

Bulletin du Conseil communal

N°3



Lausanne

Séance du 8 octobre 2013 – Deuxième partie



Bulletin du Conseil communal de Lausanne

Séance du 8 octobre 2013

3^e séance publique à l'Hôtel de Ville, le 8 octobre 2013, à 18 h et à 20 h 30Sous la présidence de M^{me} Natacha Litzistorf Spina, présidente**Sommaire**

Deuxième partie	329
Interpellation de M^{me} Anna Zürcher : « Points de récolte PET à Lausanne : avis de recherche ! »	
Développement photocopié.....	329
Réponse photocopiée de la Municipalité	330
Discussion	332
Interpellation de M. Pierre Oberson : « Gestion lacunaire des cabanons de Vidy – L'heure des comptes a sonné »	
Développement photocopié.....	332
Réponse photocopiée de la Municipalité	332
Discussion	333
Interpellation de M. Pierre Oberson : « Reconstruction du nouveau Parlement cantonal, qui de la Ville a été consulté ? »	
Développement photocopié.....	334
Réponse photocopiée de la Municipalité	334
Discussion	335
Interpellation de M. Jean-Luc Laurent : « L'automobiliste : une vache à lait ou un simple pigeon ? »	
Développement photocopié.....	336
Réponse photocopiée de la Municipalité	337
Discussion	340
Interpellation de M. Claude Alain Voiblet : « La CPCL n'est pas la vache à lait d'organismes affiliés ou de certains rentiers privilégiés ! »	
Développement photocopié.....	340
Réponse photocopiée de la Municipalité	341
Discussion	343
Interpellation de M. Jean-François Cachin : « Où en est le nouveau règlement communal pour le SDIS ? »	
Développement photocopié.....	344
Réponse photocopiée de la Municipalité	344
Discussion	346

Interpellation urgente de M. Matthieu Carrel : « “1 :12” Quelles conséquences pour les finances et l’attractivité lausannoises ? »

Développement photocopié.....	347
Discussion	348
Réponse de la Municipalité.....	348

Interpellation de M. Pierre Oberson : « Mobilité douce, tout peut-il être fait au détriment de la sécurité des piétons ? »

Développement photocopié.....	353
Réponse photocopiée de la Municipalité	354
Discussion	356

Deuxième partie

Membres absents excusés : M^{mcs} et MM. Christelle Allaz, Caroline Alvarez Henry, Christiane Blanc, Mathieu Blanc, Laurianne Bovet, Maurice Calame, Georges-André Clerc, Xavier de Haller, Pierre-Antoine Hildbrand, André Mach, Manuela Marti, Isabelle Mayor, Gilles Meystre, Jacques Pernet, Charles-Denis Perrin, Solange Peters, Yvan Salzman, Magali Zuercher.

Membres absents non excusés : MM. Jean-Pascal Gendre, Giampiero Trezzini.

Membres présents	79
Membres absents excusés	18
Membres absents non excusés	2
Effectif actuel	99

A 20 h 30, à l'Hôtel de Ville.

Interpellation de M^{me} Anna Zürcher : « Points de récolte PET à Lausanne : avis de recherche ! »

Développement polycopié

Avec l'introduction de la taxe aux sacs, les Lausannoises et Lausannois ont pris les bons réflexes depuis janvier dernier. Certes, il a fallu quelques semaines pour que de nouvelles habitudes soient acquises et, nous ne pouvons que saluer l'esprit « fair-play » de nos concitoyennes et concitoyens.

A ce jour les déchèteries fixes sont fortement sollicitées et, bien que l'on ne puisse pas à l'heure actuelle tirer déjà un bilan global des coûts et des économies réalisées par les nouveaux usages en termes de tris, les présages semblent positifs.

Ainsi, il est paradoxal de constater que dans le même temps des points de récoltes de PET fixes mais aussi ceux placés dans des zones de passage ont été progressivement supprimés depuis décembre dernier. Dès lors, il ne reste plus que les points de récolte auprès des commerces pour le dépôt du PET et/ou les déchèteries fixes qui n'ont pas forcément des horaires « étendus ».

Or, tout en sachant que certaines communes, telle qu'Yverdon par exemple, ayant introduit tout comme Lausanne, la taxe aux sacs, offrent encore la possibilité aux citoyens de pouvoir amener le PET en dehors des points de récolte « officiels » susmentionnés, nous posons les questions suivantes à la Municipalité :

1. Pourquoi la Municipalité au moment même où elle a impulsé une forte incitation « au tri des déchets » par le biais de mesures concrètes telles que la taxe aux sacs, a décidé de procéder à la suppression des points de récolte de PET ?
2. Quel était le coût réel de cette récolte de PET et son cheminement vers les filières adéquates, jusqu'à la suppression des dits points ?
3. Quelles sont les mesures que la Municipalité souhaite et peut prendre afin de réintroduire la mise à disposition de points de récoltes de PET ?
4. Dans un article du 23 janvier dernier consacré au sujet qui nous occupe, *Le Temps* fait état d'un « dialogue de sourds » entre Pet Recycling et la Municipalité. Quelle est la teneur de ce dialogue ?

Nous remercions d'ores et déjà la Municipalité de ses réponses.

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel de l'interpellation

Madame Anna Zürcher a déposé son interpellation à la séance du Conseil communal du mardi 12 mars 2013. Cette interpellation porte sur la suppression des points de collecte communaux du PET ; nous vous en rappelons le texte :

« Avec l'introduction de la taxe aux sacs, les Lausannoises et Lausannois ont pris les bons réflexes depuis janvier dernier. Certes, il a fallu quelques semaines pour que de nouvelles habitudes soient acquises et, nous ne pouvons que saluer l'esprit « fair-play » de nos concitoyennes et concitoyens.

A ce jour les déchèteries fixes sont fortement sollicitées et, bien que l'on ne puisse pas à l'heure actuelle tirer déjà un bilan global des coûts et des économies réalisées par les nouveaux usages en termes de tris, les présages semblent positifs.

Ainsi, il est paradoxal de constater que dans le même temps des points de récoltes de PET fixes mais aussi ceux placés dans des zones de passage ont été progressivement supprimés depuis décembre dernier. Dès lors, il ne reste plus que les points de récolte auprès des commerces pour le dépôt du PET et/ou les déchèteries fixes qui n'ont pas forcément des horaires « étendus ».

Or, tout en sachant que certaines communes, telle qu'Yverdon par exemple, ayant introduit tout comme Lausanne, la taxe aux sacs, offrent encore la possibilité aux citoyens de pouvoir amener le PET en dehors des points de récolte « officiels » susmentionnés, nous posons les questions suivantes à la Municipalité :

1. Pourquoi la Municipalité au moment même où elle a impulsé une forte incitation « au tri des déchets » par le biais de mesures concrètes telles que la taxe aux sacs, a décidé de procéder à la suppression des points de récolte de PET ?
2. Quel était le coût réel de cette récolte de PET et son cheminement vers les filières adéquates, jusqu'à la suppression des dits points ?
3. Quelles sont les mesures que la Municipalité souhaite et peut prendre afin de réintroduire la mise à disposition de points de récoltes de PET ?
4. Dans un article du 23 janvier dernier consacré au sujet qui nous occupe, *Le Temps* fait état d'un « dialogue de sourds » entre Pet Recycling et la Municipalité. Quelle est la teneur de ce dialogue ?

Réponse de la Municipalité

Préambule

Il convient de rappeler que la législation fédérale (Ordonnance sur les emballages pour boissons, OEB) fait obligation aux commerçants, et non aux communes, de collecter le PET. L'association faîtière PET Recycling Suisse (PRS) communique à ce sujet depuis des années et l'a fait encore récemment par le biais de sa campagne du mois d'octobre 2012, incitant le grand public à rapporter dans les magasins les emballages pour boissons en PET vides (*des informations détaillées se trouvent sur le site www.petrecycling.ch*)

Le prix d'achat des boissons conditionnées dans des bouteilles en PET contient une contribution anticipée de recyclage de 1,8 centime. Ce montant sert à financer la récupération des bouteilles en PET par les commerçants et leur réintégration dans le circuit des matières de valeur. Seuls les commerçants touchent une rétrocession sur la collecte et les communes qui ont une relation commerciale avec PET Recycling ne sont que partiellement dédommagées de leur charge.

Enfin, il est intéressant de signaler que le résultat d'une enquête, effectuée au niveau fédéral en février 2013 et faisant suite à une initiative parlementaire déposée par le conseiller national Alois Gmür qui demande l'introduction d'une consigne sur les

emballages pour boisson, met en avant le fait qu'un système de consigne, notamment sur les bouteilles pour boissons en PET, entraînerait non seulement la disparition d'une importante partie des points de collecte du PET, mais aussi des coûts supérieurs (*communiqué de presse de PRS du 20 mars 2013, disponible sur le site www.petrecycling.ch*).

Réponses aux questions de Mme Anna Zürcher

1. *Pourquoi la Municipalité au moment même où elle a impulsé une forte incitation « au tri des déchets » par le biais de mesures concrètes telles que la taxe aux sacs, a décidé de procéder à la suppression des points de récolte de PET ?*

L'application du principe de causalité, en particulier celui corollaire de couverture des coûts, en lien avec le système mis en place au niveau fédéral pour la collecte du PET (*voir Préambule*), dicte cette solution afin d'éviter que les contribuables ne paient deux fois cette collecte.

2. *Quel était le coût réel de cette récolte de PET et son cheminement vers les filières adéquates, jusqu'à la suppression des dits points ?*

Le coût de collecte du PET pour la commune de Lausanne s'élevait à près de Fr. 1'200.00/tonne. Pour un tonnage récolté sur le territoire communal en 2012 de près de 127 tonnes de PET, cela représente un coût total pour l'année 2012 de Fr. 152'400.00.

Il convient toutefois de souligner que le coût de collecte par tonne serait plus élevé si des conteneurs à PET étaient introduits dans les postes fixes, principalement en raison du tri supplémentaire à effectuer en aval (*voir réponse à la question suivante*).

Dans ce cas, les quantités de PET collectées seraient également plus élevées et il s'agirait alors d'un montant total compris entre Fr. 300'000.00 et Fr. 400'000.00 qui serait nécessaire pour couvrir les frais de collecte du PET et qui devrait être prélevé par le biais des taxes.

3. *Quelles sont les mesures que la Municipalité souhaite et peut prendre afin de réintroduire la mise à disposition de points de récoltes de PET ?*

Il existe actuellement autant de points de récolte du PET qu'il y a de commerces qui en vendent sur le territoire communal.

Ces magasins sont accessibles cinq à six jours sur sept et il est facile et pratique pour le consommateur de ramener ses emballages de boissons vides lorsqu'il va faire ses courses.

En ce qui concerne la récolte de ces déchets par la commune, seuls les points de collecte surveillés (soit les déchèteries fixes et mobiles de Lausanne) sont et seront maintenus afin de pouvoir garantir la qualité du PET récolté et, ainsi, sa revalorisation optimale et à moindres coûts. En effet, les points de collecte non surveillés posent un sérieux problème en raison de la proportion élevée de matières tierces qui sont déposées dans ce genre de points de collecte. PRS les déconseille d'ailleurs fortement, car la revalorisation du PET ainsi récolté exige au préalable un tri fastidieux qui fait exploser les coûts.

4. *Dans un article du 23 janvier dernier consacré au sujet qui nous occupe, Le Temps fait état d'un « dialogue de sourds » entre Pet Recycling et la Municipalité. Quelle est la teneur de ce dialogue ?*

La Ville de Lausanne avait approché PRS dans l'optique de trouver une solution financièrement viable et conforme au principe de causalité pour maintenir les points de collecte du PET (hors déchèteries). PRS n'était pas entrée en matière, soulignant le fait qu'en organisant une collecte du PET, les communes se substituaient aux commerces, et qu'elle ne soutenait pas cette manière de procéder.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Madame l'interpellatrice.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 4 avril 2013.

Discussion

M^{me} Anna Zürcher (Soc.) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse, dont j'ai pris connaissance avec grande attention. Pour l'heure, je ne vais pas déposer de résolution, mais cette réponse a quand même inspiré ou impulsé d'autres idées. Il est donc fort probable que je revienne relativement vite avec d'autres propositions sur cette thématique.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M^{me} Anna Zürcher : « Points de récolte PET à Lausanne : avis de recherche ! » ;
- 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. Pierre Oberson : « Gestion lacunaire des cabanons de Vidy – L'heure des comptes a sonné »

Développement polycopié

Après une interpellation au Conseil communal, un courrier auprès du SDT et une interpellation au Grand Conseil, la saga a pris fin par l'arrêt des travaux et la remise en état du terrain en zone agricole à Rovéréaz. Les rigueurs de cet hiver n'ont pas empêché la remise en l'état de ce site de destiné aux Roms occupant les jardins de Vidy. Au seuil de l'été, le contribuable est en droit de savoir quels ont été les coûts de cette douloureuse opération. Les différents services sont sans doute en possession de cette douloureuse facture pour les travaux effectués.

Mes questions à la Municipalité sont les suivantes :

1. Quel a été le coût :
 - des opérations sur la terre végétale et le tout-venant ainsi que de la remise en herbe du site ?
 - de la pose et de la dépose de barrières fermant le site ?
 - de la pose et de la dépose des installations sanitaires, de l'eau courante et de l'électricité ?
 - de la dédite des modules portakabin ?
2. Quel service était responsable de la gestion de ce dossier et sur quels comptes ces travaux seront-ils imputés ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

Après une interpellation au Conseil communal, un courrier auprès du SDT et une interpellation au Grand Conseil, la saga a pris fin par arrêt des travaux et la remise en état du terrain en zone agricole à Rovéréaz. Les rigueurs de cet hiver n'ont pas empêché la remise en l'état de ce site de destiné aux Roms occupant les jardins de Vidy. Au seuil de

l'été, le contribuable est en droit de savoir quels ont été les coûts de cette mauvaise opération. Les différents services sont sans doute en possession de cette douloureuse facture pour les travaux effectués.

L'interpellateur pose deux questions reprises ci-après.

