minorité – et ceux-ci seront immédiatement concernés par les choix en matière de mobilité, de trafic, de transports, de priorité aux transports publics ou d'augmentation du transport privé motorisé. Ils sont concernés par les bouchons, par la pollution, par le bruit ; ils sont donc concernés dans leurs conditions de vie. De ce point de vue, ce préavis n'aborde pas du tout cette question, en particulier pour les quartiers où l'on admet que les projets qui seront discutés et étudiés entraîneront des reports de trafic importants ; plus 25 % de trafic à Vinet, plus 23 % à Beaulieu, plus 26 % à Ruchonnet et plus 12 % dans le quartier de la gare, qui est déjà totalement bouchonné et encombré la plupart du temps. Donc, nous avons véritablement des laissés-pour-compte dans le préavis et dans les projets de la Municipalité ; ce sont les habitants de cette ville et leurs besoins.

Ce constat met en évidence un autre problème : le remède proposé par rapport au développement des transports publics – ce que je soutiens – est un remède de demi-mesure qui peut s'avérer pire que le mal. Aujourd'hui, le trafic automobile privé est insupportable du point de vue des conditions de tranquillité, de logement et d'habitat pour les habitants

de la ville. On peut soutenir le développement des transports publics, mais les propositions faites sont limitées et n'abordent pas le problème de comment faire pour que, dans le centre-ville, il n'y ait pas de transports privés motorisés qui, d'une manière ou d'une autre, constituent un gaspillage du point de vue énergétique, une atteinte aux conditions de vie des habitants, donc qui bloquent ce centre-ville à ce transport motorisé privé, sauf pour les exceptions – évidemment, tout ce qui relève du service public de manière générale. En n'abordant pas cette question de fond, les projets présentés deviennent des demi-mesures qui empirent les conditions de vie à Lausanne, en tout cas pour une partie de la population. Voilà les raisons pour lesquelles je vous demande de soutenir l'amendement présenté par La Gauche. Il faut être extrêmement attentif aux résultats des études sur les conditions d'habitation dans cette ville.

M^{me} Anne-Françoise Decollogny (Soc.) : – On ne peut que se réjouir des développements importants des transports publics que nous annonce le rapport-préavis. Le rapport souligne l'enjeu que représentent ces développements pour la qualité de vie et le bien-être des habitants. A plusieurs reprises, il est question de qualité et de conditions de vie et de leurs nécessaires améliorations. C'est pourquoi on est surpris de lire que le report de trafic sur des axes de la petite ceinture – avenue de la Gare, Ruchonnet, Beaulieu, Vinet – se traduira par des augmentations de trafic de l'ordre de 25 % et qu'elles feront l'objet de mesures d'accompagnement destinées à ne pas péjorer le trafic individuel. Alors là, surprise : aucune mesure dissuasive destinée à diminuer le trafic reporté et les nouvelles nuisances qu'il va occasionner, en plus des nuisances actuelles, n'est évoquée. Donc, les riverains de rues densément habitées – on compte 214 habitants au km² pour le quartier Vinet-Pontaise, c'est la densité la plus élevée de la ville – vont connaître une aggravation de leurs conditions de vie. Je ne peux que redire ce que M^{me} Knecht a dit par rapport aux pétitions qui ont été déposées et pour lesquelles on découvre que la réponse est prévue en 2015. C'est, pour nous, inacceptable et nous déposerons un postulat sur le problème du report de trafic, pour que celui-ci soit pris en compte dans les études annoncées.

M. Roland Ostermann (Les Verts) : – Suite aux nombreuses interventions qui ont soulevé des problèmes et exprimé quantité de soucis, je m'interroge et souhaite qu'un autre me réponde. Quelle est la portée réelle de la décision que nous prenons ce soir ? Lorsque l'heure des réalisations sonnera, aurons-nous encore un mot à dire, un choix à faire ? Ou les choix sont-ils implicitement, voire sournoisement, faits ce soir ? Admettre que ce n'est pas l'heure d'aborder tels détails et s'exposer à s'entendre dire après qu'il est trop tard pour vouloir infléchir le cours des choses ? Je prends un exemple : on nous dit que, puisqu'il n'y aura plus de voitures sur le Grand-Pont, il faudra l'élargir. Cela paraît pour le moins paradoxal et pas très sympathique pour ce pont, que l'on va encore dénaturer ; et ce sera coûteux. Il s'agit ici de la cohabitation des transports publics et des cyclistes. Peut-on espérer que, dans ce cas particulier et dans d'autres on étudie et présente des variantes par rapport à certaines idées qui semblent aujourd'hui arrêtées ? On pourrait prendre en compte le fait qu'un bus qui doit suivre un cycliste pendant un instant ne voit pas sa vitesse horaire chuter, que les bus ne formeront pas un ruban continu dans chaque sens et que le dépassement d'un cycliste sera possible. On peut aussi ne lâcher les cyclistes que dans l'intervalle suivant le départ d'un bus et précédant un peu le départ du suivant.

Alors, voilà, le crédit d'étude sert-il à étudier des éventualités ou à peaufiner des choix déjà faits ? Nous parlons de compte d'attente, en particulier de celui destiné au remplacement des garde-corps, ouvert en 2003. On nous a informés le 14 février de cette année qu'à fin 2010 on avait dépensé 150 668,80 francs sur ce compte. Le 25 mai, bizarrement, ce n'était plus que 125 000 francs.

Une autre question se pose : c'est sur la base de deux accidents en 2003 qu'on a, dans l'urgence, fait démarrer l'étude. Huit ans après, est-ce qu'elles étaient vraiment utiles ? Est-ce que le déroulement de la vie ne montre pas qu'on aurait pu s'en passer, en regardant de façon un peu critique les normes qu'on invoquait à ce moment-là ? Voilà de quoi alimenter la réflexion sur les crédits d'études.

M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) : – Je limiterai mon intervention à trois points. Le premier pour dire l'importance du préavis que nous traitons ce soir, qui va durablement marquer le visage de la ville, cela a été dit par mes préopinants, mais il faut en être bien conscient.

Deuxième point, j'admire tous ceux qui se sont exprimés en sachant déjà ce qu'il fallait faire quand bien même nous n'avons pas encore les chiffres, les différents reports, les variantes et les possibilités ; je perçois avec beaucoup de sympathie les remarques de M. Ostermann sur la difficulté que nous avons à empoigner certains sujets dans lesquels nous ne savons pas réellement quel est notre pouvoir et la portée des remarques que nous faisons.

Plus fondamentalement, le groupe PLR s'opposera à l'amendement de M^{me} Knecht. Nous considérons qu'il n'est pas possible à ce stade d'imposer le 30 km/h dans l'immense surface qu'elle prétend ainsi définir. Il faut bien que le trafic individuel motorisé passe quelque part ; c'est malheureux, mais on ne peut pas enlever à la ville sa nature, qui est de rassembler un certain nombre d'échanges et de déplacements. On ne peut pas avoir que des logements en ville, il faut aussi des activités et il faut aussi que les personnes qui habitent à un endroit se déplacent dans d'autres ; on ne peut pas remplacer cela uniquement par des transports publics, piétonniers ou par des vélos. A ce stade – peut-être que l'avenir sera différent – on en est encore dans ces paradigmes et si l'on veut vraiment rendre une partie importante de la ville piétonne, il faut continuer à étudier la possibilité d'un tunnel à St-François.

