

# Bulletin du Conseil communal

N°4



Lausanne

Séance du 5 novembre 2013 – Deuxième partie



## Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 5 novembre 2013

4<sup>e</sup> séance publique à l'Hôtel de Ville, le 5 novembre 2013, à 18 h et à 20 h 30

Sous la présidence de M<sup>me</sup> Natacha Litzistorf Spina, présidente

### Sommaire

<b>Deuxième partie</b> .....	474
<b>Interpellation urgente de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Quelles mesures urgentes en vue de mieux sécuriser l'avenue d'Echallens ? »</b>	
Développement photocopié.....	474
Discussion .....	474
<b>Interpellation urgente de M. Claude-Alain Voiblet : « Energie éolienne : La situation financière de la Ville ne permet pas de précipitation et de prise de risques inconsidérées ! »</b>	
Développement photocopié.....	484
Discussion .....	485
<b>Interpellation de M. Mathieu Blanc : « Insalubrité, deal, injections : que fait la Municipalité pour lutter contre les zones de non-droit telles que le passage reliant la rue du Tunnel à celle de Riant-Mont ? »</b>	
Développement photocopié.....	486
Réponse photocopiée de la Municipalité .....	487
Discussion .....	489
<b>Interpellation de M. Jean-Luc Laurent : « Via Sicura : quelle implication pour les policiers lausannois ? »</b>	
Développement photocopié.....	490
Réponse photocopiée de la Municipalité .....	491
Discussion .....	494
<b>Interpellation de M. Jacques Pernet : « City Management... suite... et... ?? »</b>	
Développement photocopié.....	494
Réponse photocopiée de la Municipalité .....	495
Discussion .....	497
<b>Interpellation de M. Nkiko Nsengimana : « Qui sont les revendeurs de drogue de rue à Lausanne ? »</b>	
Développement photocopié.....	498
Réponse photocopiée de la Municipalité .....	500
Discussion .....	503
<b>Interpellation de M. David Payot : « Amender les sans-domicile, à quel prix ? »</b>	
Développement photocopié.....	504
Réponse photocopiée de la Municipalité .....	505
Discussion .....	507

## Deuxième partie

Membres absents excusés : M<sup>mes</sup> et MM. Christelle Allaz, Caroline Alvarez Henry, Philippe Clivaz, Thérèse de Meuron, Nicolas Gillard, Henri Klunge, Sophie Michaud Gigon, Pierre Oberson, Johan Pain, Florian Ruf, Yvan Salzman, Anna Zürcher.

Membres absents non excusés : M<sup>mes</sup> et MM. Raphaël Abbet, Gilles Meystre, Sarah Neumann, Solange Peters.

Membres présents 84

Membres absents excusés 12

Membres absents non excusés 4

**Effectif actuel 100**

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

---

### Interpellation urgente de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Quelles mesures urgentes en vue de mieux sécuriser l'avenue d'Echallens ? »

Développement polycopié

Le PLRL a soutenu toutes ces dernières années le passage à la cadence de 15 minutes du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB). Après des années de retard, cet axe de transport public a enfin été renforcé. Au-delà des avantages évidents de ce changement, les risques sur le tronçon lausannois qui va de l'arrêt de bus St-Paul à la Migros ont nécessairement augmentés.

Pas moins de 5 accidents ont déjà eu lieu en 2013, le dernier mortel. Outre l'expression de notre sympathie pour les familles et l'établissement des responsabilités, il convient de savoir indépendamment de cela quelles mesures de sécurité ont été prises et que faudrait-il faire en attendant la mise en sous-sol de la voie.

D'avance nous remercions la Municipalité pour ses réponses aux questions susmentionnées.

- Quelles mesures d'accompagnement et de sécurité ont été mises en place suite à la nouvelle cadence ?
- Peut-on étudier la mise en place d'obstacles ou canaliser le flux des piétons sur cette portion de 500 mètres en vue de diminuer les accidents ?
- D'autres aménagements urbains (mobilier, déplacements des places de parc, etc.) sont-ils possibles ?
- Une signalisation au sol par un parcage spécifique ou un avertissement lumineux seraient-ils envisageables ?
- A quelles décisions et calendrier est suspendu l'enterrement de la voie ?

Lausanne, le 21 octobre 2013

Discussion

**M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR) :** – Je me permets de déposer une interpellation urgente en lien avec les événements dramatiques qui se sont passés sur une partie du tracé du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) ; en effet, il y a eu six accidents depuis le début de l'année, dont un mortel.

Je tiens d'emblée à dire qu'il ne s'agit pas d'une interpellation de politique politicienne. Le groupe PLR l'a déposée en premier, mais j'ai également eu des contacts avec mes

homologues Verts et socialistes. Ils auraient pu déposer une interpellation avec le même contenu, mais ils n'ont pas jugé nécessaire de le faire à partir du moment où une interpellation était d'ores et déjà déposée.

Réponse de la Municipalité

**M. Olivier Français, municipal, Travaux** : – Compte tenu du type d'interpellation et aussi de l'émotion qu'il y a eue lors des derniers événements, en particulier cet accident dramatique il y a une dizaine de jours, je me permets de vous faire le point de la situation et d'aller un peu plus loin que la réponse simple à une interpellation, tout urgente soit-elle, afin que vous ayez une information la plus complète possible.

Différentes décisions ont été prises ces derniers jours, et en particulier aujourd'hui ; mes collègues ont été partiellement informés des décisions sur le fond. Ils ont, pour certains, été informés en « live », d'autres peut-être un peu moins ; je vous prie de m'en excuser – ceci pour rappeler les conditions dans lesquelles nous travaillons.

Vous avez ici un tableau – (*un tableau est affiché au rétroprojecteur*) – qui a été présenté conjointement par le service de M. Junod et le mien. C'est dans le rapport annuel de la mobilité, qui est un peu nouveau, où vous voyez l'évolution de l'accidentologie à Lausanne depuis 1995. On constate que la totalité des accidents, Dieu merci !, est en baisse, puisque toutes les mesures structurelles qu'on a mises en place apportent une meilleure sécurisation des uns et des autres. Nous avons un nombre de victimes, et en particulier de personnes qui sont malheureusement tuées, relativement stable et on a « de la peine » à le faire baisser. Parfois, il n'y en a aucune. Malheureusement, parfois, c'est une de trop. Il y a aussi une stabilité des personnes qui sont atteintes corporellement, soit environ 400 en moyenne par année.

Pour apporter des modifications structurelles sur le domaine public, on se base sur le Plan directeur communal, qui donne la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics ; viennent ensuite les transports individuels. Au niveau de la Confédération, un projet a été voté par le Parlement l'année passée, Via Sicura, qui pose des exigences aux uns et aux autres. Même si la Commune n'a pas l'obligation d'avoir un ingénieur en sécurité, il est évident que les villes de notre dimension doivent avoir des gens dûment formés pour faire l'analyse de l'accidentologie et, surtout, pour pouvoir lire certains dossiers qui sont « encore sous la confiance », puisque bien des accidents sont soumis à la confiance – il y a enquête à partir du moment où la personne peut être atteinte corporellement. Aujourd'hui, le Service des routes et de la mobilité a deux collaborateurs qui peuvent avoir un temps de réaction relativement rapide, qui travaillent en collaboration avec les services de police pour faire une évaluation de l'incident, voire de l'accident, et de nous apporter les éventuelles mesures correctives.

Vous avez vu que, dans un article du *Matin Dimanche*, on parlait du nœud de la Maladière, qui est une zone à très forte accidentologie au niveau suisse – la deuxième de Suisse. On ne parle pas de ce type de réseau, puisque nous n'avons pas la responsabilité directe en termes d'aménagement, ce qui ne nous empêche pas, bien sûr, de nous mettre autour de la table pour apporter des solutions. Donc, dans le rapport 2012, on voit qu'il y a cinq rues inquiétantes qui mériteraient une attention particulière, ce qui me fait dire que, sur le domaine public, l'Administration et les politiques sont en chantier permanent pour améliorer la sécurité publique des usagers.

Plus particulièrement sur l'avenue d'Echallens, nous avons fait un rapport il y a quelques années suite à la motion Cavin – j'y reviendrai –, qui démontre qu'il n'y a pas d'accidents du LEB à la personne, mais plutôt de la tôle au carrefour de Montétan. C'est à partir des années 2010 qu'on enregistre une augmentation plus que sensible d'accidents sur l'avenue d'Echallens, dont treize avec le LEB et cinq avec les tl. En 2013, c'est une explosion de l'accidentologie, avec quatre accidents sans blessé. Le plus souvent, c'est le « tourner à gauche » non respecté quand on sort de Lausanne et le LEB qui est derrière

l'automobiliste. Il y a aussi malheureusement trois accidents sur passage piéton, dont un mortel. Je ne peux pas vous en dire plus, puisque l'enquête est en cours.

Parfois je n'ai que des témoignages sur ces accidents qui atteignent les personnes, mais je ne suis pas habilité à donner mon avis. En 2002-2004, votre collègue, M. Cavin, ancien président du Conseil communal, a interpellé la Municipalité pour améliorer la sécurité de l'avenue d'Echallens. Compte tenu de l'arrivée de la cadence à quinze minutes, nous avons obtenu les moyens financiers lors du deuxième rapport, entre autres pour faire une analyse de la sécurité sur le carrefour de Montétan et l'avenue d'Echallens. Toutes les propositions faites dans ce rapport de spécialistes ont été mises en place entre 2008 et 2011 – c'est la coloration verte entre les voies –, d'abord sur la partie près du parc de la Brouette en direction de Montétan, et après en direction de la Commune de Prilly.

La première étape a été mise en place en 2008 et la deuxième en 2013. Il y a eu la pose de barrières sur le trottoir latéral, là où on pouvait les mettre ; il n'y en a pas partout. Les barrières sont des barrières basculantes et aussi des barrières physiques classiques sur les bords de chaussée, pour conduire les gens qui ne traversent pas sur les passages piétons en direction des passages piétons. Il y a eu l'interdiction du « tourner à gauche », avec deux problèmes : les gens qui ne peuvent rentrer que par là ont une autorisation spéciale pour les habitants du domaine privé ; et on a aussi un problème avec les poids lourds qui accèdent à une grande enseigne. La toute dernière mesure, c'est l'amélioration de l'éclairage public.

Le LEB vient à Lausanne depuis 1873. La halte Union-Prilly a été réalisée en 1935. En 1961, c'est l'arrivée de la ligne 9, en parallèle au LEB. Il y a donc un transport public, des voitures et des piétons sur cette rue depuis 1961 ; vous verrez l'évolution du trafic pendant cette période et tout ce qui s'en suit.

La première étape pour enterrer le LEB sur l'avenue d'Echallens était, en 1995, jusqu'à la gare Chauderon ; la suite a été faite en 2000 et on est dans l'attente depuis lors pour la demande de la Commune de Lausanne d'enterrer la voie du LEB sur l'avenue d'Echallens. Le LEB a une cadence de quinze minutes depuis le 26 août et, à terme, il y aura sans aucun doute une augmentation de la cadence. Ici, vous avez l'évolution des voyageurs du LEB. Vous voyez qu'il y a eu une explosion des passagers avec l'enterrement du LEB ; c'est bien ainsi. Les habitants d'Echallens-Bercher utilisent donc de plus en plus ce moyen de transport.

En ce qui concerne le trafic, il est relativement stable sur cette avenue depuis une vingtaine d'années. La cadence du 9, en 2012, est à six minutes et demie ; on vous donne ici le nombre de voyageurs. Et vous avez ici l'évolution de l'urbanisation entre 1912 et 2013. Si vous lisez attentivement le document, vous voyez qu'aux abords du LEB, l'urbanisation est déjà relativement dense, en tout cas pour 1912, même relativement importante. On peut donc dire qu'aux abords immédiats, il y a peu de différence ; par contre, à l'extérieur de cette ligne d'entrée de Lausanne, c'est vrai que la région s'est urbanisée. Actuellement, vous avez un passage piéton classique avec un îlot central. Pourquoi un îlot central quand on a plus de deux voies de circulation ? Parfois, même s'il y a beaucoup de trafic, on met un îlot central pour protéger la personne entre les flux. Vous avez ici le marquage vert et vous avez toute la signalétique qu'on a traditionnellement autour d'un passage piéton.

On peut rappeler les articles de la loi sur la responsabilité des piétons, tout comme la responsabilité des automobilistes, mais il y a une particularité par rapport au tram et au train : le tram et le train sont prioritaires sur tout autre usager et sur les passages piétons non régulés. Régulé veut dire qu'il y a un feu rouge. Donc, le piéton doit renoncer à sa priorité si le véhicule ne peut s'arrêter à temps, et le piéton ne doit pas se lancer sur le passage piéton à l'improviste.

Concernant les automobilistes, ils doivent circuler avec une prudence particulière aux abords des passages piétons et s'attendre à ce que le piéton puisse débarquer de manière insolite. On doit rappeler aussi la loi sur les passages régulés ; vous pouvez lire ici la règle de l'automobiliste : il n'est pas tenu de ralentir son allure au droit du passage piéton dans la

mesure où la signalisation lumineuse lui donne la priorité ; il faut bien le rappeler, s'il a le vert, c'est le piéton qui a la pleine responsabilité s'il s'engage au rouge. L'automobiliste reste constamment attentif à la circulation ; c'est une règle de base de toute personne qui est en voiture, en vélo ou en moto, et il a fait part de sa responsabilité s'il heurte un piéton au feu rouge.

Tout ce qui est en place aujourd'hui sur l'avenue d'Echallens est conforme à la réglementation fédérale, et en particulier à la Loi sur la circulation routière et à la Loi fédérale sur les chemins de fer. Depuis un certain temps, nous cherchons à améliorer ces mesures avec ma collègue, M<sup>me</sup> Germond. Elle a assisté à une séance la semaine du drame, dans laquelle on faisait part de toutes les modifications qui devaient être mises en place. Ici, vous avez ce qui sera mis en place suite à une séance de coordination de ce vendredi matin, en présence des responsables de l'Office fédéral des transports, du chef du Service de la mobilité du Canton de Vaud, de la direction du LEB, d'un représentant des tl, d'un représentant du Corps de police et de différents représentants de la Direction des travaux. Parmi les mesures qui ont déjà été prises, il y a le renforcement des règles de circulation sur l'avenue d'Echallens, et plus particulièrement l'interdiction du « tourner à gauche ».

Je ne vous cache pas que, malgré ce drame, la police a enregistré de très nombreuses personnes qui continuent à entraver les règles de circulation à leur égard. On essaie aussi d'accompagner les gens en traversées piétonnes quand on a les moyens en personnes, puisque vous pensez bien qu'on n'est pas à 100 % aux abords de tous ces passages piétons. Ce que nous allons entreprendre à très court terme concernant les piétons, c'est l'amélioration de la prévention et la sensibilisation, bref la responsabilité du piéton lors de son utilisation des passages piétons ; il doit être attentif à la problématique de l'usage de cette route et de cette particularité de la présence d'un chemin de fer. Il y aura la même action sur les automobilistes et il y aura une action beaucoup plus large et plus importante de sensibilisation à l'égard de tous les riverains. Cela se fera en deux temps : une campagne avant Noël et une campagne au printemps 2014, quitte à la renouveler.

L'autre mesure est de renforcer la signalétique au droit des traversées piétonnes. Je fais une petite remarque : on est soumis à une législation fédérale, soit à la Loi sur la circulation routière, quand on a un régime train, ou qu'on a d'autres régimes avec un élément roulant différé. On doit donc rappeler la circulation double sens du LEB, et j'insiste bien là-dessus, par un renforcement du marquage au sol. Il y a plusieurs exemples. Vous avez ici un exemple à Zurich et un exemple à Bruxelles ; il y en a bien sûr bien d'autres en Suisse, mais là, le responsable sécurité de l'office et de la section qui donne les autorisations est là pour nous apporter son expertise et pour aller plus loin que ce que la législation nous impose.