Préambule

Afin de solutionner le problème de l'occupation illégale des cabanons de Vidy par des personnes d'origine rom en plein hiver, la Municipalité a souhaité mettre en place une structure d'accueil d'urgence composée de portakabin à la Route d'Oron. Une planie a été effectuée, des barrières posées ainsi que des installations électriques et sanitaires. La zone intermédiaire étant inconstructible, le SDT n'a pas pu entrer en matière ni admettre le critère d'urgence de réaliser ces travaux. Il en a exigé l'arrêt et une remise en état du terrain naturel.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1

Quel a été le coût ?

Terre végétale et tout-venant CFC 211 yc sécurisation du site avec des barrières HERAS (voir ci-après)	59'165.05
Barrières HERAS CFC 211 (yc portail)	2'111.20
Installations sanitaires	4'235.35
Installations électriques	903.15
Dédite des containers	7'020.00
Remise en herbe du site	265.00
Total	73'699.75

Le coût de cette opération a été pris en charge par un compte de l'Unité logement du Service social, à la rubrique 6302.319/2011.

Question 2

Quel service était responsable de la gestion de ce dossier et sur quels comptes ces travaux seront-ils imputés ?

Il n'y a pas eu à proprement parler de service leader dans cette opération placée sous la responsabilité de la Municipalité. Le service d'architecture a conduit les travaux avec l'aide du service d'assainissement.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 4 juillet 2013.

Discussion

M. Pierre Oberson (UDC) : – Cette interpellation fait suite à une première interpellation déposée par l'UDC concernant l'arrêt des travaux entrepris. Personnellement, je ne suis pas pour empêcher de trouver une solution aux problèmes que rencontrent les Roms, mais les Lausannois n'ont pas à subir les coûts du logement de ceux-ci. Le groupe UDC est par contre opposé à la façon dont cette saga a pris forme et cela démontre un certain mépris de nos autorités envers ce Conseil et envers les citoyens lausannois. Elle a coûté 73 699 francs et 75 centimes. Cette somme aurait été bien plus utile au Service social, qui en a supporté les coûts, si elle avait été mieux pensée. L'UDC ne déposera pas de résolution, mais

demande à notre Municipalité de respecter la trêve de Noël, en évitant d'entreprendre des travaux au mépris de la Loi sur l'aménagement du territoire.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Pierre Oberson : « Gestion lacunaire des cabanons de Vidy – L'heure des comptes a sonné » ;
- 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. Pierre Oberson : « Reconstruction du nouveau Parlement cantonal, qui de la Ville a été consulté ? »

Développement polycopié

Développement

En date du 16 mai 2012, le chef du Département cantonal des infrastructures en réponse à une interpellation d'un député sur la réalisation du toit du nouveau Parlement qui sera reconstruit après l'incendie en 2002, le Conseil d'Etat confirme que les matériaux proposés de la toiture en acier inox étamé ont été approuvés par le conservateur cantonal. A préciser selon l'administration cantonale que la Ville de Lausanne a été correctement informée des développements du projet, notamment lors de sa mise à l'enquête publique. En complément à sa réponse le conseiller d'Etat Verts rappelle aussi que la toiture répond en tout point aux exigences du cahier des charges. Ce choix architectural fait partie intégrante du concept primé par le jury du concours d'architecture et permet de marquer de manière forte la présence du premier pouvoir du Canton sur la colline de la Cité. Par ailleurs, la réponse mentionne que les opposants ont *été* rencontrés et qu'aucun recours n'a *été* formé contre l'octroi du permis de construire.

Questions à la Municipalité

1. Qui de la Ville de Lausanne, Municipalité ou service de l'administration, a *été* consulté concernant cette construction ?
2. Comme le laisse entendre les services cantonaux, nos autorités ont-elles préavisé favorablement cette construction ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

En date du 16 mai 2012, le chef du Département cantonal des infrastructures en réponse à une interpellation d'un député sur la réalisation du toit du nouveau Parlement qui sera reconstruit après l'incendie de 2002, le Conseil d'Etat confirme que les matériaux proposés de la toiture en acier inox étamé ont été approuvés par le conservateur cantonal. A préciser selon l'administration cantonale que la Ville de Lausanne a été correctement informée des développements du projet, notamment lors de sa mise à l'enquête publique. En complément à sa réponse le conseiller d'Etat Verts rappelle aussi que la toiture répond en tout point aux exigences du cahier des charges. Ce choix architectural fait partie intégrante du concept primé par le jury du concours d'architecture et permet de marquer de manière forte la présence du premier pouvoir au Canton sur la colline de la Cité. Par

ailleurs, la réponse mentionne que les opposants ont été rencontrés et qu'aucun recours n'a été formé contre l'octroi du permis de construire.

L'interpellateur pose deux questions reprises ci-après.

Préambule

S'agissant d'un plan d'affectation cantonal (PAC 328), le canton est leader par le biais du SDT. Le projet de reconstruction du Parlement cantonal, lauréat du concours – Rosebud, a été mis à l'enquête publique du 30 septembre au 30 octobre 2011. 2 oppositions et 2 interventions ont été déposées. Tous ces éléments ont fait l'objet d'une synthèse CAMAC datée du 9 janvier 2012. La Municipalité a autorisé ce projet comme conforme au PAC 328 en date du 16 février 2012.

A noter que le type de couverture métallique du toit était clairement mentionné dans le dossier mis à l'enquête publique et qu'il n'a pas suscité d'opposition à ce stade. Ce n'est que lorsque les médias ont publié des photomontages présentant des surfaces grises que la polémique s'est ouverte. Depuis lors, la forme du toit a été corrigée et ses pentes réduites pour permettre une couverture en tuiles correspondante aux vœux des opposants.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1

Qui de la Ville de Lausanne, Municipalité ou service de l'administration, a été consulté concernant cette construction ?

Le Service d'architecture était représenté dans le jury. Les différents services concernés ont préavisé le dossier avant enquête publique concernant sa conformité aux réglementations en vigueur. La Municipalité l'a ainsi autorisé valablement.

Question 2

Comme le laisse entendre les services cantonaux, nos autorités ont-elles préavisé favorablement cette construction ?

Oui, car le projet était conforme aux planifications et règlements. Elle a toutefois renvoyé à la responsabilité du conservateur cantonal le choix de la matérialisation de la toiture.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 4 juillet 2013.

Discussion

M. Pierre Oberson (UDC) : – L'art est un domaine où il y a autant d'avis que de personnes. L'architecture en fait partie et cette interpellation ne va pas contre l'art de l'architecture, mais contre une décision qui étonne plus d'un. La reconstruction du Parlement et son toit sont à l'origine d'un comité contre ce projet, ainsi que de beaucoup de questions.

Le groupe UDC se demande sur la base de quels critères les services lausannois acceptent ou non un concours et en autorisent la construction. Bien que celui-ci soit cantonal, il n'en demeure pas moins qu'il est situé au cœur historique de Lausanne et on ne peut pas dire que sa forme se fonde dans l'architecture du lieu. Par contre, l'UDC s'étonne que les services de la Ville soient à la fois juge et partie. Lausanne tente de construire Métamorphose et, après avoir vu la maquette, je n'ai pas vu d'extravagance, sauf si quelques tours se redessinent à l'horizon des Lausannois.

La discussion est ouverte.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – J'ai une question à poser à la Municipalité en marge de l'interpellation de M. Oberson. La reconstruction du nouveau Parlement peut avoir des

conséquences notamment sur le Festival de la Cité. J'ai ouï-dire que celui-ci pourrait être déplacé assez loin de son berceau d'origine pour cause de travaux, de grues et de je ne sais quoi. Est-ce que la Municipalité peut nous en dire plus et, surtout, nous dire quelles précautions seront prises pour que le Festival de la Cité puisse avoir lieu à la Cité ?

M. Daniel Brélaz, syndic : – Pour le Festival de la Cité, il faudra d'abord voir si, compte tenu d'une éventuelle opposition d'un spécialiste en la matière et du temps utilisé par les tribunaux, cela débutera vraiment l'année prochaine. Ce n'est pas encore une certitude à ce stade de la procédure, parce qu'on sait très bien que si l'on va devant certains tribunaux, cela prend un certain temps.

Maintenant, il est à peu près certain que les travaux se feront, puisque ce n'est plus qu'une question de permis de construire ; les crédits sont accordés, donc il est clair que, même si ce n'est pas l'année prochaine, au pire, ce sera l'année suivante. Dans cette optique, il y aura quelques analyses à faire, notamment du côté de la place du Château, pour connaître les disponibilités. Est-ce que le Festival de la Cité choisira finalement de complètement migrer ? Il y a, pour le moment, deux hypothèses : une du côté de Sébeillon, ou dans ce quartier, une autre du côté du Signal. Est-ce qu'il essayera de garder ce qui peut l'être à la Cité, quitte à avoir deux emplacements ? Ce n'est pas une question tranchée. Cela dépend de quand cela va vraiment se passer. Voilà l'état du dossier aujourd'hui, mais c'est une question qui est effectivement en réflexion.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Merci, monsieur le syndic, de nous donner ces indications importantes. Que ce soit l'année prochaine ou dans deux ans, La Gauche y reviendra par voie d'interpellation pour en savoir un peu plus. Ce qui nous serait encore plus agréable, c'est que la Municipalité tienne ce Conseil au courant de l'évolution du dossier, puisque, actuellement, tout est possible. Ce peut être Sébeillon, comme vous dites, Vidy, Sauvabelin, ou Dieu sait où. On aimerait savoir ce qui va advenir de la localisation du Festival de la Cité. Je vous rappelle que ce n'est pas pour une année, c'est pour plusieurs années, sauf erreur, que la place du Château sera partiellement en chantier.

M. Daniel Brélaz, syndic : – J'ai reçu une consultation par mail du président du Festival de la Cité ce matin. J'aurais un peu de peine à être plus rapide que le train et vous dire déjà tout ce qui va se décider suite à cette consultation. Mais vous serez, bien sûr, tenus au courant.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

– vu l'interpellation de M. Pierre Oberson : « Reconstruction du nouveau Parlement cantonal, qui de la Ville a été consulté ? » ;

– 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 : « L'automobiliste : une vache à lait ou un simple pigeon ? »

Développé polycopié

Au mois de juin 2012, la Commission des Finances a débloqué une somme de CHF 280'300.- pour l'achat de 5 appareils radars destinés à remplir les boîtes vides. En effet, seuls 12 radars étaient disponibles pour remplir les 17 installations dispersées à divers endroits de la ville.

La presse du mercredi 7 novembre 2012 nous apprend que la Police municipale a passé commande de 14 appareils de radars fixes et un appareil de radar mobile pour la modique somme de CHF 1'255'700.-. A cela s'ajoute un montant de CHF 236'500.- pour l'achat d'un radar semi-stationnaire.

La Municipalité de Lausanne poursuit donc son principe du fait accompli, engageant des sommes considérables sans en informer le Conseil communal.

Questions à la Municipalité :

1. Y-a-t-il eu récemment une recrudescence des accidents en ville de Lausanne ou aux proches environs qui justifient ces acquisitions ?
2. La Police lausannoise a-t-elle constaté que la vitesse moyenne des automobilistes en ville de Lausanne était en augmentation lors de ces derniers mois ?
3. La Police lausannoise a-t-elle constaté une recrudescence des accidents dus à la vitesse à Lausanne ?
4. Quelle est l'évolution des montants annuels rapportés par les radars et le contrôle de respect des feux de signalisation, en ville de Lausanne depuis 2000 à nos jours ?
5. Cette nouvelle acquisition est-elle un simple moyen de remplir les caisses de la ville ?
6. Cette acquisition est-elle en lien avec le PSAF (plan structurel d'amélioration financière) ?
7. Au cours de ces cinq dernières années, quel est le taux de débiteurs qui ne s'acquittent pas du paiement de leurs amendes au niveau des infractions en matière de circulation routière et, par la même occasion, quel est le taux de ceux qui ne s'acquittent pas du paiement de leurs amendes au niveau des autres infractions au Code pénal ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

Le 13 novembre 2012, M. Jean-Luc Laurent a déposé une interpellation portant sur l'installation de 5 nouveaux radars. Nous vous en rappelons le texte :

« Au mois de juin 2012, la Commission des finances a débloqué une somme de Fr. 280'300.- pour l'achat de 5 appareils radars destinés à remplir les boîtes vides. En effet, seuls 12 radars étaient disponibles pour remplir les 17 installations dispersées à divers endroits de la ville.

La presse du mercredi 7 novembre 2012 nous apprend que la Police municipale a passé commande de 14 appareils de radars fixes et un appareil de radar mobile pour la modique somme de Fr. 1'255'700.-. A cela s'ajoute un montant de Fr. 236'500.- pour l'achat d'un radar semi-stationnaire.

La Municipalité de Lausanne poursuit donc son principe du fait accompli, engageant des sommes considérables sans en informer le Conseil communal. »

Suivaient les 7 questions traitées ci-dessous.

Introduction / Préambule

En préambule, il y a lieu de souligner que l'achat des 5 radars a, au préalable, fait l'objet d'une demande de crédit supplémentaire 2012 dûment avalisée par la Commission des finances et accepté par votre Conseil dans le cadre du préavis sur les crédits supplémentaires 2012 première série.

S'agissant de l'achat des 14 appareils fixes, leur acquisition a été dûment sollicitée par le préavis N° 2012/48 du 25 octobre 2012 (autorisations d'achat pour l'année 2013).

En 1976, la première installation de surveillance automatique des feux rouges était installée à l'avenue Ruchonnet. Suite aux résultats probants (effets préventifs accrus, baisse d'accidents), ce concept de contrôle s'est progressivement développé, principalement au centre-ville. Fin 2012, Lausanne totalisait 18 installations équipées permettant de sécuriser des carrefours. Cette approche s'est avérée particulièrement efficace puisque, depuis les années 2000, le nombre d'accidents enregistrés à Lausanne n'a cessé de diminuer (- 50 % environ). Par analogie, le nombre de blessés, respectivement de morts, a également chuté de près de 34 %. Forte de ce constat, la Municipalité est d'avis, à l'instar de ce qui se passe dans d'autres grandes villes de Suisse, que la surveillance automatique du trafic sur les intersections est de nature à sécuriser le réseau routier de façon tangible.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *Y-a-t-il eu récemment une recrudescence des accidents en ville de Lausanne ou aux proches environs qui justifient ces acquisitions ?*

Comme évoqué dans la partie introductive, le nombre d'accidents à Lausanne est en nette diminution depuis plusieurs années. La justification de ces acquisitions réside dans le fait qu'aux carrefours équipés de telles installations, la pacification du trafic s'est clairement fait ressentir, raison pour laquelle il convient de compléter progressivement et globalement ces dispositifs sur la ville, l'objectif étant de diminuer encore le nombre d'accidents.