M^{me} Evelyn Knecht (La Gauche) : – Je réponds à M. Hildbrand. Dans une zone 30, les voitures passent. Actuellement, dans ce périmètre de la petite ceinture, peu de voitures font du 30 km/h. Donc, le 30 km/h peut justement fluidifier le trafic et diminuer les embouteillages ; au lieu de conduire à 50 km/h et de devoir s'arrêter pour laisser traverser les piétons, faire du 30 km/h peut fluidifier le trafic. Cela n'empêchera pas les voitures de passer.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – En complément à ce que vient de dire M^{me} Knecht, qui m'a court-circuité à propos des zones 30, cela ne sert à rien de peindre le diable sur la muraille et de dire que c'est horrible, que cette ville sera piétonne. D'abord, une ville piétonne ce n'est pas horrible ; de plus, a priori plus de voitures passent en zone 30 qu'en zone 50.

J'anticipe les annonces qui pourraient être faites ici par la droite ou par la Municipalité, en disant que c'est impossible parce que les bus ne peuvent pas passer ; ce n'est pas vrai. Ils le peuvent très bien. De nouveau, il y a des cas où c'est plus ou moins facile. Il y a des cas très difficiles ; par exemple, l'avenue de France a été réaménagée en zone 30, ou en semblant de zone 30, et cela posera de vrais problèmes pour les bus à cause des mesures d'aménagement. Mais rien ne dit que les zones 30 doivent avoir ces mêmes aménagements.

Il y a aussi la question de la légalité ; parce que certains axes ont une note, certains jours, tout d'un coup, des convois spéciaux doivent y passer. C'est l'argument qui a été avancé quand on a réaménagé l'avenue de Cour, vous vous en souvenez certainement. Là aussi, il y a des interprétations différentes. La Municipalité n'est pas en cause sur ces questions parce que c'est bien le Canton qui interprète différemment les annonces de l'Office fédéral des routes en la matière ; il est tout à fait possible de renégocier prochainement avec le Conseil d'Etat pour savoir quelle est sa position. Quant à l'interprétation de ces normes et à la possibilité de passer en zone 30, voire en zone de rencontre – comme cela existe en Suisse alémanique – des rues à fort trafic, la base légale fédérale est la même.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – La semaine dernière, nous avons présenté le résultat des comptages de trafic pour 2010 par Lausanne Région. Il est important de vous donner ces informations.

(Présentation d'un PowerPoint résumant le document disponible sur :

http://lausanne-region.cms3.geomatic.ch/documents/ConfPresse_032011comptages.pdf).

Cette présentation est sur la région du Grand Lausanne, qui va jusqu'à la région morgienne ; les comptages ont été faits selon certains périmètres, l'axe 1, 2, 3 et 4. Je vais m'arrêter sur l'axe 1 et 2, puisqu'ils concernent plus spécifiquement notre ville. Vous avez ici un tableau très intéressant. Le chiffre bleu représente l'augmentation de la population à Lausanne ; elle a augmenté d'environ 8 %. Le chiffre rouge représente le taux de motorisation. On peut voir que le taux de motorisation à Lausanne a baissé de manière significative : il est à 93 % ; le chiffre relatif est une augmentation de voitures de l'ordre de 1 %. Donc, les nouveaux habitants de Lausanne n'ont pas automatiquement une, voire deux voitures. Il y a actuellement 400 voitures pour 1000 habitants, alors qu'il n'y a pas si longtemps, on était plutôt proche de 500 voitures pour 1000 habitants.

Le chiffre bleu clair représente la population et les emplois. Ce ne sont peut-être pas les chiffres les plus intéressants, mais ils sont importants. Le chiffre en pointillé représente l'évolution du trafic des transports publics, qui a augmenté de manière très considérable.

Vous avez aussi les comptages sur les autoroutes en rouge ; on voit que le trafic sur l'autoroute depuis Crissier en direction de Genève a augmenté de l'ordre de 10 % à 11 %, ce qui est considérable. Sur la bordure nord, les augmentations de trafic sont de 5 % à 7 %. Il y a donc eu un report du trafic intérieur sur le réseau autoroutier, ce qui était recherché depuis un certain nombre d'années. Vous avez aussi le plan de charge et cette évolution telle qu'elle vient d'être démontrée par ces comptages. Si on faisait une vue spécifique de Lausanne, tout ce qui est en jaune est une variation de stabilité de trafic ; ce qui est en vert représente une diminution de trafic de plus de 1 % et, en rouge, une augmentation de trafic. Si on regarde avec une loupe, vous voyez qu'il y a une diminution sensible du trafic à Lausanne, essentiellement sur les axes structurants où les comptages sont faits. Même si certains disent qu'il y a une augmentation de trafic à Vinet ou autres, dans la ceinture intérieure il y a 13 % de diminution. On a ce sentiment parce qu'on a mis en application le plan directeur de circulation, qu'on a reporté sur les axes structurants du trafic, qui a diminué dans les zones 30 et dans les zones dûment structurées pour limiter le trafic de transit. Ce sont des chiffres très appréciables – c'est le moins qu'on puisse dire – qui sont nettement plus importants que ceux qu'on espérait. Pourquoi ? Dans la deuxième ceinture, donc la frontière de la ville, vous avez une diminution de l'ordre de 5,6 %. Le petit chiffre jaune dessous c'est si l'on intègre l'autoroute dans cette démarche, puisqu'ici on est en bordure d'autoroute ; mais, sur la partie centrale, vous avez le chiffre intérieur. Ce qu'il faut retenir de ce tableau, c'est qu'on a une augmentation très importante du report modal.

Si les gens utilisent moins la voiture et utilisent de plus en plus les transports publics, on s'en réjouit. Sans les CFF, on est passé de 27 % à 37 %, et si on prend les réseaux CFF, on est passé de 35 % à 46 %. Notre objectif est de dépasser les 50 %. En tout cas, on voit qu'en cinq ans on a fait un excellent résultat ; les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2000, 25 000 voyageurs prenaient le train tous les jours pour Genève ; en 2010, ils étaient 50 000 ; en 2030, on attend 100 000 voyageurs par jour. Vous voyez donc que notre population lausannoise et du Grand Lausanne utilise de plus en plus les transports publics locaux, urbains, interurbains et RER, comme dans les grandes villes.

Qu'en est-il pour demain ? Beaucoup de gens nous ont dit que, finalement, nous ne réfléchissons à rien. Bien sûr, nous ne réfléchissons à rien, mais les autres pensent pour nous ; Dieu merci, les transports publics pensent pour nous – on les en remercie. En ce qui concerne le développement, parfois le politique donne son accord à ses stratégies. On doit évoluer encore sur le réseau. Vous avez une image des lignes supplémentaires qui pourraient arriver en 2030. Cela pose problème parce que, sur cette partie de la ville, il y a une augmentation du trafic, entre autres dû à l'arrivée des Axes Forts. Certains chiffres donnés en commission et reportés ce soir sont justes. Alors, qu'avons-nous fait depuis 2005, 2006 ? Nous avons fait cette réflexion pour le Grand Lausanne, qui n'est pas Lausanne toute seule, mais 27 communes jusqu'à Morges, et, en particulier dans le cadre

de Lausanne Région, nous avons fait des propositions à Berne ; le projet a été excellentement bien reçu, puisque 40 % du projet de tram, par exemple, est cofinancé par la Confédération. On a un pourcentage moindre à partir des chiffres donnés en 2009. Puis, pour les bus à haut niveau de service c'est un autre type de trafic et cela dépend de l'application des différentes lois ; mais, en tout cas, un appui fédéral a été voté en septembre 2010. Vous avez ici en particulier le tram qui part du centre de Lausanne en direction de Renens.