On va aussi renforcer la signalétique de l'interdit « tourner à gauche » en particulier, pour lequel on renforcera encore les contrôles pour que la signalétique soit respectée. Et, sans aucun doute, on renforcera le marquage au sol de l'interdiction du « tourner à gauche » sous une dimension qui n'est encore pas définie, puisqu'aujourd'hui c'est une bande blanche ; on mettra l'équivalent de ce qu'il y a à l'avenue de Cour, des pavés avec différents éléments qui peuvent peut-être compléter ce réseau de pavés. Mais on a un problème avec l'entrée des poids lourds pour la grande enseigne dont j'ai parlé tout à l'heure et on doit repenser cela. On va déplacer les îlots – je vous le montrerai dans un slide prochain – et on va complètement changer l'approche de l'îlot sur ce domaine routier ; en gros, on va séparer la route du rail. Mais j'y reviendrai.

On va aussi redistribuer les passages piétons, puisque certains passages piétons sont trop proches d'entrées privées et posent ainsi problème. Mais il faut être attentif à garder les passages piétons à proximité des arrêts des transports publics, puisqu'il y a un arrêt de bus ici, qui est un des problèmes à résoudre.

Sur la partie Montétan Lausanne, en direction de Lausanne, toute cette partie du parc de la Brouette, on va sans doute réguler la quasi-totalité des feux, mais c'est un peu plus

complexe puisqu'il faut garantir que les transports publics soient prioritaires, soit le LEB et les transports publics lausannois ; la voiture passe en dernier, mais il faut réguler ces feux. C'est un travail technique conséquent à mettre en place, tout en respectant la législation. A plus long terme, la Municipalité de Lausanne et le Grand Conseil soutiennent depuis longtemps le tunnel souterrain à double voie ; le Grand Conseil a adopté le financement des études. En détail, vous avez ici la modification du passage piéton et sur l'image en haut vous avez le passage piéton classique que je vous ai montré tout à l'heure. On va le déplacer sur la gauche, on y mettra un feu – je reviendrai tout à l'heure sur ce détail – et on changera la coloration au sol du passage piéton, en travaillant avec deux législations fortement différentes.

Pour les cyclistes, il y a sans aucun doute un problème, puisque vous êtes sur une avenue et il y a une attention particulière à la signalétique à donner vis-à-vis du cycliste pour qu'il ne rentre pas dans l'îlot ; c'est un problème qui paraît très secondaire, mais il ne l'est pas du tout. Il ne faut surtout pas que le vélo finisse dans la voie du LEB ; c'est un des problèmes techniques à résoudre pour vous montrer qu'on peut prendre la mesure, mais il faut penser à tous les usagers et tous les usagers sont importants, en particulier les piétons. D'après les spécialistes qui nous accompagnent, ce sont des choses qui peuvent se résoudre par marquage. En détail, vous retrouvez ici toute la panoplie qui sera mise en place sur cette modification structurelle relativement importante, mais qui est aujourd'hui une intention. Cette intention a été confirmée ce vendredi lors de notre séance de travail avec tous les organismes que je vous ai cités.

Il y a aussi le travail qui doit être repris pour le déplacement du positionnement de ces quatre passages. Celui de l'arrêt de bus de St-Paul ne changera pas, sous réserve bien sûr d'une éventuelle modification du changement du positionnement de l'arrêt de bus des tl. Le coût total de ces traversées, sur le court terme – ce qui se fera donc cette année – est de l'ordre de 120 à 150 000 francs et la totalité de l'opération est d'environ 1,5 à 2 millions. Le financement de cette opération est garanti par les différents acteurs. Rappelons que le LEB est l'un des maîtres de l'ouvrage et la Ville de Lausanne est le deuxième. Sachant que le LEB vit avec des contrats de prestations avec l'Etat de Vaud, on a un accord préalable par rapport au financement de ces mesures. En ce qui nous concerne, on a le préavis piétons et on fera le complément par rapport aux charges financières que cela représente. Aussi, compte tenu des questions posées, je réponds formellement à cela.

Au préalable, nous tenons à vous assurer que la Ville de Lausanne est consciente des enjeux de sécurité sur l'avenue d'Echallens en relation avec la circulation du LEB, tout comme sur l'ensemble du domaine public lausannois. De plus, il est à relever que les aménagements actuels sont conformes à la réglementation en vigueur. Cela a été dûment confirmé par les représentants de l'Office fédéral des transports lors d'une réunion le vendredi 1<sup>er</sup> novembre 2013 entre cet office, le Service de la mobilité de l'Etat de Vaud, la direction du LEB, un représentant des transports publics lausannois, un représentant du Corps de police, ainsi que différents collaborateurs du Service des routes et de la mobilité de la Ville. En 2006, au vu du passage de la nouvelle cadence au quart d'heure, prévu initialement pour 2008, la Municipalité a mandaté un cabinet d'ingénieurs pour étudier les conditions de circulation et de sécurité sur l'avenue d'Echallens. Une série de mesures a résulté de cette étude ; elles ont été progressivement exécutées.

Question 1. Nous tenons à vous rassurer. La Ville de Lausanne est consciente des enjeux de sécurité sur l'avenue d'Echallens en relation avec la circulation du LEB, tout comme sur l'ensemble du domaine public lausannois. En 2006, en vue du passage de la cadence au quart d'heure, prévu initialement en 2008, la Municipalité a mandaté un bureau d'ingénieurs pour évaluer les conditions de circulation et de sécurité sur l'avenue d'Echallens. Une série de mesures ont été proposées et progressivement exécutées. Afin d'améliorer la visibilité du LEB, un revêtement coloré a été posé en 2008 entre les rails des voies ; cette mesure a été reprise durant l'été 2013 sur la portion entre Montétan et Prilly. De plus, en 2009, il y a eu la pose partielle de barrières le long du trottoir bordant la voie

ferrée à proximité du passage Mayor, vers le chemin des Tonnelles, l'interdiction du « tourner à gauche » vers les contre-allées en 2010, puis l'amélioration de l'éclairage public en 2011.

Question 2. Au début de l'été 2013, soucieuse des conditions de sécurité, notamment en lien avec l'augmentation de la cadence du LEB, et au vu du comportement des usagers de la route et des piétons, la Direction des travaux a étudié le renforcement des mesures. Cependant, les marges de manœuvre pour des interventions rapides sont restreintes en raison de l'étroitesse de l'artère et de la complexité inhérente à des interventions en lien avec des ouvrages ferroviaires. La mise en site propre du LEB, tout comme la mise à double voie ferrée sur l'avenue d'Echallens, est quasiment impossible, car elle imposerait la suppression des autres flux routiers. De même, la pose de barrières du type passage à niveau transversal à l'avenue d'Echallens n'a été réalisable qu'aux endroits des contre-allées. L'objectif des études complémentaires menées par la Ville de Lausanne en partenariat avec l'Office fédéral des transports, le Canton – par le Service de la mobilité –, le LEB et les tl est d'améliorer la visibilité du LEB par une différenciation claire entre la voie ferrée et le reste de la voirie. Pour cela, il est proposé le déplacement des îlots refuges des passages piétons entre la voie ferrée et la route. Cet aménagement sera complété par des pictogrammes au sol, voire d'un signal par un avertissement lumineux.

Question 3. En complément au déplacement des îlots piétons sur l'avenue d'Echallens, nous étudions la possibilité de renforcer la signalétique indiquant l'interdiction du « tourner à gauche » dans le sens centre-ville Montétan en particulier. De même, nous envisageons de mettre en place une bordure pavée légèrement bombée afin de clairement montrer à l'automobiliste la présence d'un obstacle, ce qui attirerait son attention sur l'interdiction de tourner à gauche. Relevons que les récents contrôles effectués par la police nous indiquent de nombreux non-respects de la signalisation à cet endroit. Le marquage au sol des passages piétons sera dûment différencié. Sur la zone du LEB, celle-ci sera marquée en vert avec une signalétique spécifique à la réglementation ferroviaire, tandis que le passage piéton sur le domaine réservé aux voitures individuelles, poids lourds et transports publics sera spécifié avec des bandes jaunes selon la réglementation réservée à la circulation routière.

Question 4. Cette proposition a été partiellement traitée au point précédent. Je confirme que l'équipement des passages piétons avec des feux de signalisation est validé ce vendredi 1<sup>er</sup> novembre ; cette mesure a été formellement prise. Néanmoins, elle doit être affinée sur le terrain, mais nécessite également des mesures de formation et techniques. L'équipement des passages piétons avec des feux de signalisation est aujourd'hui validé. Ils pourraient être mis en œuvre d'ici six mois. Cette mesure présente l'intérêt d'offrir une indication sans équivoque aux piétons ne traversant que lorsque le feu est vert. Il est alors prioritaire sur tous les autres véhicules ; toutefois, il est conditionné par le régime d'exploitation du LEB sur l'avenue d'Echallens et les transports publics lausannois. En effet, le régime ferroviaire actuel n'autorise pas ce type de régulation lumineuse routière et la mesure ne pourra être entreprise qu'après une procédure d'adaptation du régime d'exploitation auprès de l'Office fédéral des transports et, bien sûr, la formation du personnel du LEB. Sachez que ces deux entités mettront tout en œuvre pour que cela soit opérationnel dans les plus brefs délais, d'autant que ce changement de régime d'exploitation ne nécessiterait pas de mesures constructives ou de renouvellement du matériel roulant.

Question 5. A plus long terme, la création d'un tunnel à double voie pour le LEB entre Chauderon et Prilly-Union est planifiée pour l'horizon 2017-2020, voire 2019-2022. Outre une sécurisation de l'avenue d'Echallens, cette mise en souterrain du LEB permettra d'offrir une autre cadence que celle qu'il y a maintenant – peut-être 7,5 minutes. Aujourd'hui, suite à l'acceptation récente du Grand Conseil du crédit d'étude proposé par le Conseil d'Etat – que nous remercions au passage – en septembre 2013, un appel d'offres permettra de choisir le mandataire ou les mandataires, et ce en suivant les études techniques relatives à cet ouvrage, qui devraient débiter courant 2014. Une mise à



l'enquête du projet pourrait être proposée au plus tôt à fin 2015, voire 2016, sous réserve, bien sûr, de la décision de l'Autorité supérieure. En revanche, il n'existe pas à ce jour de financement pour ce projet, devisé à 89 millions à une première approche. S'agissant d'un ouvrage ferroviaire, les discussions sur la source de financement devront se faire d'entente avec la compagnie du LEB, le Canton et la Confédération.

La discussion est ouverte.

**M. Philippe Ducommun (UDC) :** – Je me permets d'intervenir en ma qualité de membre du Bureau légal. Si le fond de l'interpellation urgente ne me dérange pas, surfer sur le décès d'une personne pour déposer une intervention urgente me gêne quelque peu. Je déplore dès lors la forme du fait que les journaux font état ce dimanche déjà que M. Français annonçait qu'il allait répondre à l'interpellation avant que celle-ci ne soit votée par le Bureau légal. A ce moment, autant déposer directement un préavis de la Municipalité et ainsi ne pas encombrer les méandres du Conseil communal par une interpellation probablement dirigée par le municipal en charge du dossier. Au jeu des questions-réponses, cela éviterait de perdre une semaine entre le dépôt et le traitement.

**M. Johann Dupuis (La Gauche) :** – Je m'interroge sur quelques points de la présentation de M. Français, notamment sur l'absence de statistiques sur les éventuelles victimes cyclistes de ce passage de la rue d'Echallens. Je pars du principe que cela veut dire qu'il n'y a jamais eu de victime cycliste du LEB. On va partir de ce principe, même si je suis un peu sceptique ; mais pourquoi pas ! Ceux qui ont déjà fait du vélo sur ce tracé savent qu'il est particulièrement dangereux parce que, du moment qu'il y a du trafic, le cycliste se retrouve coincé entre des files de voitures et le LEB, qui arrive parfois à contresens, alors que la piste cyclable, comme vous l'avez vu dans les illustrations de M. Français, est extrêmement proche de la zone où passe le LEB. En tant que cycliste, vous êtes automatiquement dans une zone de danger.

Je m'interroge donc par rapport aux travaux proposés et sur la mise en œuvre des principes de sécurité que M. Olivier Français a nommés au début de sa présentation et au niveau de la priorisation de la sécurité sur les piétons, puis les cyclistes, et ensuite les voitures ; je me demande comment ce principe sera mis en œuvre dans les modifications proposées, vu qu'on ne voit pas vraiment un agrandissement de la zone cyclable, mais plutôt une réduction avec ce système d'îlots, alors que la zone dévolue à la voiture paraît stable. Je me demande donc comment ce principe sera mis en œuvre ; il me paraît être mis en œuvre très problématiquement dans ce cas.

**M. Hadrien Buclin (La Gauche) :** – Je remercie également M. Français pour ses réponses. J'ai deux ou trois questions complémentaires. Premièrement, si j'ai bien compris la présentation, il n'a pas parlé de l'éventualité de mettre des barrières le long du trottoir au-delà de la Migros, puisque les barrières sont au niveau de la Migros, alors que le trottoir est relativement étroit le long de l'avenue d'Echallens à cet endroit. Est-ce une option envisagée par les services de la Direction des travaux ?

Je n'ai pas bien compris si les marquages au sol sur la voie du LEB pour prévenir les piétons étaient une éventualité examinée d'accroître ces marquages, ou si cela sera fait dans les plus brefs délais. Si j'ose exprimer un avis, il me semble que le marquage bruxellois dans l'exemple qui a été donné était nettement plus convaincant que ce marquage vert, qui est somme toute assez discret. Troisièmement, a-t-il été question de faire ralentir le LEB à la fin de l'avenue d'Echallens, avant l'entrée dans le tunnel ou dans les zones les plus dangereuses ?

**M. Roland Rapaz (Soc.) :** – J'aimerais d'abord exprimer ma satisfaction d'entendre que la Municipalité a pris la juste mesure de la dangerosité de la situation sur ce tronçon de l'avenue d'Echallens, entre Montétan et le haut des Clochetons.

C'est une rue que j'arpente très fréquemment. C'est une rue qui est très densément habitée sur les deux côtés, qui comprend des commerces tout le long, ainsi que des commodités

telles que la Poste et des parkings ; on y trouve une pharmacie et on y trouve vraiment tout, d'où un énorme trafic piétonnier. C'est une des rues où j'ai l'occasion de voir le plus de piétons. Et il y a quatre passages piétons, dont aucun n'est doté de feux. Le seul qui a des feux est un cinquième, qui se trouve à côté du carrefour de Montétan. Il y a donc eu des accidents depuis de nombreuses années, et ce n'est pas toujours le fait du LEB. Il y a eu des accidents, dont un en 2011, dramatique, dans lequel le LEB n'était pas impliqué. Donc, pour moi, il y a certes une conformité de tout ce qui a été mis en place ces dernières années, mais cela ne permet pas d'aller au-delà et de renforcer les mesures qui ont été prises.

La situation est difficile ; je dirais même qu'elle est parfois anxiogène quand vous avez de front le LEB, un bus, soit dans un sens, soit dans l'autre, des voitures et qu'il vous faut passer. Le LEB et les bus circulent à des vitesses assez rapides. Le bus se déplace sur sa gauche ou sur la droite pour laisser passer le LEB ; vous avez donc des situations qui peuvent facilement créer de l'anxiété chez de nombreux piétons qui se retrouvent parfois pris au milieu du passage pour piétons. Donc, pour moi, des mesures d'urgence s'imposent. C'est dans ce sens que je souhaite déposer une résolution au nom du groupe socialiste ; elle n'a pas pour but de contester les mesures prises par la Municipalité, mais, au contraire, de les appuyer et, surtout, de souhaiter la rapidité de leur mise en place, ainsi que de quelques mesures de communication.

#### Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité présente, d'ici le 31 décembre de cette année, un plan de mesures permettant de sécuriser le tronçon de l'avenue d'Echallens concerné par la voie du LEB, qu'elle prenne toutes les mesures provisoires pouvant être mises en œuvre immédiatement, dans l'attente de la réalisation du plan susmentionné et qu'elle informe le Conseil communal de l'état de la mise en œuvre de ces mesures. Le Conseil communal souhaite également que, dans le cadre de l'élaboration de ces mesures, la Municipalité se donne les moyens d'entendre les souhaits des habitants du quartier.

**M<sup>me</sup> Anne-Françoise Decollogny (Soc.)** : – Je remercie M. Français pour sa présentation et pour les mesures qui sont prévues. J'avais une question, qui a été évoquée par M. Dupuis, sauf erreur ; je suis étonnée de la couleur verte au sol sur la partie que parcourt le LEB. C'est une couleur peu visible, qui ne renvoie pas à une problématique de danger, mais plutôt à des espaces agréables, des espaces verts. Est-ce une couleur obligatoire et réglementaire ? C'est la couleur rouge qui renvoie une notion de danger. On l'a vu sur la diapo qui montrait un exemple à Zurich. Cette couleur verte peut-elle être remplacée par une couleur plus voyante et peut-être plus dissuasive ?

**M. Yves Ferrari (Les Verts)** : – J'avais également une question concernant les vélos, mais elle a été posée. On a une réponse très partielle de la part de M. le municipal, parce qu'on ne voyait pas ces éléments. Je déclare mes intérêts : je vais souvent en vélo sur cette avenue, et c'est vrai que cela pose un certain nombre de problèmes.

Contrairement à la première personne qui s'est exprimée, je profite pour remercier l'interpellateur d'avoir présenté cela en évitant de confondre les deux drames – il y a eu un drame et un accident. Il y a un certain nombre d'urgences, et en le présentant de manière tout à fait convenable, en remerciant la Municipalité, et tout spécialement le directeur des Travaux de nous avoir fait part des informations et des mesures qu'il entend prendre. Bien souvent, nous avons ces informations en retard, on se plaint, on essaye parfois de modifier les choses quand les décisions sont déjà prises. J'apprécie qu'on ait eu aujourd'hui, de la part de la Municipalité et du directeur des Travaux des informations concrètes pour qu'on puisse savoir où on va dans ce dossier.

**M. Pierre-Antoine Hildbrand (PLR)** : – Je ne répondrai pas aux insinuations malvenues d'un conseiller communal membre du Bureau. J'aimerais remercier la Municipalité pour sa réponse très complète. Je n'ai pas de question complémentaire. Je trouve que ces mesures sont fortes ; elles apportent un certain nombre de réponses. J'en suis d'autant plus réjoui

que certaines sont d'ores et déjà validées. Je me réjouis de prendre connaissance de la résolution de M. Rapaz et consorts et j'imagine qu'elle vise à un certain consensus.

**M. Olivier Français, municipal, Travaux** : – En ce qui concerne la piste cyclable, j'ai signalé que tout n'était pas résolu techniquement. Je partage en partie votre avis, je vous l'ai dit, par rapport à cette modification structurelle qu'on proposera pour les îlots. Cette sécurité des usagers est importante. Aujourd'hui, à ma connaissance, on n'a pas l'espace nécessaire pour permettre deux voies cyclables sur l'espace. Maintenant, est-ce qu'on la met sur le site ou non ? Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui. Les mesures que je vous ai présentées sont celles qui ont été validées ce vendredi. Il y en aura sans aucun doute des complémentaires. Les idées que vous avez émises ce soir sont intéressantes et je ne pourrai vous y répondre qu'après un contrôle technique. Déjà que réunir cette séance, avec tous ces offices, n'a pas été très simple, d'autant plus que, quand ce drame est arrivé, on était en période de vacances. J'étais absent de Lausanne quand l'accident a eu lieu, mais, le soir même, les questions de sécurité ont été posées à l'Office fédéral des transports et il y a eu diligence de la réponse, avant même le dépôt de l'interpellation, par rapport aux conseils qu'on pouvait attendre de cet office, et surtout les modifications structurelles qu'on pouvait apporter.

Ma collègue, M<sup>me</sup> Germond, peut témoigner de l'attention qu'on a eue sur cet objet. On parle d'instrumentalisation ; j'en prends note, cela fait partie de la vie politique, mais je ne peux accepter ce type de remarque. Je n'ai plus de commentaire à faire à ce sujet.

Le chapitre cycliste doit être pris en compte et je partage votre avis. Maintenant, concernant les solutions qu'on va y apporter, je pourrai vous donner ces informations plus tard par voie de circulaire. En ce qui concerne la barrière sur le domaine public, c'est une excellente idée. On essaie d'en mettre où on peut, mais on a un problème : on doit entretenir les trottoirs et c'est embêtant pour tous les trottoirs qui sont inférieurs à 1,8 m, voire 2 m ; cela nous pose vraiment des problèmes. Mais la sécurité passe avant tout. Je prends note de cette proposition d'étendre la barrière pour confiner le piéton et mettre la limite entre la zone routière et la zone piétonnière.

En ce qui concerne la couleur au sol, je vous ai présenté le rouge, comme le vert ; je n'ai pas d'avis. J'entends vos remarques, que le vert est peut-être trop discret. On pourrait mettre le rouge. Si on me l'a présenté, c'est que c'est possible, donc je ne vois pas de problème par rapport au choix de la couleur au sol.

En ce qui concerne le ralentissement du LEB, c'est une discussion qu'on a eue ce vendredi. Il faut savoir que le LEB a l'autorisation de circuler jusqu'à 40 km/h – c'est à peu près la vitesse qu'aura le tram, soit entre 30 et 40 km/h. Il a l'obligation d'adapter sa vitesse en fonction de l'état d'occupation du sol. Et il s'adapte, je peux vous le promettre, il ralentit dès qu'il y a un risque sur le site. Néanmoins, c'est un matériel roulant lourd ; quand il est plein, c'est plus de 160 t, et freiner un train à 40 km/h ou à 30 km/h, ce n'est pas chose facile. Le bus, c'est encore plus compliqué, je ne vous le cache pas, parce qu'il y a la voie du LEB ; j'ai assisté à cet événement quand j'étais sur le site, près de l'accident : la route était mouillée, un piéton s'est lancé sur le passage piétons, le bus a freiné et il a eu une glissance importante ; il juste pu éviter le piéton, ce qui montre la difficulté de gérer cela. Cette discussion sur la vitesse est en tout cas menée et il n'y a aucun effet sur la cadence.

Ce qui est sûr, c'est que la régulation des feux doit être mise en place et permettre de coordonner les différents flux. Je ne connais pas la conséquence sur les flux automobiles, des transports publics lausannois et sur le LEB ; cette régulation des feux est un peu complexe et nécessite l'accompagnement d'un spécialiste.

Je crois que j'ai répondu à toutes les questions. J'ai aussi entendu la reconnaissance du travail effectué, mais surtout que, sur ce domaine public, il y a des commerces des deux côtés et on se doit d'agir rapidement. Quelqu'un a demandé quand ces mesures seront mises en place. Je vous ai dit que les premières mesures de peinture et de déplacement des îlots seront mises en place cette année encore, dans les plus brefs délais. Et les mesures

complémentaires lourdes, c'est justement les feux qui doivent être régulés. Il y aura donc des mesures immédiates, auxquelles s'ajoute la prévention – cela répond à une des questions de M. Rapaz. La prévention sera mise en œuvre avant Noël. Il faut adapter différents flyers, mais le Corps de police, qui a l'habitude de ce type de documents, associé à ceux qui s'occupent d'accidentologie au Service routes et mobilité, est prêt à finaliser ce document, qui sera distribué dans les plus brefs délais.

**M. Pierre-Yves Oppikofer (La Gauche) :** – J'ai encore une question sur des mesures qui pourraient être envisagées. Le problème des trains, surtout des trains électriques, c'est qu'on ne les entend pas arriver. Est-ce qu'il ne serait pas possible d'envisager – mais cela dépend du LEB – que, avant chaque passage piéton, ou chaque croisement de routes, il y ait un signal appuyé de la part du conducteur du LEB pour avertir de son arrivée, un coup de klaxon important systématique et obligatoire à chaque passage dangereux du LEB ?

**M. Olivier Français, municipal, Travaux :** – D'abord, je n'ai pas répondu sur l'accidentologie cycliste. Je n'ai pas de données de la part des spécialistes sur l'accidentologie des cyclistes sur cette rue, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu d'incident ou d'accident de cyclistes. Mais je n'ai pas de détails sur ce point. En principe, des accidents cyclistes particuliers n'ont pas été relevés par les forces de police, mais je ne peux pas le promettre.

En ce qui concerne le bruit, il faut savoir que le nouveau matériel roulant fait plus de bruit que l'ancien. C'était une question qu'on avait : est-ce que le matériel roulant est de plus en plus discret ? Est-ce que, finalement, il n'est pas entendu par les gens sur le domaine public ? Contrairement à ce qu'on pouvait croire, le nouveau matériel fait un peu plus de bruit que l'ancien.

La deuxième question concernait le signal sonore. C'est un lieu fortement urbanisé. Cela pose problème par exemple à cinq heures du matin, surtout si c'est une obligation. Mais, le chauffeur a l'obligation d'actionner le signal sonore quand il voit un danger imminent. C'est la meilleure des choses. Par contre, il y a une responsabilisation accrue du chauffeur dans le domaine public, surtout en période de forte circulation.

**M. Roland Rapaz (Soc.) :** – Personnellement, j'ai assisté à quelques chutes de cyclistes qui ne sont pas dues au LEB lui-même, mais aux rails. Il n'y a plus assez de rails à Lausanne et les cyclistes ont perdu un peu l'habitude.

**M. Philippe Ducommun (UDC) :** – Je serai bref, au risque de m'attirer la foudre du Conseil. J'aimerais rappeler l'article 68 du Règlement concernant les interpellations urgentes. J'espère qu'on aura l'occasion d'en parler lors de la nouvelle structure du Règlement communal, où le Bureau accorde ou non l'urgence et que la Municipalité peut y répondre. Donc, si la Municipalité propose de répondre avant que l'urgence soit accordée, je ne vois pas la nécessité de déposer une interpellation urgente.

La discussion est close.

**La résolution est adoptée avec quelques abstentions.**

**Le Conseil communal de Lausanne**

- ouï l'interpellation urgente de M. Pierre-Antoine Hildbrand et consorts : « Quelles mesures urgentes en vue de mieux sécuriser l'avenue d'Echallens ? » ;
- ouï la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

*et adopte*

la résolution de M. Roland Rapaz, disant :

*« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité présente, d'ici le 31 décembre de cette année, un plan de mesures permettant de sécuriser le tronçon de l'avenue d'Echallens concerné par la voie du LEB, qu'elle prenne toutes les mesures provisoires pouvant être mises en œuvre immédiatement, dans l'attente de la réalisation du plan susmentionné et qu'elle informe le Conseil communal de l'état de la mise en œuvre de ces mesures. Le Conseil communal souhaite également que dans le cadre de l'élaboration de ces mesures, la Municipalité se donne les moyens d'entendre les souhaits des habitants du quartier. »*

### **Interpellation urgente de M. Claude-Alain Voiblet : « Energie éolienne : La situation financière de la Ville ne permet pas de précipitation et de prise de risques inconsidérées ! »**

Développement polycopié

#### *Développement*

La recherche de nouvelles sources d'énergie renouvelables est un défi important pour notre Ville pour les années à venir. Il est évident que notre Ville devra jouer un rôle important dans ce déploiement des nouvelles énergies. Le développement et le financement de projets ambitieux ne doit cependant pas répondre à une stratégie aléatoire à l'exemple du vent qui berce les pales des éoliennes. Le feuilleton des investissements hasardeux et des récents désengagements coûteux des SIG dans différents projets de parcs éoliens, y compris dans le Canton de Vaud, devrait nous amener à un minimum de prudence dans les engagements directs ou indirects de notre commune que ce soit par l'entremise des Services Industriels Lausannois ou de SIREN dans le développement de l'énergie éolienne.

Le besoin en énergie renouvelable ne doit s'accompagner ni de précipitation ni d'un excès de confiance. Une analyse critique est nécessaire pour ne pas faire courir des risques économiques importants à la Ville de Lausanne.

Une telle (r)évolution énergétique mérite une planification sérieuse et surtout des garanties concernant le rendement futur des investissements consentis par la Ville de Lausanne. L'impact paysager et celui sur l'habitat bâti par le projet « EolJorat » sont parfois très importants, il est dès lors impératif que ces impacts soient compensés par une production d'énergie minimum suffisante pour garantir un rendement des investissements consentis et une production d'énergie optimale. Cette réflexion est d'actualité lorsque l'on sait que certains projets à l'étranger ont été stoppés suite à des rendements nettement insuffisants qui ne correspondaient pas aux objectifs initiaux.

Aujourd'hui, notre Ville bénéficie d'une somme d'expérience importante dans le cadre de l'exploitation de l'énergie éolienne à Collonges ainsi qu'une participation majoritaire dans l'exploitation du parc éolien de Monts Bergerons I, dans le Département de la Somme en France.

A ma connaissance et dans l'optique d'un prochain PPA, le permis de construire du projet « EolJorat » devrait être mis à l'enquête durant les mois à venir. En tenant compte d'impacts négatifs non négligeables pour les habitants proches du projet du Jorat, la garantie d'une rentabilité minimum ne devrait-elle pas être un critère important de la réalisation du projet « EolJorat » ?

Questions à la Municipalité :

1. La Municipalité dresse-t-elle un bilan financier positif sur les investissements consentis à Collonges et aux Monts Bergerons ?

2. Comment la Municipalité prend-elle en compte la gestion du risque économique et financier dans le développement du projet « EolJorat » ?
3. Les opposants au projet « EolJorat » se sont fédérés et dès lors doit-on s'attendre à des retards ou des investissements supplémentaires dans la réalisation du projet précité ?
4. Selon les informations à disposition de la Municipalité les entreprises vaudoises sont-elles à même de participer à la construction du projet éolien financé par les Lausannois ?
5. Au besoin la Municipalité envisage-t-elle de renoncer au projet « EolJorat » si les rendements sur les investissements consentis par rapport aux impacts négatifs devaient être insuffisants ?

#### Discussion

**M. Claude-Alain Voiblet (UDC) :** – Tout d'abord, je reviens sur un fait, soit le développement des sources d'énergie renouvelable, notamment les engagements que prend la Municipalité dans l'énergie éolienne. Je ne mets pas en cause cette démarche. Mais on a pu voir que différents projets en Europe, et aussi à Genève, ont posé des problèmes, notamment de gestion des dossiers, de pilotage, et d'analyse des risques. J'ai pu lire que, dans certaines régions, des éoliennes sont démontées, car les rendements sont largement insuffisants. Pour ma part, il s'agit de prendre certaines garanties pour éviter des engagements financiers qui pourraient être disproportionnés par rapport aux rendements attendus et par rapport aussi aux nuisances que crée ce genre de structure.

Bien sûr, si on veut de l'énergie, cela crée aussi des nuisances, c'est sûr. Dans notre Ville, on parle de près de 100 millions d'investissements ces prochaines années dans le parc éolien, notamment au niveau d'EolJorat. Pour ma part, il s'agit d'avoir des garanties avec les questions que je pose à la Municipalité. C'est dans un esprit très constructif que je pose ces questions ; j'espère qu'on me répondra favorablement et que le projet puisse se poursuivre.

#### Réponse de la Municipalité

**M. Jean-Yves Pidoux, municipal, Services industriels :** – Je souhaiterais répondre à ces questions lors de notre prochaine séance. Cette interpellation est semi-urgente, puisqu'elle fait référence à des retards éventuels, ce qui nous donne un peu plus de temps pour y répondre.