Question 2 : *La Police lausannoise a-t-elle constaté que la vitesse moyenne des automobilistes en ville de Lausanne était en augmentation lors de ces derniers mois ?*

Le réseau urbain lausannois n'est pas équipé d'appareillages permettant de fournir ces données. Par contre, les contrôles de vitesses opérés par la police tout au long de l'année, qu'ils soient mobiles ou fixes, nous permettent de dire que les valeurs sont globalement stables et ce depuis plusieurs années. En 2011, la moyenne des véhicules dénoncés pour infractions de vitesse était de 4,65 % sur le réseau limité à 50 km/h et 13,5 % dans les zones 30. Près de 98 % des conducteurs dénoncés l'étaient dans le cadre de la procédure des amendes d'ordre, à savoir pour des dépassements de vitesse compris entre 11 et 15 km/h, ce qui démontre que le réseau routier lausannois ne revêt pas un caractère particulièrement dangereux vis-à-vis des dépassements de vitesse. Par contre, notamment en dehors des heures de pointe ou sur des axes plus périphériques, voire dans les zones foraines, la tendance est tout autre avec des dépassements ponctuels parfois au-dessus de 100 km/h, ce qui souligne la nécessité de pouvoir disposer de moyens techniques mobiles ou fixes visant à déceler en tout temps ces abus.

Question 3 : *La Police lausannoise a-t-elle constaté une recrudescence des accidents dus à la vitesse à Lausanne ?*

En marge de ce qui a été évoqué dans le cadre de la réponse 1, nous pouvons dire que nous n'avons pas constaté d'augmentation significative des accidents de la circulation. Par contre, sur certains axes non équipés de contrôles automatiques, plusieurs cas liés au non-respect de priorité et/ou de feux rouges existent toujours.

Question 4 : *Quelle est l'évolution des montants annuels rapportés par les radars et le contrôle de respect des feux de signalisation, en ville de Lausanne depuis 2000 à nos jours ?*

L'évolution des amendes encaissées depuis les dix dernières années est la suivante :

(en mio de CHF)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total amendes encaissées*	15.1	17.4	16.1	15.8	17.1	12.8	16.0	15.8	15.4	15.4

*Y compris défalcons

La moyenne des amendes encaissées sur la période considérée s'élève à 15.7 millions de francs par année (amendes d'ordre et commission de police). Durant la période 2008-2011, grâce au nouveau système GestAO, il est possible d'estimer la part relative aux radars et le contrôle de respect des feux de signalisation à environ 35 % des montants mentionnés ci-dessus.

Entre 2011 et 2012 suite à l'extension des contrôles dans les zones foraines (nouveau territoire sous la responsabilité de la police de Lausanne qui occasionne des excès de vitesse sanctionnés plus sévèrement par la loi), l'augmentation du nombre de radars ainsi que la dégradation du comportement des automobilistes se traduisent par une augmentation significative des infractions en ville sur les dispositifs déjà existants ; cette part a augmenté à 47 %.

Tel que présenté dans le tableau ci-dessus, le total des amendes effectivement encaissées en 2012 se situe cependant dans la moyenne des 10 dernières années compte tenu d'une réduction au niveau des encaissements en relation avec la commission de police.

Question 5 : *Cette nouvelle acquisition est-elle un simple moyen de remplir les caisses de la Ville ?*

Comme déjà évoqué précédemment, bien que de telles acquisitions soient relativement vite amorties, il n'en reste pas moins que ce matériel est incontournable pour l'aspect sécuritaire et préventif, et remplace journalièrement des effectifs policiers qu'il s'agirait de consacrer uniquement à ce type d'activité. D'ailleurs, la quasi-totalité des polices européennes a opté pour ce type de stratégie et poursuit de tels déploiements, que ce soit dans les centres urbains, en périphérie ou sur les axes autoroutiers.

Question 6 : *Cette acquisition est-elle en lien avec le PSAF (plan structurel d'amélioration financière) ?*

Les charges et recettes liées à ces nouvelles installations ont bien entendu été intégrées dans la planification financière de la Municipalité pour cette législature ainsi que dans le plan structurel d'amélioration financière.

Question 7 : *Au cours de ces cinq dernières années, quel est le taux de débiteurs qui ne s'acquittent pas du paiement de leurs amendes au niveau des infractions en matière de circulation routière et, par la même occasion, quel est le taux de ceux qui ne s'acquittent pas du paiement de leurs amendes au niveau des autres infractions au Code pénal ?*

S'agissant des compétences communales, il faut savoir que seules les affaires de circulation prévues par la loi sur les amendes d'ordre peuvent être perçues par nos autorités. Pour ce qui touche au Code pénal ou aux infractions hors amendes d'ordre, les autorités cantonales (Préfecture et Ministère public) sont compétentes et régulièrement interpellées par le Corps de police qui émet des rapports de dénonciations à leur intention. Pour ces catégories-là, il n'existe aucune rétrocession financière même si ce dossier a déjà fait l'objet de négociations entre les autorités cantonales et communales.

Pour ce qui touche aux infractions dites communales, nous enregistrons une moyenne annuelle oscillant entre 25 et 30 % de conducteurs qui sont dénoncés à la Commission de police pour non-paiement dans le délai prescrit de 30 jours. Ainsi, par exemple, pour 2011, ce sont près de 72'200 rapports qui ont été envoyés à cette autorité.

Cette instance émet ensuite des ordonnances pénales ne tenant plus forcément compte du montant de base de l'amende d'ordre, assorties de frais (6'965'000.- francs). En troisième échelon, le Service du contentieux effectue les éventuelles mises en poursuites pour payeurs récalcitrants, ceci pouvant être considéré comme « résiduel » avec quelques centaines de cas par année.

En conclusion, s'il paraît légitime de se poser les bonnes questions en termes de stratégie dans le domaine de la prévention, il n'en reste pas moins qu'aujourd'hui, en regard des technologies disponibles sur le marché, la solution validée par le Conseil communal et la

Municipalité représente une alternative efficace, permettant à la fois d'atteindre des buts de prévention et de protection de la population se déplaçant en ville de Lausanne et d'amortir rapidement de tels systèmes, ce qui ne serait pas le cas avec l'engagement de personnel policier supplémentaire et les charges pérennes qui en découlent. Cette approche sécuritaire de la circulation routière est parfaitement en adéquation avec la tendance actuelle de notre environnement, tant sur le plan national qu'europpéen et a démontré son potentiel d'efficacité. Ceci a conduit la Municipalité à valider, dans le cadre des mesures PSAF, l'augmentation des infrastructures de surveillance automatique du trafic qui viendront assurément accroître la sécurité urbaine pour les court, moyen et long termes.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 20 juin 2013.

Discussion

M. Jean-Luc Laurent (UDC) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse et je n'ai rien à rajouter.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Jean-Luc Laurent : « L'automobiliste : une vache à lait ou un simple pigeon ? » ;
- 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. Claude Alain Voiblet : « La CPCL n'est pas la vache à lait d'organismes affiliés ou de certains rentiers privilégiés ! »

Développement polycopié

Développement

En 2004, le Conseil communal de Lausanne a approuvé un préavis dont l'une des conclusions était de diminuer le pont AVS pour les personnes qui souhaitaient prendre une retraite anticipée. L'un des objectifs de cette mesure était d'ordre dissuasif afin d'éviter un trop grand nombre de départs anticipés à la retraite. Le préavis diminuait les prestations offertes durant la période de la retraite anticipée. Avant l'adoption de cette mesure, les personnes partant à la retraite recevaient pendant 5 ans le pont AVS en entier. A notre connaissance, dès 2004, suite à un manque de personnel, les TL dont les collaborateurs sont affiliés à la CPCL, ont obtenu la possibilité de recourir à des chauffeurs au bénéfice d'une retraite anticipée. Cette situation a permis à de nouveaux retraités de compenser la perte financière de la mesure d'assainissement précitée par un réengagement de 30 à 40% par l'employeur qu'il venait pourtant de quitter. A ce jeu, les TL voyaient les charges sociales de ce groupe de collaborateurs diminuer et ces personnes en retraite anticipée compensaient largement leurs pertes de revenus en réduisant leur temps de travail. Tout est beau dans le meilleur des mondes, et pourtant !

La grande perdante de cette politique est la CPCL et une nouvelle fois les contribuables lausannois. En effet, dans le cadre des travaux de la commission qui a traité le préavis 2012/18 sur un nouvel assainissement de la caisse de pension, ce fait a été relevé par les commissaires UDC. Pour seule réponse, les représentants de la caisse présents nous ont fait savoir que cette information n'aurait pas dû être portée à notre connaissance !

Questions à la Municipalité :

1. Pour quelles raisons les représentants de la Municipalité au Conseil de la CPCL acceptent-ils que perdure cette pratique qui contourne les mesures d'assainissement de ladite caisse ?
2. La Municipalité a-t-elle connaissance du nombre de collaborateurs affiliés à la CPCL concernés par cette pratique ?
3. Ce mode de faire adopté par les TL, ne représente-t-elle pas une inégalité de traitement entre les différents affiliés à la CPCL qui bénéficient d'une retraite anticipée ?
4. Suite à la gestion précitée des collaborateurs au sein des TL, peut-on estimer le manque à gagner de la CPCL depuis 2004 à ce jour ?
5. Le recours à d'anciens collaborateurs qui bénéficient d'une retraite anticipée est-il appliqué dans d'autres services de notre Ville ou au sein d'institutions subventionnées qui sont affiliées à la CPCL ?

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

Le 29 janvier 2013, M. Claude-Alain Voiblet a déposé une interpellation portant sur la CPCL. Nous vous en rappelons le texte :

« En 2004, le Conseil communal de Lausanne a approuvé un préavis dont l'une des conclusions était de diminuer le pont A VS pour les personnes qui souhaitent prendre une retraite anticipée. L'un des objectifs de cette mesure était d'ordre dissuasif afin d'éviter un trop grand nombre de départs anticipés à la retraite. Le préavis diminuait les prestations offertes durant la période de la retraite anticipée. Avant l'adoption de cette mesure, les personnes partant à la retraite recevaient pendant 5 ans le pont AVS en entier.

A notre connaissance, dès 2004, suite à un manque de personnel, les tl dont les collaborateurs sont affiliés à la CPCL, ont obtenu la possibilité de recourir à des chauffeurs au bénéfice d'une retraite anticipée. Cette situation a permis à de nouveaux retraités de compenser la perte financière de la mesure d'assainissement précitée par un réengagement de 30 à 40% par l'employeur qu'il venait pourtant de quitter. A ce jeu, les tl voyaient les charges sociales de ce groupe de collaborateurs diminuer et ces personnes en retraite anticipée compensaient largement leurs pertes de revenus en réduisant leur temps de travail. Tout est beau dans le meilleur des mondes, et pourtant !

La grande perdante de cette politique est la CPCL et une nouvelle fois les contribuables lausannois. En effet, dans le cadre des travaux de la commission qui a traité le préavis 2012/18 sur un nouvel assainissement de la caisse de pension, ce fait a été relevé par les commissaires UDC. Pour seule réponse, les représentants de la caisse présents nous ont fait savoir que cette information n'aurait pas dû être portée à notre connaissance ! »

Introduction / Préambule

- 1) La Municipalité précise que la demande faite en commission par l'interpellateur a fait l'objet d'une réponse écrite émanant des représentants de la CPCL et distribuée pour la séance du 27 août 2012 (note n° 69) et portée au dossier des membres de la commission du CC. Les deux dernières lignes de l'interpellation sont donc inexactes lorsqu'elles expliquent que : « pour seule réponse... ».
- 2) La CPCL ne connaît pas ni dans son règlement actuel ni dans les précédents de solution de retraite partielle, bien que la demande d'étudier une telle prestation ait été formulée par les tl en 2004 et qu'on ait renoncé à y donner suite au motif qu'une telle pratique n'aurait pas été neutre d'un point de vue financier.

- 3) L'introduction d'une telle retraite partielle n'a fait l'objet ni de négociations entre les partenaires sociaux, ni de mention dans les deux préavis CPCL portant, entre autres, sur la modification du plan de prévoyance de la CPCL présenté à votre Conseil.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées:

Question 1 : *Pour quelles raisons les représentants de la Municipalité au conseil de la CPCL acceptent-ils que perdure cette pratique qui contourne les mesures d'assainissement de ladite caisse ?*

Comme l'indique la note n° 69 à la commission, le conseil d'administration de la CPCL (dont trois représentants de la Municipalité) a été saisi d'une note (n° 246 du 1^{er} octobre 2009 lue en séance le 2 octobre 2009) en réponse à une remarque d'un de ses membres, représentant des employés, au sujet du réengagement, à temps partiel, de retraités de la CPCL par les tl, organisme affilié à la CPCL. Cette pratique concernait alors, aux tl, 20 personnes. Comme le reste du conseil, les trois représentants de la Municipalité ont constaté l'existence de cette pratique au moins dès cette date. Ils ont chargé le secrétaire de la caisse et son adjoint d'étudier cette question plus avant et de rendre rapport. Force est de constater que ce rapport a fait défaut, la question ayant été laissée de côté pour faire face à d'autres priorités concernant l'ensemble des assurés de la CPCL (enquête de la cour des comptes notamment).

A fin 2010, par production d'une copie d'une lettre à la directrice RH des tl, ce sujet a été à nouveau porté à l'ordre du jour du conseil d'administration de la CPCL. Le contenu de la note n° 69 à la commission explique pourquoi le sujet n'aurait pu être repris avant la votation sur le préavis 2012/18, fin 2012.

Cette note explique également en quoi il était nécessaire d'attendre la votation du rapport préavis 2012/18 portant sur le changement du plan de prévoyance.

Le conseil d'administration de la CPCL, et donc les Municipaux qu'il contient, a prié oralement, par le biais de son secrétaire, les tl de ne plus procéder à de nouveaux réengagements de retraités en 2009 déjà.