Vous parliez de réseau tout à l'heure. Bien sûr que nous réfléchissons au réseau ; on ne s'arrête pas spécifiquement à cette étape 1, il y a trois étapes. Si l'on doit en faire cinq, on en fera cinq. Tout dépendra des finances de la Ville, du Canton et de la Confédération. La Confédération a fait une promesse sur trois étapes. Elle se rend déjà compte d'ailleurs que, pour l'étape 2, elle n'aura pas assez d'argent ; on a entendu dans les coulisses du Parlement que M^{me} Leuthardt essayait de trouver un financement complémentaire pour répondre à toutes les demandes, parce qu'il y a pas que Lausanne qui réfléchit au développement de ses infrastructures. Toutes les villes pensent à les développer, car il y a une manne fédérale et cantonale ; vous pensez bien que chacun essaye de remettre la meilleure copie pour qu'elle soit bien jugée et qu'elle soit en conformité avec les objectifs donnés par le politique, en particulier par notre population.

On continue avec le tram en direction de Bussigny, l'étape C : on prolonge les axes des bus à haut niveau de service dans l'étape B, tout comme dans l'étape C et, sur la Ville de Lausanne, en étape B, on trouve une solution pour le centre-ville ; il s'agit d'un projet depuis la gare CFF en direction de la place de l'Europe et de la place de l'Europe en direction du plateau de la Blécherette. La condition pour le financement de tous ces projets est une densification de la cité. Il y a encore bien d'autres projets qui partent sur l'est et sur différents secteurs de la ville.

Tout le monde parle de ces fameux 20 %. Je répète ce que j'ai dit en commission – M. Guidetti l'a d'ailleurs très bien exprimé : si l'on ne fait rien, si l'on n'apporte pas une amélioration sensible de notre réseau à tous les chapitres – mobilité douce, transports publics et transports routiers – ces 70 000 habitants et emplois qui viendront s'installer dans notre région poseront problème et on pourra avoir une augmentation du trafic automobile très importante, de l'ordre de 42 %. C'est vrai que ces chiffres résultent d'études et de projections, mais cela dépend essentiellement du comportement de notre population – j'y reviendrai. La fréquentation des bus augmenterait aussi un peu – de l'ordre de 17 %. On aurait pu tricher sur le scénario ; je dis parfois qu'il y a de grands menteurs en politique, mais je ne suis pas du style à corriger des chiffres donnés par des scientifiques. Ils nous annoncent qu'avec les projets actuels, on aura une augmentation de trafic individuel de l'ordre de 20 % dans le Grand Lausanne. Dans Lausanne – M. Guidetti a répété mes propos – on aura normalement zéro. Si on peut faire mieux, on sera content. On aura une fréquentation des transports publics de 44 %. Par rapport aux chiffres que je viens de vous montrer, l'homme politique qui a fait ce type de présentation dans le cadre de l'arrivée du m2 n'avait pas proposé des résultats aussi optimistes que ceux que je vous présente aujourd'hui. Voilà, cela dépend bien sûr du comportement de la population et des mesures d'accompagnement.

Dans le cadre du m2, la Ville de Lausanne a investi environ 100 millions complémentaires. On ne peut pas dire qu'on ne fait rien, bien au contraire ; ceci est ce qu'on doit faire demain. Dans la structure du projet, on ne dessine pas bêtement des réseaux. Nous, les politiques, peut-être pas, mais les techniciens nous font des propositions rationnelles. D'ailleurs, la Confédération a été très claire et a insisté pour qu'on travaille justement en cherchant des poches. Ici, avec ces différentes couleurs, nous essayons de trouver des solutions et des poches différentes en fonction des activités de notre population, ou de voir son développement tel qu'il est projeté. L'Ouest a de grands projets, comme Chavannes, Bussigny, Crissier, voire Renens. La Commune de Romanel a aussi de grands projets. Bref, on trouve des solutions dans différentes poches. Voilà le détail de l'étape A ; nous

cherchons un financement pour les études. Vous avez posé beaucoup de questions ; je ne peux pas vous donner des réponses si je n'ai pas d'études. Il faut faire ces études et vous aurez vos réponses lors de la mise à l'enquête ; c'est une obligation, l'étude d'impact nous oblige à donner des réponses à toutes les interrogations posées. Vous pouvez encore rajouter dix conclusions supplémentaires, vous pouvez me demander de répondre tout de suite parce que vous avez dit non il y a six mois, mais sans études je ne peux pas vous donner de réponses. Nous vous demandons ici le financement de ces études pour répondre à différentes interrogations qui touchent tant les infrastructures présentées que leurs effets, puisque différentes dispositions seront prises en report de trafic.

Concernant ce que vous avez en rouge, on ne va pas vous cacher que, sur l'avenue de Beaulieu, sur l'avenue Vinet, sur la place de la Gare, sur Ruchonnet, sur Georgette, etc., il y aura une augmentation de trafic, car deux rues seront fermées, et pas des moindres : l'axe de la place St-François en direction des Terreaux et la rue de Genève depuis Métropole 2000. Cela a des conséquences. Si on veut diviser par deux le trafic intérieur, il y a quand même des conséquences qui nous obligent à proposer des mesures d'accompagnement. Il faut faire une route ; ce n'est pas par plaisir qu'on s'amuse à faire une route, car cela coûte cher. La route de la Sallaz, par exemple, a coûté très cher. Mais cela a une conséquence sur le trafic de Cécil, parce que ce carrefour peut fonctionner grâce à cette route et permet entre autres aux bus de passer. Il faut trouver une solution parce qu'aujourd'hui le nœud de trafic est saturé et demain il le sera encore plus.

Il y a donc des mesures sur les transports publics et sur la mobilité douce. Vous avez voté les crédits de manière conséquente et on attend désespérément l'exposé des motifs du Grand Conseil pour les mesures financières que vous avez votées. La semaine dernière, on m'a garanti que les promesses qui nous ont été faites de 15 % à 20 % de financement cantonal seraient tenues. On peut penser que le Grand Conseil se déterminera en début de l'année prochaine.

Vous avez fait référence au LEB, mais je vais m'arrêter peut-être sur le train. J'ai démontré qu'il y avait une augmentation de trafic très importante ; des mesures sont prises par la Confédération pour améliorer très sensiblement la situation. Si le projet Z, qui a été voté par le Conseil national et le Conseil des Etats, finance certaines mesures entre Lausanne et Renens, des mesures complémentaires seront présentées au Conseil fédéral au mois de février, voire au mois de mars, pour que l'Assemblée fédérale puisse se déterminer en 2012 pour améliorer la situation et réaliser progressivement le projet Léman en 2030 qui, on le rappelle, n'est financé que par le Canton de Genève et le Canton de Vaud. Ces deux cantons ont anticipé ces mesures et la Confédération s'est engagée pour les mettre en œuvre. Ces travaux vont durer longtemps – environ une quinzaine d'années –, mais la procédure est en route.