Cette interpellation pose des questions tout à fait légitimes, qui sont aussi celles que doivent se poser les promoteurs de projets éoliens. Il serait évidemment possible de répondre très cursivement à ces questions – certaines par oui, ou par non –, mais je préfère vous donner des réponses plus étoffées et détaillées et vous montrer avec plus de matière en quoi les portefeuilles éoliens lausannois sont maîtrisés à travers la société SIREN, ainsi qu'à travers la participation conjointe de cette société avec la société EOS. Le portefeuille lausannois dans le domaine éolien est certainement mieux maîtrisé que dans le cas qui a occupé la presse récemment.

Donc, pour vous donner une réponse plus substantielle, aussi alignée avec les démarches que nous allons faire très prochainement en matière d'affectation du sol pour le projet EolJorat, je vous donne rendez-vous dans quinze jours ; je pense que l'urgence avérée de cette interpellation n'est pas si extrême que je doive y répondre aujourd'hui.

**La présidente :** – Comme la réponse sera donnée la prochaine fois, nous n'allons pas ouvrir la discussion. Mais il semblerait qu'il y a une question complémentaire.

**M. Charles-Denis Perrin (PLR) :** – Puisque le municipal va préparer une réponse, j'aurais aimé qu'il s'exprime au sujet des photomontages qui ont circulé dans la zone foraine. S'il peut se renseigner, j'aimerais qu'il nous confirme si ces photomontages sont

corrects. C'est très important, parce que la population a été un peu surprise de voir l'ampleur de ces éoliennes dans le paysage du Nord.

**M. Jean-Yves Pidoux, municipal, Services industriels** : – Je n'ai pas connaissance de ces photomontages. Si vous les avez, j'en prends volontiers connaissance ; sinon je les demanderai à l'association qui en est probablement l'auteur, celle des opposants.

**Le Conseil communal passe à l'ordre du jour.**

---

**Interpellation de M. Mathieu Blanc : « Insalubrité, deal, injections : que fait la Municipalité pour lutter contre les zones de non-droit telles que le passage reliant la rue du Tunnel à celle de Riant-Mont ? »**

Développement polycopié

Il est de notoriété publique que les rues de Lausanne sont fréquemment le théâtre de scènes ouvertes de la drogue, que ce soit de la consommation ou du trafic. Depuis des années, dealers et toxicomanes ont jeté leur dévolu sur des lieux précis et ont pris l'habitude de venir s'y droguer et y laisser des débris ou même s'y prostituer.

C'est le cas du passage qui mène de la rue du Tunnel à la rue de Riant-Mont dans le quartier du Valentin. Ces derniers mois, la situation s'est aggravée comme en témoignent les déprédations qui augmentent, l'insalubrité notoire et le nombre important de seringues et préservatifs usagés retrouvés plusieurs fois par semaine sur le sol.

Excédés, certains habitants du quartier ont renoncé à emprunter ce passage de peur de se retrouver face à une personne s'injectant de la drogue. Plus grave encore, des toxicomanes ont pris l'habitude de consommer de la drogue dans le parc pour enfants de la rue Riant-Mont situé à 50 m dudit passage, ce qui met en danger leur sécurité, notamment en raison des seringues usagées qu'ils pourraient trouver.

Sur mandat de la ville de Lausanne, les usagers de l'association le « Passage » effectuent 4 fois par semaine des rondes dans les zones de shoot avérées afin de récolter les seringues usagées et autre matériel servant à la prise de drogue. Ces rondes sont effectuées les lundi, mercredi, jeudi et vendredi. Au vu du nombre de lieux sensibles à sécuriser dans toute la ville, cette fréquence n'est manifestement pas suffisante.

Au vu de cette situation inacceptable, les habitants ont décidé de lancer au mois de juillet une pétition intitulée « Défendons Le Tunnel et Riant-Mont : Pas de zone de non-droit à Lausanne ».

Les soussignés considèrent qu'il est intolérable que des zones de non-droit existent à Lausanne et que l'insalubrité gangrène des parcs pour enfants. Ils considèrent également que les habitants de ces quartiers ont le même droit que les habitants d'autres quartiers de Lausanne à jouir d'un environnement calme et sûr.

La présente interpellation souhaite attirer l'attention de la Municipalité sur cette zone de non droit et d'autres tels que notamment les escaliers de la Borde. Dès lors, les soussignés souhaitent que la Municipalité réponde aux questions suivantes :

- Selon les déclarations du Municipal Oscar Tosato dans le journal *Le Matin* du 8 juillet 2012, la Municipalité « envisagera » la fermeture du passage Riant-Mont en raison des problèmes évoqués. La Municipalité peut-elle informer le Conseil communal sur l'état de ses réflexions ?
- La Municipalité a-t-elle envisagé d'augmenter le nombre de rondes des usagers du Passage (du lundi au samedi) pour la récolte de matériel d'injection abandonné ? Cas échéant quelles seraient les conséquences financières d'une telle augmentation ?

- Dès lors qu'une plus grande propreté et un meilleur éclairage sont des mesures propres à améliorer la sécurité des habitants de Riant-Mont, la Municipalité envisage-t-elle de nettoyer les tags sur les murs de ce passage et/ou d'améliorer l'éclairage public dans ce passage ?
- La Municipalité a-t-elle prévu d'installer des caméras de vidéo protection afin de dissuader les injections dans ces lieux ?
- Quelles mesures adopte ou compte adopter La Municipalité pour assurer un haut degré de sécurité (notamment sanitaire) dans les parcs pour enfants -et les cours de récréation -tels que celui mentionné dans l'interpellation (et les autres) ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

### **Rappel**

*Il est de notoriété publique que les rues de Lausanne sont fréquemment le théâtre de scènes ouvertes de la drogue, que ce soit de la consommation ou du trafic. Depuis des années, dealers et toxicomanes ont jeté leur dévolu sur des lieux précis et ont pris l'habitude de venir s'y droguer et y laisser des détritits ou même s'y prostituer.*

*C'est le cas du passage qui mène de la rue du Tunnel à la rue de Riant-Mont dans le quartier du Valentin. Ces derniers mois, la situation s'est aggravée comme en témoignent les déprédations qui augmentent, l'insalubrité notoire et le nombre important de seringues et préservatifs usagés retrouvés plusieurs fois par semaine sur le sol.*

*Excédés, certains habitants du quartier ont renoncé à emprunter ce passage de peur de se retrouver face à une personne s'injectant de la drogue. Plus grave encore, des toxicomanes ont pris l'habitude de consommer de la drogue dans le parc pour enfants de la rue Riant-Mont situé à 50 m dudit passage, ce qui met en danger leur sécurité. Notamment en raison des seringues usagées qu'ils pourraient trouver.*

*Sur mandat de la ville de Lausanne, les usagers de l'association le « Passage » effectuent 4 fois par semaine des rondes dans les zones de shoot avérées afin de récolter les seringues usagées et autres matériel servant à la prise de drogue. Ces rondes sont effectuées les lundi, mercredi, jeudi et vendredi. Au vu du nombre de lieux sensibles à sécuriser dans toute la ville, cette fréquence n'est manifestement pas suffisante.*

*Au vu de cette situation inacceptable, les habitants ont décidé de lancer au mois de juillet une pétition intitulées « Défendons le Tunnel et Riant-Mont : Pas de zone de non droit à Lausanne ».*

*Les soussignés considèrent qu'il est intolérable que des zones de non-droit existent à Lausanne et que l'insalubrité gangrène des parcs pour enfants. Ils considèrent également que les habitants de ces quartiers ont le même droit que les habitants d'autres quartiers de Lausanne à jouir d'un environnement calme et sûr.*

*La présente interpellation souhaite attirer l'attention de la Municipalité sur cette zone de non-droit et d'autres tels que notamment les escaliers de la Borde.*

Suivaient les 5 questions traitées ci-dessous.

### **Introduction / Préambule**

La situation est connue de la Municipalité, qui a également pris connaissance de la pétition des habitants du secteur.

Du point de vue juridique, le passage en question est situé sur le domaine privé des propriétés riveraines et fait l'objet d'une servitude qui pèse sur les parcelles des immeubles 14 et 16 de l'avenue de Riant-Mont ainsi que sur celle du numéro 15 de la rue du Tunnel. Selon le cadastre, ce droit de passage n'est ouvert qu'au seul profit des habitants des immeubles susmentionnés, ainsi que des immeubles 18, 20, 23, 25 et 27 de l'avenue de Riant-Mont.



Un travail important de la police a été effectué dans ce secteur depuis le mois de juillet 2012. Cela dit, le règlement des problèmes qui se posent dans ce passage nécessite un ensemble de mesures impliquant aussi bien l'autorité publique que les propriétaires privés qui se doivent d'assumer leurs responsabilités. Les actions policières doivent ainsi être complétées par des actions préventives portant sur l'aménagement et l'entretien des lieux (élagage de la végétation, amélioration de l'éclairage, nettoyage régulier des lieux, passages réguliers des concierges concernés).

Récapitulatif des mesures prises jusqu'à aujourd'hui :

- Dès les premiers signes, la police a établi, courant juillet 2012, un constat sur place ; elle a intensifié ses passages et dénoncé les personnes en infraction. La situation s'étant à nouveau dégradée au mois d'octobre, la police a, à nouveau, intensifié ses passages. Depuis la mise en place des actions liées au dispositif Héraclès, qui vise à améliorer la situation au centre-ville, le secteur de la Riponne fait l'objet d'une attention poussée et régulière. Dans les secteurs voisins à la place, dont Riant-Mont, la Borde et le Tunnel, les patrouilles pédestres sont activées plusieurs fois par semaine, de jour comme de nuit.
- La fondation « Accueil à bas seuil » (ABS) passe deux fois par semaine, les lundis et mercredis, pour ramasser le matériel abandonné par les consommateurs et vider la poubelle à seringues. ABS propose par ailleurs, depuis la fin novembre, un service d'appel aux citoyens confrontés à la découverte de matériel d'injection.
- Le 8 novembre 2012, un représentant de la Municipalité a reçu les représentants des pétitionnaires.
- Le 7 décembre 2012, la Municipalité a écrit aux deux propriétaires des fonds servants afin de les sensibiliser à la nécessité de compléter les actions policières par des actions de prévention portant sur l'aménagement des lieux. Cette correspondance a été suivie d'une réunion sur place avec les gérances en charge de la gestion des 8 immeubles concernés, le 13 décembre 2012. Il leur a été demandé de se coordonner pour élaguer la végétation, améliorer l'éclairage, nettoyer régulièrement les lieux et faire en sorte que les concierges concernés effectuent des passages réguliers.
- Constatant que la situation n'avait guère évolué, la Municipalité, représentée par MM. Daniel Brélaz et Grégoire Junod, a rencontré les différents interlocuteurs concernés (propriétaire ou gestionnaire des parcelles) le mercredi 15 mai 2013. Cette séance a permis de rappeler les contraintes légales relatives à ce passage ainsi que les obligations des propriétaires privés. Afin de faciliter l'émergence de solutions, la Ville a offert de planifier et coordonner les actions respectives en vue d'obtenir la normalisation de l'usage du passage privé. Différentes pistes permettant d'apporter des solutions durables ont été évoquées ; elles seront chiffrées par le Service du logement et des gérances avant l'été afin de pouvoir engager par la suite les travaux nécessaires. Les pétitionnaires seront tenus au courant.

### **Réponses aux questions posées**

Cela étant, la Municipalité répond comme suit aux questions posées :

**Question 1 :** *Selon les déclarations du Municipal Oscar Tosato dans le journal Le Matin du 8 juillet, la Municipalité « envisagera » la fermeture du passage Riant-Mont en raison des problèmes évoqués. La Municipalité peut-elle informer le Conseil communal sur l'état de ses réflexions ?*

La Municipalité constate des améliorations cycliques, en fonction de la fréquence des passages de la patrouille pédestre. Le secteur étant situé exclusivement sur le domaine privé, avec une servitude au bénéfice des seuls riverains proximaux, elle ne saurait décider seule de la fermeture de ce cheminement, d'autant plus qu'il présente des avantages certains pour la mobilité douce. Il convient de rappeler que ce sont les gérances des

propriétés riveraines qui sont responsables de l'assainissement, du nettoyage et de l'entretien de ce passage.

**Question 2 :** *La Municipalité a-t-elle envisagé d'augmenter le nombre de rondes des usagers du Passage (du lundi au samedi) pour la récolte de matériel d'injection abandonné ? Cas échéant quelles seraient les conséquences financières d'une telle augmentation ?*

La Municipalité a prioritairement demandé à la police d'accentuer sa présence dans ce secteur. Une augmentation de la fréquence des rondes de la fondation ABS (couverture complète de la semaine) exigerait une augmentation d'effectif.

**Question 3 :** *Dès lors qu'une plus grande propreté et un meilleur éclairage sont des mesures propres à améliorer la sécurité des habitants de Riant-Mont, la Municipalité envisage-t-elle de nettoyer les tags sur les murs de ce passage et/ou d'améliorer l'éclairage public dans ce passage ?*

Les services communaux de nettoyage sont mobilisés pour le nettoyage des bâtiments publics. Le nettoyage des édifices privés est du ressort des propriétaires ou régies. Les services communaux passent régulièrement dans les secteurs « à risque » en matière de tags ou de graffitis. L'éclairage public du passage correspond aux normes en vigueur. Certaines zones privées manquent toutefois de lumière et contribuent certainement au sentiment d'insécurité. Il revient toutefois aux différents propriétaires de faire les démarches nécessaires pour améliorer l'aménagement de ce secteur (élagage, éclairage, nettoyage). La réunion du 15 mai 2013 a permis de rappeler aux propriétaires privés leurs obligations et d'engager de nouvelles démarches.

**Question 4 :** *La Municipalité a-t-elle prévu d'installer des caméras de vidéo protection afin de dissuader les injections dans ces lieux ?*

Le règlement communal sur la vidéosurveillance ne s'applique pas à ce passage situé entièrement sur le domaine privé. L'installation de caméras par des privés est régie par la législation fédérale.

**Question 5 :** *Quelles mesures adopte ou compte adopter la Municipalité pour assurer un haut degré de sécurité (notamment sanitaire) dans les parcs pour enfants – et les cours de récréation – tels que celui mentionné dans l'interpellation (et les autres) ?*

Les cours de récréation des écoles ne sont pas touchés par la problématique soulevée par les interpellateurs. Un certain nombre de parcs publics plus proches du centre-ville sont par contre concernés à divers titres. La Municipalité est très sensible à l'occupation du domaine public par des personnes ou groupes d'individus qui en font un usage excessif et inadéquat, de même qu'aux déchets abandonnés par ceux-ci. Le Corps de police mène régulièrement des opérations à ce propos. C'est ainsi que la police, en marge de ses opérations à la place Chauderon, a marqué une forte présence dans le parc de la Brouette et y a effectué de très fréquentes patrouilles, en fin d'année dernière et en début de 2013, pour dissuader les dealers qui y avaient pris leurs quartiers. Le Service routes et mobilité et le Service des parcs et domaines sont également très attentifs à la propreté et à la salubrité des espaces touchés en les traitant, dans la mesure de leurs moyens, en première priorité. S'agissant du petit parc public de Riant-Mont, tant la police que la fondation ABS n'ont pas remarqué la présence de toxicomanes ou de matériel d'injection abandonné lors de leurs nombreux passages au cours des 6 mois écoulés.

#### Discussion

**M. Mathieu Blanc (PLR) :** – Tout d'abord, je souhaite remercier la Municipalité pour ses réponses à cette interpellation qui date, puisqu'elle avait été déposée le 11 septembre 2012. Cela fait donc plus d'une année. Je vous rappelle qu'à l'époque, la zone de Riant-Mont avait fait parler d'elle à de nombreuses reprises, notamment dans les médias. Elle avait été qualifiée de zone de non-droit. Les habitants de ce quartier s'étaient plaints du fait qu'il y

avait des insalubrités, des problèmes, des jets de seringues extrêmement nombreux, des scènes troublantes contraires à la morale, qui nécessitaient des réactions très rapides. Un certain nombre d'enfants passaient devant des seringues et cela n'était pas supportable.