Question 2 : *La Municipalité a-t-elle connaissance du nombre de collaborateurs affiliés à la CPCL concernés par cette pratique ?*

Renseignements pris, il subsistait 10 cas aux tl en février 2013. La CPCL ne dispose pas de cette information en ce qui concerne les autres organismes affiliés.

Question 3 : *Ce mode de faire adopté par les tl, ne représente-t-elle pas une inégalité de traitement entre les différents affiliés à la CPCL qui bénéficient d'une rente anticipée ?*

En aucun cas, puisque rien n'interdit à un employeur, affilié à la CPCL ou non, d'engager des retraités anticipés de la CPCL avec les mêmes conséquences pour elle, mais sans que cela ne vienne nécessairement à la connaissance de la CPCL.

Question 4 : *Suite à la gestion précitée des collaborateurs au sein des tl, peut-on estimer le manque à gagner de la CPCL depuis 2004 à ce jour ?*

La CPCL applique les mêmes dispositions aux assurés concernés qu'aux autres assurés optant pour une retraite anticipée. Une augmentation de la probabilité de prendre une retraite anticipée, induisant une possible distorsion de la longévité et de la mortalité du retraité par rapport aux tables utilisées pourrait toutefois résulter de cette pratique. Vu le nombre très peu significatif d'assurés tl concernés, l'analyse engendrerait des coûts beaucoup trop élevés par rapport au résultat escompté, si bien que la CPCL a renoncé à procéder à une telle estimation.

Question 5 : *Le recours à d'anciens collaborateurs qui bénéficient d'une rente anticipée est-il appliqué dans d'autres services de notre Ville ou au sein d'institutions subventionnées qui sont affiliées à la CPCL ?*

S'agissant de la Ville de Lausanne, comme l'explique le contenu de l'article 81 du RP AC, un tel fait est possible.

S'agissant des autres organismes affiliés, la CPCL ne dispose actuellement d'aucun moyen de le savoir. Il s'agit donc d'un fait possible mais non évaluable en l'état.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Claude-Alain Voiblet.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 11 juillet 2013.

Discussion

M. Claude-Alain Voiblet (UDC) : – Cette interpellation a trouvé sa source dans les travaux de la commission qui s'est occupée de la dernière recapitalisation de la Caisse de pensions. En effet, suite à des informations que j'avais reçues, j'ai posé quelques questions en commission, mais les réponses données n'ont pas totalement satisfait ma curiosité. Je suis donc intervenu avec une interpellation.

La situation est la suivante : lors de la deuxième discussion sur la recapitalisation de la Caisse de pensions, on a notamment diminué les possibilités de prestations pour les collaborateurs dans le cadre du pont AVS, ce que nous avons débattu dans ce Conseil. Jusque-là, je n'ai rien à redire, mais il s'avère que, depuis 2004, nous avons une situation particulière auprès des tl, concernant les chauffeurs, qui sont affiliés à la Caisse de pensions du personnel communal de Lausanne. Ils avaient la possibilité de prendre une retraite anticipée, ce qui est tout à fait correct par rapport au règlement ; il n'y a rien à redire sur cette démarche. Par contre, les tl manquent de chauffeurs. Ils proposaient donc un réengagement de ces personnes avec un contrat à durée limitée, vu qu'ils étaient à la retraite, avec un taux d'occupation de 30 % à 40 %.

Le résultat de cette démarche, c'est qu'on avait des charges sociales en moins à payer à la Caisse de pensions, car, de fait, les collaborateurs engagés avec un contrat différent ne payaient pas ces charges sociales. Il y avait un petit revenu pour les collaborateurs concernés qui compensait la perte par rapport au pont AVS, ce qui fait qu'ils avaient pratiquement un salaire identique pendant toute cette période, avec un taux d'occupation de 30 % à 40 %. Donc, si vous étiez chauffeur aux tl, vous aviez intérêt à demander rapidement de partir à la retraite en utilisant le pont AVS, en sachant que, derrière, on vous proposerait une occupation de 30 % à 40 %.

Je peux comprendre cela, et on peut remercier ces personnes de leur disponibilité, mais, quelque part, la seule qui se faisait bernier par cette opération, c'est la Caisse de pensions. Quand on connaît la situation de cette Caisse de pensions, on est en droit de se poser des questions. Dans la réponse de la Municipalité, on constate qu'elle n'a pas été au courant de cette situation tout de suite ; elle a été mise au courant de cette situation dans le temps. Il y a eu une intervention pour que l'on modifie cela, mais la Municipalité confirme qu'en janvier 2013, il restait encore dix cas comme ceux que je viens de vous citer, donc lorsqu'on a répondu à mon interpellation.

Je dois dire que je suis satisfait des réponses qui m'ont été données. Bien sûr que, pour moi, ce qui était important, c'était de contrôler que ce cas des tl n'était pas répétitif ou calqué pour d'autres départements de la Ville, où l'on envoie des personnes à la retraite anticipée, puis on les engage derrière. Dans ce cas, on aurait pu dire qu'il y avait un abus de nos assurances sociales. Il semble que ce ne soit pas le cas. On peut simplement regretter cette situation au niveau des tl, qui a duré pratiquement une décennie.

La discussion n'est pas utilisée.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Claude-Alain Voiblet : « La CPCL n'est pas la vache à lait d'organismes affiliés ou de certains rentiers privilégiés ! » ;
- 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-François Cachin : « Où en est le nouveau règlement communal pour le SDIS ? »

Développement photocopié

Le Grand Conseil a accepté la nouvelle loi sur le service de défense contre l'incendie et de secours le 2 mars 2010 avec entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Le Conseil d'Etat, quant à lui, a adopté le règlement d'application de la loi du 2 mars 2010 sur le service de défense contre l'incendie et de secours (RLSDIS) le 15 décembre 2010 avec entrée en vigueur également le 1^{er} janvier 2011.

En application de l'article 24 de la LSDIS,

- 1) les communes sont tenues de prendre les dispositions nécessaires et d'établir les règles complémentaires pour l'application de la présente loi dans un délai de trois ans dès l'entrée en vigueur de cette dernière ;
- 2) pendant ce délai, d'éventuelles dispositions communales existantes prévoyant la perception d'une taxe d'exemption demeurent valables.

Lors de l'assemblée générale de la Fédération vaudoise des sapeurs-pompiers qui s'est tenue le 26 avril 2013, le Directeur de l'ECA a rappelé aux commandants des corps de sapeurs-pompiers et aux représentants des municipalités présentes que les règlements communaux existants doivent être **adaptés d'ici le 31 décembre 2013**.

Au vu de ce qui précède, je demande à la Municipalité de bien vouloir préciser :

- a) à quoi en est la rédaction du nouveau règlement pour le SDIS de notre commune,
- b) à quelle date, ce nouveau règlement sera adopté par la Municipalité et transmis au Conseil communal,
- c) est-ce que le délai fixé par la loi au 1^{er} janvier 2014 sera respecté, sinon pour quelles raisons et quelles seront les conséquences pour le corps des Sapeurs-pompiers lausannois ?

Lausanne, le 8 mai 2013

Réponse photocopiée de la Municipalité

Rappel

Cette interpellation demande, pour l'essentiel, à quoi en sont les travaux de rédaction du nouveau règlement communal sur le service de défense contre l'incendie et de secours, si le délai fixé par la loi du 2 mars 2010 sur le service de défense contre l'incendie et de secours (SDIS) pourra être tenu et, si tel ne devait pas être le cas, quelles en seraient les conséquences pour le Corps des sapeurs-pompiers lausannois.

Préambule

La loi du 2 mars 2010 sur le service de défense contre l'incendie et de secours (LSDIS) et son règlement d'application du 15 décembre 2010 (RLSDIS) sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Selon l'article 24, alinéa 1 LSDIS, les communes sont tenues de prendre les dispositions nécessaires et d'établir les règles complémentaires pour l'application de la présente loi dans un délai de trois ans dès l'entrée en vigueur de cette dernière.

La précédente LSDIS datait de 1993 et le Canton avait souligné la nécessité de l'adapter à l'évolution rapide et constante des attentes de la population et des risques, qui avait engendré une modernisation significative de l'organisation du SDIS du canton de Vaud. Selon l'exposé des motifs présenté par le département, le projet de nouvelle loi avait pour but de consolider les acquis de la réforme engagée et d'intégrer des dispositions visant à favoriser les regroupements de corps de sapeurs-pompiers communaux en entités régionales, afin de permettre le respect des exigences de première intervention, contenues dans le standard de sécurité cantonal en matière de défense contre l'incendie et de secours.

La Ville de Lausanne dispose, aujourd'hui, du règlement du service de secours et d'incendie du 21 novembre 1995 (RSSI), lequel est fondé sur l'ancienne loi vaudoise. De manière générale, ce règlement définit la structure du Corps des sapeurs-pompiers, énumère ses différentes tâches et celles de la Police du feu, définit les conditions d'incorporation, le fonctionnement du Corps, ainsi que les prestations fournies par celui-ci.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées.

Question 1 : *A quoi en est la rédaction du nouveau règlement pour le SDIS de notre commune ?*

Au mois de novembre 2011, dans le but de préparer un projet de nouveau règlement communal, un groupe de travail a été constitué. Ce groupe de travail était composé de membres de la direction des sports, de l'intégration et de la protection de la population, de membres de la direction du service de protection et sauvetage (SPSL), du commandant opérationnel du Corps des sapeurs-pompiers et de son remplaçant, ainsi que d'un avocat qui avait participé à l'élaboration de la nouvelle loi cantonale. Le groupe de travail a achevé, à fin 2012, l'élaboration d'un premier projet de règlement.

En raison de la toute récente ouverture de discussions entre la Ville de Lausanne et l'une des communes de Lausanne Région, au sujet d'une collaboration en matière de défense contre l'incendie et de secours, des modifications ont dû être apportées au projet initial. Sous réserve de quelques ajouts encore éventuellement nécessaires, le projet de texte peut être considéré comme terminé.

Question 2 : *A quelle date, ce nouveau règlement sera adopté par la Municipalité et transmis au Conseil communal ?*

Il est prévu que le projet de nouveau règlement soit présenté au Conseil communal entre septembre et octobre 2013. S'il est adopté, il devra ensuite recueillir l'approbation de la cheffe du Département de la sécurité et de l'environnement, en application de l'article 94, alinéa 2 de la loi du 28 février 1956 sur les communes (LC).

Question 3 : *Est-ce que le délai fixé par la loi au 1^{er} janvier 2014 sera respecté, sinon pour quelles raisons et quelles seront les conséquences pour le Corps des sapeurs-pompiers lausannois ?*

La Municipalité souhaite respecter le délai de trois ans fixé par l'article 24 LSDIS et permettre une entrée en vigueur du nouveau règlement lausannois au 1^{er} janvier 2014. Toutefois, si, pour des motifs indépendants de sa volonté, l'entrée en vigueur devait intervenir à une date ultérieure, l'actuel RSSI continuerait de constituer la base réglementaire du service de défense contre l'incendie et de secours de la Commune de

Lausanne. Dans ce cas de figure, peu probable, la LSDIS ne prévoit aucune conséquence particulière. En tant que droit supérieur, la loi cantonale s'impose aux dispositions réglementaires communales qui lui seraient contraires. Tel est notamment le cas pour le principe du volontariat, consacré par la LSDIS et emportant la renonciation au principe de l'obligation de servir. On peut par ailleurs relever que les dispositions de la LSDIS n'impliquent pas, pour le Corps des sapeurs-pompiers lausannois, la nécessité de modifier sa structure ou son organisation, contrairement à ce qui est le cas pour la majorité des autres corps du canton, où il est nécessaire de créer et d'intégrer des structures intercommunales.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 20 juin 2013.

Discussion

M. Jean-François Cachin (PLR) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse à mon interpellation déposée le 14 mai 2013, réponse adoptée par la Municipalité le 20 juin de la même année. J'ai pris note que le groupe de travail a achevé son travail d'élaboration d'un premier projet de règlement fin 2012, suite à un rapprochement avec le corps de sapeurs-pompiers de la Commune d'Epalinges ; des modifications ont dû être apportées au projet initial, mais le projet de règlement peut être considéré comme terminé. La Municipalité souhaite respecter le délai fixé par le SDIS au 31 décembre 2013 et présenter son préavis sur le nouveau règlement à notre Conseil entre septembre et octobre 2013. Nous y sommes. Permettez-moi de demander à la Municipalité si ce préavis a été adopté à ce jour par celle-ci. Si non, est-ce que la réponse à la question 2 sera respectée et quels sont les motifs de ce retard ?

La discussion est ouverte.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Je reviens souvent à la préfète. Ce n'est pas ma star, mais c'est quand même quelqu'un d'important dans le Canton. Nous avons parlé du problème des conflits d'intérêts lors de cette séance de présentation. M. Cachin, en tant qu'ancien chef des pompiers de la Ville de Lausanne, intervient beaucoup sur le domaine. Je me demandais si les conflits d'intérêts concernent aussi le passé.

M. Jean-François Cachin (PLR) : – Je remercie M. Hubler de cette question, mais je faisais simplement partie de la commission cantonale qui a fait passer la nouvelle loi, il y a trois ans. Elle demandait aux communes de mettre à jour les règlements communaux après l'adoption de cette nouvelle loi. Il n'y a donc pas de conflit d'intérêts.

M. Marc Vuilleumier, municipal, Sports, intégration et protection de la population : – M. Jean-François Cachin est effectivement toujours bien introduit dans ces milieux et il connaît la réponse à ces questions. Le règlement était prêt au mois de mai. Ensuite, comme M. Cachin l'a dit et comme c'est écrit dans la réponse, la Commune d'Epalinges a émis la volonté et l'intérêt d'être intégrée dans le SDIS lausannois, ce qui a nécessité une réflexion de fond sur le règlement pour que, le cas échéant, la volonté d'Epalinges puisse être exaucée. Mais s'il devait y avoir d'autres communes qui émettaient le même souhait plus tard, pour que le règlement soit prêt à accueillir ces nouvelles communes, il a été décidé d'adapter le règlement à cette éventualité. On a notamment décidé de séparer et de faire deux règlements : un pour la police du feu et un règlement SDIS, ce qui est fait aujourd'hui.