En ce qui concerne la problématique des nœuds de trafic sur les routes, vous les retrouvez sur les infrastructures – c'est le TIM dont certains ont parlé, le trafic individuel motorisé. Des moyens financiers ont été mis à disposition par la Confédération et des projets ont été débloqués par le Canton ; on s'en réjouit. Et en ce qui concerne l'offre en transports publics, il y a toute une série de mesures en présentation.

Voilà donc ces cordons, qui sont nos points de mesure. Les mesures mises en place et proposées dans le cadre des Axes Forts permettront de soulager nos habitants et notre réseau. Le résultat de 20 % que nous avons eu sur les mesures de circulation est supérieur aux scénarios les plus optimistes qu'on avait émis dans les années 2000 ; c'est réjouissant. Cela est dû aux mesures acceptées par le peuple en 2002 pour réaliser le m2. C'est un succès populaire, car il fonctionne bien – il fonctionne d'ailleurs nettement mieux qu'on l'espérait. Dieu merci, on est en avance. On observe une mutation de comportement de notre population et c'est très réjouissant. On le retrouve sur le taux de motorisation de la population résidente ; c'est une bonne chose. De plus, en densifiant la ville, on observe que les nouveaux habitants suivent ce comportement ; c'est peut-être optimiste. Dès lors, je

répondrai à MM. Ostermann et Hubler, et à M^{me} Knecht – j'en oublie certains –, qui nous reprochent d'avoir été mis devant le fait accompli. Mais, mesdames et messieurs, pourquoi n'êtes-vous pas venus aux séances publiques que nous avons organisées sur la Ville de Lausanne ? Où étiez-vous, vous, les conseillers communaux qui donnez aujourd'hui des leçons à l'autorité exécutive, alors que vous étiez conviés à donner votre avis ? Venez ! Vous avez raté les trois premières séances, mais venez aux prochaines et vous pourrez donner votre avis ; on n'a pas toujours raison et vos avis seront importants pour faire évoluer ce projet avant la mise à l'enquête. C'est en tout cas la recommandation que je peux vous donner, pour que vous n'ayez pas la frustration de subir.

En ce qui concerne le Grand-Pont, Dieu merci, nous avons arrêté l'aventure de l'étude. Quand il y a eu le projet des agglomérations et que, très vite, la décision politique de fermer le Grand-Pont a été prise, on a arrêté l'étude ; on a fait les dépenses sur le projet architectural – et c'est une bonne chose ; ce n'est pas perdu, bien au contraire. On doit se mettre d'accord sur la géométrie de cette route avant de continuer ces études. Ces 150 000 francs sont un excellent investissement ; maintenant, nous poursuivons cette étude avec d'excellents mandataires, qui nous ont fait des propositions intelligentes à partir du moment où on a pris des dispositions pour augmenter la dimension des trottoirs, en réglant plus particulièrement la problématique du trottoir en abord du Grand-Pont sur la partie ouest, qui est trop étroite, aussi pour donner une garantie de sécurité aux transports publics, tout comme aux cyclistes, qui auront la possibilité de traverser cet axe. Il y a des normes qu'il faut intégrer ; elles ne sont pas seulement édictées par un pouvoir politique, mais ce sont des recommandations d'associations professionnelles dûment associées à ces projets – je peux vous en donner la garantie – plus particulièrement des associations comme pro vélo.

Je ne peux que vous recommander de nous accompagner dans ce projet. L'autorité cantonale pilote ce projet en association avec les communes riveraines. On peut se réjouir aussi du fait que le Canton nous a donné les divers chiffres sur les études spécifiques à Lausanne pour que vous soyez dûment associés à cette phase d'étude, puisque des variantes vous seront soumises dans les séances publiques qui seront organisées pour vous accompagner à la décision, rappelant que c'est vous qui aurez la décision finale, puisque les participations financières seront décidées par vous. En termes d'investissements, le tram de Lausanne à Renens coûtera 269 millions – 74 millions bloqués par Berne ; on est en attente des chiffres cantonaux. En ce qui concerne les bus à haut niveau de service, qui touchent tant l'ouest, l'est que le nord de la ville, ce sont 205 millions, dans lesquels il y a une part de la Confédération de 19 millions ; on attend aussi de savoir quelle sera la part cantonale. Je ne vous cache pas que les communes s'inquiètent parce que ce sont des investissements très importants. La mobilité douce sur le Grand Lausanne représente environ 70 millions investis ; rien que pour Lausanne, l'investissement financier que vous avez accordé est supérieur à 10 millions.

Permettez-nous d'avoir les moyens pour qu'on réponde à vos interrogations légitimes ; permettez aux uns et aux autres de travailler avec une certaine sérénité. Je vous recommande de participer aux séances publiques pour faire part de vos remarques.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Monsieur le municipal des Travaux, outre les mots, j'ai compté vous nous avez annoncé 392 chiffres, que nous avons retenus ou notés pour ceux qui ont une mémoire défaillante. J'ai une suggestion pour les prochaines présentations PowerPoint : si vous le pouvez, ce serait bien de faire des graphiques et des présentations lisibles ; je n'ai pas vu grand-chose. La seule qui était visible, c'était celle des CFF. Demandez aux CFF de faire vos présentations.

En ce qui concerne les séances publiques, il me semblait qu'on était ici dans un parlement où, justement, on discute de politique. Alors, cela ne me gêne pas d'aller dans les séances publiques, mais je vous rappelle que vous m'avez reproché une fois d'être allé dans une séance publique, dans un quartier qui n'était pas le mien ; en l'occurrence, c'était le mien,

c'était un malheureux hasard. Je fais quoi, monsieur Français ? Je vais aux séances publiques, ou je n'y vais pas ? Vous me grondez quand j'y vais ou vous nous grondez quand on n'y va pas ? La politique lausannoise se fait au Conseil communal, ou alors on supprime le Conseil et on fait des séances, ce qui serait peut-être bien d'ailleurs ; une *landsgemeinde* serait peut-être plus difficile à manipuler – à gérer, pardon (*rires dans la salle*) – que notre Conseil communal. Lapsus très révélateur.

Cela étant dit, j'ai suggéré tout à l'heure le fait qu'il ne faut pas mettre le bouchon dans la ville pour ensuite mettre une sorte de bonde d'évacuation qu'on appelle barreau, mais qu'on pourrait peut-être boucler, boucher, mettre les bouchons à l'entrée de la ville. Il me semblait qu'à l'époque il était question d'un boulevard urbain à la place de l'autoroute qui passe près de la STEP. Qu'en est-il ? On a toujours un bout d'autoroute. Est-ce qu'on a pensé éventuellement à rétrécir l'avenue de Provence pour régler les problèmes du carrefour Cécil ? Il y a toujours ces deux pistes à la montée, si je me souviens bien. Est-ce qu'on a pensé à faire là aussi un petit boulevard urbain ? Un boulevard Olivier Français – cela pourrait être sympathique.