Cette interpellation visait à appuyer une pétition des habitants du quartier et les pétitionnaires ont été reçus. Je crois savoir qu'ils sont satisfaits des réponses de la Municipalité à cette interpellation, mais plus largement aussi des travaux qui sont envisagés et qui ont été convenus avec les propriétaires, puisque, comme le rappelle la Municipalité, on se trouve dans le domaine privé. Une discussion a été entamée et des mesures importantes et intéressantes ont été mises sur pied. Naturellement, comme les pétitionnaires, on attend maintenant la réalisation de ces travaux et le suivi, en espérant que tout se passe bien. Mais on est satisfait de ces mesures, avec un petit regret. Ce n'est pas directement le problème de la direction de la police, mais c'est effectivement dommage qu'on n'ait pas pu directement commencer les travaux pour le tourniquet et qu'on doive attendre quelques mois supplémentaires. Mais, au final, je tiens à nouveau à remercier la Municipalité pour ses réponses et pour avoir pris en compte les besoins des habitants de Riant-Mont.

La discussion est ouverte.

**M. Grégoire Junod, municipal, Logement et sécurité publique** : – Je voulais juste traduire ce que l'interpellateur a laissé entendre. Effectivement, cela prendra un peu plus de temps que prévu, parce qu'on espérait obtenir une exemption de mise à l'enquête pour ces travaux. Elle nous a été finalement refusée pour des raisons légales ; on doit donc faire une mise à l'enquête et les travaux seront terminés probablement au début de l'année prochaine, et non pas à la fin de cette année, comme on l'espérait. On a informé les pétitionnaires et l'ensemble des gérances concernées de cette situation, qui nous fera effectivement perdre quelques mois.

La discussion est close.

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

- vu l'interpellation de M. Mathieu Blanc : « Insalubrité, deal, injections : que fait la Municipalité pour lutter contre les zones de non-droit telles que le passage reliant la rue du Tunnel à celle de Riant-Mont ? » ;
  - vu la réponse municipale ;
  - considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,
- prend acte*
- de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

---

#### **Interpellation de M. Jean-Luc Laurent : « Via Sicura : quelle implication pour les policiers lausannois ? »**

Développement photocopié

Le programme de sécurité routière appelé Via Sicura muscle les sanctions à l'encontre des mauvais conducteurs. Outre des amendes, des retraits de permis ou des confiscations de véhicules, il prévoit des peines allant de 1 à 4 ans de prison pour des « délits de chauffards ». Selon plusieurs articles parus récemment dans la presse, policiers et chauffards seraient désormais égaux en cas d'excès de vitesse et les policiers risquent d'être inquiétés plus facilement par la justice en cas de courses d'urgence. Un problème qui ne concerne toutefois pas les ambulanciers et les pompiers qui eux, disposent de véhicule trop lourds pour des excès de vitesse importants.

Questions à la Municipalité:

- 1 Des policiers lausannois ont-ils déjà été inquiétés par la justice pour s'être trouvé dans une telle situation ?
- 2 Si oui, quelles sanctions ont été prises contre eux ?
- 3 On a pu voir dans d'autres domaines des policiers dénoncés à la justice par leur hiérarchie. De telles dénonciations seraient-elles envisageables pour des affaires de circulation routière ?
- 4 En cas d'accident impliquant un véhicule tiers ou même en cas de perte de maîtrise sans dégâts à des tiers lors d'une course d'urgence, quelle responsabilité incomberait aux policiers impliqués ?
- 5 Les policiers lausannois disposent-ils d'un règlement particulier lorsqu'ils effectuent une course d'urgence ?
- 6 Une réflexion sur ce sujet a-t-elle été mise en place avant ou lors de l'entrée en vigueur de Via Sicura ?

Lausanne, le 28 mai 2013

Réponse polycopiée de la Municipalité

**Rappel**

Le programme de sécurité routière appelé Via Sicura muscle les sanctions à l'encontre des mauvais conducteurs. Outre des amendes, des retraits de permis ou des confiscations de véhicules, il prévoit des peines allant de 1 à 4 ans de prison pour des « délits de chauffards ». Selon plusieurs articles parus récemment dans la presse, policiers et chauffards seraient désormais égaux en cas d'excès de vitesse et les policiers risquent d'être inquiétés plus facilement par la justice en cas de courses d'urgence. Un problème qui ne concerne toutefois pas les ambulanciers et les pompiers qui eux, disposent de véhicules trop lourds pour des excès de vitesse importants.

Suivaient les 6 questions traitées ci-dessous.

**Préambule**

La nouvelle Loi sur la circulation routière (LCR), issue du programme Via Sicura, est beaucoup plus restrictive et concerne également les policiers qui commettent des infractions hors service. A titre d'illustration, les alinéas 3 et 4 de l'article 90 de la LCR sont reproduits ci-dessous :

<sup>3</sup>*Celui qui, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vite esse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles est puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans.*

<sup>4</sup>*L'al. 3 est toujours applicable lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée :*

- a. d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée à 30 km/h ;
- b. d'au moins 50 km/h, là où la limite était fixée à 50 km/h ;
- c. d'au moins 60 km/h, là où la limite était fixée à 80 km/h ;
- d. d'au moins 80 km/h, là où la limite était fixée à plus de 80 km/h.

Ainsi, les notions de responsabilité, de proportionnalité et de vitesse vont passablement occuper les polices ces prochaines années, raison pour laquelle les responsables de la Direction opérationnelle de la Police coordonnée poursuivent leur réflexion et sont en train de compléter les directives internes aux corps de police.

## Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

### ***Question 1 : Des policiers lausannois ont-ils déjà été inquiétés par la justice pour s'être trouvé dans une telle situation ?***

A ce jour, le Corps de police n'a traité aucun cas concernant des policiers condamnés pour délit de chauffard, au sens de l'art. 90 al. 3 LCR. La réglementation administrative touchant le personnel du corps de police prévoit qu'une telle infraction doit être spontanément annoncée à l'employeur, puisque une éventuelle condamnation pénale pourrait entraîner une inscription au casier judiciaire et avoir des conséquences sur le permis de conduire.

### ***Question 2 : Si oui, quelles sanctions ont été prises contre eux ?***

Aucune sanction n'a été prononcée à ce jour.

En cas d'infraction, le contrevenant est dénoncé systématiquement au procureur qui se prononce sur le caractère pénal. En parallèle, une copie est transmise au service des automobiles et de la navigation (SAN), qui peut prendre une décision administrative conduisant à un éventuel retrait du permis, ceci indépendamment de la procédure pénale. Cette procédure n'exclut pas une analyse indépendante de l'employeur qui peut in fine déboucher sur un licenciement. S'agissant d'un policier, un retrait de permis de longue durée est potentiellement problématique pour l'employeur. Si une telle situation devait se présenter, le cas du policier concerné devrait donc très probablement être traité du point de vue administratif, après que le Ministère public et le SAN aient chacun rendu leur décision.

Les directives cantonales actuelles du Procureur général prévoient que le cas du policier qui commet un excès de vitesse soit directement annoncé au commandant du corps concerné pour suivi, ceci sans préjuger des éventuelles suites administratives possibles. Actuellement, pour des vitesses toutefois généralement inférieures au cas de figure du délit de chauffard, la grande majorité ne donne lieu à aucune poursuite dès lors que l'infraction n'est pas totalement disproportionnée et correspond à un devoir de fonction légitime. Seules des infractions qui se situent clairement hors du cadre de la course urgente et des nécessités du service sont maintenues ; l'amende doit alors être payée par le collaborateur.

### ***Question 3 : On a pu voir dans d'autres domaines des policiers dénoncés à la justice par leur hiérarchie. De telles dénonciations seraient-elles envisageables pour des affaires de circulation routière ?***

Le Corps de police ne distingue pas les infractions au droit pénal ordinaire de celles relevant de la circulation routière. Pour tout cas clairement identifié comme délit de chauffard, la procédure imposera une transmission immédiate, par voie hiérarchique, au Ministère public. Une directive est actuellement étudiée par le Procureur général qui devrait déboucher sur un processus commun à toute la Police coordonnée vaudoise.

### ***Question 4 : En cas d'accident impliquant un véhicule tiers ou même en cas de perte de maîtrise sans dégâts à des tiers lors d'une course d'urgence, quelle responsabilité incomberait aux policiers impliqués ?***

Il y a lieu de distinguer entre la responsabilité pénale et la responsabilité civile. Selon la Loi cantonale sur la responsabilité de l'Etat, des communes et de leurs agents (LRECA), il n'y a pas de responsabilité civile directe du fonctionnaire. En cas de dommages à un tiers, c'est la collectivité publique, employeur du fonctionnaire concerné, qui prend en charge le dommage du lésé, à charge pour celle-ci de se retourner éventuellement contre le collaborateur pour tout ou partie du dommage. La responsabilité pénale est par contre, quant à elle, toujours individuelle et pèse sur le seul auteur de l'infraction.

En cas d'accident avec dommages matériels uniquement, un constat de police est obligatoire pour déterminer la responsabilité des parties impliquées, à moins qu'un

arrangement à l'amiable ne soit établi. Bien que la Police de Lausanne soit tout à fait légitimée à intervenir, il est systématiquement demandé à l'autre partie impliquée si elle souhaite qu'une police tierce, en l'occurrence la police cantonale, effectue le constat d'accident. Lors d'accidents avec blessures, l'affaire est d'office confiée à la Gendarmerie pour garantir la plus grande neutralité possible dans la suite de l'enquête. Ensuite, le dossier de la cause est transmis au Ministère public qui le traite selon la procédure pénale ordinaire.

En outre, les véhicules équipés de feux bleus sont obligatoirement munis d'un enregistreur de données de fin de parcours. Celui-ci enregistre la vitesse, l'enclenchement des avertisseurs et des feux bleus, des feux de croisement ainsi que l'utilisation des clignoteurs ou des freins. Lorsqu'un accident survient, ces données sont analysées afin d'offrir au magistrat ou à l'employeur, cas échéant, l'ensemble des éléments utiles.

***Question 5 : Les policiers lausannois disposent-ils d'un règlement particulier lorsqu'ils effectuent une course d'urgence ?***

La matière est principalement traitée dans l'article 100 alinéa 4 LCR, qui prescrit :

*Lors de courses officielles urgentes, le conducteur d'un véhicule du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane qui aura donné les signaux d'avertissement nécessaires et observé la prudence que lui imposaient les circonstances ne sera pas puni pour avoir enfreint les règles de la circulation ou des mesures spéciales relatives à la circulation.*

La LCR est complétée par une « Notice d'utilisation des feux bleus et des avertisseurs à deux sons alternés » émise par le département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) qui n'a pas été modifiée par l'entrée en vigueur de Via Sicura. La police de Lausanne, dispose en outre d'un ordre de service permanent (OSP) traitant des courses urgentes et des règles de prudence au volant des véhicules prioritaires. Cet OSP contient notamment une recommandation de ne pas dépasser la vitesse de 80 km/h pour les courses urgentes à l'intérieur de l'agglomération et celle de 30 km/h lors du franchissement des intersections avec feu rouge. Outre ces limitations, les notions du dommage moindre et de la proportionnalité sont également abordées sur le plan pratique lors des cours de base ou de répétition pour la conduite en urgence dispensés régulièrement au personnel.

***Question 6 : Une réflexion sur ce sujet a-t-elle été mise en place avant ou lors de l'entrée en vigueur de Via Sicura ?***

La réflexion concernant les modifications introduites par Via Sicura a eu lieu dans le cadre de la consultation fédérale. La Communauté de travail des chefs de circulation des polices de Suisse et du Lichtenstein a traité la problématique des chauffards, notamment des infractions commises lors des courses urgentes en service. Les préoccupations policières n'ont guère reçu d'écho auprès du DETEC qui estimait que l'art 100, alinéa 4 de la loi fédérale sur la circulation routière suffit pour traiter ces cas particuliers. En effet, selon cette instance, et pour autant que la course soit officielle et urgente, les organes de jugement peuvent, même en cas de crime routier du type chauffard, renoncer à poursuivre les policiers concernés, sans avoir à adapter les nouvelles dispositions de Via Sicura.

Plus récemment, à la mi-avril 2013, ce sujet a également été abordé avec le Procureur général du Canton de Vaud. Ce dernier partage globalement l'avis du DETEC et se dit prêt à traiter les cas qui lui seront soumis sur cette base, de façon proportionnée et raisonnable.

Enfin, le Président de la Fédération suisse des fonctionnaires de police (FSFP) a été nanti de la problématique touchant des policiers effectuant des courses urgentes en service, qui pourraient déboucher sur des condamnations comme « chauffards », afin que la FSFP prévoie à court terme, la mise en place d'une stratégie de défense « syndicale » pour ses membres.

Discussion

**M. Jean-Luc Laurent (UDC) :** – Je n’ai rien de particulier à ajouter à cette interpellation. Je remercie la Municipalité pour ses réponses très complètes. Toutefois, en lisant ces informations, il me vient une crainte que je voudrais partager. En effet, dans sa réponse à la question 6, la Municipalité nous apprend que, selon le DETEC, l’article 100, alinéa 4, de la Loi fédérale sur la circulation routière précise que les organes de jugement peuvent renoncer à poursuivre les policiers concernés sans avoir à adapter les nouvelles dispositions de Via Sicura. Ce sujet a aussi été discuté avec le procureur général du Canton de Vaud, qui partage l’avis du DETEC et se dit prêt à traiter les cas qui lui seraient soumis de façon proportionnée et raisonnable. Quand on connaît l’énergie dépensée par M. le procureur Cottier pour poursuivre nos policiers jusqu’à ce qu’il puisse obtenir une condamnation pour des peccadilles, on est en droit d’avoir quelques inquiétudes quant à ces déclarations. La Municipalité est-elle à même de nous rassurer sur le sort réservé aux policiers lausannois qui se verraient pris dans une telle situation ?

La discussion est ouverte.

**M. Grégoire Junod, municipal, Logement et sécurité publique :** – Je suis navré de dire à monsieur l’interpellateur que je n’ai pas plus d’éléments que ceux qui figurent dans la réponse. L’explication qu’on a ici est aussi exhaustive que possible. Après, je ne suis évidemment pas en mesure de me prononcer sur la manière dont le Ministère public et les tribunaux pourraient être amenés à juger ou à interpréter telle ou telle situation.

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu l’interpellation de M. Jean-Luc Laurent : « Via Sicura : quelle implication pour les policiers lausannois ? » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l’ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

---

**Interpellation de M. Jacques Pernet : « City Management... suite... et... ?? »**

Développement photocopié

En 2007 naissait le City Management dont le but était de développer et d’animer le Commerce à Lausanne. Une taxe - modeste - était perçue auprès des commerçants afin d’alimenter un fonds en vue de créer des animations en faveur de la place commerçante de Lausanne. La Ville de Lausanne doublait le fonds en y injectant la même somme que les commerçants avaient payé par le biais de dite taxe.

La plupart des commerçants se sont acquittés de cette taxe, à l’exception d’un groupe assez conséquent qui, sous le slogan « Super City-Management, non merci ! » a refusé de la payer et a fait opposition. Ce groupe fit boule de neige et devint toujours plus grand. À tel point que la Municipalité, après quelques années de lutte, décida d’abroger le règlement et de renoncer à percevoir cette taxe.

Or, pendant les années où cette taxe était en vigueur, plusieurs activités ont été organisées, avec succès, avec l’argent versé par les commerçants respectueux des lois et des règles et qui se sont acquittés de leur dû. En revanche, les opposants n’ont rien payé et ont profité de ces activités comme les autres, chacun à une échelle qui lui est propre.

La base légale était valable et les opposants déboutés. Ils ne pouvaient donc se soustraire à dite taxe.

C'est donc suite à une consultation, en 2009, auprès des milieux concernés et politiques, que la Municipalité décida d'abroger la taxe.