Ces deux règlements sont depuis maintenant trois semaines à l'ECA et aux services cantonaux concernés pour étude préalable. La lecture devrait être terminée cette semaine. Le préavis est rédigé, et dès que nous aurons le retour du Canton et de l'ECA – cela devrait être tout au plus dans une petite semaine –, le préavis subira la trajectoire normale d'un préavis, c'est-à-dire par la Municipalité et le Bureau.

M. Jean-François Cachin (PLR) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse et je ne déposerai pas de résolution.

La discussion est close.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Jean-François Cachin : « Où en est le nouveau règlement communal pour le SDIS ? » ;
- 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 urgente de M. Matthieu Carrel : « "1:12" Quelles conséquences pour les finances et l'attractivité lausannoises ? »

Développement photocopié

Le dimanche 24 novembre, les Suisses seront amenés à se prononcer sur l'initiative 1 : 12 des jeunes socialistes dont le but est de plafonner le plus haut salaire d'une entreprise à 12 fois le plus bas salaire. Ainsi, si une entreprise offre un salaire d'entrée de CHF 3'600 par mois, l'échelle salariale serait plafonnée à CHF 43'200 au maximum.

Depuis un mois, de nombreuses études circulent sur les conséquences pour les finances publiques qu'aurait un tel plafonnement. Certaines concluent à une perte se chiffrant en milliards de francs au niveau fédéral, cantonal et communal. D'autres mentionnent une absence d'effet, en tordant toutefois le texte de l'initiative afin de le faire correspondre plutôt à un rapport 1 : 20.

Lausanne n'est certes pas un centre financier, susceptible d'abriter de nombreux très hauts salaires, comme peuvent l'être Zurich, Genève et Zoug. Cependant, la région accueille le siège social de plusieurs entreprises multinationales qui ont localisé ici un personnel très bien rémunéré. La ville abrite aussi des institutions d'importance internationale qui recrutent sur un marché du travail mondial, et partant assez peu susceptibles de tolérer une limite salariale étroite.

Plusieurs villes ont effectué un exercice de prospective pour savoir quelles seraient les effets de l'initiative 1 :12 sur leurs finances.

Corinne Mauch, maire (PS) de Zurich, a récemment indiqué craindre l'instauration unilatérale d'une limite salariale en Suisse, en ce qu'elle porterait fortement atteinte à la place économique et aux finances publiques.

Eva Herzog, directrice (PS) des finances de Bâle a indiqué une perte sèche de 30 millions de francs par ans pour la ville rhénane si les salaires étaient plafonnés à CHF 500'000.

Au vu de ce qui précède, nous désirons interpellier la Municipalité et lui poser les questions suivantes :

1. La Municipalité peut-elle nous dire quels seraient les effets d'une éventuelle acceptation de l'initiative 1 :12 sur les finances de la ville.
2. La Municipalité peut-elle nous dire quelles seraient les conséquences de l'acceptation de l'initiative 1 :12 sur l'attractivité de Lausanne en tant que centre économique et sportif international.

3. La Municipalité peut-elle nous renseigner sur le nombre d'entreprises de la ville qui devraient revoir leur échelle salariale.

Discussion

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je suis heureux de pouvoir contribuer ce soir à la concorde dans la majorité de gauche en abordant un sujet qui, j'espère, fait l'unanimité parmi eux, parce que, sinon, c'est à ne plus rien y comprendre. Je pense que vous avez pris connaissance de mon texte. Il n'y a donc rien à ajouter.

Le débat a cours en Suisse actuellement. Différentes études sur les effets de l'initiative 1 :12 sur les finances publiques sont sorties. J'aimerais que la Municipalité se livre au même exercice de prospective qu'ont déjà fait les municipalités de Bâle, de Zurich et de Genève. Dans mon interpellation, je pose trois questions sur les effets de l'initiative 1 :12 à Lausanne.

Réponse de la Municipalité

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et patrimoine vert : – En préambule, je tiens à relever la complexité des questions qui sont posées, et surtout la difficulté d'estimer les impacts d'un texte de rang constitutionnel, dont la législation d'application n'est pas connue à ce jour. Par ailleurs, le texte de cette interpellation urgente m'ayant été transmis peu avant midi aujourd'hui, la Municipalité n'a évidemment pas pu prendre formellement position, ni mener d'étude approfondie.

Il y a toutefois lieu de rappeler que, tant du côté des initiants que du côté des opposants, diverses études ont été menées, qui, vous vous en doutez, arrivent à des conclusions fort différentes. Il est donc extrêmement difficile de tirer des conclusions fiables d'un point de vue méthodologique à ce stade des réflexions, car la législation d'application n'est pas connue. Même le Conseil fédéral, interpellé à ce sujet, répondait par la voix de M. Berset à une interpellation parlementaire : « Les possibilités qu'auraient les entreprises de réagir au cadre imposé par l'initiative 1 :12 sont très vastes. Elles vont d'une nouvelle répartition de la masse salariale, ce qui est un effet neutre sur les recettes des assurances sociales, jusqu'à une délocalisation partielle, ce qui pourrait avoir des effets bien plus néfastes. Il est en tout état de cause aujourd'hui impossible d'établir de manière précise quelles seraient les conséquences financières de cette initiative. » A ce stade, je me contenterai donc de considérations générales.

Cette initiative prévoit de limiter les différences salariales et empêcherait ainsi les salaires excessifs, ceux notamment en dizaines de millions de francs. Les effets de cette initiative devraient globalement toucher, selon les informations à ma disposition, entre 2500 et 4700 personnes en Suisse. Elle aurait évidemment des impacts, mais lesquels ? Là est bien la question. Sur les recettes fiscales, sur le financement des assurances sociales, la consommation des ménages, respectivement la TVA, qui est liée, sur la conjoncture économique ? Concernant les recettes fiscales, plusieurs scénarios sont à envisager. Une diminution des salaires excessifs en faveur d'une augmentation des bas salaires diminuera certes la fiscalité découlant des top managers, mais augmentera d'autant celle des bas salaires de l'entreprise en question. La progressivité de l'impôt, que tout le monde connaît, a évidemment pour conséquence que ces revenus fiscaux sont taxés différemment si on a un très haut salaire ou un bas salaire, mais il ne faut pas oublier qu'aujourd'hui, ces top managers – ces top salaires – ont souvent une bonne partie de leur revenu qui n'est pas fiscalisée directement. Il est donc très difficile de faire une analyse précise. L'impact sur les recettes fiscales des collectivités publiques est donc difficile à décrire.

La diminution des salaires excessifs peut également avoir pour conséquence une augmentation des bénéfices de l'entreprise, respectivement de l'impôt sur les bénéfices, ou encore augmenter les parts distribuées aux actionnaires sous forme de dividendes qui sont, eux, fiscalisés. Bref, cela pour démontrer que l'impact et les effets financiers de ces

différentes mesures sont difficilement chiffrables sur les collectivités publiques et les finances des collectivités publiques.

Enfin, si on analyse une telle initiative sur la consommation, tout économiste sait que plus un salaire est élevé, plus la part affectée à la consommation est faible. En effet, les bas revenus injectent presque la totalité de leur salaire dans la consommation, sans pouvoir épargner. Le contraire étant valable pour les top revenus, qui affectent seulement une faible part de leur revenu à la consommation. S'il y a une forme de redistribution entre les salaires excessifs et les salaires plus bas, il y a évidemment une possibilité pour davantage de ménages de consommer. Cela a donc un effet non négligeable sur le niveau de la demande des ménages – la fameuse loi de l'offre et de la demande –, respectivement sur les recettes liées à la TVA et, enfin, sur la conjoncture économique globalement, puisque, par ricochet, si les ménages peuvent consommer, les entreprises vendent mieux leurs produits, offrent à leur tour des emplois, créent ainsi des recettes fiscales pour les collectivités publiques. J'en veux pour preuve les pays du nord de l'Europe, qui sont fortement égalitaires dans leur répartition des revenus et dont l'économie est florissante.

Enfin, si on élargit le débat, rappelons que les politiques salariales qui produisent de très faibles salaires ont des coûts sur les collectivités publiques. Concrètement, on peut mentionner, par exemple, les subsides LAMAL, le coût des places en crèches et garderies, qui dépend du revenu des parents, respectivement le financement des collectivités publiques, les bourses d'étude, pour ne citer que ces exemples – mais ils sont nombreux. L'intervention de l'Etat dépend souvent du niveau de revenu des personnes concernées.

Ceci étant dit, la Municipalité répond comme suit aux questions posées.

Première question : comme évoqué précédemment, en lien avec les multiples effets à rebond sur les finances des collectivités publiques, la Municipalité ne peut pas communiquer d'information fiable sur les effets financiers qui découlent de cette initiative.

Deuxième question : encore une fois, il est très difficile de répondre à cette question de façon fiable, d'autant plus que le temps pour y répondre – quelques heures –, vous m'excuserez, ne suffit pas à faire une analyse fiable, précisant par ailleurs que la Municipalité ne commande pas d'étude sur toutes les initiatives fédérales soumises à votation populaire par avance.

Troisième question : les grilles salariales des entreprises ne sont pas connues de la Municipalité. Elle ne peut donc pas répondre directement à cette question. Par contre, elle peut extrapoler à partir des données connues dans le rapport Gallusser, qui mentionne le chiffre de 2500 à 4700 personnes qui seraient touchées au plan fédéral. Par règle de trois, la Ville de Lausanne représentant un peu plus de 1,5 % de la population suisse, 40 à 75 personnes seraient touchées à Lausanne.

Enfin, pour information, les salaires de la Ville découlant du Règlement du personnel de l'Administration communale voté par votre Conseil s'inscrivent sur une échelle allant de 1 à 4. Et même avec cette échelle salariale, bien plus sévère que celle que l'initiative propose, l'Administration communale bénéficie tous les jours de la compétence très élevée de collaborateurs engagés pour faire fonctionner la collectivité publique lausannoise – je peux en témoigner.

La discussion est ouverte.

M. Nicolas Gillard (PLR) : – L'intervention de M^{me} la municipale et sa réponse, pour laquelle je la remercie, soulèvent deux remarques. D'abord, M^{me} la municipale nous dit qu'elle ne peut pas donner des réponses précises aux deux premières questions dès lors qu'il y a trop d'inconnues. Je relève que son introduction longue et très politique – ce qui est normal, je ne le lui reprocherai pas – a affiché un certain nombre de certitudes quant aux échelles de salaire, aux conséquences d'une éventuelle répartition, qui sont bien loin de la prudence dont elle fait preuve quand elle décide de ne pas répondre aux deux premières questions.

Ma deuxième remarque relève également de l'étonnement. Lorsque M^{me} la municipale, s'agissant de l'impact que pourrait avoir cette votation et son acceptation éventuelle au niveau lausannois, taille la Suisse en pourcentage, sans tenir compte du fait que Lausanne est une ville-centre qui concentre un certain nombre d'entreprises, ce avec quoi on nous rebat souvent les oreilles d'ailleurs, il me paraît difficile de la part de quelqu'un qui utilise les statistiques de soutenir qu'il y a un pourcentage égal de personnes bénéficiant de salaires importants dans une zone rurale de Suisse ; il en existe encore à Lausanne. Dire que, par règle de trois, un pour cent des personnes concernées par cette votation se situerait en ville de Lausanne, cela me paraît un raisonnement à la limite du bon sens.

Partir de l'idée que seules les personnes aux salaires les plus hauts seraient concernées par cette votation, c'est une manière extrêmement partielle de voir l'impact possible. Je ne le connais pas avec certitude non plus et je ne veux pas peindre le diable sur la muraille, mais imaginer que les seules personnes qui peuvent être affectées par le résultat éventuel de cette votation ce sont les 12, et non pas les 1 – puisqu'on fait une opposition entre les 1 :12 –, c'est une manière extrêmement partielle et partielle de voir les résultats de cette votation, qui m'inquiète un peu s'agissant d'une ville où toutes les catégories sociales sont représentées et qui se targue souvent de vouloir développer son économie et sauvegarder des emplois.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Je remercie la Municipalité pour sa réponse et m'excuse de l'avoir prise de court avec mon interpellation, peut-être un peu trop urgente. Au vu de la réponse, j'aimerais déposer une résolution.

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité mène une étude circonstanciée sur les effets de l'initiative 1 :12 sur les finances et l'attractivité de la Ville de Lausanne avant le 24.11.2013.

M. Benoît Gaillard (Soc.) : – Sans vouloir faire injure à l'autorité que représente la Municipalité, je me permets de porter à la connaissance de ce Conseil, et notamment de M. l'interpellateur, la réponse du Conseil fédéral à une interpellation similaire sur les conséquences de l'initiative 1 :12. Le conseiller fédéral Alain Berset, qui s'exprime au nom du Conseil fédéral signale qu'évidemment, le Conseil fédéral demande de rejeter l'initiative, mais il répond ensuite : « afin de connaître les conséquences de l'initiative sur les assurances sociales (...) » – c'est là-dessus que portait la question, mais j'imagine que le raisonnement est applicable par analogie à la fiscalité ; c'est d'ailleurs ce qui était évoqué ensuite par le même conseiller fédéral – « (...) il serait nécessaire d'avoir une idée précise de ces conséquences sur les agrégats économiques, et en particulier sur la masse salariale. Dans ce domaine, l'incertitude prévaut. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral, tout en faisant part de sa préoccupation quant aux répercussions possibles de l'initiative sur l'économie, a renoncé à prédire et chiffrer un quelconque scénario ». Je poursuis juste pour le plaisir : « Il n'est pas réaliste de supposer que les entreprises réagiront toutes de la même manière à une éventuelle acceptation de l'initiative. L'hypothèse d'un plafonnement général des salaires n'est à cet égard pas plausible. »

Cela mérite d'être relevé, le Conseil fédéral le dit, et c'est probablement assez juste. De ce point de vue, on peut appuyer la réponse de la Municipalité et rejeter assez clairement les craintes émises par le texte de l'interpellation et les interventions du PLR sur la catastrophe pour les entreprises. Je crois qu'heureusement, les entreprises savent réagir, mieux peut-être qu'on ne leur en prête la capacité, à ce genre de modification des conditions-cadres. Je conclurai en signalant que, récemment, un porte-parole de l'entreprise Philip Morris amené à commenter la suppression d'une grosse centaine d'emplois à Lausanne a répondu à une question très précise sur les raisons de ces changements, sur l'initiative Minder, la perspective du salaire minimum ou de 1 :12 ; il a répondu très clairement que cela n'avait joué aucun rôle dans la décision, ceci pour anticiper sur d'éventuelles questions à venir dans ce débat.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Il faut avoir un peu de bon sens dans le cadre de cette initiative. Les multinationales et les sociétés concernées ne sont quand même pas naïves au point de se laisser abuser par le texte proposé. Elles vont créer très certainement plusieurs sociétés : une qui gèrera uniquement le personnel de direction, une autre qui risque de gérer uniquement les cadres administratifs et une qui gèrera peut-être uniquement les manutentionnaires. On n'aura donc même pas besoin de laisser entrer en vigueur cette loi. Ils se seront organisés pour pouvoir différencier les échelles de salaires, qui ne seront jamais de 1 à 12. Je crois que le bon sens va l'emporter, et que le résultat soit oui ou non, cela ne va strictement rien changer.