Je m'arrêterai ici parce que, pour le reste, j'avoue que je n'ai pas suivi tous vos développements. Vu le nombre d'explications que vous avez données, j'ai l'impression que les études sont faites et qu'il n'y a plus grand-chose à étudier, mais qu'il n'y a plus que des choix politiques faits par Dieu sait qui à confirmer. Je vous demande de me dire quand on aura le choix ou non de mettre un barreau sur une zone forêt, qui est normalement intouchable, notamment pour des micromètres.

J'ai une question, qui n'a pas grand-chose à voir, qui risque d'échoir dans l'escarcelle du municipal de la Culture. La Bibliothèque jeunesse devait, paraît-il, migrer quelque part près de ce fameux barreau. Est-ce vrai ou faux ? Si c'est vrai, pourquoi déménager la Bibliothèque jeunesse de l'avenue d'Echallens, quartier populaire où les enfants s'y rendent pour lire abondamment ? Pourquoi la mettre au Flon, qui est plutôt un endroit connu pour d'autres activités moins littéraires ? Je termine en rappelant ce que j'ai oublié de dire tout à l'heure : au cas où l'amendement Knecht ou l'amendement des Verts serait refusé, le groupe La Gauche refusera ce préavis, non pas pour refuser le tram ou pour refuser des études, mais pour refuser un programme d'études qui ne nous semble pas suffisamment bien conçu.

Le président : – Mesdames et messieurs, comme l'a fait si bien M. Hubler en fin de discussion, je vous invite à revenir à l'essentiel, c'est-à-dire notre préavis, et éviter les confrontations stériles.

M^{me} Evelyne Knecht (La Gauche) : – Monsieur Français, vous nous passez des PowerPoint ; c'est bien. Effectivement, on ne peut rien lire. Vous avez fait la même chose en commission il n'y a pas très longtemps, au moment où l'on parlait de la Sallaz ; on nous donne plein de chiffres, mais on ne peut pas vraiment les voir. Est-ce que ce serait possible d'avoir ces documents en annexe des préavis en question ? Ainsi on pourrait regarder ces chiffres et ces documents. Peut-être qu'ils étaient distribués dans les séances publiques, je n'en sais rien, mais ce serait bien que nous les ayons.

Je ne suis pas sûre d'avoir très bien compris la réponse faite à M. Ostermann. A quel moment dans ce processus se prononcera-t-on sur l'élargissement du Grand-Pont ou sur la route à la Vigie ? Est-ce que ce sera dans une séance publique ? Est-ce qu'on doit guetter les mises à l'enquête ? Ou est-ce qu'on se prononcera là-dessus au Conseil communal ?

M. Guy Gaudard (PLR) : – Suite à cet excellent exposé de M. Français, j'ai la même question que M^{me} Knecht : le Conseil sera-t-il consulté pour la construction du barreau de la Vigie et quand sera-t-il construit ?

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts) : – Je ne vais pas répondre à la place de M. Français, mais en ce qui concerne le PowerPoint et les chiffres mentionnés, l'étude est à disposition sur le site de Lausanne Région.

Cela me ramène à l'amendement des Verts. Ce PowerPoint est vraiment riche en enseignements, avec des données brutes intéressantes. M. Français nous a parlé du taux de motorisation. Il y a des éléments, comme le parc de voitures de tourisme, qui sont intéressants à exploiter, notamment quand on voit que le taux de voitures et le parc de voitures de tourisme ont augmenté entre 2005 et 2010. Malgré tout, on arrive à ce qu'on a évoqué tout à l'heure, c'est-à-dire à des diminutions du trafic individuel motorisé ; cela nous apprend plein de choses.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Vous me faites sourire, monsieur Hubler. Je vous ai demandé il y a maintenant dix ans environ – puisque c'est une vieille histoire – de laisser la parole aux habitants quand il y a une séance publique. Je ne vous ai pas demandé de ne pas vous exprimer en tant que citoyen, mais j'ai rappelé qu'une séance publique n'était pas une séance du Conseil communal ; quand il y a une séance publique, il faut respecter les habitants. Alors, si vous ne voulez pas respecter cette donnée, vous pouvez sans autre casser la séance publique et faire d'une séance du Conseil communal une séance publique ; c'est votre choix. Je ne peux que vous recommander d'avoir le respect des habitants qui n'ont pas l'habitude du dialogue et de l'échange ; ce n'est pas toujours évident quand on n'a pas l'habitude des débats publics. Cela fait partie de mon éthique dans le cadre de la démarche participative ; si vous ne la respectez pas, c'est votre problème. Par contre, quand on fait de la politique comme ce soir, on peut se dire bien des choses. C'est pour cela que je me permets d'être incisif à votre égard. Vous confondez deux choses : le débat politique et le débat de détail.

M. Ostermann a fait la demande légitime de notre population ; c'est un représentant de la population qui dit qu'on arrive au Conseil et tout est décidé. Mais non, tout n'est pas décidé. Quand nous faisons des séances publiques – et monsieur Hubler, madame Knecht, vous étiez invités – tout le Conseil communal est invité, parce qu'on trouve que c'est important qu'en tant que membres d'un législatif et en tant que citoyens, vous preniez connaissance de ces documents et qu'on puisse voir quelle suite donner aux démarches participatives avec le politique. Je vous rassure, il y aura des séances spécifiques d'information, de dialogue et d'échanges pour vous présenter comment nous en sommes arrivés là, parce qu'on n'arrive pas toujours avec des solutions ficelées ; bien au contraire, il y a toute une série de variantes. On aura ainsi la possibilité – j'ose espérer en 2012 – de faire cet échange et ce débat. Néanmoins, on n'a pas la réponse à toutes vos questions ; c'est pour cela qu'on vous demande un crédit d'études. Ces fameuses mesures d'accompagnement, ces reports de trafic, comment trouver les solutions : cela nécessite travail et intelligence des uns et des autres. Je vous ai clairement dit qu'en 2011 on n'aurait pas toutes les réponses, bien au contraire ; par contre, en 2012, avant que le dossier ne soit déposé à Berne pour les premières lectures, nous commencerons à avoir les réponses.

Alors, quel est le calendrier – puisque c'est la question ? Normalement, d'après la séance de coordination d'hier matin dans les bureaux de M. Marthaler, on pense déposer le plan d'approbation au printemps 2012. Cette lecture, d'après la loi, prend trois à six mois ; on espère qu'elle sera rapide. Cela c'est avant l'enquête publique. Donc, nous avons en tout cas six mois pour dialoguer et échanger. On ira plus sur le détail, parce qu'il y a des considérations techniques fortes ; par exemple, est-ce que le tram peut se balader dans tous les sens et faire des virages ? Quel impact cela peut-il avoir sur la vitesse commerciale ? Ce sont des choses auxquelles on pourra répondre. Aujourd'hui, sur tout le chapitre du végétal sur la Commune de Lausanne, nous n'avons pas de réponse. Un paysagiste doit nous accompagner le long du tram pour végétaliser le site, compte tenu des conduites qu'il y a au sol et autres ; nous n'avons pas la réponse. Si l'on plante un arbre, il faut six à dix mètres cubes de terre au sol et cela a un effet sur les conduites. Si les conduites sont prédominantes par rapport au végétal, parce que c'est un autre trafic conséquent, cela nous posera problème. On essaye donc de « verdurer » au maximum cette avenue, qui est importante, de la place de l'Europe en direction de Renens, et cela nécessite des échanges,

des dialogues et du travail de professionnels, qui peuvent nous apporter des réponses pour prendre des décisions.