**Ce qui n'annulait pas les taxes encore impayées lors de l'entrée en vigueur de l'abrogation.**

Voici mes questions :

1. Combien (nombre) de commerces ont « joué le jeu » et se sont acquittés de leur dû ?
2. Quel est le montant total (en frs) des taxes récoltées durant les années où dite taxe fut perçue ?
3. Combien (nombre) de commerces ont rejoint les opposants ?
4. Quel est le montant total (en frs) des taxes non payées par les opposants durant les années où dite taxe était en vigueur ?
5. Combien (nombre) de ces commerces cités sous chiffre 3 ont cessé leur activité ou ont fermé leurs portes ? En d'autres termes combien reste-t-il d'opposants en activité qui ont pu profiter des activités du City Management de l'époque sans contribuer financièrement ni solidairement ?
6. Quel est le montant total (en frs) que les commerces cités sous chiffre 5 doivent encore au City Management ou à la Commune ?
7. Qu'a prévu la Municipalité pour rétablir l'égalité de traitement entre ceux qui ont payé et ceux qui se sont soustraits au paiement alors que cette taxe était légalement due par tous ? Qu'a-t-elle prévu pour l'encaissement (ou autre forme) de ces montants légaux et dus ? Si oui, comment, sous quelle forme et dans quel délai ? Si non, pourquoi ?
8. Pour le cas où la Municipalité renoncerait à l'encaissement des sommes dues, a-t-elle prévu dédommager ou rembourser les 'bons élèves' qui ont contribué au City Management originel ? Si oui, comment, sous quelle forme et dans quel délai ? Si non, pourquoi ?
9. Si les réponses sont négatives, que répondra la Municipalité aux commerces « bons élèves » qui pourraient entamer une plainte collective en vue de récupérer ce qu'ils ont payé et contrebalancer l'inégalité de traitement ainsi infligée ?

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

Réponse polycopiée de la Municipalité

**Rappel**

M. Pernet posait les questions suivantes à la Municipalité.

1. Combien (nombre) de commerces ont « joué le jeu » et se sont acquittés de leur dû ?
2. Quel est le montant total (en frs) des taxes récoltées durant les années où dite taxe fut perçue ?
3. Combien (nombre) de commerces ont rejoint les opposants ?
4. Quel est le montant total (en frs) des taxes non payées par les opposants durant les années où dite taxe était en vigueur ?
5. Combien (nombre) de ces commerces cités sous chiffre 3 ont cessé leur activité ou ont fermé leurs portes ? En d'autres termes combien reste-t-il d'opposants en activité qui ont pu profiter des activités du City Management de l'époque sans contribuer financièrement ni solidairement ?
6. Quel est le montant total (en frs) que les commerces cités sous chiffre 5 doivent encore au City Management ou à la Commune ?
7. Qu'a prévu la Municipalité pour rétablir l'égalité de traitement entre ceux qui ont payé



et ceux qui se sont soustraits au paiement alors que cette taxe était légalement due par tous ? Qu'a-t-elle prévu pour l'encaissement (ou autre forme) de ces montants légaux et dus ? Si oui, comment, sous quelle forme et dans quel délai ? Si non, pourquoi ?

8. Pour le cas où la Municipalité renoncerait à l'encaissement des sommes dues, a-t-elle prévu dédommager ou rembourser les 'bons élèves' qui ont contribué au City Management originel ? Si oui, comment, sous quelle forme et dans quel délai ? Si non, pourquoi ?
9. Si les réponses sont négatives, que répondra la Municipalité aux commerces « bons élèves » qui pourraient entamer une plainte collective en vue de récupérer ce qu'ils ont payé et contrebalancer l'inégalité de traitement ainsi infligée ?

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

### **Questions 1 à 6**

Pour les questions 1 à 6 de l'interpellation, la Municipalité se réfère au tableau suivant qui précise les divers éléments financiers et d'assujettissement dans leur dernier état disponible. La différence entre montants facturés et encaissés plus ceux en réclamation est due aux changements de situation d'assujettis intervenus depuis la période d'application de la taxe. On peut estimer pour la totalité des assujettis au dispositif City Management que quelque 30 % ne sont plus actifs aujourd'hui. La Municipalité ne dispose pas pour l'heure d'indications plus précises sur ce point en ce qui concerne les opposants à la taxe.

<b>Dernier état disponible y compris taxations rétroactives sur exercices précédents</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Total</b>
Nombre d'assujettis (yc 17 parkings)	1'885	2'137	2'190	
Montants facturés (sans extournes)	762'525	1'333'695	1'392'105	3'488'325
Montants encaissés	552'789	1'011'003	1'014'986	2'578'778
Nombre de réclamations	483	502 332	556	
Montants en réclamation	186'575	775	362'690	882'040

### **Question 7**

Pour la question 7, la Municipalité relève d'emblée qu'il n'est pas question d'admettre des inégalités de traitement. Le cas contraire reviendrait à mettre en danger la sécurité du droit. Soucieuse de parvenir à une solution consensuelle du contentieux ouvert avec les opposants à la taxe dite « City Management », la Municipalité a d'abord cherché à proposer un arrangement transactionnel. A la fin septembre 2012, un courrier formulé dans les termes suivants était adressé aux opposants.

*« Si vous acceptez de retirer votre opposition et de vous acquitter des montants dus, la Municipalité s'engage à redistribuer la somme ainsi encaissée à tous les commerçants qui se sont acquittés normalement de leur taxe, ainsi qu'à vous-même.*

*Cette redistribution serait effectuée sur la base d'un montant forfaitaire, identique pour chaque commerce, et d'un montant calculé en fonction du nombre d'emplois déclarés par le commerce (pour rappel, le nombre de personnes actives pour la vente ou au service à la clientèle, en équivalent plein temps, était la base de taxation). Le montant en fonction du nombre d'emplois représenterait 50 % du total et serait calculé de manière à privilégier le petit commerce (x francs pour chaque équivalent plein temps déclaré pour les 15 premiers équivalents plein temps, les suivants n'étant pas pris en compte).*

*La proposition de la Municipalité s'appliquera pour autant qu'au moins 100'000 francs soient effectivement encaissés par cette démarche. Le cas contraire, les suites juridiques usuelles de la procédure de recours seraient engagées. »*

Pour le cas de ceux qui décideraient de maintenir leur opposition, la Municipalité indiquait qu'ils ne pourraient pas bénéficier de la redistribution proposée, l'esprit de la démarche

étant celui du partage de la somme en contentieux parmi les assujettis ayant honoré leur dû et ainsi participé à un effort pour la poursuite d'un intérêt collectif.

Au début janvier 2013, la Municipalité informait les opposants de l'issue de cette proposition.

*« A l'issue de cette consultation, il est apparu que le seuil des 100'000 francs n'a pas été atteint. La proposition de la Municipalité n'a donc pas rencontré l'aval de suffisamment d'intéressés pour être valablement mise en œuvre. Elle devient de ce fait caduque.*

*L'Association « City management non merci » a formulé une autre proposition à cette occasion. La Ville de Lausanne, la Fondation City management et l'Association « City management non merci » ont ainsi décidé d'étudier une solution alternative qui pourrait permettre le retrait des recours en contrepartie de la renonciation à la taxation 2007 limitée aux opposants acceptant l'accord proposé et de l'affectation des montants récoltés à une étude sur le commerce lausannois. Cette proposition fera l'objet de négociations entre les parties concernées au cours des prochaines semaines. Dans l'intervalle, le traitement des recours est suspendu. »*

Des échanges entre les parties concernés sont actuellement en cours pour parvenir à un accord. Dans ce cadre, la Municipalité a rappelé que :

- Les montants en réclamation sont dus ;
- Il n'est pas possible de transiger sur les montants en question mais, en revanche, leur affectation peut faire l'objet d'une négociation ;
- Si le choix de l'affectation peut faire l'objet d'une négociation, il ne peut pas y avoir dérogation au principe de l'égalité de traitement et les montants en question ne peuvent pas être affectés au bénéfice particulier des opposants ;
- Le cas des opposants qui maintiendraient leur recours sera traité selon la voie juridique usuelle dont le calendrier de l'issue dépendra de la charge de travail, significative, déjà incombant à la Commission de recours en matière d'impôt communal. Le cas échéant, ces montants seraient affectés à la Fondation City Management conformément au principe du règlement en vigueur jusqu'à fin 2009.

### **Questions 8 et 9**

Eu égard de ces éléments, les questions 8 et 9 sont sans objet tant en ce qui concerne l'éventualité d'une compensation pour les assujettis s'étant normalement acquittés de leur taxe que pour le cas d'une éventuelle procédure juridique que ces derniers pourraient envisager d'entreprendre.

### **Discussion**

**M. Jacques Pernet (PLR) :** – Tout d'abord, je tiens à remercier la Municipalité pour sa réponse, qui est exhaustive. Je voudrais rappeler que plus des trois quarts des commerçants ont joué le jeu du City Management et ont accepté une taxe solidaire en vue d'animer la ville, afin que les commerces puissent se développer harmonieusement et ainsi concurrencer les centres commerciaux hors de la ville.

Je voudrais relire les quatre points à la fin de la question N° 7 qui, à mon sens, sont essentiels :

« Des échanges entre les parties concernées sont actuellement en cours pour parvenir à un accord. Dans ce cadre, la Municipalité a rappelé que les montants en réclamation sont dus. Il n'est pas possible de transiger sur les montants en question, mais, en revanche, leur affectation peut faire l'objet d'une négociation. Si le choix de l'affectation peut faire l'objet d'une négociation, il ne peut pas y avoir dérogation au principe de l'égalité de traitement et les montants en question ne peuvent pas être affectés au bénéfice particulier des opposants. Le cas des opposants qui maintiendraient leur recours sera traité selon la

voie juridique usuelle, dont le calendrier dépendra de la charge de travail – significative déjà – incombant à la Commission de recours en matière d'impôt communal. Le cas échéant, ces montants seraient affectés à la Fondation City Management, conformément au principe du règlement en vigueur jusqu'à fin 2009. »

Ces quatre points sont essentiels et j'aimerais remercier la Municipalité de les avoir décrits. C'est pourquoi je dépose une résolution.

#### Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité mette en application les quatre déterminations qu'elle formule dans le dernier paragraphe de sa réponse à la question N° 7.

La discussion est ouverte.

**M. Daniel Brélaz, syndic** : – Il n'y a pas d'autre voie possible. La réponse date de début juillet et les négociations s'enlisent dans le xième méandre de l'Association des opposants au cours du temps. Les dernières tentatives seront faites ces prochaines semaines et, si elles n'aboutissent pas, au début de l'année prochaine, on sera bien obligé de passer à la voie du recouvrement.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

**La résolution est adoptée par 27 voix contre 23 et 18 abstentions.**

#### Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Jacques Pernet : « City Management... suite... et... ? » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation

*et adopte*

la résolution de l'interpellateur, disant :

*« Le Conseil communal souhaite que la Municipalité mette en application les quatre déterminations qu'elle formule dans le dernier paragraphe de sa réponse à la question n°7 ».*

---

#### **Interpellation de M. Nkiko Nsengimana : « Qui sont les revendeurs de drogue de rue à Lausanne ? »**

Développement photocopié

Le trafic de drogue constitue un délit qui doit être poursuivi avec toute la rigueur de la loi. La loi fédérale du 3 octobre 1951 sur les stupéfiants et les substances psychotropes, modifiée à ce jour, fournit le cadre légal et les instruments de répression. Des habitants réclament de la répression en pensant que cela suffirait pour éradiquer le trafic de drogue. Cependant si le tout-répression est un signal fort et attendu de la population, il n'est pas non plus la seule solution : car l'enfermement systématique et rapide ne résoudra rien si l'on fait fi en même temps de la finalité, du contenu et des conditions d'exécution de la peine. Et la Ville de Lausanne ne peut pas se suppléer aux carences des autres acteurs de la chaîne pénale car tout est lié.

Tout en faisant sa part répressive, il y a lieu pour la Ville d'imaginer et mener en parallèle des actions de prévention dirigées directement vers les revendeurs de drogue, lesquelles

actions préventives empêcheraient en même temps ces trafiquants de s'approprier des pans entiers de l'espace public.

Apparemment la seule présence de la police à des moments de la journée ne suffit pas pour dissuader les revendeurs. Certains lieux : place et passage Chauderon et alentours, place de la Riponne, rue de Bourg et alentours, parc de la « Brouette » sont « occupés » de façon quasi permanente par des dealers, en attente de clients en manque de dose. Leur présence importune et exaspère des honnêtes lausannois et insuffle un sentiment d'insécurité qu'il convient de dissiper de manière rapide et appropriée. A la Riponne, certains d'entre eux peuvent être agressifs. Désaffiliés, désœuvrés, ils sont la proie facile, happés par des réseaux de trafiquants de drogue qui leur proposent une occupation, avec à la clé, un revenu certain. On nous dit en effet qu'un revendeur peut gagner entre Frs 175.- et Frs 300.- par jour.

Au-delà de la répression, de la présence policière, de la réappropriation citoyenne de l'espace, il y a peut-être lieu d'explorer des pistes d'action dirigées directement vers et en faveur de ces revendeurs pour espérer à moyen terme une diminution drastique du trafic de drogue de rue. Entreprendre ces actions demande d'abord de savoir qui sont ces personnes, de s'intéresser à elles, à leurs expériences de vie et à leurs projets de vie, sans jugement. Cela demande aussi de savoir ce que la Ville peut faire pour et avec elles, compte tenu de leur situation de séjour et des compétences dont dispose notre commune ; , ou ce que la Ville peut faire faire par des associations qui les connaissent mieux et qui ont eu à servir de lien avec les autorités, notamment avec la police et les institutions d'aide aux personnes migrantes.

Dès lors la Municipalité, la Direction du logement et de la sécurité publique en particulier, peut-elle dire :

- Qui sont ces personnes ? D'où viennent-elles précisément ? Quelle est la proportion de requérants d'asile déboutés ? Par quelles filières viennent-elles depuis leur pays d'origine à Lausanne ? Quels sont leurs statuts de séjour ? Comprennent-elles le français ? Ont-elles eu l'occasion d'être informées du fonctionnement des institutions de notre pays et des us et coutumes valdo-lausannoises ?
- La Municipalité est-elle au courant si des pratiques de prostitution existent, notamment de troc de logement contre du sexe proposé à des revendeurs de drogue ?
- Que fait ou que peut faire faire la Municipalité pour sensibiliser les revendeurs des dangers liés à la consommation de drogue ?
- Le désœuvrement est sans doute une des incitations au trafic de drogue. La Municipalité peut-elle faire quelque chose pour obliger ces personnes à faire une activité non délictueuse ? En particulier, que fait ou que peut faire faire la Municipalité pour aiguiller ces revendeurs afin qu'ils soient au courant des possibilités d'insertion ou de retour offertes notamment dans le cadre de l'EVAM, du Canton ou de la société civile ?
- La Municipalité a-t-elle connaissance d'expériences de revendeurs de drogues qui s'en sont bien sortis ? Dans l'affirmative, pourrait-elle faciliter ces derniers à échanger leurs expériences avec des revendeurs encore actifs ?

- La Municipalité a-t-elle connaissance d'associations déjà existantes, avec une bonne connaissance des cultures d'origine, des milieux de la migration clandestine ainsi que du travail de médiation avec la police ? Dans l'affirmative, que pense la Municipalité de l'idée de leur confier des mandats de médiation et de dialogue avec la police, les centres pour requérants d'asile, les commerçants et autres milieux intéressés afin d'identifier avec eux les problèmes causés par le trafic de drogue sur l'espace public et de voir avec les uns et les autres quelles actions mener ?

Je remercie d'avance la Municipalité pour ses réponses.