M. David Payot (La Gauche) : – On peut simplifier un peu la question des interpellateurs et, par gain de simplicité, suivre les propos de l'Union suisse des arts et métiers (USAM), ce brillant défenseur de l'intérêt public et auteur d'une recherche qui, je pense, est l'une des bases de cette interpellation.

Selon l'USAM, suivant les scénarios, la répercussion pour le Canton de Vaud est une perte de ressources fiscales, qui se chiffre entre 10 et 250 millions. On voit que la marge d'erreur est relativement élevée. Si, en plus, il s'agit des ressources pour le Canton de Vaud, je ne sais pas si la Ville de Lausanne est comprise dedans, ou s'il faut la compter en plus. D'après mes rapides calculs, cela donnerait entre 2,5 et 125 millions. Quand on a des marges d'erreur pareilles dans une seule étude, qui n'est peut-être pas celle qui essayait d'envisager le maximum de scénarios, on peut dire qu'on est dans le bleu.

Puisqu'il a été reproché à la Municipalité d'être un peu partielle et partielle, on peut aussi reprocher à l'interpellation et à la présentation qui en est faite d'être légèrement partielle et partielle. Il y a une autre étude qui a été faite récemment par l'organisation Denknetz, Réseau de réflexion, qui calcule l'impact entre 30 millions en moins et 50 millions en plus de ressources pour les collectivités publiques, si l'on tient compte non seulement de l'AVS et d'un certain nombre d'assurances sociales, comme le fait l'étude de l'USAM, mais dans d'autres effets, et, surtout, si l'on tient compte du fait que, normalement, les revenus les plus bas permettent d'avoir une augmentation de la consommation, donc un effet sur la TVA.

Il me semble donc qu'avoir une étude de la Ville de Lausanne sur ce sujet tient à peu près du non-sens et qu'elle pourra difficilement dire quelque chose de plus clair que l'impact sera entre un gain très léger et une perte de 125 millions, ce qui, à mon avis, revient à peu près à ne rien dire.

M. Alain Hubler (La Gauche) : – J'aime bien quand on fait de la politique parlementaire de niveau fédéral au Conseil communal de Lausanne. On a alors M^{me} Germond qui a les mêmes propos qu'Alain Berset ; c'est sympathique.

Monsieur Gillard, vous reprochez à M^{me} Germond d'avoir donné une position politique dans son introduction et de ne pas répondre aux questions 1 et 2. Ce que j'ai compris dans sa réponse, c'est que, tout comme Berset, elle ne sait rien, ou plutôt elle connaît plein de scénarios divers et variés.

Il faut laisser le PLR avoir peur de ce qui peut arriver, attendre le 24 novembre et puis voir les résultats. M. Payot vient de démontrer qu'on peut tout dire et ne rien dire. On se croirait revenir au débat sur le péage urbain, entre ceux qui disent que cela coûte des millions de l'installer et d'autres qui disent que cela rapporte. Finalement, on aurait pu regrouper ces deux débats en un seul.

Quant à l'étude, monsieur Carrel, d'ici le 24 novembre, vous qui êtes un des fers de lance du parti qui est proche des sous de la Ville, ce serait de l'argent gaspillé et on ne trouvera personne qui sera capable de faire une étude en un mois et demi, sauf M. Payot, qui vient de la faire. Je vous conseille donc de regarder la télévision toutes les heures du jour et de la nuit, de bien noter ce qu'a dit M. Payot, de le dactylographier sur un ordinateur portable et de nous envoyer ses propos ; on aura ainsi l'étude faite. Ou alors, vous l'envoyez à M^{me}

Germond, qui mettra le « stempel » de la Municipalité dessus et l'affaire sera dans le sac. Je dépose une motion d'ordre : je propose de passer au vote sur la résolution.

La motion d'ordre est appuyée par cinq conseillers.

M. Nicolas Gillard (PLR) : – Comme tout le monde l'a relevé, il y a eu avant un débat fort intéressant au sein de la majorité de gauche sur la question du péage urbain, qui a duré une heure et demie.

Maintenant, la question de l'initiative 1 :12 est certainement beaucoup plus théorique en l'état s'agissant de ses répercussions sur l'avenir de la Ville de Lausanne et de la Suisse. J'observe que M. Hubler demande une motion d'ordre après avoir pu s'exprimer, alors que le débat dure depuis dix minutes. Je propose que, comme ce débat est tenu et qu'il ne parle en l'état que de la réponse de la Municipalité – parce que j'ai entendu M. Payot qui parlait de la réponse de la Municipalité –, je propose qu'on laisse ce Conseil s'exprimer encore un peu s'il le souhaite et qu'on ne brise pas une discussion qui, pour l'instant, me semble parfaitement adaptée à l'interpellation de M. Carrel.

La motion d'ordre est refusée à une majorité.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Tout à l'heure, on a fustigé M. François parce qu'il s'est permis de faire un peu de publicité pour la vignette autoroutière. M^{me} Germond, très finement, n'a pas parlé directement de sa position de soutien à l'initiative 1 :12, mais, par ses propos, on a très bien compris qu'elle est pour cette initiative. J'aimerais tout d'abord savoir si la Municipalité a pris une décision unanime sur le sujet, ce qui l'autoriserait à parler comme elle l'a fait.

Economiesuisse romande a affirmé que plusieurs entreprises multinationales quitteraient notre Canton au cas où cette initiative passerait. Or qui dit entreprises internationales dans le Canton, veut aussi dire que l'économie lausannoise serait touchée, parce que ces personnes, même si elles n'habitent pas Lausanne, viennent consommer à Lausanne et, surtout, envoient majoritairement leurs enfants dans les écoles privées lausannoises, ce qui est quand même une source de revenus non négligeable en matière d'impôts pour notre Commune. Il faut donc absolument être vigilant par rapport à cette initiative.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Je voulais abonder dans le sens de Guy Gaudard. Les entreprises vont mettre en place les structures internes nécessaires pour diviser les classes salariales, et puis il n'y aura aucune conséquence pour qui que ce soit en termes de fiscalité. Simplement, il y aura du travail pour les juristes d'entreprise, c'est tout.

M. Nicolas Gillard (PLR) : – J'ai une question à la Municipalité, dont les contacts avec le monde de l'économie sont très fréquents, que ce soit à travers les conseils d'administration auxquels la Municipalité participe, ou dans ses contacts avec les représentants d'entreprises installées à Lausanne ou d'institutions sportives. J'aimerais savoir si les uns et les autres ont été interpellés par les représentants de ces entités pour savoir quels étaient leurs sentiments et quel pourrait être l'impact de cette initiative au niveau lausannois ou au niveau vaudois, notamment s'agissant d'institutions ou d'entreprises étrangères, c'est-à-dire des multinationales installées à Lausanne.

M. Matthieu Carrel (PLR) : – Brièvement, sur les résultats d'une éventuelle étude, si cette étude que je demande est acceptée et que le résultat est qu'il y a une quinzaine de variantes différentes, de la plus positive à la négative, il me convient. Cela veut dire que personne n'est capable de dire ce que cette initiative va provoquer et qu'au final, les Jeunesses socialistes jouent l'avenir de l'emploi de milliers de personnes sur un coup de dés.

M^{me} Florence Germond, municipale, Finances et patrimoine vert : – Par rapport au contexte spécifique qu'il y aurait eu dernièrement dans le cadre de cette votation, le syndic me soufflait qu'il y avait eu un échange rapide avec une entreprise de la place, mais, évidemment, la Municipalité ne va pas dévoiler le contenu de la discussion. Des questions

ont été posées, le syndic a pu y répondre, mais il n'y avait pas d'enjeu particulier autour de la question de cette initiative. Au-delà, il n'y a pas eu d'étude spécifique de la Municipalité, comme je l'ai dit. Ayant pris connaissance de ce texte dans la journée, et comme je l'ai dit en introduction, la Municipalité n'a pas pris officiellement position sur cet objet. Mais comme le PLR a souhaité une discussion ce soir, on aborde donc cet objet aujourd'hui.

Par rapport à la résolution, je rejoins ce qui a pu être dit. Dans les délais fixés, à savoir le 24 novembre, c'est tout simplement impossible de faire une étude crédible ; vous l'avez aussi entendu dire par différents intervenants. Plusieurs études ont par ailleurs déjà été faites ; elles arrivent à des conclusions totalement différentes. Les économistes sont comme les juristes : deux économistes pour trois avis. En l'occurrence, c'est très difficile de faire une étude sérieuse sur le sujet, et ce n'est pas réaliste de le faire d'ici le 24 novembre.

Le scutin est ouvert, puis clos.

La résolution est refusée par 46 voix contre 19 et 8 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

– ouï l'interpellation urgente M. Matthieu Carrel et consorts : « “1:12” : quelles conséquences pour les finances et l'attractivité lausannoises ? » ;

– ouï la réponse municipale ;

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

prend acte

de la réponse de la Municipalité à ladite interpellation.

Interpellation de M. Pierre Oberson : « Mobilité douce, tout peut-il être fait au détriment de la sécurité des piétons ? »

Développement photocopié

Une fausse tolérance et une culture s'installent à Lausanne au détriment de la sécurité des piétons.

De plus en plus de cyclistes au mépris de la signalisation utilisent les rues piétonnes sans se soucier des risques qu'ils font prendre aux autres usagés.

Pour un cycliste, le centre ville dédié aux piétons, les trottoirs, les sens interdits parfois, sont quotidiennement pris d'assaut par des cyclistes peu soucieux du risque qu'ils prennent autant pour eux que pour les autres usagés.

Les règles sont relativement simples, soit les cyclistes sont interdits et cela est signalé par un panneau, soit ils peuvent rouler mais au pas. Je rappelle que le pas est aux environs de 3 à 5 Km/h. Pour illustrer le danger, à 20Km/h la masse est multipliée par 4. Le choc peut être très violent pour un piéton qui lui est sans contestation un usager entrant dans le type « mobilité douce » donc non polluant. La ville de Lausanne a des pistes cyclables et l'on arrive même à voir des vélos sur les trottoirs contigus à celle-ci. (Exemple pont Chauderon).

Quelques rues de Lausanne sont très pentues, pavées, glissantes et là aussi des cyclistes, aux mépris de toutes règles élémentaires de prudence, les dévalent sans se soucier des piétons et des autres usagés, sans oublier les feux qui ne sont pas respectés en ville.

Questions à la Municipalité :

1. La police a-t-elle déjà dénoncé ou amendé des cyclistes fautifs ?

2. Une campagne est-elle à l'ordre du jour ?
3. Une disposition particulière est elle envisageable concernant les vélos électriques ?

Lausanne le 14 mai 2013

Réponse polycopiée de la Municipalité

Rappel

Une fausse tolérance et une culture s'installent à Lausanne au détriment de la sécurité des piétons.

De plus en plus de cyclistes au mépris de la signalisation utilisent les rues piétonnes sans se soucier des risques qu'ils font prendre aux autres usagés.

Pour un cycliste, le centre ville dédié aux piétons, les trottoirs, les sens interdits parfois, sont quotidiennement pris d'assaut par des cyclistes peu soucieux du risque qu'ils prennent autant pour eux que pour les autres usagés.

Les règles sont relativement simples, soit les cyclistes sont interdits et cela est signalé par un panneau, soit ils peuvent rouler mais au pas. Je rappelle que le pas est aux environs de 3 à 5 km/h. Pour illustrer le danger, à 20 km/h la masse est multipliée par 4. Le choc peut être très violent pour un piéton qui lui est sans contestation un usagé entrant dans le type « mobilité douce » donc non polluant.

La ville de Lausanne a des pistes cyclables et l'on arrive même à voir des vélos sur les trottoirs contigus à celle-ci. (Exemple Pont Chauderon).

Quelques rues de Lausanne sont très pentues, pavées, glissantes et là aussi des cyclistes, aux mépris de toutes règles élémentaires de prudence, les dévalent sans se soucier des piétons et des autres usagés, sans oublier les feux qui ne sont pas respectés en ville.

Préambule

En règle générale, le guidage des cyclistes et des piétons sur une aire de circulation commune n'est idéale pour aucun des deux modes. Pourtant, la question de la cohabitation entre cyclistes et piétons se pose fréquemment lorsqu'il s'agit de partage de l'espace en milieu urbain.

Le recours à la mixité des trafics piétonnier et cycliste sur une même surface ne devrait être envisagé que sous certaines conditions lorsqu'aucun aménagement sécuritaire spécifiquement destiné aux cyclistes ne peut être réalisé ou lorsqu'il s'agit d'éviter des détours importants. En outre, la dimension de l'aire de circulation commune doit être compatible avec les flux considérés.

En effet, cette mixité pourra être bien vécue si l'aménagement proposé favorise un comportement et une vitesse des cyclistes adaptés aux circonstances et à condition que les flux piétonniers ne soient pas trop importants en relation avec le gabarit à disposition. Le choix du revêtement ainsi que du régime de signalisation doivent être étudiés avec soin pour que la cohabitation se passe bien.