Il est vrai que si vous voulez remettre en cause le tracé du tram, c'est un peu tard. C'est la condition de base. Par contre, on pourrait présenter des solutions pour les différents nœuds de trafic. Vous faites référence à l'avenue de Provence. Puisque j'ai la parole, je profite pour vous donner l'information : même si le président a dit qu'il fallait en rester au débat, suivez un peu les débats. Quand nous avons fait le Droit distinct et permanent de superficie (DDP) sur l'avenue de Provence, nous vous avons dit qu'on allait restreindre la circulation au début de cette avenue, à la frontière de la Commune de Renens, à une voie. Vous l'avez voté dans le cadre du DDP sur l'avenue de Provence. Le chantier est en cours ; en 2012 ou 2013, vous verrez les mises en application de ces mesures. On aimerait bien aller plus loin, mais il y a des priorités financières. Le projet qui a été mis à l'enquête sur la suite de l'avenue de Provence jusqu'au carrefour de Tivoli a été bloqué par la Municipalité, tout simplement parce qu'on avait d'autres priorités d'investissement. On ne peut pas tout faire dans l'année, tout d'un coup. Je reviens sur ma petite fable sur le gamin qui est devant une pâtisserie, monsieur Hubler ; on ne peut pas tout se payer dans la pâtisserie, sinon on a une indigestion, ou alors on a un déficit chronique qui pose problème.

On m'a demandé quand le barreau Vigie sera mis à l'enquête. C'est la grande question que nous avons aujourd'hui en termes de coordination ; qui dit mise à l'enquête, dit aussi garantie de financement pour les travaux. Aujourd'hui, on planifie pour savoir si nous réalisons tout de suite le barreau Vigie-Gonin, si nous réalisons d'abord les travaux du Grand-Pont ou si nous faisons tout de suite les travaux sur la route de Genève. Nous n'avons pas le résultat ; on va plutôt sur la proposition de faire la route de Vigie-Gonin en parallèle avec la restructuration des travaux du Grand-Pont. La mise à l'enquête est programmée en principe pour la fin de l'année 2012, si tout se passe bien et si cette programmation, telle qu'elle est proposée aujourd'hui, est juste ; mais je ne peux pas vous répondre.

Alors, qu'est-ce qui se passe sous ce pont ? On a dit qu'on pouvait mettre un bâtiment public sous ce pont, car quitte à faire un pont, autant ne pas laisser le désert en dessous. Il est opportun de réaliser un ouvrage public sous le pont projeté depuis Vigie en direction de l'ancien Tribunal cantonal ; c'est une bonne solution. On a vu qu'on pouvait y mettre différents équipements de la Ville. M. Junod vous donnera la réponse à votre question : bibliothèque ou pas bibliothèque ? En tout cas la réflexion avance, elle n'est pas terminée, bien au contraire. Ce qui est sûr, c'est qu'on a évalué, par exemple, le projet de Chauderon, puisqu'on vous a dit qu'il y avait une mutation très importante ; sur les images de synthèse qu'on vous a montrées, il y avait une évolution certaine. On se doit aussi de faire des économies, parce que ces projets coûtent cher.

Je confirme que ce projet devrait être mis à l'enquête à fin 2012 – en tout cas je l'espère –, sous réserve que ces études soient achevées. Vous pensez bien que quand on lira les plans d'approbation à Berne, il y aura toute une série de remarques et des compléments d'étude seront peut-être nécessaires. Mais plus vite nous aurons le résultat de la mise à l'enquête, plus vite le Conseil d'Etat pourra demander des crédits au Grand Conseil, tout comme les communes pourront demander leurs crédits respectifs pour cet immense projet.

M. Grégoire Junod, municipal, Culture et logement : – Je répondrai aux questions de M. Hubler, sans vouloir ouvrir maintenant un grand débat sur la bibliothèque. La Bibliothèque municipale est à la recherche d'un nouveau lieu mieux adapté à ses besoins, qui puisse aussi la positionner non comme un simple service administratif, mais comme une véritable institution culturelle, comme une bibliothèque moderne, un lieu d'exposition, une vraie interface entre le public et les livres, mais aussi un point d'entrée vers d'autres institutions culturelles, bref, qui puisse faire de la Bibliothèque municipale un lieu phare de Lausanne. Aujourd'hui, malgré un emplacement à Chauderon – qui n'est pas idéal –, malgré des emplacements de succursales, qui ne sont pas non plus toujours idéaux ni très

bien positionnés, cette bibliothèque a un volume de prêt de 900 000 livres, qui est stable et qui est même, pour certains segments, en croissance. Elle reste donc une institution très importante, avec plus de 25 000 personnes qui s'y rendent chaque année.

Nous avons le projet et le besoin de créer un nouvel espace en ville qui soit beaucoup mieux adapté à nos besoins. C'est aussi l'occasion d'avoir un établissement public, un lieu qui donne envie d'y venir et où on se sent bien, qu'on soit seul ou en famille. C'est un projet important pour le Service de la culture et pour les bibliothèques. Ce projet prévoit aussi de regrouper – cela va de paire – la bibliothèque adultes, la bibliothèque jeunesse et, si possible, les Archives, qui sont un lieu de consultation publique, ainsi que le Fonds patrimonial de la bande dessinée, qui est un fonds très important à l'échelle européenne, de très grande valeur pour les chercheurs ; il pourrait être mieux valorisé en termes d'expositions. Nous souhaitons donc pouvoir regrouper cela dans un même lieu. Ce regroupement doit nous permettre de réaliser des synergies et de réaffecter des moyens dans la médiation culturelle, qui est aussi une mission d'une bibliothèque moderne. Je suis très attaché à ce projet, tout comme les chefs des services concernés ; le personnel des bibliothèques y est aussi très attaché. Il est évidemment porteur de beaucoup d'avenir pour la Bibliothèque municipale. Nous travaillons sur l'emplacement de Vigie-Gonin, que vous avez décrit un peu négativement. J'y vois, au contraire, de très nombreux avantages ; le Flon est une zone centrale, qui fait l'interface entre l'est et l'ouest de la ville et est à proximité immédiate des transports publics ; on est vraiment au cœur de la ville. Il a l'avantage d'avoir les surfaces utiles pour réunir sur un même lieu Archives, bibliothèques et les différents services que j'évoquais tout à l'heure. Evidemment, cela est pour l'instant à l'examen, comme l'a dit M. Français. Les études sont en cours et il s'agit de voir si le lieu est vraiment bien adapté à nos besoins, si c'est financièrement réalisable, etc. Il y a différentes hypothèses sur lesquelles on travaille encore, mais c'est effectivement une solution qu'on examine et qui nous paraît très bonne pour le développement de la Bibliothèque municipale, si elle peut se concrétiser.