Lausanne, le 6 octobre 2012

Réponse photocopiée de la Municipalité

### **Rappel**

L'interpellateur, M. Nkiko Nsengimana, a déposé, le 9 octobre 2012, l'intervention suivante :

*Le trafic de drogue constitue un délit qui doit être poursuivi avec toute la rigueur de la loi. La loi fédérale du 3 octobre 1951 sur les stupéfiants et les substances psychotropes, modifiée à ce jour, fournit le cadre légal et les instruments de répression. Des habitants réclament de la répression en pensant que cela suffirait pour éradiquer le trafic de drogue. Cependant si le tout-répression est un signal fort et attendu de la population, il n'est pas non plus la seule solution : car l'enfermement systématique et rapide ne résoudra rien si l'on fait fi en même temps de la finalité, du contenu et des conditions d'exécution de la peine. Et la Ville de Lausanne ne peut pas se suppléer aux carences des autres acteurs de la chaîne pénale car tout est lié.*

*Tout en faisant sa part répressive, il y a lieu pour la Ville d'imaginer et mener en parallèle des actions de prévention dirigées directement vers les revendeurs de drogue, lesquelles actions préventives empêcheraient en même temps ces trafiquants de s'approprier des pans entiers de l'espace public.*

*Apparemment la seule présence de la police à des moments de la journée ne suffit pas pour dissuader les revendeurs. Certains lieux : place et passage Chauderon et alentours, place de la Riponne, rue de Bourg et alentours, parc de la « Brouette » sont « occupés » de façon quasi permanente par des dealers, en attente de clients en manque de dose. Leur présence importune et exaspère des honnêtes lausannois et insufflé un sentiment d'insécurité qu'il convient de dissiper de manière rapide et appropriée. A la Riponne, certains d'entre eux peuvent être agressifs. Désaffiliés, désœuvrés, ils sont la proie facile, happés par des réseaux de trafiquants de drogue qui leur proposent une occupation, avec à la clé, un revenu certain. On nous dit en effet qu'un revendeur peut gagner entre Frs. 175.- et Frs 300.- par jour.*

*Au-delà de la répression, de la présence policière, de la réappropriation citoyenne de l'espace, il y a peut-être lieu d'explorer des pistes d'action dirigées directement vers et en faveur de ces revendeurs pour espérer à moyen terme une diminution drastique du trafic de drogue de rue. Entreprendre ces actions demande d'abord de savoir qui sont ces personnes, de s'intéresser à elles, à leurs expériences de vie et à leurs projets de vie, sans jugement. Cela demande aussi de savoir ce que la Ville peut faire pour et avec elles, compte tenu de leur situation de séjour et des compétences dont dispose notre commune ; ou ce que la Ville peut faire faire par des associations qui les connaissent mieux et qui ont eu à servir de lien avec les autorités, notamment avec la police et les institutions d'aide aux personnes migrantes.*

## Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

*Question 1 : Qui sont ces personnes ? D'où viennent-elles précisément ? Quelle est la proportion de requérants d'asile déboutés ? Par quelles filières viennent-elles depuis leur pays d'origine à Lausanne ? Quels sont leurs statuts de séjours ? Comprennent-elles le français ? Ont-elles eu l'occasion d'être informées du fonctionnement des institutions de notre pays et des us et coutumes valdo-lausannoises ?*

Il convient de distinguer les itinéraires suivis par les produits stupéfiants (des pays de production à ceux de vente) des trajets effectués par les trafiquants, sans oublier qu'une partie des revendeurs de drogues sont établis en Suisse. Tous deux évoluent selon les événements géopolitiques. En Suisse, les mêmes réseaux sont actifs depuis plusieurs années<sup>1</sup>. Ainsi, à Lausanne, la vente de stupéfiants est fragmentée selon les produits. Le marché de l'héroïne est principalement tenu par des trafiquants du sud-est de l'Europe, celui de la cocaïne par des trafiquants originaires d'Afrique de l'Ouest, celui du cannabis par divers groupes suisses ou étrangers, alors que les drogues de synthèses sont principalement échangées entre connaissances ou vendues par Internet, en petite quantité.

En ce qui concerne les revendeurs d'origine étrangère, le cheminement suivi est généralement une entrée en Suisse, en situation régulière, suivie du dépôt de demande d'asile sous une identité fictive<sup>2</sup>. Il n'existe pas de filières, au sens propre, mais plutôt des parcours variés. La proportion exacte de requérants d'asiles déboutés impliqués dans le trafic de drogue n'est pas connue. Les revendeurs originaires du Nigeria sont actuellement les plus actifs à Lausanne.

La réponse à apporter à la question relative à la maîtrise du français dépend des langues parlées dans les pays d'origine des trafiquants. Finalement, il n'existe pas de données relatives au niveau de connaissance des dealers quant aux coutumes locales ou au fonctionnement des institutions suisses.

*Question 2 : La Municipalité est-elle au courant si des pratiques de prostitution existent, notamment de troc de logement contre du sexe proposée à des revendeurs de drogue ?*

La police ne relève pas de comportements récurrents de ce type. La plupart des revendeurs d'origine étrangère recherchent des pied-à-terre ou des appartements auprès de compatriotes déjà installés.

*Question 3 : Que fait ou que peut faire la Municipalité pour sensibiliser les revendeurs des dangers liés à la consommation de drogue ?*

De manière générale, les revendeurs ne consomment pas de stupéfiants. Leur objectif est de gagner de l'argent. Ces derniers savent qu'ils vendent un produit illégal entraînant des dépendances et mettant en danger la santé des consommateurs. Les sommes indiquées dans le développement de l'interpellation sont cohérentes pour les revendeurs de rue.

*Question 4 : Le désœuvrement est sans doute une des incitations au trafic de drogue. La Municipalité peut-elle faire quelque chose pour obliger ces personnes à faire une activité non délictueuse ? En particulier, que fait ou que peut faire la Municipalité pour aiguiller ces revendeurs afin qu'ils soient au courant des possibilités d'insertion ou de retour offertes notamment dans le cadre de l'EVAM, du Canton ou de la société civile ?*

Le séjour des étrangers relève principalement de la responsabilité de la Confédération. Ainsi, la législation suisse interdit tout travail à certaines catégories d'immigrants, comme les requérants d'asile (permis N), dont la demande est en cours auprès des autorités

---

<sup>1</sup> Communication de la Confédération suisse en matière de produits stupéfiants du 30 mai 2013.

<sup>2</sup> Sans présentation de papiers d'identité valables.

pendant les trois premiers mois suivant le dépôt de la demande d'asile<sup>3</sup>, aux requérants dont la demande est rejetée par une décision exécutoire<sup>4</sup> ainsi qu'aux personnes admises provisoirement (permis F), bénéficiant d'une mesure de substitution à l'exécution d'un renvoi<sup>5</sup>. Par ailleurs, des programmes d'occupation sont proposés par l'établissement vaudois d'accueil des migrants (EVAM). Ils sont ouverts aux requérants au bénéfice de permis N ou F et, à certaines conditions, aux réfugiés statutaires ainsi qu'aux requérants d'asile déboutés et à l'aide d'urgence. L'occupation des personnes concernées, avec une modeste rémunération, permet de réduire le risque d'être happé par le milieu du trafic. Il n'est cependant pas possible de mesurer précisément l'impact des programmes d'occupation sur le nombre de vendeurs de stupéfiants. Dans le cadre des programmes organisés par l'EVAM, la Ville de Lausanne propose des travaux de nettoyage des forêts, du mobilier urbain et des parcs ou l'arrachage de plantes envahissantes. Plus récemment des requérants d'asile ont participé au montage de scènes pour le Festival de la Cité. Cependant, certains d'entre eux se lancent tout de même dans la vente de produits stupéfiants pour pourvoir à leurs besoins et à ceux de leur famille restée au pays. Ils confient parfois aux policiers lausannois ne pas souhaiter rester actifs, à moyen terme, dans le trafic de drogue, qui est perçu comme un moyen rapide de récolter les fonds nécessaires au lancement d'une activité commerciale dans le pays d'origine. Les facilités au retour offertes semblent largement connues par ces personnes.

*Question 5 : La Municipalité a-t-elle connaissance d'expériences de revendeurs de drogues qui s'en sont bien sortis ? Dans l'affirmative, pourrait-elle faciliter ces derniers à échanger leurs expériences avec des revendeurs encore actifs ?*

La police est en contact avec des personnes ayant contrevenu à la loi fédérale sur les stupéfiants. Elle n'a pas pour mission d'enquêter sur les personnes sorties du trafic de drogue.

L'association « Europe Development Entertainment Association » (EDEA) basée à Yverdon-les-Bains, composée en partie d'anciens vendeurs de drogue, souhaite mettre sur pied un projet visant à dissuader les requérants qui pourraient potentiellement devenir dealers à tomber dans la délinquance. Le centre EVAM de Nyon a déjà recouru à l'EDEA, qui a travaillé de manière ponctuelle et consciencieuse sans qu'il soit possible d'observer un effet concret. Un projet similaire, intitulé « stop aux dealers », a également été déposé par le Mouvement pour le Respect et la Dignité du Noir (Mouredin). Une prochaine séance du groupe de travail « Prévention des discriminations », réunissant le directeur LSP, le Corps de police, l'Observatoire de la sécurité et divers représentants d'associations actives dans la lutte contre le racisme, étudiera, avant la fin de l'année, les deux projets.

*Question 6 : La Municipalité a-t-elle connaissance d'associations déjà existantes, avec une bonne connaissance des cultures d'origine, des milieux de la migration clandestine ainsi que du travail de médiation avec la police ? Dans l'affirmative, que pense la Municipalité de l'idée de leur confier des mandats de médiation et de dialogue avec la police, les centres pour requérants d'asile, les commerçants et autres milieux intéressés afin d'identifier avec eux les problèmes causés par le trafic de drogue sur l'espace public et de voir avec les uns et les autres quelles actions mener ?*

Le Corps de police et l'Observatoire de la sécurité entretiennent des contacts avec le Centre social protestant, l'Organisation suisse d'aide aux réfugiés, le Mouvement pour le Respect et la Dignité du Noir ou encore le Collectif Vaudois de Soutien aux Sans-Papiers.

<sup>3</sup> Le requérant peut ensuite obtenir une autorisation de travail auprès du Service cantonal de l'emploi, si la situation économique et l'emploi le permettent, si les conditions de rémunération et de travail sont remplies et si l'ordre des priorités est respecté.

<sup>4</sup> Dans ce cas de figure, l'autorisation d'exercer une activité lucrative s'éteint à l'expiration du délai fixé au requérant pour quitter le pays, même s'il a fait usage d'une voie de droit extraordinaire ou d'un moyen de recours et que l'exécution du renvoi est suspendue.

<sup>5</sup> Lorsqu'un renvoi ne peut pas être réalisé, soit parce qu'il est impossible, illicite ou pas raisonnablement exigible, le Service cantonal de l'emploi peut accorder une autorisation d'exercer une activité lucrative, indépendamment de la situation sur le marché du travail et sans examen de la priorité des travailleurs.

Quand une médiation s'avère pertinente, elle est mise en place. Il faut cependant distinguer le temps de la prévention de celui de l'enquête pénale. Les problèmes découlant du trafic de drogue dans l'espace public étant connus, les actions policières nécessaires sont déjà en place. Par ailleurs, le 1<sup>er</sup> juillet 2013, l'opération Strada 2013 a été lancée afin de renforcer l'efficacité de la chaîne pénale notamment en cas de flagrants délits de vente de stupéfiants. En sus, comme indiqué à la réponse à la question n°5, diverses collaborations sont étudiées.

#### Discussion

**M. Nkiko Nsengimana (Les Verts) :** – Je voudrais remercier la Municipalité pour sa réponse exhaustive et j'aimerais revenir sur deux points, aux questions 2 et 5.

A la question 2, la Municipalité répond qu'elle ne connaît pas de comportement récurrent de ce type. J'aimerais suggérer qu'il faudrait peut-être investiguer davantage. Certes, ces revendeurs cherchent des endroits de fortune pour se protéger du froid la nuit dans des immeubles non fermés, d'où ils sortent tôt, dès le premier bruit dans l'immeuble. Mais je vous assure, il y a des situations de violence, et pour un toit la nuit ou des vêtements pour bien paraître, il y a bel et bien troc de toit de nuit contre lit de nuit.

Concernant la question 5, je remercie la Municipalité pour sa réponse, parce que, ces derniers temps, il m'avait semblé que la police, en particulier la division migrants, n'organisait plus de rencontre régulière avec certaines associations de migrants qu'elle avait l'habitude de réunir. Apparemment c'était une fausse impression de ma part. J'apprécie donc particulièrement cette réponse où la Municipalité dit être en contact avec des associations avec une bonne connaissance des cultures d'origine et des milieux de la migration clandestine, et que ces dernières ont déjà déposé des projets visant à aider des dealers à sortir de la délinquance. Je pense que c'est une des voies pour combattre le deal. Je me réjouis donc de voir bientôt la Municipalité donner une suite favorable à ces projets. Je ne dépose donc pas de résolution.

La discussion est ouverte.

**M. David Payot (La Gauche) :** – Je commence par remercier la démarche de l'interpellateur, qui me paraît chercher visiblement à comprendre le phénomène du deal en Ville de Lausanne et à essayer de dépasser une logique purement de répression, dont les limites sont avérées.

Plus particulièrement, et sur un point de détail, j'ai été intéressé à la question 4, soit l'évocation des programmes d'occupation proposés par la Ville de Lausanne à des requérants d'asile déboutés ou d'autres personnes qui sont dans les procédures de l'asile. Ces programmes d'occupation font régulièrement débat, en tout cas parmi les défenseurs des migrants, parce que s'ils permettent d'offrir une occupation aux personnes, et peut-être une certaine intégration sociale, on peut aussi leur reprocher d'être une activité rémunérée de manière minimale, avec peu de clarté concernant les tâches exécutées. Je pense plus spécifiquement au montage du Festival de la Cité. Comment se fait-il que ce travail ait été fait par des personnes quasiment non rémunérées ?

La question de l'apport d'intégration de ces programmes avait aussi été critiquée. Par exemple, dans un programme qui n'est peut-être par forcément de la responsabilité de la Ville, celui concernant le ramassage des journaux abandonnés dans les bus, il semble que le contact des requérants d'asile ou des personnes du domaine de l'asile concernées avec la population était assez minime. Quels sont donc les soins apportés pour offrir une rémunération digne ? Quelles sont les limites légales que la Ville ne peut pas dépasser parce que ces personnes n'ont pas le droit d'avoir une activité lucrative ? Et quels sont les critères adoptés pour ne pas, d'une part, brader du travail communal et, d'autre part, offrir des possibilités d'intégration et de contact avec la population aux personnes qui l'exercent ?



**M. Grégoire Junod, municipal, Logement et sécurité publique** : – C'est effectivement une question importante que vous soulevez. Ces programmes d'occupation de l'EVAM sont régis par les dispositions légales fédérales et cantonales ; il revient aujourd'hui au Département de l'économie et du sport, qui en a la compétence par directive, de fixer le montant des rémunérations autorisées dans le cadre de ces programmes, qui est, sauf erreur, de 300 francs par mois. Si vous mettez cela en comparaison avec ce que rapporte une activité de deal, vous voyez le problème ; l'interpellateur a évoqué quelques chiffres dans le développement de son interpellation qui nous paraissent assez réalistes. Mais il faut savoir que ces montants sont de la compétence du département en charge du Service de la population et de la responsabilité politique de l'EVAM.

La discussion est close.

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

- vu l'interpellation de M. Nkiko Nsengimana : « Qui sont les revendeurs de drogue de rue à Lausanne ? » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,  
*prend acte*  
de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

---

#### **Interpellation de M. David Payot : « Amender les sans-domicile, à quel prix ? »**

Développement polycopié

Le débat public a été largement consacré, ces derniers mois et années, aux personnes sans domicile fixe venues temporairement d'Europe de l'Est, majoritairement de nationalité roumaine et se considérant généralement comme Rroms. La récente réglementation de la mendicité a été la réaction la plus débattue face à ce phénomène. Avec moins d'échos médiatiques, il semble que la police a également changé ses pratiques sur un autre plan. En effet, les Rroms et des personnes qui les côtoient évoquent de fréquentes amendes sanctionnant les personnes qui dorment dans leur voiture ou à la belle étoile.