Les vélos électriques sont toujours plus appréciés et l'offre de modèles s'élargit continuellement. En conséquence, le Conseil fédéral a décidé d'adapter les règles en vigueur à l'évolution technique. Ainsi, depuis le 1er mai 2012, l'ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) ont été modifiées et classent les vélos électriques en deux catégories. Les vélos électriques dont la puissance maximale est de 500 watts et dont l'assistance au pédalage n'excèdent pas 25 km/h sont considérés comme des cyclomoteurs légers. Ils sont soumis aux mêmes règles de circulation que des vélos et ne nécessitent pas d'immatriculation.

Les vélos électriques d'une puissance comprise entre 500 et 1000 watts et qui bénéficient d'une assistance au pédalage allant jusqu'à 45 km/h sont en revanche considérés comme des cyclomoteurs et doivent être immatriculés. Leurs conducteurs sont en outre astreints au port d'un casque cycliste.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : *La police a-t-elle déjà dénoncé ou amendé des cyclistes fautifs ?*

	2010	2011	2012	2013 <i>01.01-31.03</i>
Nombre de cyclistes impliqués dans des accidents	40	40	48	1
Pourcentage de cyclistes fautifs	55 %	73 %	56 %	
en zones piétonnes	2	1	2	
Dénoncés (LCR)/ verbalisés (AO)	46	115	64	18

Concerne les cyclistes et cyclomotoristes

Les statistiques tenues par le Corps de Police informent tant sur les accidents impliquant un cycliste que sur le nombre de cyclistes verbalisés. Ci-dessous, un aperçu des accidents impliquant des cyclistes pour les années 2010 à 2013, ainsi que le pourcentage de cyclistes fautifs.

Il convient néanmoins de relever qu'il n'est pas aisé d'intervenir à l'encontre des usagers fautifs, ces derniers s'exposant souvent à de nombreux risques dès lors qu'ils pressentent qu'ils pourraient être interpellés. En conséquence, pour des raisons d'opportunité et de proportionnalité, certains cyclistes ne sont pas interceptés après avoir commis une infraction, bien que celle-ci soit observée par les forces de l'ordre.

Question 2 : *Une campagne est-elle à l'ordre du jour ?*

Différentes campagnes ou actions ont été menées par la brigade de prévention routière en collaboration avec la déléguée vélo sur différentes thématiques en lien avec la circulation des cyclistes, dont notamment la présence de ceux-ci dans les zones piétonnes.

En 2005, la campagne « la route ensemble » mettait l'accent sur le partage de l'espace public par tous les usagers de la route. Les brochures éditées à cette occasion mettaient en exergue le fait que les cyclistes doivent en tout temps adapter leur vitesse et avoir de l'égard pour les piétons, surtout les enfants, dans les zones de rencontre et de mixité.

Chaque année, une campagne nationale du BPA est relayée par de l'affichage en ville. Cette année, une autre campagne concernant spécifiquement la circulation des vélos électriques est lancée par le BPA. Elle est actuellement affichée en ville durant tout le mois de juin.

Depuis 2011, la brigade de Prévention routière prête main-forte à l'association PRO VELO lors de leur action « lumière ». Cette action se déroule sur la rue des Terreaux durant les mois d'octobre ou novembre et comprend le don d'un kit d'éclairage aux propriétaires de cycles non conformes.

En 2012, la prévention routière a également tenu un stand lors de la finale du Défi Vélo,

manifestation organisé par PRO VELO à l'attention des jeunes de 15 à 18 ans. De plus, en juin 2012 et pour faire suite à un courrier de plainte concernant la circulation des cyclistes dans la zone de Vidy, un communiqué de presse a été publié et les différents panneaux de sensibilisation « *N'oubliez pas petite reine ... les piétons sont rois* » ont été rafraîchis. Enfin, en juillet 2012, trois jours ont été consacrés sur le terrain à cette problématique.

Question 3 : *Une disposition particulière est-elle envisageable concernant les vélos électriques ?*

L'essor rencontré par le cycle électrique ainsi que l'augmentation du nombre d'accidents en Suisse impliquant ce genre de véhicules vont conduire la prévention routière à être plus attentive sur ces évolutions. En fonction des différentes opportunités offertes, il s'agira de profiter de l'occasion pour toucher tous les cyclistes avec un message relatif au comportement et au partage de l'espace public.

A noter enfin que la déléguée vélo est en contact régulier avec d'autres villes et cantons de Suisse ainsi que les associations professionnelles et offices fédéraux et relaie les différents questionnements quant au développement important des vélos électriques. Ces organes sont notamment conscients de la nécessité d'adapter les aménagements et de gérer les conflits et réglementations en lien avec ce nouveau type de mobilité. Des études spécifiques pourraient être entreprises prochainement.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 20 juin 2013.

Discussion

M. Pierre Oberson (UDC) : – Avec cette interpellation, je ne m'attaque pas aux cyclistes en général. Mais qui n'a pas été témoin du comportement dangereux de certains inconscients qui sillonnent notre ville ? Lausanne a la configuration idéale pour des exploits de cyclistes téméraires, mais aucune personne ici présente n'a envie d'avoir un grand blessé ou un mort sur la conscience, quand bien même il n'est pas fautif. Les chiffres donnés en réponse à mon interpellation laissent songeur : 61 % des cyclistes sont fautifs et 1 à 2 par année sont pris en faute dans les zones piétonnes, alors que, tous les jours, ceux-ci ne respectent pas les zones piétonnes et leurs usagers. Le principal problème est le non-respect de la signalisation, et c'est là que le cycliste prend le plus grand risque. D'autres problèmes se posent en zone piétonne. Qu'on ne vienne pas me dire que la police intervient. La statistique donnée en est la preuve. Tous les jours, quelques fous furieux de la mobilité douce dépassent l'entendement par leur comportement. Vu le comportement de certains cyclistes, je dépose une résolution.

Résolution

Le Conseil communal souhaite que la Municipalité réévalue les zones piétonnes afin d'assurer la sécurité des piétons.

La discussion est ouverte.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Tout d'abord, je déclare mes intérêts : je suis membre du comité de Pro Vélo Lausanne.

On voit dans la réponse municipale que les accidents impliquant un cycliste en zone piétonne sont en nombre extrêmement bas : moins de deux par an en moyenne. Je lis les chiffres différemment de M. Oberson ; ce n'est pas le nombre de cyclistes interpellés qui est donné dans ce tableau, mais le nombre d'accidents impliquant un cycliste dans une zone piétonne – un à deux par an.

Je suis d'accord qu'il y a un sentiment de désagrément, manifesté par cette interpellation et par de nombreux habitants à Lausanne, mais il n'y a pas non plus péril en la demeure. Néanmoins, ce sentiment mérite d'être entendu. Il est probablement tout bêtement parallèle à l'augmentation du nombre de cyclistes en ville, et c'est une réaction normale à une

évolution qui a été souhaitée par la Ville, qui est compatible avec ses objectifs de développement durable.

Ceci dit, les cyclistes ne sont évidemment pas dispensés de civisme et il est nécessaire que tous les usagers de l'espace public se montrent respectueux les uns des autres. Il est nécessaire en particulier que les cyclistes sachent ce qu'ils peuvent légitimement faire et ce que les autres usagers peuvent légitimement attendre d'eux. Il faut relever que le réseau de mobilité cycliste à Lausanne est très nettement moins bien tissé que le réseau piétonnier ou automobile ; en corollaire, la signalisation n'est probablement pas suffisante non plus. Les cyclistes sont trop souvent en situation où il leur est préférable, pour des raisons de sécurité, de rouler sur un trottoir plutôt que de rester sur une route dangereuse.

Je vois dans cette interpellation un appel que je relaye volontiers personnellement, mais aussi en tant que représentant de Pro Vélo, un appel pour une meilleure signalisation à l'intention des cyclistes, une amélioration du réseau cyclable à Lausanne, pour une nette amélioration de la sécurité pour les cyclistes et, enfin, davantage de sensibilisation envers ces derniers sur le comportement qu'on attend d'eux.

En ce qui concerne le dernier point, il a été rappelé dans la réponse municipale que Pro Vélo mène des actions de prévention avec la Police de Lausanne, comme les actions lumières, qui consistent à arrêter les cyclistes sans phare certains soirs d'automne afin de les équiper. Pro Vélo Lausanne offre aussi des cours de conduite à destination des adultes, en plus des plus jeunes. Enfin, la Ville de Genève, sauf erreur, avec Pro Vélo et le TCS, organise une journée du cyclocivisme. Il y a donc des sources d'inspiration pour que la Ville renforce ses actions de sensibilisation.

M. Guy Gaudard (PLR) : – Je décline mes intérêts : je suis membre du TCS. C'est vrai que, pour les cyclistes, il faut prendre des décisions politiques, notamment suite à l'apparition des vélos électriques qui roulent à une allure assez considérable. On peut se poser la question de l'utilité réelle des pistes cyclables aujourd'hui, puisque les pistes cyclables n'étaient pas faites pour des véhicules motorisés.

Je suis aussi passablement surpris qu'on ait oublié certaines règles qu'on nous apprenait à l'école il y a bien longtemps, où les phares étaient obligatoires, avant et arrière, le gilet était obligatoire, le casque et, surtout, les feux rouges que ces braves cyclistes se permettent de griller en permanence à Lausanne, que ce soit à la descente, au plat, les tournés à gauche ou les tournés à droite. J'estime que si un cycliste qui grille un feu rouge est titulaire d'un permis de conduire, c'est le retrait de permis immédiat sans avertissement et sans seconde chance. Arrêtons de donner tout et n'importe quoi au cycliste ; qu'il se comporte comme un usager éduqué sur la route et tout un chacun y gagnerait.

M. Yves Ferrari (Les Verts) : – Je dois vous avouer que j'ai de la peine à comprendre ce que la résolution sous-entend. Je demande à son auteur de nous traduire exactement ce que signifie réévaluer des zones piétonnes. Je ne vois pas dans quelle direction cela va.

Cela dit, je peux partager quelques opinions de mon préopinant, considérant que les vélos descendent parfois certaines pentes de manière un peu rapide. Je dois aussi déclarer mes intérêts : membre de l'ATE, j'ai un vélo non électrique. Il faut admettre les choses. Je trouve un peu dommage que la réponse de la Municipalité soit concentrée sur les éventuels accidents qui pourraient avoir lieu impliquant des vélos dans les zones piétonnes. Mais si on avait fait un petit rapport sur le nombre d'accidents qu'il y a avec des véhicules motorisés, que ce soit des voitures, des motos ou autres, nous n'aurions probablement pas les mêmes chiffres.

Aujourd'hui, on nous dit qu'il y a un accident de temps en temps. Je crois que, quand on est entre un et deux, on peut dire que, de temps en temps, il y a des problèmes et qu'on essaye d'en faire quelque chose de plus important que cela n'est ; j'ai un peu de peine avec cela.

Je veux bien entendre que l'usager du vélo utilise les routes au même titre qu'une voiture, qu'il doit avoir les mêmes droits – en tout cas pas plus de droits –, les mêmes contraintes, etc. Mais rappelons que ces personnes qui utilisent des vélos se conduisent, en règle générale, de manière tout à fait adéquate, mais, surtout, qu'elles ne polluent pas, ne font pas de bruit et utilisent beaucoup moins d'espace sur l'espace public. On pourrait alors aussi admettre qu'elles puissent bénéficier d'un peu plus de considération de la part du monde politique – et je rejoins ce que disait notre collègue Vincent Rossi –, pour essayer de favoriser ces zones et ces pistes cyclables de manière à ce que, justement, ils puissent, le cas échéant, respecter l'ensemble de la signalisation. En l'occurrence, j'ai parfois l'impression qu'il n'y en a pas ; c'est celle des véhicules.

M^{me} Florence Bettschart-Narbel (PLR) : – J'aimerais apporter un témoignage. J'ai un voisin qui a une petite fille de 3 ans, qui traversait la rue à un feu vert et un vélo l'a vraiment frôlée ; elle a failli se faire écraser par un vélo ! Les automobilistes peuvent avoir la considération envers les vélos, mais l'inverse est aussi vrai. Je pense vraiment qu'actuellement, à Lausanne, il y a un certain nombre de vélos qui ne respectent absolument pas les règles de la circulation minimale, c'est-à-dire les feux rouges. Je demanderai donc à M. Rossi de dire à ses amis qui font du vélo de respecter au moins les règles de circulation minimales, c'est-à-dire les feux rouges.

M^{me} Françoise Longchamp (PLR) : – Avant de vouloir appliquer tout ce que M. Vincent Rossi a demandé tout à l'heure, il faudrait déjà appliquer le Règlement de police. Il y a quelques années, j'étais intervenue au Conseil communal sur le comportement de certains cyclistes. M. Vuilleumier, qui était en charge de la police à ce moment-là, m'avait répondu qu'un cycliste devait rouler à la même allure qu'un piéton dans les zones piétonnes. Or, que voit-on aussi bien à la rue de la Madeleine, quand on vient ici, de la part de certains conseillers communaux qui descendent en vélo, ou au Petit-Chêne ? Ils ne respectent absolument pas cette allure de piéton. Ils descendent vraiment à des allures extrêmement dangereuses. Si vous vous trouvez avec un jeune enfant, vous devez très rapidement le retirer pour qu'il n'y ait pas d'accident ; c'est peut-être pour cela qu'il y a des statistiques qui disent qu'il y a très peu d'accidents dans les rues piétonnes. Mais toujours est-il qu'il y a un réel danger quand ces vélos ne respectent pas le Règlement de police.

M. Pierre Oberson (UDC) : – Je savais qu'en parlant de vélo j'allais éveiller le cycliste qui dort en M. Rossi ; je savais que j'allais éveiller aussi les petits cerveaux verts de ce Conseil. Cependant, je n'attaque pas le vélo, je n'attaque pas le cycliste ; j'attaque simplement les gens qui roulent en vélo qui ne respectent rien. C'est à ces gens qu'on aimerait s'en prendre, pas aux bons cyclistes, au bon petit gars qui fait du vélo et qui n'embête personne. Vous faites tout de suite l'amalgame entre le vélo, la pollution, l'antipollution et tout ce qu'on veut. Ce n'est pas l'objet de la discussion ; la discussion concerne les gaillards qui descendent la ville beaucoup plus vite que n'importe quelle moto puissante peut descendre, ou même remonter. Donc, s'il vous plaît, ne sortez pas des questions qui ont été posées.