M. Daniel Brélaz, syndic : – Vous avez déjà entendu beaucoup d'arguments, aussi je me concentrerai sur deux à trois points résiduels. Monsieur Stauber, le m3 ne peut pas être dans une telle étude, car c'est une mesure B, qu'on réalisera par la suite, si elle se réalise. De plus, c'est un projet dans lequel le Canton est leader et non la Ville. La Ville ne va pas faire et financer les études à la place du Canton. Voilà pourquoi il ne se trouve pas dans ce paquet.

Pour le reste, monsieur Guidetti, si on avait déjà un bel objectif avec l'accroissement de population sur l'agglomération et tout le reste, si on arrivait à zéro en Ville de Lausanne pour l'augmentation du trafic individuel... Pour le moment, on fait mieux, mais on ne fera pas moins 50 %, parce qu'il y a justement une augmentation de la population. Même si on fait moins 20 %, ce qui est bien mieux que zéro, on se retrouvera dans la situation où, si l'on ferme deux des axes principaux au centre – la route de Genève et les Terreaux –, il restera des voitures qui, si l'on ne prend aucune mesure d'accompagnement, iront tout naturellement se balader soit dans le sud de la ville, pour le plus grand bonheur des habitants de l'avenue de Cour et de quelques rues supérieures, soit dans le quartier qui se sent aujourd'hui déjà maltraité, à savoir Vinet et Beaulieu. Ce qui est décrit comme le Diable, voire pire, parce qu'il y a quelques mètres supplémentaires de goudron quelque part en ville, à savoir le barreau Vigie, est pour le moment la meilleure solution pour limiter sérieusement ce genre de dégât. Certains aimeraient que, d'un coup de baguette magique, on décrète qu'il n'y aura plus de voitures à Lausanne. Ce n'est pas aussi simple, malheureusement. Si on arrive à moins 20 %, ce sera nettement meilleur que le zéro dont on a parlé tout à l'heure ; mais, même dans ce cas, des mesures d'accompagnement seront nécessaires. Alors, on peut dire qu'il y a une autre manière de réguler, quand absolument tout est chaotique, que les bus ne circulent plus et que les voitures sont les unes par-dessus les autres ; c'est une forme de régulation naturelle. Mais je ne suis pas absolument sûr que

c'est le modèle dont rêvent les Lausannois, y compris ceux qui ont fait ce genre de revendication.

Je vous rends attentifs à ce qu'est un axe fort trolleybus. C'est un axe où les bus peuvent circuler plus vite et améliorent leur vitesse commerciale. Si l'on ferme la route entre Chauderon et St-François, c'est à cause du nombre de bus et pour qu'ils puissent aller plus vite. Je me pose honnêtement la question – mais on est ouvert à toute étude, puisque ce n'est qu'une demande d'étude – de savoir ce qui se passera si tout à coup on dit aux bus, qui ont une vitesse commerciale de 18 ou 22 km/h sur certains tronçons, qu'ils sont sur la petite ceinture et qu'il est interdit de dépasser le 30 km/h. Je connais les tl et je connais les chauffeurs de bus ; si nous faisons cela sur ce genre de tronçon, ils nous traiteront de tous les noms. Je vous rends attentifs à ce petit problème. Enfin, cela peut être un problème juridique. On voit bien le concept, mais pour les tl, s'il y a des moments où ils peuvent faire du 35 km/h ou du 38 km/h – je sais qu'ils n'iront pas beaucoup plus vite vu le nombre d'arrêts – cela peut les intéresser aussi. C'est vrai qu'à la montée ce sera dur, mais ici ou là, au plat ou à la descente, ce sera certainement atteignable. Face au problème du 30 km/h, ce genre de choses devra aussi être pris en considération. A ce stade, je rappelle, comme l'a fait le directeur des Travaux, qu'il s'agit d'un crédit d'études. Si j'ai bien compris, à part un petit nombre de personnes, tout le monde a envie que cela se fasse ; alors, essayons de le faire en moins de deux séances.

M. Jacques Pernet (PLR) : – Je m'exprimerai uniquement sur la réponse au postulat que j'avais déposé à l'époque avec notre collègue Jean-Pierre Béboux. Bien entendu, j'accepte la réponse de la Municipalité à ce postulat, ceci pour plusieurs raisons. D'abord, il a été déposé le 26 avril 2005, donc cela fait déjà longtemps. C'est une réflexion qui avait été faite avec M. Béboux à la fin 2004. Entre-temps, beaucoup de choses ont eu lieu grâce à une Municipalité extrêmement dynamique dans ce domaine. L'argument le plus probant qui rend ce postulat caduc est la naissance du m2, qui a diminué fortement le trafic. On parle maintenant du m3. Très probablement, dans le futur, le tunnel sous St-François remettra cette place aux piétons. Tout ceci rend ce postulat caduc. Je vous propose d'accepter la réponse de la Municipalité.

M^{me} Evelyne Knecht (La Gauche) : – Tout à l'heure, j'ai posé des questions à M. Français et j'ai beaucoup de mal à comprendre les réponses qu'il a données. Cela me rend très méfiante et inquiète. Il parle de séances publiques, de mise à l'enquête, mais pas de Conseil communal. Donc, monsieur Français, je vous demande de me répondre par oui ou par non : est-ce que notre Conseil va voter un jour sur l'élargissement du Grand-Pont ? Et est-ce que notre Conseil va voter un jour sur le barreau de la Vigie ?

M^{me} Natacha Litzistorf Spina (Les Verts) : – Comme d'habitude, on a vu que notre syndic aime bien les chiffres. J'aimerais qu'on évite de faire des raccourcis comme il a tenté de le faire. Je me base sur la fameuse étude dont on a parlé tout à l'heure – de Transitec et Sitec – pour le compte de Lausanne Région. Ne faisons pas des raccourcis parce que l'on voit dans cette étude que la population a augmenté entre 2005 et 2010 et de 2000 à 2010, que le nombre d'emplois a également augmenté, mais qu'on a pu améliorer beaucoup de choses ; on a notamment pu faire baisser le trafic individuel motorisé. Donc, ne faisons pas des raccourcis qui ne sont pas bons.

M. Julien Sansonnens (La Gauche) : – Pour ce qui est de limiter les voitures en ville, le groupe La Gauche – à l'époque A Gauche Toute ! – avait proposé la solution du péage urbain, qui s'est heurté à un certain nombre d'obstacles, notamment législatifs. Peut-être y reviendrons-nous un jour, c'est peut-être une solution d'avenir ; je ne sais pas. On sait également que les parkings d'échange sont une solution qui fonctionne en matière de limitation d'entrée du trafic en ville. Ma question est simple : est-ce que de nouveaux parkings d'échange sont prévus ? Le cas échéant, quels sont-ils ?

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Madame Knecht, vous m'écoutez ? Je vous ai déjà répondu à deux reprises. Je le répète, vous aurez la possibilité d'avoir une

discussion politique sur le Grand-Pont et sur la Vigie dans le cadre des crédits. Préalablement, il y aura des échéances publiques pour faire des présentations de projets, pour lesquels vous serez consultés ; ce n'est pas un échange politique, mais c'est un échange par rapport aux projets tels qu'ils sont proposés ; vous aurez la possibilité de faire vos propositions.