Cette pratique se fonde probablement sur la phrase finale de l'article 36 du Règlement général de la Police de la Commune de Lausanne : « Il est interdit de camper sur la voie publique et ses abords ainsi que dans les forêts ». Selon les témoignages, les infractions sont l'occasion d'amendes de la police communale, qui réveille parfois les personnes plusieurs fois dans la même nuit.

Sans logement en Suisse, les personnes amendées manquent d'alternatives : les lieux d'accueil d'urgence sont chroniquement surchargés. Les amendes ne paraissent pas dépendre directement du dérangement causé au voisinage ou des plaintes de celui-ci, et concernent aussi des lieux où les personnes sont assez discrètes. Faute d'alternative, ces personnes continuent donc à dormir sur la voie publique, ce qui amène à de nouvelles amendes majorées pour récidive. Faute de ressources suffisantes, les personnes ne paient souvent pas ces amendes, qui suivent donc une procédure relativement longue et complexe.

Le sens de cette pratique policière interroge à plusieurs égards. Premièrement, il n'est pas possible d'espérer que les personnes amendées trouvent toutes un lieu d'hébergement légal à Lausanne ou dans ses environs, vu la saturation des places d'accueil d'urgence. Deuxièmement, les amendes n'ont apparemment pas non plus dissuadé les personnes de venir en Suisse dans l'espoir d'y trouver des revenus pour compléter leurs ressources insuffisantes.

Troisièmement, cette procédure paraît coûteuse en temps et frais de procédure. Dans le contexte de l'interdiction de la mendicité à Genève, l'émission RTS « Mise au point » du 15 mai 2011 a mis en évidence l'inefficacité des amendes et le coût de la procédure pour les collectivités publiques. En réponse à une interpellation de la députée Anne Mahrer (26.05.2011, IUE 1208-A), le Conseil d'Etat Genevois a conclu à un coût de l'821'600 francs pour les amendes prononcées entre le 01.01.2007 et le 07.06.2011. »

En conséquence, nous prions la Municipalité de répondre aux questions suivantes:

1. *Quelle est l'évolution du nombre d'amendes infligées à des personnes dormant sur la voie publique au cours de ces dernières années ?*
2. *Quel est usuellement le montant d'une telle amende, dans le cas d'une première contravention ou dans le cas d'une récidive ?*
3. *La police a-t-elle saisi de l'argent sur des personnes amendées, si oui dans quel contexte et avec quels résultats ?*
4. *La Municipalité a-t-elle incité les forces de police, d'une manière ou d'une autre, à accroître les mises à l'amende de personnes dormant sur la voie publique au cours des dernières années ?*
5. *Quel est le coût de ces procédures pour la Commune de Lausanne (ressources de personnel et infrastructures, émoluments de tiers, frais postaux, etc.) ou pour d'autres collectivités publiques ?*
6. *Quels sont les revenus consécutifs à ces amendes ?*
7. *Est-ce que des possibilités d'hébergement alternatives sont proposées aux personnes amendées sans domicile ?*
8. *La Municipalité dispose-t-elle d'indices la laissant penser que ces amendes ont modifié le comportement des personnes amendées ?*

Réponse polycopiée de la Municipalité

### **Rappel**

L'interpellateur, M. David Payot a déposé, le 14 mai 2013, l'intervention suivante :

*Le débat public a été largement consacré, ces derniers mois et années, aux personnes sans domicile fixe venues temporairement d'Europe de l'Est, majoritairement de nationalité roumaine et se considérant généralement comme Rroms. La récente réglementation de la mendicité a été la réaction la plus débattue face à ce phénomène. Avec moins d'échos médiatiques, il semble que la police a également changé ses pratiques sur un autre plan. En effet, les Rroms et des personnes qui les côtoient évoquent de fréquentes amendes sanctionnant les personnes qui dorment dans leur voiture ou à la belle étoile.*

*Cette pratique se fonde probablement sur la phrase finale de l'article 36 du Règlement général de la Police de la Commune de Lausanne : « Il est interdit de camper sur la voie publique et ses abords ainsi que dans les forêts ». Selon les témoignages, les infractions sont l'occasion d'amendes de la police communale, qui réveille parfois les personnes plusieurs fois dans la même nuit.*

*Sans logement en Suisse, les personnes amendées manquent d'alternatives : les lieux d'accueil d'urgence sont chroniquement surchargés. Les amendes ne paraissent pas dépendre directement du dérangement causé au voisinage ou des plaintes de celui-ci, et concernent aussi des lieux où les personnes sont assez discrètes. Faute d'alternative, ces personnes continuent donc à dormir sur la voie publique, ce qui amène à de nouvelles amendes majorées pour récidive. Faute de ressources suffisantes, les personnes ne paient souvent pas ces amendes, qui suivent donc une procédure relativement longue et complexe.*

*Le sens de cette pratique policière interroge à plusieurs égards. Premièrement, il n'est pas possible d'espérer que les personnes amendées trouvent toutes un lieu d'hébergement légal à Lausanne ou dans ses environs, vu la saturation des places d'accueil d'urgence. Deuxièmement, les amendes n'ont apparemment pas non plus dissuadé les personnes de venir en Suisse dans l'espoir d'y trouver des revenus pour compléter leurs ressources insuffisantes.*

*Troisièmement, cette procédure paraît coûteuse en temps et frais de procédure. Dans le contexte de l'interdiction de la mendicité à Genève, l'émission RTS « Mise au point » du 15 mai 2011 a mis en évidence l'inefficacité des amendes et le coût de la procédure pour les collectivités publiques. En réponse à une interpellation de la députée Anne Mahrer (26.05.2011, IUE 1208-A), le Conseil d'Etat Genevois a conclu à un coût de 1'821'600 francs pour les amendes prononcées entre le 01.01.2007 et le 07.06.2011.*

Suivaient les huit questions traitées ci-dessous.

### **Préambule**

La Suisse, en comparaison avec les actuelles difficultés économiques des pays européens, est attrayante pour divers profils de migrants. Ces derniers, s'ils trouvent des sources de revenus, peinent à se loger. Les plus précarisés de ceux tentant leur chance ici sont les mendiants roumains, qui s'installent dans des voitures ou des camps de fortune.

### **Réponses aux questions posées**

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

*Question 1 : Quelle est l'évolution du nombre d'amendes infligées à des personnes dormant sur la voie publique au cours de ces dernières années ?*

En 2011, la police a dû intervenir à l'endroit de 348 personnes dénoncées à l'article 36 RGP. En 2012, 205 personnes étaient en infraction en campant sur le domaine public. Pour l'année 2013, 159 cas étaient répertoriés à fin mai.

*Question 2 : Quel est usuellement le montant d'une telle amende, dans le cas d'une première contravention ou dans le cas d'une récidive ?*

Le montant, pour une première infraction, s'élève à 120 francs, frais de procédure inclus. Il est revu à la hausse, par la Commission de police, en cas de récidives.

*Question 3 : La police a-t-elle saisi de l'argent sur des personnes amendées, si oui dans quel contexte et avec quels résultats ?*

De manière générale, la police favorise le dialogue et évite autant que possible les dénonciations et les saisies pour autant que les personnes incriminées se montrent coopérantes. En ce qui concerne les mendiants présents en ville, un médiateur, parlant roumain, a été nommé afin notamment d'informer des règles s'appliquant à Lausanne. Dans le cas de figure où des sommes sont dues à l'une ou l'autre des collectivités suisses, de l'argent peut légalement être saisi en laissant un viatique minimal de 100 francs. Cette possibilité légale étant rarement utilisée à Lausanne, il n'est pas possible de répondre plus précisément à la question posée.

*Question 4 : La Municipalité a-t-elle incité les forces de police, d'une manière ou d'une autre, à accroître les mises à l'amende de personnes dormant sur la voie publique au cours des dernières années ?*

Comme elle a souvent eu l'occasion de le rappeler, la Municipalité ne tolère pas l'installation de campements sauvages sur le territoire communal. Cela étant, dormir sur la voie publique, dans le sens de s'assoupir ou de « tomber de sommeil », est autorisé depuis 2003, alors que camper sur le domaine public reste interdit. La distinction se fait par la durée de l'installation et la présence d'objets (matelas, réchaud, détritrus, etc.). Depuis 2003, la Municipalité n'a pas modifié sa politique en matière d'ordre public et d'usage

commun du domaine public. Quant à la police, elle applique la réglementation existante et intervient lorsque des situations lui sont signalées. Elles font souvent l'objet de plaintes de la part de la population.

*Question 5 : Quel est le coût de ces procédures pour la Commune de Lausanne (ressources de personnel et infrastructures, émoluments de tiers, frais postaux, etc.) ou pour d'autres collectivités publiques ?*

Pour la Commission de police, le coût est difficilement estimable, mais peu significatif. Il correspond à une fraction de % d'un ETP, par an. Le Corps de police, quant à lui, effectue les contrôles dans le cadre normal de son activité. Il s'agit donc d'une des missions ordinaires dévolues aux policiers. La phase administrative se limite à la rédaction d'une dénonciation, opération qui ne demande que peu de temps. L'auteur d'une contravention, confirmée par un prononcé de la Commission de police, non envoyée par poste, en raison de l'absence d'adresse en Suisse, fait l'objet d'un avis interne et les policiers notifient ces sentences aux personnes concernées lorsqu'ils les rencontrent sur le terrain. En ce qui concerne le parallèle fait par l'interpellateur avec la situation genevoise, il n'a pas lieu d'être étant donné que les très nombreuses amendes prononcées à Genève concernaient l'interdiction de mendier, non le fait de camper sur le domaine public, et qu'en conformité avec le code fédéral de procédure pénale et la loi vaudoise sur les contraventions, il n'est pas notifié de sentence à l'étranger en cas de défaut d'adresse.

*Question 6 : Quels sont les revenus consécutifs à ces amendes ?*

Le montant total des amendes prononcées et encaissées sur 30 mois (de 2011 à 2013) se monte à moins de 5'000 francs.

*Question 7 : Est-ce que des possibilités d'hébergement alternatives sont proposées aux personnes amendées sans domicile ?*

La police oriente les personnes concernées vers les structures d'hébergement existantes dans la mesure de leur disponibilité. La demande reste cependant supérieure à l'offre et il n'est pas possible aujourd'hui de satisfaire l'entier de la demande de personnes de passage à Lausanne.

*Question 8 : La Municipalité dispose-t-elle d'indices la laissant penser que ces amendes ont modifié le comportement des personnes amendées ?*

Plus que les amendes elles-mêmes, qui ne sont pas un objectif en soi, ce sont les interventions préventives, dissuasives ou répressives du Corps de police qui limitent les installations de fortune. Depuis l'entrée en vigueur de l'article 87 bis du règlement général de police, à fin mai 2013, le nombre de mendiants présents à Lausanne a diminué même s'il est encore trop tôt pour établir un bilan des nouvelles dispositions réglementaires. Cette baisse a commencé dès la transmission par la Municipalité au Conseil communal du projet de dispositions visant à restreindre la mendicité en ville, notamment en limitant les endroits où elle peut s'exercer. Ainsi, depuis une année environ, la problématique des installations provisoires est en recul aussi bien en ce qui concerne le nombre d'installations, leur ampleur que les plaintes des riverains.

#### Discussion

**M. David Payot (La Gauche) :** – Cette interpellation concerne les amendes données aux personnes qui dorment la nuit dans les rues de Lausanne ; elles sont amendées pour camping sauvage. Nous aimerions savoir si nous nous trouvons dans la même situation urbaine que Genève, qui avait des coûts administratifs extrêmement importants pour amender les personnes qui mendient. Nous avons la satisfaction de voir que la situation est moins importante au niveau lausannois, puisqu'il ne s'agit pas du même type de procédure. Donc, les frais encourus pour ne pas obtenir de paiement des amendes, faute de moyens de ces personnes, sont moins importants.

Nous avons aussi obtenu des informations intéressantes sur ce qui est considéré comme du camping sauvage. A titre personnel, je trouve que les critères utilisés, où à peu près toute personne qui ne tombe pas simplement d'épuisement sur le sol est considérée comme un campeur sauvage, sont extrêmement restrictifs et tiennent peu compte des nécessités des personnes qui se trouvent dans la rue.

Nous avons une information rassurante sur le montant qui doit être laissé comme viatique aux personnes qui ont des amendes et qui sont trouvées dans la rue avec quelques dizaines de francs en poche, et sur la question de savoir s'ils peuvent être saisis. Personnellement, je trouve que cette réponse est rassurante.

J'ai encore une question. Peut-être que le municipal pourra le préciser : un certain nombre de personnes qui se font amender et qui ne paient pas les amendes sont, sauf erreur, interpellés au passage de la frontière, voire retenus en prison en raison du non-paiement des amendes, ce qui fait que les personnes qui sont amendées pour avoir dormi en Ville de Lausanne dans la rue se trouvent, dans ce cas-là, potentiellement incarcérées et on leur paie un toit qu'elles n'ont pas choisi dans une prison suisse ; est-ce que ce genre de cas arrive, ce qui serait légèrement paradoxal et absurde ? Je remercie la Municipalité de bien vouloir répondre à cette question, que j'avais malheureusement oubliée dans mon interpellation. Je m'en excuse.

La discussion est ouverte.

**M. Grégoire Junod, municipal, Logement et sécurité publique** : – Je suis navré, je n'ai pas cette information ; je ne suis donc pas en mesure de vous répondre. Je vous répondrai ultérieurement, mais je ne sais pas comment les choses se passent en la matière.

**M. Hadrien Buclin (La Gauche)** : – J'ai également une question complémentaire. La réponse de la question 4 ne mentionne pas les personnes qui dorment dans leur voiture. Qu'en est-il de la politique appliquée quand des personnes dorment dans leur voiture ?

**M. Grégoire Junod, municipal, Logement et sécurité publique** : – On a déjà eu ce débat il y a quelques semaines au Conseil communal, à l'occasion d'une interpellation urgente déposée sur à peu près le même sujet. La limite est effectivement relativement ténue, mais la règle et les dispositions réglementaires ici mentionnées sont aussi valables en cas de véhicule. C'est quand il y a des installations de campements, des installations permanentes que la police intervient ; ce n'est évidemment pas le cas lorsque quelqu'un dort simplement une ou deux nuits dans son véhicule.

**M. David Payot (La Gauche)** : – Selon l'analyse du groupe La Gauche, si je ne m'avance pas trop, le Gouvernement français a été stigmatisé sous l'ancienne présidence et l'actuelle pour le démantèlement d'un certain nombre de campements roms. La situation suisse, visiblement, est d'empêcher plutôt les embryons de tout campement. A mon avis, cette politique n'est pas beaucoup plus humaine et je continue à la désapprouver. Néanmoins, nous n'avons pas déposé de résolution, étant donné le débat qui a déjà eu lieu sur l'interpellation urgente de M<sup>me</sup> Knecht.

**M. Mathieu Blanc (PLR)** : – Rassurez-vous, je ne vais pas allonger le débat. L'intervention de notre collègue Payot me fait réagir, puisque – et je ne crois pas trop m'engager en disant que le groupe PLR sera d'accord avec moi –, au contraire, nous sommes d'accord avec la position de la Municipalité, estimant qu'elle doit continuer dans une ligne de fermeté aussi par humanité. Il n'est absolument pas tolérable d'accepter que des campements sauvages, de quelque nature qu'ils soient, se développent à Lausanne. De notre point de vue, il est beaucoup plus digne d'éviter dès le début ce type de campement et d'avoir une politique extrêmement ferme à ce sujet. On pourrait avoir aussi, à l'avenir, une politique un peu différente pour ce qui est des squats qui, à notre sens, constituent aussi une forme de campement sauvage, qui n'est pas forcément tolérable ; je sais que la politique à ce sujet est un peu différente.

La discussion est close.

**Le Conseil communal de Lausanne**

- vu l'interpellation de M. David Payot : « Amender les sans-domicile, à quel prix ? » ;
- vu la réponse municipale ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

*prend acte*

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

La séance est levée à 22 h 30.

Abonnements :

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