M. Bertrand Picard (PLR) : – Il faut éviter les amalgames. J'entends parler de vélos électriques de manière générale. Il faut faire des différences importantes. Les vélos électriques, dans leur grande majorité, sont des vélos qui ne vont pas beaucoup plus vite, en tout cas à la descente et à plat, que les vélos normaux. Certains sont limités à 25 km/h ; je sais de quoi je parle, j'en ai un et je n'ai jamais réussi à aller beaucoup plus vite qu'avec mon vélo normal ; mais, à la montée, c'est drôlement pratique. Et puis il y a les autres, qui sont des vélos à 45 km/h, et qui ne sont pas considérés comme des vélos, mais comme des vélomoteurs. Il faut donc faire attention lorsqu'on parle de vélos électriques et bien faire la nuance.

Ceci dit, ces vélos électriques qui sont critiqués ne représentent qu'une toute petite partie du parc vélos et, par voie de conséquence, on ne peut pas se baser sur quelques écervelés

qui font vraiment des bêtises et qui roulent n'importe comment pour stigmatiser l'ensemble des cyclistes, dont je fais également partie.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Effectivement, je répondais à M. Oberson, en allant dans son sens, en parlant de prévention et des actions de Pro Vélo. Tout de suite après, le débat a dérapé sur les expériences personnelles et sur le comportement des cyclistes partout ailleurs que dans les zones piétonnes. Recentrons le débat. C'est vrai qu'il y a certainement des cyclistes qui peuvent poser problème, et je remercie mon préopinant de s'être exprimé en distinguant certains écervelés qui roulent n'importe comment et qui peuvent poser des problèmes. J'imagine qu'on parle de ceux qui descendent Lausanne avec des vélos de sport tout terrain, qui font des sortes de rallyes urbains. On est complètement en dehors du sujet de la grande majorité des cyclistes qui vont au travail ou qui vont faire des courses à des vitesses normales et respectueuses. Il faut mettre en place des mesures proportionnées et sévir lorsque les comportements sont véritablement dangereux. Il faut arrêter de faire une fixation sur un vélo qui passe dans une zone piétonne tranquillement et qui ne pose pas vraiment de problème.

M. Johan Pain (La Gauche) : – Je rejoins beaucoup de choses qui ont été dites. Je relève d'entrée que je suis pour le développement des cycles, pour faciliter leur intégration et leur sécurité, cela depuis de nombreuses années ; j'ai toujours milité dans ce sens.

D'un autre côté, il y a une dégradation du comportement, et c'est dommage parce qu'on demande qu'il y ait plus de cyclistes et plus de mobilité douce ; mais on voit que le comportement se dégrade. Contrairement à ce qui a été dit, par rapport à ma profession, je vois régulièrement – tous les jours – le comportement des piétons, des automobilistes, y compris mes collègues des tl ; il y a une dégradation. Je ne parle pas de monter sur les trottoirs, parce que, des fois, c'est mieux pour la sécurité du cycliste. Le problème, c'est les feux de signalisation. Un rouge était rouge. La police a constaté, dans le cadre d'un groupe mixte tl et vélo qu'à peu près les trois quarts ne respectent pas la signalisation, ce qui est le principal. Il ne faut donc pas oublier la sensibilisation. C'est bien fait aussi avec ce que fait Pro Vélo, qui se donne pas mal de peine ; les résultats s'améliorent peut-être, mais on ne peut pas attendre dix ans pour que cette sensibilisation améliore réellement le comportement des cyclistes.

Je n'ai pas forcément de solution. C'est bien qu'il y ait Pro Vélo pour défendre cette mobilité douce, mais, comme il y a des pro transports publics, il manque des pro piétons. Les piétons ne sont pas assez représentés ; c'est une population nombreuse au niveau des enfants et des personnes âgées.

Dernier point que je voulais relever, à la Sallaz, il y aura une zone piétonne, on nous l'a promis, on nous l'a présentée et on nous dit qu'on sera tranquilles sur cette zone piétonne. J'espère que cette zone piétonne sera pour les enfants, pour les habitants de la Sallaz, pour les personnes âgées qui se déplacent tranquillement, sans souci d'avoir éventuellement un vélo qui viendrait troubler la sérénité de cette place.

M. Julien Eggenberger (Soc.) : – Exceptionnellement, même si je ne suis pas un petit ou un grand cerveau vert, je me permets de réagir à vos affirmations. Il me semble, monsieur Oberson, que votre position est ridicule. Quel est le vrai danger aujourd'hui en ville ? Les voitures, les vélos, les piétons ou bientôt les trottinettes et les poussettes ? Votre message, auquel je suis évidemment opposé, comme sur d'autres sujets, s'attaque aux mauvaises personnes et propose les mauvaises réponses. Peut-être bientôt allez-vous nous proposer d'installer des herses pour les pneus des vélos dans les zones piétonnes ?

Si l'on reprend le texte de votre résolution, qui ne contient pas tellement d'informations sur le message que vous proposez, si je la comprends, pour moi, résoudre le problème de la sécurité des personnes les plus vulnérables dans notre ville, c'est-à-dire les piétons, passe évidemment par étendre les espaces dévolus à la mobilité douce, donc par l'agrandissement des zones piétonnes. Si c'est ce que vous souhaitez par votre résolution, ce n'est peut-être pas ce texte que vous auriez dû déposer ; là-dessus, on pourrait être

d'accord. Mais on sait bien que votre message stigmatise une catégorie, qui n'est pas celle qui est responsable de la majorité des accidents, et cela, je ne peux pas le partager.

M. Philippe Mivelaz (Soc.) : – Je crois qu'on fait le procès de tous les cyclistes, on est un peu à côté. On a même entendu la remise en cause des pistes cyclables. Je déclare mes intérêts : je suis également cycliste et, à la force du mollet – je ne suis pas passé à l'électricité –, je ne respecte pas les limitations de vitesse qu'à la montée ; donc pas de souci pour cela.

Pour revenir à la résolution, je crois qu'effectivement, comme dans toutes les catégories de la population, il y a des gens qui ont du savoir-vivre et d'autres qui n'en ont pas. Je comprends les désagréments et la gêne que peuvent poser les cyclistes dans des zones piétonnes quand on circule trop vite, trop près des gens et qu'on ne respecte pas ses concitoyens. Mais je crois que la résolution s'attaque aux zones piétonnes ; je ne comprends pas tellement le rapport ; on est un peu à côté de la plaque. Est-ce qu'il faut revoir les trajectoires cyclistes? Je crois qu'il y a une règle de circulation : c'est toujours au plus fort de faire attention au plus faible et, dans les zones piétonnes, les cyclistes sont effectivement les plus forts.

M^{me} Elisabeth Müller (Les Verts) : – Comme Verte, je soutiens entièrement M. Oberson. Je me trouve souvent dans les zones piétonnes et, en tant que piétonne, je trouve que les cyclistes vont beaucoup trop vite dans ces zones par rapport aux piétons et représentent un réel danger. Ce n'est pas seulement le fait d'un ou deux écervelés, c'est un phénomène général.

M. Johann Dupuis (La Gauche) : – Je déclare mes intérêts : je suis cycliste, piéton et automobiliste. J'ose espérer que je participe au débat avec objectivité. Les jours où je me balade en tant que piéton, il faut qualifier le danger comme il est. Si je regarde les statistiques fédérales sur les accidents qui mettent en jeu des piétons, on voit très bien que le danger principal pour les piétons n'est pas le vélo, mais les voitures. Je m'interroge donc sur la solution amenée par cette résolution. Mais, à ma plus grande surprise, je suis un peu d'accord avec l'interpellant sur le fait qu'on a un problème avec les zones piétonnes, où il y a une mixité du trafic entre vélos et piétons, mais pas pour les raisons que l'interpellateur mentionne. Le vrai problème, c'est que, à un moment donné, on a choisi comme solution de déplacer le trafic des vélos sur les zones piétonnes, alors que la solution qui aurait engrangé plus de sécurité pour les piétons c'était d'agrandir les zones cyclistes sur la route.

Il y avait, à l'époque, des directives de police, soutenues par Pro Vélo, qui disaient que, pour dépasser un cycliste sur une route principale, il fallait 1,20 mètre de distance de sécurité et qu'un cycliste a le droit de rouler à plus de 70 centimètres des voitures parkées à sa droite pour sa propre sécurité. Donc, oui, il y a danger sur la route, mais ce danger vient principalement des voitures. Pour régler le problème de la mixité sur les passages piétons, il faut accorder plus de place aux cyclistes sur la route.

M. Albert Graf (UDC) : – Je traverse le passage piéton à Chauderon, côté Mc Donald, trois ou quatre fois par jour et quand j'ai le vert, je regarde automatiquement à gauche pour voir s'il n'y a pas un cycliste qui me coupe la route. Et deux ou trois fois par semaine, ils font des zigzags entre les piétons, sans respecter les feux rouges. Jusqu'où veut-on aller sans intervenir ? Est-ce que vous risquez des accidents et on me répond qu'on ne peut rien faire, parce que si on fait tomber un cycliste, c'est encore la faute de la police ? M. le chef de police me l'a dit à l'époque, dans une commission. Dans les zones piétonnes, il y a rarement un cycliste qui respecte trois à cinq kilomètres à l'heure. Qu'est-ce que vous faites dans ces situations ?

M. Alain Hubler (La Gauche) : – Le temps a passé et tout a été dit, ou presque. Je déclare mon intérêt : j'ai été heurté par un cycliste électrifié dans une zone piétonne. Mais je n'en déduis pas pour autant que tous les cyclistes, électrifiés ou non, sont des chauffards.

Je crois que la discussion sur les vélos à Lausanne a au moins autant d'intérêt et suscite autant de passion que celle sur les chiens au Grand Conseil. Pour des raisons évidentes, qui ont été expliquées notamment tout à l'heure par les membres de mon groupe, je pense qu'il faut refuser la résolution de M. Oberson. Elle n'est pas claire, on ne sait pas dans quel sens réévaluer. On pourrait très bien imaginer que, suite à une réévaluation, telle qu'elle est proposée ici, on ne mette que des vélos dans les zones piétonnes et les piétons sur la route. Comme cette résolution n'a pas de sens, et qu'elle n'a ni queue ni tête, le groupe La Gauche vous propose de la refuser.

M^{me} Evelyn Knecht (La Gauche) : – Je renonce.

M. Daniel Bürgin (UDC) : – Je voulais donner un petit témoignage personnel. Je m'arrêtais pour traverser sur une voie piétonne et, juste à ce moment, un vélo me passe devant à, peut-être, dix centimètres, à 25 ou 30 km/h environ. J'ai failli avoir un accident. Il était dans son droit, parce qu'il y avait une piste cyclable. J'étais dans mon droit, car j'attendais derrière, mais il était effectivement sur la partie piétonne. Il y a un gros problème à ce niveau. Cette résolution a tout son sens. Il me semble qu'il y a des endroits où on ne devrait pas avoir de piste cyclable, soit où il peut y avoir une grande mixité.

M. Philipp Stauber (UDC) : – Le groupe La Gauche nous a renseignés sur les dangers de la voiture et des accidents des piétons avec les voitures. Mais je n'ai pas très bien compris combien d'accidents entre piétons et voitures il y avait dans les zones piétonnes, parce que c'est de ces zones piétonnes qu'on parle. Ils peuvent, peut-être, nous éclairer sur le sujet.

M. Vincent Rossi (Les Verts) : – Je voulais demander à M. Oberson s'il veut bien clarifier sa proposition de résolution, parce que s'il s'agit d'améliorer la signalétique dans les zones piétonnes, d'ajouter par exemple un panneau comme celui de Vidy, qui dit « Souvenez-vous, petite reine, les piétons sont rois ! », je serais tout à fait favorable à une telle mesure. On doit renforcer la signalétique dans les zones piétonnes ; il faut rappeler les règles de cohabitation. Mais s'il s'agit d'interdire l'accès des vélos aux zones piétonnes, je pense que c'est non constructif et vain. Ce serait donc une mauvaise piste.

M. Pierre Oberson (UDC) : – C'est exactement où je voulais en venir, monsieur Rossi. Au départ, la résolution était trop dirigiste, je m'en prenais peut-être trop aux cyclistes qui sont un peu sauvages dans les rues piétonnes. Donc l'idée était de dire qu'on bannit le cycliste des zones piétonnes. Après, on m'a dit qu'il ne faut peut-être pas être trop violent dans la confrontation avec le cycliste, mais vous avez tout à fait raison : je serais pour que le cycliste aille aussi vite qu'un piéton dans les zones piétonnes, c'est-à-dire à allure modérée, ou plus que modérée, parce qu'aujourd'hui ce n'est pas le cas. Je voulais être un peu large avec la résolution pour ne pas demander à la Municipalité quelque chose qu'elle n'avait certainement pas envie de faire, mais, effectivement, si vous nous poussez, on peut très bien demander à la Municipalité de bannir le vélo de la zone piétonne. Ce n'était en tout cas pas le sens premier de ce que je voulais, mais plutôt que le cycliste n'aille pas plus vite que le piéton. C'est la même chose que pour le danger du vélo sur la route : il va beaucoup plus doucement que la voiture. Je ne voulais pas l'écrire pour ne pas forcer la main, tout simplement.

M. Olivier Français, municipal, Travaux : – Je n'avais pas l'intention d'intervenir, mais on a posé deux questions. Dans la réponse, on dit combien de cyclistes sont dénoncés en zone piétonne. Néanmoins, ce chiffre est manifestement faux, puisque ce ne sont que les accidents, mais pas les cas de chocs entre trois personnes, qui ne sont pas dénoncées par les forces publiques. En ce qui concerne les propos de l'interpellateur, je vous rassure, la loi est très claire : en zone piétonne, le vélo a l'obligation de rouler au pas. C'est la règle et c'est à la police d'amender s'il y a excès.

La discussion est close.

Le scrutin est ouvert, puis clos.

La résolution est refusée par 45 voix contre 18 oui et 6 abstentions.

Le Conseil communal de Lausanne

- vu l'interpellation de M. Pierre Oberson : « Mobilité douce, tout peut-il être fait au détriment de la sécurité des piétons ? » ;
- 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 40.

Abonnements :

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