Maintenant, il n'est pas impossible qu'à terme la Municipalité vous présente ce projet comme elle l'a fait dans le cadre du projet Métamorphose, avec une séance particulière du Conseil communal pour parler de tout cela. Mais vous avez bien fait la différence entre l'échange politique et l'échange technique et je vous ai répondu par deux fois sur ces deux problématiques. Le dernier moment où vous pourrez vous prononcer, c'est dans le cadre des crédits d'études. (*Plusieurs personnes parlent en même temps.*)

En ce qui concerne les parkings d'échange, il y en a deux qui sont projetés ; en principe, il ne devrait pas y en avoir d'autres. Il y a le parking d'échange prévu dans le projet Métamorphose à la Bourdonnette ; on estime qu'il aura entre 800 et 1200 places. Je ne peux pas vous donner les chiffres puisque, comme vous le savez, le projet se développera essentiellement l'année prochaine. En ce qui concerne le parking d'échange sur le nord de la ville, il s'agit d'une substitution ; le parking d'échange qui est au Vélodrome se déplacera à proximité du Service des automobiles ; il proposera environ 600 à 800 places. Il y a une augmentation de la capacité du parking d'échange sous gare, sur la Bourdonnette, et il y aura suppression progressive des parkings d'échange dans le centre-ville. Le parking de Provence a déjà été déplacé.

La discussion est close.

Le président : – Nous allons passer au point 15, le vote sur les conclusions.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – La conclusion N° 1 a été acceptée à l'unanimité de la commission.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Compte tenu du fait que le groupe La Gauche conditionne le vote du préavis à l'acceptation des deux amendements, soit vous nous faites voter l'entier du préavis à la fin, soit je vous propose de voter les amendements avant, même s'ils portent un numéro bis et ter, et avant la conclusion N° 1. Vous choisissez, vous êtes le président.

Le président : – Je vous propose de voter le point 1 et ensuite les point 1 bis et 1 ter, et nous poursuivons dans le cadre du préavis. Il est clair que je vous ferai voter l'ensemble du préavis à la fin.

La conclusion N° 1 est adoptée avec quelques avis contraires et abstentions.

L'amendement des Verts est adopté avec quelques abstentions.

L'amendement de La Gauche est adopté à une faible majorité.

M^{me} Martine Fiora-Guttmann (PLR) : – Je demande un appel nominal.

Le président : – Le scrutin est clos, mais je peux vous garantir qu'il y avait effectivement une majorité ; c'était clair.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – La conclusion N° 2 a été acceptée par la commission à l'unanimité.

La conclusion N° 2 est adoptée avec 1 abstention.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – Les conclusions 3, 4 et 5 sont des conclusions techniques. Elles ont été acceptées par la commission également à l'unanimité.

Les conclusions N°s 3 à 5 sont adoptées avec 3 avis contraires et sans abstention.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – La conclusion N° 6 a été acceptée par 9 voix et 1 abstention.

La conclusion N° 6 est adoptée avec quelques avis contraires et 3 abstentions.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – La conclusion N° 7 a été acceptée par la commission par 9 voix et 1 abstention.

La conclusion N° 7 est adoptée avec 3 avis contraires et quelques abstentions.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – La conclusion N° 8 a été acceptée par 9 voix et 1 abstention.

La conclusion N° 8 est adoptée avec quelques avis contraires et quelques abstentions.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – Il est apparu à la commission que les deux postulats n’avaient pas le même but ni la même signification, donc ils devaient être traités séparément. Pour le postulat de M^{me} Florence Germond, nous avons accepté la réponse par 8 voix contre 1 et 1 abstention.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Heureusement que la commission a bien travaillé sous la houlette de son président. Est-ce que je pourrais suggérer à la Municipalité, lorsqu’elle répond à des initiatives des conseillers communaux, de présenter des conclusions séparées ? Ce n’est pas la première fois que cela arrive et que le président-rapporteur doit avoir la présence d’esprit de découper le travail municipal pour arriver à traiter cela de manière démocratique.

M. Laurent Guidetti (Soc.) : – Je voulais faire la même demande.

La réponse au postulat Florence Germond est acceptée avec 7 avis contraires et quelques abstentions.

M. Jean-Luc Chollet (UDC), rapporteur : – Le président-rapporteur n’a fait que se conformer au souhait de la commission, chers collègues. La commission a accepté la réponse au postulat Jacques Pernet et Jean-Pierre Bébox à l’unanimité.

La réponse au postulat Jacques Pernet et Jean-Pierre Bébox est acceptée avec 3 abstentions.

Le préavis est adopté avec 5 avis contraires et 7 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu le rapport-préavis N° 2011/32 de la Municipalité, du 25 mai 2011 ;
- vu le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
- considérant que cet objet a été porté à l’ordre du jour,

décide :

1. d’allouer à la Municipalité un crédit d’investissement du patrimoine administratif de Fr. 4 885 000.– destiné à couvrir les mandats d’études à la charge de la Commune liés aux mesures du Projet d’Agglomération Lausanne – Morges (PALM) figurant dans la liste de priorité « A » – aménagements urbains nécessaires à la mise en œuvre du projet des axes forts et des mobilités douces, pour le Service des routes et de la mobilité ;
- Ibis de demander à la Municipalité de prendre en compte, dans le cadre des mandats mentionnés au point 1, les résultats des comptages de trafic 2010 de Lausanne Région et de réévaluer, sur cette base, les objectifs de réduction du trafic à Lausanne ainsi que la pertinence des investissements à consentir pour des mesures d’accompagnement ;
- 1ter de répondre à la pétition de M^{me} Tatiana Taillefert – Pour la réduction du trafic sur l’avenue de Beaulieu ainsi qu’à la pétition de M^{me} Anne Decollogny – Pour une avenue Vinet plus conviviale et d’étudier la possibilité d’une réduction de trafic, sous forme d’une zone 30km/h, englobant toutes les rues autorisées à la circulation situées à l’intérieur de la petite ceinture, petite ceinture comprise ;

2. de prendre acte que les dépenses mentionnées sous chiffre 1 seront virées dans les futurs crédits d'investissement demandés dans les préavis spécifiques à venir ;
3. de faire figurer sous la rubrique 390 du Service des routes et de la mobilité les intérêts relatifs aux dépenses découlant du crédit figurant sous chiffre 1 ;
4. de balancer le compte d'attente N° 4201.581.425 ouvert en 2010 pour financer les études d'avant-projet de la variante de desserte Nord par un métro m3 par prélèvement sur le crédit figurant sous chiffre 1 ;
5. de balancer le compte d'attente N° 4200.581.492 ouvert en 2003 et augmenté en 2006 pour financer les études liées au remplacement des garde-corps du Grand-Pont par prélèvement sur le crédit figurant sous chiffre 1 ;
6. d'autoriser une augmentation provisoire des effectifs, soit 8 EPT de 2011 à 2014, et de financer ces dépenses par les budgets de fonctionnement des services concernés ;

Le président : – Nous faisons une pause jusqu'à 20 h 40.

La séance est levée à 20 h 10.

Rédaction et mise en page : *Patricia Pacheco Delacoste*

Abonnements :

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